

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI

OLIY TA'LIM, FAN VA INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI

FARG'ONA DAVLAT UNIVERSITETI

**FarDU**  
**ILMIY**  
**XABARLAR**

1995-yildan nashr etiladi  
Yilda 6 marta chiqadi

**2024 1-SON**  
**ILOVA TOPLAM: GEOGRAFIYA**

**НАУЧНЫЙ**  
**ВЕСТНИК.**  
**ФерГУ**

Издаётся с 1995 года  
Выходит 6 раз в год

<b>D.G'.Mo'minov, X.O.Abdinazarova</b>	
Tabiiy landshaftlardan iqtisodiy – ijtimoiy geografik foydalanishning bazi masalalari .....	144
<b>M.O.Gopirov</b>	
Изменения в территориальной структуре автомобильной промышленности США .....	148
<b>Y.I.Ahmadaliyev, X.A.Abduvaliyev</b>	
Ershi shahrining yuzaga kelishi va rivojlanishda geomorfologik omillarining o'rni va ahamiyati .....	153
<b>K.M.Mahmudov, X.T.Egamberdiyev, G.X.Xolbayev, S.M.Muminova</b>	
Iqlim o'zgarishi sharoitida havo harorati hamda atmosfera yog'inlarining o'zgarishini baholash (Andijon viloyati bo'yicha) .....	157
<b>O.I.Abdug'aniyev, Z.I.Mamirova, N.A.Ahmadjonova</b>	
Yer tuzish ishlarida muhofaza etiladigan tabiiy hududlarni loyihalashtirish va asoslash.....	167
<b>A.M.Toshpo'latov, Sh.Z.Jumaxanov</b>	
Anklav hududlarni geografik tadqiq etishning konseptual asoslari .....	172
<b>D.R.Eshmirzayev, G.X.Xolbayev, X.T.Egamberdiyev</b>	
Iqlim o'zgarishi sharoitida havo haroratining davrlar bo'yicha o'zgarishini baholash (Samarqand viloyati misolida) .....	180
<b>E.G'.Mahkamov, Sh.Sh.Hakimova</b>	
Tabiatdan oqilona foydalanish va muhofaza qilishning tarixiy-ekologik jihatlarini .....	186
<b>Y.I.Ahmadaliyev, B.S.Tojiddinov, X.I.Saidova</b>	
Yer resurslarini majmualari tadqiq etishga geografik yondashuvning zarurati.....	190
<b>N.O'.Komilova</b>	
Etnoekologik tadqiqotlarning ijtimoiy-geografik yo'nalishlari va bosqichlari.....	195
<b>Y.I.Ahmadaliyev, P.S.Otaqulov, A.E.Madraximov</b>	
Geografik terminlarning tabiatni muhofaza qilishdagi o'rni va ahamiyati.....	199
<b>Z.A.Temirov, D.A.Turg'unboyeva</b>	
Tashqi mehnat migratsiyasining demografik jarayonlarga ta'siri.....	206
<b>O.I.Abdug'aniyev, M.M.Qahhorova</b>	
Tayanch ornitologik hududlarini muhofaza qilishning ekologik-geografik jihatlarini.....	212
<b>M.M.Atajonov</b>	
Andijon viloyati qishloq joylarida aholiga tibbiy xizmat ko'rsatishning ba'zi bir masalalari .....	217
<b>A.A.Isayev, S.A.Ergashev</b>	
Andijon viloyatida paxta-to'qimachilik klasterlari tomonidan sikilli ishlab chiqarishni tashkil etishni takomillashtirish .....	220
<b>M.N.Dehqonboyeva, M.R.Mahammadova</b>	
Farg'ona viloyatida yo'ldosh shaharlar loyihasining ayrim jihatlarini .....	224
<b>D.M.Abduraxmonov</b>	
Landshaftlarni funksional rivojlanishiga ta'sir etuvchi omillar .....	230
<b>D.B.Kosimov</b>	
Chegara hududlaridagi muhofaza etiladigan tabiiy hududlarni integratsiyasining nazariy asoslari .....	234
<b>H.N.Naimov</b>	
Landshaftlarni kartalashtirish va ulardan foydalanish masalalari (Shimoliy Farg'ona misolida) .....	239
<b>M.H.Otamirzayeva</b>	
Daryo havzasi landshaftlarining strukturasi va funksiyasini shakllantiruvchi tabiiy, biologik va ijtimoiy tizimlar .....	243
<b>U.Sh.Uktamov</b>	
Markaziy Farg'ona cho'l landshaftlarining antropogen omillar ta'sirida sodir bo'layotgan o'zgarishlari.....	248
<b>S.M.Xudoyberdiyeva</b>	
Talabalarda sport turizmi ko'nikmalarini shakllantirishda tabiat elementlarining o'rni.....	252
<b>T.D.Komilova</b>	
Hududlarning ekologik karkasini rejalashtirishda landshaft yondashuvidan foydalanish .....	257

ИЗМЕНЕНИЯ В ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ США

## AQSH AVTO SANOATI HUDUDIY TUZILISHIDAGI O'ZGARISHLAR

## CHANGES IN THE TERRITORIAL STRUCTURE OF THE US AUTOMOTIVE INDUSTRY

Gopirov Mahmudjon Odiljanovich<sup>1</sup><sup>1</sup>Andijon davlat universiteti  
geografiya kafedrasida katta o'qituvchisi, g.f.f.d., (PhD)**Аннотация**

В статье представлена краткая история становления автомобильной промышленности в Соединенных Штатах Америки, изменения автомобильного производства за прошедшие годы, условия и факторы, влияющие на развитие его территориальной структуры, а также географические изменения отрасли и ее значение для экономики страны. Кроме того, представлена информация об основных штатах-производителях автомобилей в Соединенных Штатах Америки в последующие годы, количестве связанных с ними поставщиков, а также информация о крупнейших компаниях-производителях автомобилей в Соединенных Штатах.

**Annotatsiya**

Maqolada Amerika Qo'shma Shtatlarida avtomobil sanoatining tashkil topishining qisqacha tarixi, avtomobil ishlab chiqarishda ba'zi yillardagi o'zgarishlari, hududiy tuzilishining rivojlanishiga ta'sir qiluvchi shart-sharoitlar va omillar, shuningdek, sanoatdagi geografik o'zgarishlar va uning mamlakat iqtisodiyoti uchun ahamiyati ko'rib chiqiladi. Undan tashqari keyingi yillardagi Amerika Qo'shma Shtatlarining asosiy avtomobil ishlab chiqaruvchi shtatlari, ularga bog'liq etkazib beruvchi korxonalar soni haqida ma'lumotlar keltirilgan va AQSHning eng yirik avtomobil ishlab chiqaruvchi kompaniyalar haqida ma'lumotlar keltirilgan.

**Abstract**

The article presents a brief history of the formation of the automobile industry in the United States of America, changes in automobile production over the years, conditions and factors influencing the development of its territorial structure, as well as geographical changes in the industry and its importance for the country's economy. Additionally, information is provided on the major automobile manufacturing states in the United States in subsequent years, the number of suppliers associated with them, and information on the largest automobile manufacturing companies in the United States.

**Kalit so'zlar:** hudud, omil, avtomobil, zavod, resurs, sanoat, bozor, sanoat, korxonalar.

**Ключевые слова:** регион, фактор, автомобиль, завод, ресурс, отрасль, рынок, промышленность, предприятие.

**Key words:** region, factor, car, plant, resource, branch, market, industry, enterprise.

**ВВЕДЕНИЕ**

Автомобилестроение возникло в Соединённых штатах в конце XIX века. В 1896 году житель пригорода Детройта – Дирборна – механик-самоучка Генри Форд испытал самодельный автомобиль. Затем его мастерская превратилась в завод, где впервые был применен конвейер, положивший начало «автомобильной эре» в истории США.

Одним из самых мощных двигателей, сформировавших идентичность экономики США, является американская автомобильная промышленность, поскольку она создает миллионы рабочих мест в стране, предоставляя населению не только автомобили, но и рабочие места с высокой зарплатой. Между тем, с течением времени произошли значительные изменения и географические сдвиги в автомобильной промышленности страны, автомобильная отрасль вышла далеко за рамки знаковых национальных автомобильных компаний. Автомобилестроение сегодня занимается проектированием, производством, разработкой, маркетингом и продажей автомобилей. Производство автомобилей зависит от тысяч компаний, поставляющих запчасти, агрегаты и материалы, а также от обширной сети розничной торговли и технического обслуживания автомобилей.

**ОБЪЕКТ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Объектом данного исследования автомобильная отрасль США. Целью исследования является экономико-географическая оценка условий и факторов, влияющих на развитие территориальной структуры американского автомобилестроения, выявление территориально-отраслевых изменений в производстве автомобилей, оценка роли в развитии экономики страны, анализ проблем и перспектив развития. В исследовании был

применен системный подход, сравнительно-географический и исторический методы, метод анализа.

### **РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ**

Среднегодовое производство автомобилей в США, в период с 1967 по 2023 год, составляло 10,65 млн единиц, достигнув рекордно высокого уровня в 1978 году и рекордно низкого уровня в 2020 году. В 2022 году мировой автомобильной промышленностью было произведено более 85 млн автомобилей, состоящих из легковых и других коммерческих транспортных средств, и из этого объема чуть более 10 млн штук (менее 12%) приходилось на долю США, по этому показателю страна занимала 2 место после Китая. В том же году на автомобильное производство США приходилось 66,5% общего производства автомобилей в Северной Америке.

В 1998 году общее производство автомобилей в мире составляло почти 52 млн штук, из этого объема 12 млн штук (почти 25%) приходилось на США, занимавшие первое место в мире, в то же время Китай занимал лишь 9 место. Это означает, что за четверть века доля США в мировом производстве автомобилей снизилась в два раза. Такие изменения были связаны, не только экономическим спадом в стране, но и конкуренцией импортной автомобилестроительной продукции, дороговизной бензина, стремительным ростом процентных ставок и инфляции.

Однако, в истории американской автомобильной промышленности каждые десять лет наблюдались спады и подъемы, например, в 1970 годах из-за энергетического кризиса, с начала 1980-х годов - присутствием иностранных автопроизводителей в США, самый резкий спад в отрасли в послевоенной истории был в 2008-2009 годах.

Во время экономического спада и последовавшей за ним реструктуризации отрасли производственные мощности были сокращены на всех уровнях, вплоть до базы поставок. В течение 2008-2009 годов в Северной Америке, из 79 действовавших на тот момент, было закрыто 13 заводов по сборке легких транспортных средств (11 были расположены в США, по одному - в Мексике и Канаде). Между тем, в течение этих лет было запущено производство на трех новых заводах - двух в США и одном - в Канаде. Однако, все три завода имели штаб-квартиры за рубежом [7]. В 2020 году в США работало более 20000 производителей автомобилей, поставщиков запчастей и вспомогательных компаний.

Территориальная структура автомобильной промышленности может быть различной в разных странах и регионах. США являются одним из крупнейших производителей автомобилей в мире. Заводы по производству автомобилей располагаются по всей территории страны и образуют специфическую территориальную структуру.

Территориальная структура автомобильной промышленности США включает три отдельных региона: Средний Запад, Юго-Восточный регион и остальную часть Соединенных Штатов. С точки зрения экономико-географического районирования большая часть современной автомобильной промышленности страны сосредоточена в основном двух экономических районах - на Среднем Западе (Midwest) и на Юге (South), которые находятся внутри страны, между Великими озерами и Мексиканским заливом. Мидвест один из ключевых регионов, где расположены заводы по производству автомобилей, объединяет штаты Мичиган, Огайо, Иллинойс, Индиана и другие, и является крупнейшим центром автомобильной промышленности США. В Мичигане производится почти 19% всего автомобильного производства страны, больше, чем в любом другом штате. Большинство крупнейших компаний по производству автомобилей, включая General Motors, Ford, Chrysler и Nissan, имеют свои заводы в этом регионе.

Размещение заводов в Мидвесте вызвано несколькими экономико-географическими факторами, в первую очередь удобным географическим местоположением, которое влияет на стоимость и сроки транспортировки как входящих ресурсов, необходимых для производственного процесса (позволяет легко доставлять компоненты на заводы), так и исходящей доставки готовой продукции (удобно отгружать готовую продукцию на рынки), что имеет решающее значение для производства и реализации продукции.

Важную роль, так же играет фактор трудовых ресурсов. Из истории известно, что в начале 19-го века в США появились мукомольные заводы, использующие в качестве источника энергии речную воду, позже появились двигатели внутреннего сгорания для лодок, следовательно, в регионе открылось много ремонтных мастерских, они также начали строить машины, необходимые для металлургических заводов в Питтсбурге. Таким образом,

Мидвест имеет давнюю традицию создания машин, несколько поколений квалифицированной рабочей силы, передающих по наследству знания и опыт по производству запасных частей. Также в этом регионе находятся крупные университеты, которые занимаются исследованиями и разработкой новых технологий и инноваций в автомобильной промышленности.

Транспортный фактор в американском автопроме, характеризующийся близостью к железным дорогам и портам, развитой дорожной инфраструктурой, по-прежнему будет играть важную роль в процессе выбора заводской площадки.

Развитая транспортная инфраструктура страны облегчает экспорт продукции в другие страны и регионы. Например, Детройт соединяется рекой с озером Гурон, так же Детройт, туннелем через реку, связан с Виндзором (Канада), таким образом автомобили из Детройта находят рынок сбыта в Канаде. И вообще, Великие озера - дешевый и удобный водный транспорт.

Сырьевой фактор, связанный с множеством месторождений полезных ископаемых — железной руды, газа, нефти, так же влияет на размещение предприятий, так как эти ресурсы служат сырьем для развития смежных отраслей промышленности, поставляющих продукцию для автомобильного завода Детройта, например, железо и сталь из Питтсбурга. Поскольку Мидвест имеет давние традиции машиностроения, существует множество промежуточных отраслей, поставляющих сырье для производства подушек сидений, аэрозольной краски, шин, электронных схем и различных автомобильных аксессуаров для компаний Ford, GM и Chrysler.

Кроме Мидвеста, как отмечалось выше, заводы по производству автомобилей расположены во многих южных регионах США, таких как штат Алабама, Кентукки и Джорджия, а также на побережьях США - в штатах Калифорния и Вашингтон. Между тем, в территориальной структуре автомобильной промышленности в 1980-х годах, происходили заметные изменения, связанные с открытием в США автозаводов японских производителей. После чего ядро американской автомобильной промышленности, включая и ее основную базу поставщиков, начало смещаться от традиционного «автопояса» Среднего Запада к Солнечному поясу и другим районам на Юге и Западе страны. Между тем, значительная часть современной автомобильной промышленности США сосредоточена в регионе, известном как «Auto Alley». Изменения в структуре автомобильной промышленности страны и снижение рыночной доли «большой тройки» наиболее негативно отразились на Мичигане и Северо-Востоке. Согласно отчету «Центра автомобильных исследований» в Анн-Арборе перечислены 10 ведущих штатов по производству автомобилей в США (Табл.1).

**Таблица 1 - 10 ведущих штатов США по производству автомобилей**

№	Штаты	Предприятия, связанные автомобильной промышленностью	Предприятия, по производству автомобилей	Предприятия, по производству кузовов и прицепов	Предприятия, по производству запчастей
1	Мичиган	975	90	95	790
2	Огайо	599	24	96	479
3	Индиана	519	23	165	331
4	Техас	502	31	178	293
5	Иллинойс	371	24	55	292
6	Теннесси	280	9	53	218
7	Миссури	225	15	74	136
8	Кентукки	216	11	26	179
9	Алабама	200	10	41	149
10	Миссисипи	85	8	22	55

*Источник: составлено автором по материалам: [2]*

Таким образом, на территориальные изменения в структуре автомобильной промышленности США повлияли, в том числе, более низкие затраты на производство и значительные пакеты различного стимулирования. Что и вызвало появление в других штатах новых автосборочных предприятий, которые имели необходимые ресурсы, чтобы конкурировать с Мидвестом за новые инвестиции в автомобилестроении США.

Решения по выбору новых заводских площадок, которые были идеально продуманы с самого начала, будут оказывать существенное воздействие на долгосрочное существование данных предприятий. Сегодня экономические ландшафты США могут сильно отличаться от тех, которые были раньше и, вероятно, через определённое время и эти экономические ландшафты будут кардинально меняться в перспективе. Компании, с наилучшим набором процессов и информации по месту нахождения нового предприятия, в будущем будут более успешными. Это имеет важное значение для любой отрасли промышленности, особенно для автомобильного сектора.

Автомобилестроение и сегодня остается крупнейшим производственным сектором США: 20 автопроизводителей управляют 55 заводами по сборке легких транспортных средств в 15 штатах. Крупнейшими американскими автомобильными заводами, где производится больше всего автомобилей в США являются: Tesla (Пало-Альто, Калифорния), Stellantis (Оберн-Хиллз, штат Мичиган), Ford (сборочный завод в Канзас-Сити, Клейкомо, Миссури), Ford (завод грузовых автомобилей в Дирборне, Дирборн, Мичиган), Hyundai - Hyundai Motor Manufacturing (Алабама, Монтгомери, Алабама), Nissan - Nissan Северная Америка (Смирна, Теннесси), Toyota (Джорджтаун, Кентукки), General Motors (Форт-Уэйн, Роанок, Индиана). В общем автомобильные заводы имеются в 25 штатах, но главным «автомобильным штатом» был и остается штат Мичиган, где находится широко известная «автомобильная столица» США – Детройт.

В «десятку крупнейших производителей автомобилей» в США по их рыночной доле в 2022 году входили: General Motors — доля рынка 17%, Toyota Motor Company — 15%, Ford Motor Company — 14%, Stellantis<sup>6</sup> Северная Америка — 12%, Hyundai Motor Group — 11%, Honda Motor Company — доля рынка 7,3% соответственно. Доля Nissan Motor Co на рынке составляет 6,1%, Корпорация Subaru — 4,1%, Tesla — 4%, Volkswagen Group — доля рынка 3,6% соответственно [8]. В настоящее время в отрасли доминируют шесть крупных компаний: GM, Toyota, Ford, Stellantis, Hyundai и Honda. На долю этих глобальных компаний приходится подавляющее большинство продаж автомобилей на американском рынке.

В последние годы немалое значение придается вопросу моделирования местоположения новых предприятий. По мнению Larry Gigerich<sup>7</sup> за последнее десятилетие передовое производство в автомобильной отрасли претерпело значительные изменения, и вместе с этим возник высокий спрос на квалифицированную рабочую силу. Эта проблема усиливается, когда автопроизводитель ищет наилучшее местоположение для нового, расширенного или передислоцированного производства. Компаниям необходимо не только определить перспективные площадки, но и тщательно проанализировать их пригодность для соответствующих нужд. С точки зрения общего состояния рынка недвижимости, включая реконструкцию и освоение новых участков, транспортной инфраструктуры, подверженности стихийным бедствиям, близости к конкурентам и поставщикам, условий на рынке труда, исследований экономического воздействия, участки должны быть изучены на предмет их текущей стоимости и будущего влияния на деятельность компании. По мнению Ларри Гигерича успешное моделирование местоположения обычно включает в себя информацию об уровне квалификации рабочей силы и затратах на рабочую силу, стоимость недвижимости, доступные стимулы экономического развития, демографическую статистику, стоимость жизни, тарифы на коммунальные услуги, доступность и избыточность, налоговые ставки, как для бизнеса, так и для частных лиц, доступность инфраструктуры, транспортные возможности и доступ к международным, железнодорожным линиям и аэропортам, нормативно-правовую базу [4].

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом следует отметить, что на становление, развитие и изменения территориальной структуры автомобильной промышленности в Мидвесте и других регионах Соединённых Штатов Америки ключевую роль играли географические факторы, и в дальнейшем вместе с традиционными факторами, на расположение и развития автомобилестроения США будут играть новые экономические факторы. В первую очередь это касается размещения заводов по производству электромобилей и аккумуляторных

---

<sup>6</sup> Автомобильная компания, которую некоторые американцы до сих пор называют Chrysler, стала частью конгломерата под названием Stellantis NV (STLA),

<sup>7</sup> Ларри Гигерич, исполнительный управляющий директор, Ginovus

литиевых батарей. При размещении таких предприятий необходимо учитывать близость к цепочкам поставок и рынкам, наличие квалифицированной рабочей силы, достаточных запасов электроэнергии и воды, финансовых и других стимулов, а также сотрудничество между заинтересованными сторонами сообщества.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Максаковский В.П. Географическая картина мира. Кн. II: Региональная характеристика мира. Москва, Дрофа, 2009, 4-е изд., 480 стр.
2. Kim Hill Adam Cooper Debra Menk. Contribution of the Automotive Industry to the Economies of all Fifty State and the United States. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.cargroup.org/publication/contribution-of-the-automotive-industry-to-the-economies-of-all-fifty-state-and-the-united-states/> (дата обращения: 01.10.2023).
3. Lane, R. W. Henry Ford's own story. Forest Hills New York City: E.O. Jones. (1917). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.gutenberg.org/ebooks/46121>
4. Larry Gigerich, Executive Managing Director, Ginovus. What's Driving Today's Location Decisions in the Auto Industry? [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.arcadevelopment.com/Automotive/2013-Auto-Aero-Site-Guide/auto-sector-suppliers-location-decisions-27272911.shtml?Page=2>
5. Thomas H. Klier, and James M. Rubenstein, "The changing geography of North American motor vehicle production." Cambridge Journal of Regions, Economy and Society 3.3 (2010): 335–347. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.researchgate.net/publication/227357600\\_The\\_changing\\_geography\\_of\\_North\\_American\\_motor\\_vehicle\\_production](https://www.researchgate.net/publication/227357600_The_changing_geography_of_North_American_motor_vehicle_production) (дата обращения: 08.10.2023).
6. Thomas H. Klier & Daniel P. McMillen (2006): The geographic evolution of the U.S. auto. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.researchgate.net/publication/5041072\\_The\\_geographic\\_evolution\\_of\\_the\\_US\\_auto\\_industry\\_pt\\_1](https://www.researchgate.net/publication/5041072_The_geographic_evolution_of_the_US_auto_industry_pt_1) (дата обращения: 05.10.2023).
7. Thomas Klier and Daniel McMillan, «Evolving Agglomeration in the U.S. auto supplier industry». Journal of Regional Science, 2008, vol. 48, issue 1, 245-267. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://EconPapers.repec.org/RePEc:bla:jregsc:v:48:y:2008:i:1:p:245-267> (дата обращения: 08.10.2023).
8. Top 10 Largest Car Manufacturers In The US. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.storagecafe.com/blog/top-10-largest-car-manufacturers-in-the-us/>(дата обращения: 03.10.2023).
9. Статистические данные международной организации производителей автомобилей. Официальный сайт. Режим доступа: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 01.10.2023).
10. Automobile industry and trade—Japan—Addresses, essays, lectures. I. Cole, Robert E. II. University of Michigan. Center for Japanese studies. III. Series.