

## **АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ ЯПОНИИ И США: СРАВНИТЕЛЬНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ**

*Шатило К.В.*

*Белорусский государственный университет, г. Минск*

E-mail: [shatilo.kristina@yandex.by](mailto:shatilo.kristina@yandex.by)

Целью данной работы является сравнительная характеристика текущего состояния автомобилестроения, принципы размещения, тенденции развития, а также состояние отрасли в США и Японии.

Задачи: 1) изучить историю развития автомобилестроения в США и Японии; 2) выделить основные факторы размещения предприятий автомобилестроения мира; 3) проанализировать географию автомобильной промышленности США и Японии; 4) выявить проблемы автомобилестроения в современных условиях; 5) обозначить перспективы развития данной отрасли.

Что касается методов написания работы, то их использовалось несколько. Первым из них является аналитический, позволяющий на основе имеющихся данных провести качественную сравнительную характеристику и конечный анализ с последующими выводами. Метод синтеза позволяет отделить главное и самое значимое из совокупности данных об автомобилестроении и промышленности в целом. Табличный метод позволяет сгруппировать и структурировать однородные данные для предоставления в удобной форме. Картографический метод позволяет наглядно проанализировать особенности размещения предприятий отрасли.

При написании работы были использованы следующие источники: статьи из научных журналов, справочники, статьи из энциклопедий, учебные пособия, интернет-ресурсы.

История автомобилестроения в США берет свой отсчет с 1890 года, когда братья Дюриа основали свою компанию по производству автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. После Первой Мировой Войны США стали мировым лидером по автомобилестроению. Каждый американец мечтал о собственной машине, и они были ему доступны.

В Японии же первый камень в отрасль автомобилестроения заложила компания Nissan, впервые открыв в 1933 году завод по производству автомобилей. Но стабильное развитие автомобилестроения началось только после второй мировой войны, и значительным толчком к нему послужили американские заказы, связанные с войной в Корее. 1961 год стал историче-

ски значимым: в автомобилестроении Японии был преодолен миллионный рубеж.

На размещение автомобилестроения оказывают влияние различные факторы. Однако к ключевым из них относят наукоемкость, металлоемкость и трудоемкость. Следует подчеркнуть немалую роль специализации и кооперирования в автомобилестроении. Специализация производства предусматривает концентрацию выпуска конструктивно и технологически подобных изделий, а также концентрацию отдельных операций в отдельных отраслях, на предприятиях.

Первый толчок развитию японского автомобилестроения был дан уже в 1950-е гг., что отчасти было связано с военными заказами в период корейской войны 1950–1953 гг., а также и с начавшимся уже увеличением спроса на легковые автомобили. В 1960-е гг. выпуск автомобилей увеличился почти в семь раз, в 1970-е гг. – еще в два раза. Уже в 1974 г. Япония обогнала США по размеру экспорта автомобилей, а вскоре – и по их выпуску. В 1980-е гг. этот разрыв еще более увеличился, и только в 1994 г. Соединенным Штатам удалось снова обогнать Японию. Но при этом нужно иметь в виду, что по выпуску легковых автомобилей Япония продолжает лидировать. Начиная с 2010 года, Япония уступает США и по прогнозам к 2020 году это отставание увеличится (таблица 1).

*Таблица 1* – Производство автомобилей в Японии и в США в 1960–2013 гг., тыс. штук [1]

	1960	1970	1980	1985	1990	1995	2000	2006	2013
Япония	760	5290	11045	12300	13490	10195	9480	11500	9630
США	7870	7830	8010	11430	9780	12065	12775	11300	11046

Глобализация мировой экономики оказала существенное влияние и на географию автомобилестроения мира. Если раньше можно было говорить о географии американского, японского или западноевропейского машиностроения, то сегодня правильнее говорить о размещении производств автомобильных ТНК этих стран, поскольку для производства и продаж в зарубежных филиалах компаний зачастую превышает производство в рамках национальных границ [3].

Этот факт можно проследить на примере Японии. Высокая стоимость земли в Японии негативно влияет на развитие автомобилестроения. В последнее время проявляется такая тенденция, что ввезти в Японию японский автомобиль, произведенный за рубежом, оказывается гораздо дешевле, чем изготовить его на месте. К примеру, 10% автомобилей Honda перевозятся для продажи в Японию из США. Honda завоевывает с каждым годом все

большую часть рынка США в области автомобилестроения. Другие автомобильные компании Японии тоже развиваются в этом направлении.

Что касается перспектив развития мирового автомобилестроения, то можно выделить около 10 долгосрочных мегатрендов, оказывающих большое влияние на развитие глобальной автомобильной промышленности. Продолжающаяся специализация в обрабатывающей промышленности и техническом проектировании и дальше будет снижать технологическую дифференциацию продуктов. Избыток мощностей будет по-прежнему оказывать колоссальное давление на издержки. С другой стороны, возрастающая волатильность цен на сырье потребует большей гибкости в политике цен на продаваемые автомобили. Поляризация в распределении общественного богатства обеспечит коммерческий успех производства малобюджетных автомобилей, этот сегмент автомобильного рынка окажется в перспективе наиболее быстрорастущим. демографическое старение – также один из долгосрочных трендов развития мирового автомобилестроения. На большинстве автомобильных рынков средний возраст покупателя составляет 40 лет. Разработка автомобилей для этой целевой группы потребителей не означает производства «старообразных» автомобилей. Речь идет о том, чтобы внести в продукцию такие элементы дизайна и характеристики, которые найдут признание у этой группы потребителей.

#### Литература

1. Мировые показатели [Электронный ресурс].- Режим доступа: <http://www.oica.net/> - Дата доступа: 20.03.2015.
2. Максаковский В.П Географическая картина мира: в 2 км Кн. I: Общая характеристика мира / В.П. Максаковский. - М. Дрофа, 2008.- 495 с.
3. Родионова, И.А. Макрогеография промышленности мира. - М Московский Лицей. 2000.- 238 с.

## **ОБЩИЕ ЗАКОНОМЕРНОСТИ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

***Янчи В.С.***

*Белорусский государственный университет, г. Минск*

E-mail: [vyanchi@yandex.ru](mailto:vyanchi@yandex.ru)

Республика Беларусь имеет относительно развитую сеть железных дорог. Большое значение имеют дороги широтного направления; особенно