

**Секция «География»**

**Трансформация территориально-производственной структуры  
автомобильной промышленности Франции в постиндустриальную эпоху**

***Баронина Юлия Алексеевна***

*Студент*

*Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический  
факультет, Москва, Россия*

*E-mail: ubaronina@mail.ru*

В конце 70-х годов XX века Франция перешла к постиндустриальной модели развития, что повлекло за собой массу изменений в структуре промышленного производства. Автомобильная промышленность является наиболее показательной для рассмотрения смены фордизма постфордизмом, как новым способом организации производства [1].

Цель данной работы заключалась в том, чтобы проанализировать и оценить изменения, произошедшие в территориально-производственной структуре автомобильной промышленности Франции за последние тридцать лет.

Состояние автомобильной промышленности Франции в постиндустриальную эпоху характеризуется снижением доли страны в общемировом производстве за счет интенсивного развития этой отрасли в развивающихся странах. Параллельно французские компании увеличивают выпуск автомобилей за рубежом (в Иране, Китае, Южной Корее и др.). За тридцатилетний период (с 1980 по 2010 гг.) доля легковых автомобилей, произведенных на территории Франции, сократилась с 62% до 30%. Изменилась экспортная ориентация французских компаний. Объем поставок в Европу сократился с 80% до 54%, в то время как поставки в Азию и Америку увеличились на 27% и 4% соответственно [2]. Эти процессы являются результатом возможности снижения затрат на рабочую силу в развивающихся странах, а также ростом в них собственного спроса.

Пример Франции подтверждает, что автомобильная промышленность является одной из самых монополизированных отраслей мирового хозяйства: 99% выпуска всех автомобилей принадлежит всего двум группам: «ПСА Пежо Ситроен» и «Рено». Предприятия этих компаний расположены в центральной, северной, северо-западной и северо-восточных частях Франции. В размещении автомобильной промышленности на территории страны происходит процесс деконцентрации. Создаются отраслевые полюса конкурентоспособности, способствующие взаимодействию образования, науки и производства. В настоящее время действует три полюса («Мовео», «Идфокар» и «Автомобиль будущего»), обеспечивающие инновационное развитие и конкурентоспособность французского автомобилестроения [3]. Они специализируются на разработке новых материалов, повышении безопасности и экологичности транспортных средств. Именно полюса призваны обеспечить развитие конкурентоспособности экономики Франции в постиндустриальный период на основе усиления процесса нововведений. Их создание позволяет мобилизовать все факторы конкурентоспособности каждой конкретной территории и создать благоприятные условия для развития научно-технологического и промышленного потенциала [4].

**Литература**

*Конференция «Ломоносов 2013»*

1. Федорченко А.В. Современные тенденции территориальной организации промышленного производства. — М.: «Пресс-Соло», 2003. — 176 с.
2. Черноуцан Е.М. «Полюса конкурентоспособности» как ключевой инструмент реализации нового курса государственной промышленной и инновационной политики Франции».
3. <http://competitivite.gouv.fr> (Официальный сайт полюсов конкурентоспособности).
4. <http://www.ccfa.fr> (Официальный сайт Комитета французских производителей автомобилей).