

Industria automobilelor in Europa

Industria automobilelor reprezinta industria care produce automobile si alte vehicule care folosesc benzina pentru a merge cum are fi autobuze, camioane si motociclete. Industria automobilelor este una din cele mai importante industrii din lume care afecteaza nu numai economia dar si cultura lumii. Asigura slujbe pentru milioane de oameni, generează milioane de dolari in profituri globale. Automobilele au revolutionat transportul in secolul 20, schimbând pentru totdeauna modul in care oameni trăiesc, călătoresc si muncesc.

Automobilul i-a ajutat pe oameni sa calatoreasca si sa transporte bunuri mai repede si mai departe. Industria automobilelor a redus costul per total a transportului folosind metode noi precum: productia in masa realizant mai multe produse in acela timp decât făcând unul de la cap la coada intr-un timp), marketing dezvoltat(vânzând produse la nivel national decât la nivel local). Intre 1886 si 1898, erau cam 300 de automobile construite, deci nu era dezvoltata o industrie adevărata. Un secol mai târziu, constructorii de mașini si cumpărătorii „dezvoltându-se” permanent, constructia de mașini a devenit cea mai mare activitate industrială, cu aproape 54 de milioane de mașini sunt construite anual.

In secolul XX transporturile auto au evoluat extrem de rapid pana la mijlocul deceniului sapte,cand criza petrolului a generat o criza a consumului de carburanti si a pus serioase probleme dezvoltarii automobilului.Un loc important in industria transporturilor ii revine industriei de automobile,care a evoluat exploziv in ultimele decenii,atat in plan tehnologic(echiparea cu motoare performante de consum mic,dieselizarea,limitarea poluarii etc.),cat

si in plan teritorial,prin internatio-nalizarea productiei.Marile firme din lumea automobilului au patruns astazi pe toate continentele,cu deosebire in tarile in curs de dezvoltare,unde au instalat linii de montaj folosind mana de lucru ieftina.

Tendintele actuale din industria automobilului vizeaza patrunderea in tari ce pot deveni pietele de desfacere si lupta acerba pentru acoperirea pietelor interna-tionale.Concurenta extraordinara dintre constructori aduce mari castiguri in plan tehnologic prin perfectionarea caracteristicilor tehnice,indeosebi in planul considerat de carburant si al impactului ecologic(aparitia automobilelor electrice si solare,folosirea unor compusi aromatici nepoluanti,introducerea catalizatorilor).

Uniunea Europeana reprezinta un spatiu geografic mare producator de automobile.Germania,Franta,Spania,Marea Britanie si Italia au produs,in aceasta ordine,peste 15 milioane de unitati(circa 30% din productia mondiala),mai mult decat SUA.Industria automobilelor s-a dezvoltat aici mai ales dupa 1955,succesul datorandu-se crearii de noi tipuri de capacitati cilindrice si consum reduse.

Germania,al treilea producator mondial,este una din cele mai vechi constructoare de automobile.Debutul productiei este lansat la finele secolului XIX mai ales in partea sudica(Daimler la Stuttgart,Opel la Russelsheim,Benz la Mainheim).In anul 1938 a fost creat modelul Volkswagen la Wolfsburg,in Saxonia Inferioara.

Grupul Volkswagen-Audi(al patrulea in topul constructiilor mondiale si primul in Europa in anul 2001) s-a extins rapid,dominand intreaga piata europeana. El detine astazi uzina la Salzgitter,Kassal,Ingolstadt si Hanovra,precum si linii de montaj instalate in Brazilia,Mexic,Nigeria,Thailanda,Indonezia,SUA,Belgia.

Grupul Opel detine uzine moderne la Bachum si Kaiserslautern,fiind cunoscut pe piata europeana si mondiala cu automobilele de tip Vectra,Kadett,Ascona.

Automobilele Ford(Escort,Taunus,Capri,Fiesta) se produc in capacitatile industriale de la Koln si Saarluis.

Unul din producatoarele puternice din Germania este grupul Daimler-Benz (fuzionat in 1998 cu Chrysler),cu peste 15 uzine(Ludwigschaffen,Mayence, Dusseldorf,Sindel,Finger,Esselingen etc.) si care a produs in anul 2001 aproape jumatate din productia de vehicule utilitare

Franta,al cincilea constructor mondial in 2001,realizeaza productia de autovehicule in capacitatile controlate de cateva grupuri mari.

Regia Nationala Renault a realizat in anul 2001 mai mult de 30% din productia Frantei si detine capacitati importante la Billan-Billancourt(sediul central in banlieu-lui Parisului),Flinds,Le Mans,Cleon,Choissi-le-Roi,La Havre,Orleans, Douvrin,Dreux.Dispune deasemenea de linii de montaj situate in toate continentele.

***Italia* a fabricat primele automobile in anul 1899,o data cu aparitia uzinelor Fiat la Torino.Create de Agnelli,acestea s-au extins in intreaga tara,in 1907 Italia dispunand de 71 de fabrici de vehicule.Marcata de importanta remanierii (absorbție sau desprindere),determinata de concurenta dintre marii producatori(Fiat, Autobianchi,Ferrari,Iveco,Lancia,Alfa-Romeo,Innocenti).Industria iatliana a devenit performanta,cu produse fiabile,ce au cucerit piata internationala . Concentrata cu deosebire in nord(Lombardia si Piemont),constructia de automobile a fost descentralizata,patrundand pana in sud,in Mezzogiorno(Bari,Termini,Imerse, Cassini,Ternoli,Sulmana,Vasta,Lecce,Brindisi).Torino a ramas in continuare una dintre marile capitale mondiale ale automobilului(uzinele Mirafiore,Ose-Lingotto). Alfa-Romeo si-a concentrat productia in uzinele din regiunea milaneza(Varese, Portello).**

In strainatate,grupul Fiat(locul 7 in randul constructiilor in 2001,cu 5,1% din productia mondiala) detine linii si uzine de montaj in peste 40 de tari de pe toate continentele,fiе proprii,fiе pentru colaborarea la fabricarea altor marci(Concord in Argentina,Seat in Spania,FSO in Polonia,Premier in India,Tofas in Turcia si VAZ la Togliatti in Rusia).

***Spania* prezinta o situatie particulara:desi prin productie ocupa locul 6 mondial(4,7%),nici un producator din aceasta tara nu se afla printre primii 20.Principalii producatori Seat si Fasa-Renault,realizeaza peste 30% din productie avand importante obiective in Catalonia(Seat la Brcelon), Castilia (Fasa-Renault la Madrid,Valladoid si Avila).Acestora li se asociaza importante implantari ale gigantilor straini(Ford,General-Motors,Toyota, Citroen,Wolkswagen,Peugeot,Opel) care realizeaza aici importante economii folosind forta de munca ieftina.**

***Suedia* produce cu bune rezultate autoturisme din seria Volvo(in uzinele din Goteburg si cele specializate din Kalmar,Skovde si Koping) si Saab (Linkoping impreuna cu Scania). „Mica” in comparatie cu marile grupuri europene,industria suedeza este foarte ambitioasa.Colaborarea din ultimele decenii cu producatori renumiti din Europa in domeniul autovehicolelor grele (DAF Olanda,Renault-Saviem Franta) a propulsat Suedia pe piata internationala prin produse de o inalta competitivitate.**

Rusia produce toata gama de autovehicole, bazandu-se pe vechi traditii si forta de munca de inalta calificare. Mari uzine de camioane sunt amplasate la Moscova, Gorki, Zaporoje, Ulianovsk, Togliatti, Nijni-Novogad. Autocamioane de mare tonaj se produc la Minsk (Belarus) si Taskent (Uzbekistan). Deosebit de bine cotate pe piate mondiale sunt autoturismele si masinile de teren din seria Lada, produse in Ucraina (Avto Vez).

Cehia a produs in anul 2001, 376000 de autovehicule, din care 27000 utilitare. Mai cunoscute sunt autoturismele Skoda (din 1993, 70% din actiuni apartin grupului Volkswagen), fabricate la Plzen, Vasoke Myto si Mlada Boleslav. Camioanele de mare tonaj se produc la Koprivnice in Moravia de Nord (Tatra) si in apropiere de Praga.

Polonia are o industrie de autovehicole creata dupa 1945 si extinsa dupa 1963, ca urmare a colaborarii cu grupul Fiat. Principalele uzine sunt la Zeran, in apropiere de Varsovia (autoturisme), Lublin, Wielcz, Starachowice si aNysa, toate construind camioane si furgonete.

Iugoslavia coopereaza inca din 1954 cu grupul Fiat, iar mai tarziu cu Citroen si Renault, fabricand autoturismele la Kragujevac.

Ungaria produce camioane grele si autocamioane din seria Ikarus in uzinele de la Csepel, situate la sud de Budapesta; sunt prezente si grupurile Toyota si Daimler-Benz.

In **Romania** centrele industriale de autovehicole sunt Brasov (autocamioane), Campulung (autoturisme de teren), Craiova (autoturisme, pachetul majoritar de actiuni apartinand grupului Daewoo), Pitesti (autoturisme - pachetul majoritar de actiuni apartine grupului Renault), Bucuresti - autobuze.

Constructia de masini include unele decizii majore despre designul masinii, cum va fi construita si cum va fi vanduta. Managerii de fabrici trebuie sa coordoneze productia fabricii, sa cumpere materia prima si sa antreneze muncitorii - si totul dintr-un buget. „Echipele” de marketing trebuie sa vanda masina si sa dea banii „inapoi” investitorilor. Noi modele sunt introduse anual, dar designul unei singure masini poate dura ani de la planşa de desen si pana la prezentarea in show-romuri. O companie tipica are mai multe modele de masini la diferite stadii de dezvoltare oricând.

Un grup in interiorul companiei ia principalele decizii asupra unei masini si includ deseori un presedinte al adunării, membri adunării, presedintele fabricii, directorii de marketing, directorul de vânzări, directorul financiar si conducătorul proiectului. Aceşti conducători trebuie sa

stabilească bugetul, sa angajeze oameni si sa stabilească termenul de livrare. Decât sa trimita idei pas cu pas, când s-a ajuns la acel pas, conducătorii colaborează de la început cu designeri si inginerii într-un proces numit inginerie simultana pentru a mari viteza si eficienta producerii unei mașini.

Înainte de a fi construita mașina trebuie sa fie cercetata, desenata, si dezvoltata într-un proiect pe care se poate lucra. Cercetătorii caută ce merge si ce nu merge într-o mașina bazându-se pe sondaje de opinie si analizează ce se cumpăra, iar apoi sugerează ce fel de mașina sa construiască. Designererii muncesc pentru a da o forma acestor idei realizând părți tangibile sau produse. Inginerii adopta piesele de schimb existente si desenează planurile pentru un prototip. Producătorii încep sa construiască mai multe prototipuri înainte de a trimite prototipul la vreo fabrica. Planificatorii de produs monitorizează procesul si au grija ca mașina noua aprobata sa fie terminata la timp si in cadrul bugetului.

Cum avansează tehnologia, noile mașini includ noi sisteme si inovații. Schimbarea si inovațiile, in industria automobilelor au nevoie de timp pentru a fi implementate si trebuie sa treacă de niște teste realizate de guvern si alte companii de specialitate. Sisteme noi sunt introduse de obicei una cate una. O componenta noua (cum ar fi sistemul de frânare) într-o varianta finala poate dura chiar 4 ani pana va fi implementata într-un model nou. O parte din acest timp este folosit pentru designul, construcția si instalarea produsului. Testarea noului sistem pe o copie in mărime naturala (de clei, de ceara sau de lemn) si prepararea vehiculelor pentru a vedea performanta per total ia si el timp.

La fel si căutarea unor carburanți alternativi si designuri eficiente. Secolu 21 a început si moda de azi va continua mult timp: comerț global si flexibilitatea construcției. Computerizarea va juca un rol major in designul automobilului. Descoperirea de noi aliaje vor ajuta la crearea de noi mașini mai ușoare si care vor consuma moi puțin. In curând cercetătorii vor descoperi ceva mai eficient decât benzina cum ar fi apa.

Bibliografie

Gh. Vlasceanu, Bebe Negoescu-Geografia Transporturilor, Meteor Press, Bucuresti, 2004;

M. Gousset-L'industrie dans la monde, Armand Colin, Paris, 1998;

O. Groza-Geografia industriei, Ed Universitatii „Al.I. Cuza”, Iasi, 2000.