

JOURNÉE DU GERPISA N°198
LA RECONFIGURATION DE L'ESPACE PRODUCTIF
EUROPÉEN

FIEV, 79, rue Jean-Jacques Rousseau, 92158 Suresnes Cedex (arrêt du tram T2,
Suresnes Longchamp), vendredi 7 décembre 2012, 14h-17h

**La localisation des firmes automobiles dans les villes d'Europe centrale :
une approche réseau**

Charles Bohan

Assistant diplômé, Institut de Géographie et Durabilité, Université de Lausanne
charles.albert-bohan@unil.ch

Dans le contexte de compétition exacerbé de la mondialisation, les firmes multinationales (FMN) doivent trouver les meilleurs lieux pour implanter leurs filiales. Ces choix de localisation dépendent à la fois des attributs des villes d'accueil, de leur position et de leur influence dans le système de villes mondiales (Alderson, Beckfield, 2010). Egalement, les FMN choisissent leurs villes d'implantation en fonction de leurs capacités à intégrer la chaîne globale de valeur d'une industrie (Gereffi, 1996).

Les villes d'Europe centrale voient se développer de nouvelles spécialisations organisées au sein de clusters industriels. Replacées ici dans des dimensions économiques, territoriales et de gouvernance, nous nous interrogerons sur les ressources spécifiques des pays d'Europe centrale qui attirent et ancrent les FMN de l'automobile. Dans une dimension *économique*, la spécialisation des villes d'Europe centrale se manifeste souvent par un potentiel humain caractérisé par un savoir-faire déjà existant, ainsi qu'une forte qualification de la main d'œuvre. Les coûts de production et les salaires s'avèrent également moins élevés qu'à l'Ouest, tout en ayant un avantage *territorial* notable, offrant une position géographique centrale pour desservir le marché européen. D'autre part, dans une dimension de *gouvernance*, les choix de localisation se font à partir de décisions au niveau de l'entreprise. Avec une approche comparative, nous présentons les choix de localisation de 14 FMN automobiles. Nous nous sommes interrogés sur leur gouvernance à partir de leurs liens financiers : comment ces firmes gèrent-elles le pouvoir dans le réseau ? Aussi, comment ces réseaux de pouvoir influencent la place des villes d'Europe centrale dans le système-monde ?

**Testing the choice of value chain governance using
sourcing relations in the automotive industry**

Alexander Schmitt (with Jo Van Biesebroeck and Tim Sturgeon)

PhD Candidate, KU Leuven & Flanders Research Foundation

alexander.schmitt@kuleuven.be

This paper provides an empirical assessment of the determinants of governance in value chain relationships, with particular focus on the theory of global value chains by Gereffi, Humphrey and Sturgeon (2005). Making use of a comprehensive data set on the European car industry, we identify different modes of governance for the transactions between carmakers (by design centers) and their global suppliers of car parts (by product divisions). To explain differences in the choice of governance mode, our empirical framework includes measurements of product complexity and product codifiability, and a proxy variable for the capabilities at the supply base. We also collect a few key control variables for the effects of uncertainty of transactions, firm size, factor intensity, geographical distance and cultural ties. Econometric tests suggest that outsourcing relationships are not of a generic type, confirming the main predictions of the global value chain theory. Our results are largely robust to the inclusion of controls and to alternative model specifications. Furthermore, we provide the results of a test of the carmaker's decision to vertically integrate the production of car parts. Finally, we use our data to evaluate the potential outcomes of arbitrary governance choices, and the possibilities for supplier upgrading along the value chain.