**Автомобильная промышленность России**

**I. Развитие и сдвиги в размещении автомобильной промышленности в XX -ом веке.**

Как и во многих других странах, в России автомобильная промышленность получила своё развитие в развитых машиностроительных центрах (Ярославль, Нижний Новгород, Москва), где было налажено в основном мелкосерийное производство автомобилей для "верхушки". После революции построили в Москве завод ЗИЛ, который изначально был задуман как завод, специализирующийся на выпуске грузовых автомобилей, так как именно они требовались стране, в частности, для поднятия сельского хозяйства и моторизации армии. Но один ЗИЛ не мог обеспечить всю страну грузовиками. Поэтому для более полного обеспечения грузовиками страны под умелым руководством Сталина и Форда в рекордные сроки возвели завод ГАЗ. Страна более-менее выходит из кризиса, городу требуются транспортные средства, начинается выпуск легковых автомобилей на заводе КИМ.

Основную роль в сдвиге в размещении автомобильной промышленности сыграла Великая Отечественная война. Т.к. немцы вели бомбёжку, принимается решение частично перенести автомобилестроительные заводы в восточную часть России, в целях обеспечения бесперебойного производства автомобилей, в частности ЗИЛ был перенесён часть в МИАСС (Ныне УралАЗ), а часть в Ульяновск (УАЗ). В то время запасные части, в частности кованые и штампованные делали и заготовки, делал Челябинский завод кузнечно-прессового оборудования. Осуществлял производство карбюраторов, радиаторов и других узлов систем питания, охлаждения и смазки Шадринский автоагрегатный завод.

Автомобильная промышленность Российской Федерации на протяже-нии всех послевоенных лет наращивала как объем выпуска продукции, так и свой научно-технический потенциал, постоянно уменьшая разрыв в техническом уровне между отечественными машинами и лучшими зару-бежными аналогами.

Однако общая нестабильная экономическая и политическая обста-новка, сложившаяся в стране в последние годы, привела вначале к замедлению темпов роста, а в 1991 - 1994 гг. - и к существенному сокращению производства автомобильной техники, объема выполняемых научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Эта проб-лема стала особенно острой в научно-исследовательских институтах отрасли: они практически полностью прекратили поисковые исследова-ния и разработку перспективных концептуальных машин, их узлов и систем, что в ближайшем будущем, безусловно, отразится на техни-ческом уровне наших автомобилей.

Главные причины такого положения - это существенное сокраще-ние государственного финансирования научных разработок, а также незаинтересованность предприятий вкладывать деньги в долгосрочные проекты. Была и третья причина: определенная растерянность руко-водства научно-исследовательских и опытно-конструкторских органи-заций, их неготовность искать новые формы работ и организации сво-ей деятельности. Правда, в последнее время многие научно-произ-водственные организации, институты и заводские конструкторские подразделения вместе с вновь созданными государственными и коммер-ческими структурами начали приспосабливаться к новым, рыночным условиям. До-казательство тому - возобновление в 1993 г. работ по созданию программ развития автомобилестроения в Российской Федерации и ряде других государств СНГ, развитию автобусостроения и др.

**II. Место и значение автомобильной промышленности в экономике Российской Федерации.**

Состояние дел в отечественном автомобилестроении в настоящее время нестабильностью во всех сферах об-щественной жизни, в особенности в промышленном производстве в це-лом по стране. По сообщению Госкомстата России , замедлить спад производства в текущем году пока не удается. В целом за девять ме-сяцев 1995 г. объем промышленного производства снизился на 17,6 %.

Стремительный рост цен вследствие их либеризации в 1992 г. вызвал неплатежеспособность предприятий, привел к недостатку обо-ротных средств, сдерживанию процесса производства и дестабилизации их финансового положения. Имеют место резкий спад инвестиционной активности, свертывание долгосрочных строительных программ. О глу-боком свертывании деловой активности свидетельствует, например, тот факт, что из 393 пусковых объектов автомобильной промышленнос-ти, финансируемых за счет средств федерального бюджета, только три приняты в эксплуатацию и на трех объектах осуществлен частичных ввод мощностей.

В автомобильной промышленности, как и во всем машиностроении, усиливаются центробежные тенденции в отношениях между традиционными партнерами, рушатся кооперационные связи предприятий, которые оказались разделенными границами вновь образовавшихся независимых государств.

|  |
| --- |
| Производство автомобилей в России, Украине, СНГ и Балтии (штук) |
|   | За декабрь | Всего за год | Темп (%) |
|   | 1997 | 1996 | 1997 | 1996 |   |
| ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ |
| Всего | 81353 | 75691 | 981724 | 874241 | 112.3 |
| Российская Федерация в том числе: |   |   |   |   |   |
| ОАМО ЗИЛ | - | - | 8 | - | - |
| ОАО ГАЗ | 10344 | 10378 | 124339 | 124284 | 100.04 |
| ОАО КамаЗ | 1755 | 1507 | 17933 | 8935 | 200.7 |
| АО АвтоВаЗ | 60838 | 58662 | 740526 | 680570 | 108.8 |
| АО Москвич | 1321 | - | 19920 | 2929 | 680.1 |
| АО АвтоУАЗ | 4925 | 3656 | 51411 | 33701 | 152.6 |
| АООТ СеАЗ | 820 | 650 | 8302 | 3671 | 226.2 |
| АО Красный Аксай (г. Ростов-на-Дону) | 1055 | 40 | 13000 | 4062 | 320.0 |
| Ижмаш | 148 | 787 | 5200 | 9149 | 56.8 |
| Украина в том числе: | 147 | 11 | 1085 | 6940 | 15.6 |
| ПО АвтоЗаЗ | 136 | 11 | 1030 | 6881 | 15.0 |
| ЛуАЗ | 11 | - | 55 | 59 | 93.2 |
| ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ (включая шасси) |
| Всего | 13704 | 13974 | 162548 | 151146 | 107.5 |
| Российская Федерация в том числе: | 12536 | 13333 | 148301 | 138782 | 106.9 |
| ОАМО ЗИЛ | 1434 | 1606 | 18281 | 7200 | 253.9 |
| ОАО ГАЗ | 7497 | 7180 | 87482 | 80375 | 108.8 |
| ОАО КамАЗ | 584 | 2542 | 12765 | 20814 | 61.3 |
| АО УралАЗ | 520 | 269 | 5339 | 6522 | 81.9 |
| АО АвтоУАЗ | 2390 | 1262 | 20557 | 14760 | 139.3 |
| АО ОЗТП- Сармат (г. Орск) | - | 4 | 55 | 193 | 28.5 |
| ЗАО Уральский автомоторный завод | 52 | 56 | 973 | 1402 | 69.4 |
| ОАО ПСА Бронто | 59 | 53 | 670 | 395 | 169.6 |
| Ижмаш | - | 361 | 2171 | 7101 | 30.6 |
| АО БАЗ | - | - | 8 | 20 | 40.0 |
| Украина в том числе: | 91 | 234 | 1620 | 1962 | 82.6 |
| ПО АвтоКрАЗ | 91 | 231 | 1610 | 1905 | 84.5 |
| ЛуАЗ | - | 3 | 10 | 57 | 17.5 |
| Беларусь в том числе: | 1077 | 407 | 12627 | 10402 | 121.4 |
| ПО МАЗ | 968 | 323 | 11449 | 9266 | 123.6 |
| ПО БелАЗ | 109 | 83 | 1090 | 1047 | 104.1 |
| ПО МОаЗ | - | 1 | 88 | 89 | 98.9 |
| АВТОБУСЫ |
| Всего | 4238 | 3566 | 44545 | 37562 | 118.6 |
| Российская Федерация в том числе: | 4119 | 3489 | 43079 | 35566 | 121.1 |
| ОАМО ЗИЛ | - | - | 1 | - | - |
| ОАО ГАЗ | 1006 | 534 | 8596 | 4482 | 191.8 |
| АО НефАЗ | 50 | 421 | 600 | 1395 | 43.0 |
| АО АвтоУАЗ | 2296 | 1751 | 24475 | 21084 | 116.1 |
| АО ЛиАЗ | 43 | 11 | 129 | 234 | 55.1 |
| АО КавЗ | 18 | 11 | 700 | 1078 | 64.9 |
| АО ПАЗ | 689 | 760 | 8450 | 7235 | 116.8 |
| АО ГолАЗ | 9 | 1 | 100 | 28 | 357.1 |
| АО Спецавто (г.Энгельс) | 7 | - | 13 | 25 | 52.0 |
| АО ОЗТП- Сармат (г.Орск) | 1 | - | 15 | 5 | 300.0 |
| Украина | 104 | 74 | 1290 | 880 | 146.6 |
| ЛАЗ | 104 | 74 | 1290 | 880 | 146.6 |
| Латвия | - | - | 66 | 1093 | 6.0 |
| АО РАФ | - | - | 66 | 1093 | 6.0 |
| Беларусь | 15 | 3 | 110 | 23 | 478.3 |
| ПО МАЗ | 15 | 3 | 110 | 23 | 478.3 |
| ТРОЛЛЕЙБУСЫ |
| Всего | 16 | 5 | 124 | 126 | 98.4 |
| Российская Федерация |   |   |   |   |   |
| АО Троллейбус-ный завод им.Урицкого |  16 |  5 |  115 |  115 |  100.0 |
| Украина |   |   |   |   |   |
| ЛАЗ | - | - | 9 | 11 | 81.8 |

(Данная таблица – данные Автосельхозмаш-холдинга, взята из {4},стр.5)

Похоже, автомобильная промышленность понемногу выбирается из затяжного кризиса. Если брать за точку отсчёта 1996 год, то за прошлый год производство всех категорий автомобилей в целом возросло. Ненамного, конечно (легковые- плюс 7.5%, автобусы - 18.6%), но всё же достаточно ощутимо!

Ситуация же по "легковым" заводам, исходя из таблицы, выглядит так. За исключением отстающих Ижмаша и АвтоЗАЗа, практически все предприятия улучшили свои показатели: здесь и реанимированный АЗЛК, и АвтоВАЗ, и Красный Аксай (сборка Daewoo), который заработал на полную мощность. Новенькие Волги сходят с конвейера без остановки (в новом году легковые автомобили на ГАЗе собирают шесть дней в неделю в три смены, а иногда и по воскресеньям). Всего за 1997 год Горьковским автозаводом было выпущено 220417 автомобилей (по сравнению с 1996 годом прирост на 5.4%). Лучше всего дела идут у грузового производства (96078 автомобилей - прирост на 13.2%).Отлично расходятся малютки Ока.

Ситуация с грузовиками несколько хуже. ЗИЛ вылезает из долговой ямы за счёт бычка, по-прежнему популярна Газель (выпущено 92958 грузовичков, фургонов и микроавтобусов - прирост на 23.1% по сравнению с пошлым годом; вот-вот на рынке появится вариант с дизелем Steyr), неплохо идут дела в Ульяновске, наращивает производство МАЗ. А вот КамАЗ охватила лихорадка: объём выпуска упал почти в четыре раза!

Что касается автобусов, то российскую статистику спасают в основном производители микроавтобусов - УАЗ и ГАЗ; неплохо идут дела у ПАЗа. А хороших и массовых больших автобусов (отвёрточная сборка Икарусов - не в счёт) как не было, так и нет…

В автомобилестроительном производстве занято , по данным за 1991 г. 1114336 чел., что составляет 97,2% занятых в 1990 г., в том числе численность промышленно-производственного персонала рав-нялась 963386 чел. (97% к 1990 г.), из них рабочих 771241 чел. (96,8% к 1990 г.).

Автомобилестроение остается пока еще одной из высокорентабельных отраслей промышленного производства Российской Федерации.

P.S. Несколько слов о самой таблице.

Она, к сожалению, далеко не полная. Например, одни автосборочные производства сюда включены, а другие нет. Вазовское подразделение Бронто (оно выпускает удлинённые НИВЫ и броневики) составители почему-то отнесли к "грузовым" заводам; в разряд грузовиков попали ижевские "каблучки" (ИЖ 2715) и Луазы (наверное, составители распределяли автомобили по международной классификации транспортных средств). Но в остальном данные вполне корректны.

**III. Факторы, влияющие на размещение отрасли.**

Факторами размещения принято считать совокупность различ-ных пространственных неравнозначных условий и ресурсов , при ис-пользовании которых достигаются лучшие результаты с точки зрения избранных критериев и поставленной цели размещаемых производствен-ных объектов.

Различают следующие группы факторов: природные - количествен-ные запасы и качественный состав природных ресурсов , горно-геоло-гические и другие условия их добычи и использования, климатичес-кие, гидрогеологические, орографические условия и т.д.; экологи-ческие - охранные и конструктивные мероприятия по бережливому ис-пользованию природных ресурсов и обеспечению здоровых жизненных и трудовых условий для населения; технические - достигнутый и воз-можный уровень техники и технологии; социально - демографические - обеспеченность трудовыми ресурсами , состояние социальной инфраст-руктуры; экономические - экономико-географическое и транспортное положение , стоимость, капитальных и текущих затрат, сроки строи-тельства, эффективность производства, назначение и качество про-дукции, территориальные экономические связи и т.д.

На размещение автомобильной промышленности не влияют сырьевые и топливно-энергетические ресурсы, слабо влияют районы потребления готовой продукции, решающее влияние оказывают трудовые ресурсы.

**IV. Современная география автомобильной про-мышленности.**

**4.1. Основные районы и центры специализации автомобильной отрасли промышленности.**

В автомобилестроении Российской Федерации сложилась четкая специализация предприятий на выпуск отдельных типов машин . Только "старые" заводы в Москве (ЗИЛ) и Нижнем Новгороде (ГАЗ) выпускают одновременно грузовые и легковые машины. Все остальные специализи-руются на выпуске отдельных видов и типов машин: грузовых машин среднего тоннажа в Центральном районе (Москва, Брянск), в Вол-го-Вятском районе (Нижний Новгород), Уральском районе (Миасс), грузовых машин небольшого тоннажа - в Поволжском районе (Уль-яновск). Автобусы разной вместительности производят в Центральном районе (Ликино), в Волго-Вятском районе (Павлово), Уральском (Кур-ган). Легковые автомобили высшего класса выпускает Москва, средне-го - Волго-Вятский район (Нижний Новгород), малолитражные машины - Поволжский (Тольятти), Центральный район (Москва), Уральский (Ижевск), а микролитражные - Юго-Западный (Луцк) районы.

Возникнув в силу особенностей своего размещения в центральных районах европейской части бывшего СССР (заводы Москвы, Горького, Ярославля), где имелись наиболее благоприятные условия для органи-зации внутри- и межотраслевой кооперации , автомобилестроение в годы войны и послевоенные годы стало развиваться в новых районах (Уральский, Поволжский). К этому времени в этих районах также сложились необходимые условия для массового производства сложной продукции автомобильной промышленности. Помимо Центрального района в важный район автомобильной промышленности превратился Поволж-ский, где к действующим заводам Тольятти и Ульяновске в 1976 г. прибавился Камский завод тяжелых грузовиков в г. Набережные Челны.

Каждый из этих районов имеет свою специализацию (Центральный-главным образом на производстве грузовых машин, а Поволжский - преимущественно легковых). Районы автомобильной промышленности формируются на Урале (Ижевск, Миасс, Курган). В восточных заураль-ских районах страны автомобилестроение только начинает складывать-ся (Чита). Роль зауральских заводов в производстве автомашин ещене велика. В этих районах только формируются те предпосылки , ко-торые обусловили создание районов автомобильной промышленности в европейской части страны.

Автомобильная промышленность включает в свой состав помимо выпуска машин также производство моторов , электрооборудования, подшипников, прицепов и т.д., которые выпускаются на самостоятель-ных предприятиях.

Автомобильные моторы делают не только сами автозаводы, но и ряд специализированных заводов (Ярославский - для грузовиков, За-волжский - для автозавода в Нижнем Новгороде, Омский, Тюменский, Уфимский - для "Москвичей").

Большинство этих заводов разместилось вне центров автомоби-лестроения . Они поставляют свою продукцию в порядке кооперации сразу нескольким автозаводам (например, Ярославский - Минскому, Кременчугскому и др., Омский, Тюменский и Уфимский - Московскому и Ижевскому автозаводам).

Как видим в бывшем Советском Союзе производство автотранс-портных средств располагалось неравномерно (большая часть автоза-водов и заводов по выпуску комплектующих изделий находится в Рос-сии). Тем не менее почти каждая бывшая республика СССР имела (и сохранила) монопольное производство какого-либо изделия. Так, Украина - единственный производитель средних городских, всех видов туристских и междугородных автобусов, большегрузных лесовозов, трубовозов и многоцелевых автомобилей, автопогрузчиков грузоподъ-емностью 5 т и выше, а также легковых малолитражных автомобилей первой группы (типа "Таврия"). В республике Беларусь сосредоточено производство тяжелых и сверхтяжелых карьерных самосвалов грузо-подъемностью 3О - 18О т и выше, большегрузных магистральных авто-поездов типа МАЗ, внедорожных и тяжелых самосвалов МоАЗ. В Молда-вии было создано уникальное производство большегрузных (11,5 и 22т) полуприцепов-рефрижераторов, в Грузии - специальных сельско-хозяйственных автопоездов с дизелями, в Армении - автопогрузчиков грузоподъемностью 1 - 2 т и городских автофургонов грузоподъёмностью 1 т, в Азербайджане - малых развозных рефрижераторов, в Киргизстане - сельскохозяйственных самосвалов с предварительным подъемом кузова, в Латвии - особо малых автобусов и автомобилей скорой медицинской помощи, выполняемых на их базе , в Литве - компрессоров для двигателей КамАЗ и ЯМЗ и всех приводных цепей для бензиновых двигателей, мотоциклов и велосипедов, в Эстонии - рем-ней безопасности. Аналогичные монополисты имеются и в других быв-ших республиках.

После распада СССР хозяйственные связи нарушились, что приве-ло к сокращению выпуска и поставок необходимых изделий, у каждого суверенного государства появилось желание организовать собственное производство отдельных наиболее важных для него машин. Однако от желания до его реализации - дистанция огромного размера. Организа-ция собственного производства автомобилей или их компонентов тре-бует длительного времени и больших затрат, которые, как показали первые проработки, оказываются не по силам ряду суверенных госу-дарств. Кроме того, производство, рассчитанное на удовлетворение собственных нужд, для большинства из них оказалось бы малорента-бельным или даже убыточным.

Расчеты доказали: с точки зрения как создания производства, так и потребления его продукта необходимо самое тесное сотрудни-чество государств. Подтверждает их и зарубежный опыт: автомоби-лестроение мирового сообщества развивается по пути широкой интег-рации научного и промышленного потенциала всех стран, а катализа-торами интеграции выступают буквально несколько крупнейших фирм-производителей.

**V. Основные направления и перспективы развития автомобильной промышленности.**

Основная проблема, без решения которой не может быть ни ста-билизации экономики, ни всего остального, это увеличение произ-водства нужных обществу товаров. С ней в автомобильной промышлен-ности сейчас переплелась и другая: сохранить (точнее, спасти от разрушения) производство как самой отрасли, так и имеющийся у пос-тавщиков комплектующих и материалов, в том числе подшипников. Дру-гими словами, проблема сохранения пока еще не распавшихся, но уже ослабленных коллективов, научной и инженерной инфраструктуры, без которых восстановление (а в последующем - и развитие) отрасли, как бы ее ни стали называть в будущем, растянется на многие годы. Го-ды, которых экономическая экспансия извне нам не даст.

К сожалению, в ближайшие годы восстановление, а затем и рост объемов производства будут идти не за счет инновационных усилий и других радикальных, но капиталоемких мер, необходимость которых бесспорна, а главным образом за счет возможностей самой отрасли. Появляются и надежды на то, что правительство все-таки сделает ша-ги, направленные не на окончательное удушение, а на возрождение и развитие промышленности, прежде всего ее основы - машиностроения. В пользу этого говорит многое: и общественный настрой, и отрезвле-ние ведущих экономистов, постепенно становящихся на позиции здра-вомыслия, да и хотя бы то, что "дальше ехать некуда". Если же это-го не будет, машиностроение, в том числе такая его высокотехничная отрасль, как автомобильная, обладающая, несмотря ни на что, все еще достаточно мощным потенциалом, зачахнет вместе со всеми своими многоотраслевыми кооперантами.

Основная часть предприятий уже проанализировала свои возмож-ности и пути восстановления прежних объемов выпуска продукции, сохранения рабочих мест в новых, исключительно неблагоприятных ус-ловиях. Причем сделала это квалифицированно. Гарантия тому - опыт и знания руководства, накопленные десятилетиями работы в сложнейших условиях, без поблажек и льгот по финансированию, материаль-но-техническому обеспечению, уровню вознаграждения и т.п.

Ведь нельзя не признать, что заводы еще функционируют именно благодаря директорскому корпусу, действующему вопреки мрачным прогнозам корифеев-экономистов, которые четвертый год грозят мас-совой безработицей и, вероятно, не отдают себе отчета в социальных последствиях этой опасной для обнищавшего общества пропагандист-ской кампании.

Однако нельзя не видеть и того, что уже начались изменения в составе руководства автозаводов, далекие от позитивных и снижающие уровень его компетентности. По данным некоторых источников, директорский корпус, если брать его в целом, пока еще вполне в состоянии поднять нагрузки, в числе которых важнейшая: восстано-вить трудовые навыки, утерянные коллективами за годы шатаний.

Тем не менее даже самым опытным руководителям придется (и нужно) пересмотреть многие из привычных своих представлений. В частности, отказаться от такого: высокая серийность есть сугубо положительный организационно-производственный фактор, ибо она поз-воляет оснащать производство автоматизированным узкоспециализиро-ванным оборудованием, обеспечивать высокие унификацию изделий и их конструктивную долговечность. Теперь нужен другой взгляд: такое оборудование технологически консервативно, не дает возможности учитывать динамику развития конкурентов, что в условиях рынка смертельно опасно. Хотя, конечно, могут иметь место исключения, вызванные конкретными условиями (например, система "АВВА-ВАЗ"). Но большинству предприятий именно самим предстоит наработать идеи и методы, изыскать ресурсы для восстановления и увеличения объемов производства, создания предпосылок освоения требуемых рынком изде-лий.

Направления приложения усилий могут быть следующие. Во-первых, частичная модернизация изделий. Она, в принципе,требует сравнительно небольших глубины изменений и затрат. Однако характер изменений должен быть достаточным, чтобы обеспечить устойчивый сбыт изделия, и в целом экономически целесообразным.

В этом случае у производителя и поставщиков сохраняется неиз-менными большая часть основных фондов, сокращаются сроки и объемы подготовки производства, остается клиентура, привыкшая к изделию, и т.п. Модернизация требует высокой квалификации в первую очередь дизайнеров, ибо, если ограничиться только улучшением технических характеристик при малоощутимых изменениях дизайна и декора, то в итоге можно получить при старых внешних формах новую высокую цену. Сигналом к переходу на модернизированное изделие могут служить вы-явившиеся дефекты, а также статистика рынка. Примером модернизации изделия может служить модель ВАЗа ВАЗ 2107 как частично модернизированная ВАЗ 2105.

Во-вторых, коренная модернизация изделий и проектирование новых моделей на базе уже существующих с целью наименьших затрат на научно - исследовательские рабтоты (по существу, их об-новление). Здесь используются технологические возможности произво-дителя и поставщиков-кооперантов, но, как правило, требуется зна-чительное дооснащение производства. При этом изготовление новых узлов (чаще всего в меньшей серийности) целесообразно организовы-вать при помощи уже имеющегося агрегатного или специального обору-дования, обрабатывающих центров и т.п. Но, естественно, с исполь-зованием новой оснастки.

Прием этот достаточно широко известен. Самые интересные ре-зультаты были в свое время получены на ВАЗе. Там при создании ав-томобиля ВАЗ-2121 "Нива" в ее конструкцию вошло свыше 90 % из чис-ла наиболее фондоемких механических элементов серийных автомоби-лей. И при новом кузове, тоже унифицированном по ряду дорогостоя-щих элементов интерьера с серийными моделями. В результате при от-носительно небольшой модернизации производства ВАЗ начал выпус-кать, по сути, машину, не имевшую в ту пору аналогов в мировой практике. Поэтому на западных рынках она шла вне конкуренции, пользовалась большим и все возрастающим спросом: требования диле-ров увеличить поставки шли непрерывно. Ее экспорт ограничивался боязнью тогдашнего монополиста - "Автоэкспорта" поднять плановый выпуск на последующие годы из-за того, что вдруг появятся конку-ренты или по какой-либо другой причине сбыт сократится, а с ним - и премии. Однако конкуренты "Ниве" появились только через два-три года. Так что в коммерческом смысле ее можно назвать автомобилем упущенных возможностей.

Серьезным резервом восстановления и увеличения объемов выпус-каемой продукции на ряде заводов, в-третьих, являются так называе-мые спецпроизводства, достаточно мощные по оснащенности, площадям и численности работников. Но при использовании такого уникального интеллектульно-производственного потенциала нужно, чтобы новое из-делие имело определенную идеологическую и технологическую преемс-твенность с ранее выпускаемым. Значит, нужны и меры по совершенс-тваванию последнего в соответствии с новыми тактико-техническими требованиями, а также специально организованная система "проталки-вания" нового объекта производства на внешние рынки. Создание та-кого рода "специзделий", которые при определенном объеме переделок могут стать машинами и гражданского назначения как для внешнего, так и внутреннего рынков, для отдельных предприятий будет самым правильным выходом из положения. Почему - понятно: конкурентоспо-собность Российской колесной спецтехники и отдельных разработок (некоторые, возможно, требуют завершения) сомнений не вызывает.

Конечно, свобода выбора объекта и в спецпроизводстве должна быть полной, поскольку прежний принцип (закрепление видов техники за отраслями) в условиях рынка противопоказан.

Вместе с тем нельзя исключать и перепрофилирование многих спецпроизводств отрасли одновременно с цехами инженерной подготов-ки и обеспечения. Оно может исключить или хотя бы свести к миниму-му импорт многих видов дорожно-строительной техники, некрупного квалифицированного нефтяного оборудования, специальных машин и шасси, комплекса аэродромного обслуживания и т.п., т.е. окажется выгодным для всего народного хозяйства страны. И не придется, как это рекомендуют многие горячие головы, открывать все наши двери настежь, чтобы ввозить из-за рубежа даже то, что в избытке и не хуже может быть сделано дома. (Те, кто дает такие рекомендации, забывают, что Западная Европа пришла к объединению после десятиле-тий выравнивания и притирки национальных экономик, в том числе через свободу перемещения трудовых ресурсов и капиталов.)

В-четвёртых для производителей грузовиков выходом из положения может стать выпуск специализированных шасси, а также выполнение спец. заказов, в том числе и индивидуальных. Выполнение индивидуальных заказов повысит рейтинг продукции среди частных грузоперевозчиков, что повлияет на спос на продукцию данного предприятия. Так же дело обстоит и с автобусостроением.

Для производителей легковых автомобилейей для поддержания спроса можно расширить список устанавливаемого стандартного оборудования.

Серьезной возможностью оживления производственно-коммерческой деятельности для производителей автомототехники могут быть, в-пятых, кооперационные связи с родственными зарубежными фирмами или их кооперантами, осуществляемые на коммерческих началах. При этом речь должна идти в первую очередь о повышении своего экспортного потенциала, т.е. главной задачей машиностроения России. Причем здесь не только не исключается, а наоборот, даже нужно взаимодейс-твие и в форме совместных предприятий. Хотя, как показал опыт, расчет на иностранные инвестиции, которые "хлынут" к нам, обеспе-чивая изобилие качественных товаров, оказался явно несостоятельным (вместо ожидавшегося, противоестественного для Запада, но истори-чески характерного для нас чисто русского альтруизма мы натолкну-лись на прагматизм, настороженность, а иногда и враждебность).

Целесообразен и лизинг, однако нельзя забывать, что он - удо-вольствие недешевое. Особенно, если речь идет не о дооснащении от-дельных операций, а о создании комплектных мощностей, что требует, как известно, особо высокой организационной четкости.

Вероятно, получат обычное развитие мелкие отечественные про-изводственные подразделения, отпочковавшиеся от основного предпри-ятия в самостоятельные (производство мелких серий, некоторых комп-лектующих, товаров народного потребления и т.д.). Причем обяза-тельным условием их самостоятельности и долговечного успеха может быть только соблюдение этических норм (проще говоря, работа на чистоплотных началах).

Естественно, организация выпуска новой техники требует нового оснащения, материалов, подготовленных кадров и многого другого. Все вроде понимают это, но и здесь зачастую срабатывает стереотип (выработавшийся не за 70, как принято утверждать, а за последние10 - 15 лет): новое изделие обязательно ассоциируется с новыми же заводскими корпусами; высоким уровнем автоматизации, обеспечивае-мой за счет оборудования, приобретаемого по импорту; "валютными" материалами (при наличии своих: вспомним те же бамперы из поликар-боната) и т.п. Однако при таком подходе потребность в валюте и в рублях становится астрономической. Удовлетворить ее в нынешних ус-ловиях, естественно, невозможно. Оборудование стареет всегда и везде, например, в США старение парка оборудования приостановили (не остановили, а приостановили!) только в конце 1970-х годов. И там не спешили с внедрением новейшего оборудования, комплексных технологических линий, особенно дорогостоящих гибких. Мы же все это закупали в 1980 - 1990-е годы чуть ли не в массовом порядке. А преимущества, скажем, тех же ГПЛ остались лишь в отчетах и реляци-ях. Тысячи изготовленных и приобретенных за валюту обрабатывающих центров, целые комплексные производства, по сути, заводы, так и не заработали. И как-то странно слышать, что мы, располагая всем этим богатством, не имеем перспективы в реиндустриализации отрасли без масштабной финансовой помощи Запада.

С такой точкой зрения согласиться нельзя. Автозаводы России располагают вполне дееспособным парком оборудования, в том числе вполне современного и еще не устаревшего, эффективно действующей системой его обслуживания и ремонта, мощными службами подготовки и обеспечения производства, наконец, значительным парком демонтиро-ванного специального и агрегатного оборудования и собственными станкостроительными цехами. Кроме того, практически все предприя-тия имеют опыт технологической модернизации. То есть у них есть все, чтобы полагаться в основном на самое надежное - собственные силы. Поэтому попытки "залповых" заказов оборудования за рубежом с помощью средств госбюджета - это не что иное, как все та же безот-ветственность, порождаемая безнаказанностью. Хотя вот тут бы и на-до вспомнить о зарубежном опыте, на который сейчас так модно ссы-латься: головокружительные цены и риск часто вынуждают крупнейшиейшие фирмы поступаться престижными соображениями приобретать "старые"проверенные модели оборудования.

Необходимо вспомнить в этом смысле и о понятии "внутренние производственные резервы", о том, что использование резервов, свя-занных с использованием оборудования, есть важнейшее направление приложения усилий предприятий в нынешних условиях.

Небезынтересна, в-шестых, практика составления зарубежными фирмами, в том числе крупными, программ развития на год, три, пять, реже - до десяти лет. Причем в планирование они вовлекают весь персонал (без конкретизации технических характеристик перс-пективных объектов, разумеется). Рассматривается это как активная форма воспитания чувства сопричастности к делам фирмы. Такие прог-раммы должны быть обеспечены всем необходимым и не походить на на-ши печальной памяти КПНТП, МНТК, программы "Москва-90", "Ленинг-рад-95", мифические технополисы и прочие проявления симуляции ак-тивности, закономерно завершившейся провалом всего и вся.

В официальном докладе Совета по конкурентоспособности США ут-верждается, что руководство частных фирм, прекрасно ориентируясь в финансовых вопросах, достаточно некомпетентно в технологических. Поэтому Совет официально рекомендует всем частным фирмам создавать службы технической экспертизы. Наши руководители, наоборот, компе-тентны в вопросах технологических. Но отсутствие конкуренции, ны-нешняя свобода в решениях, в какой-то мере система приватизации породили кое у кого чувство излишней самоуверенности именно в фи-нансовых делах, чреватое осложнениями. Освоить неосвоенное в этой области - еще одно направление приложения усилий.

За рубежом значительную роль играют также консультационные фирмы. Ведь необходимые заводам конкретные разработки-рекомендации в состоянии дать только профессионалы с опытом и знаниями. Поэтому в 1950-е годы в США на таких фирмах только промышленного направле-ния работали около 4 тыс. инженеров и научных сотрудников. Причем 65 % затрат на их содержание финансировалось федеральным прави-тельством. У нас же эта форма услуг практически отсутствует. Ее организация - седьмое из перечисленных направлений.

Рассмотренные выше меры, разумеется, не исчерпывают всех воз-можных. Но они, безусловно, входят в число тех, которые позволят поднять объемы производства, загрузить персонал, создать опреде-ленные предпосылки для последующего роста. Однако требуемых темпов автомобилизации страны они не обеспечат. Для этого нужны инноваци-онные, притом масштабные меры. Они неизбежны, если мы хотим занять достойное место в ряду развитых стран. На этом этапе развития пот-ребуется освоить технику новых поколений в капиталоемком массовом и серийном производстве, характерном для автомобилестроения. При-чем тогда, когда оно лишено или располагает ограниченными иннова-ционными возможностями. И вот тут-то без масштабной помощи извне эту задачу действительно решить будет сложно. Но главное - без ак-тивной государственной политики. Чтобы пребываищим у кормила влас-ти убедиться в этом, достаточно хатя бы ознакомиться с докладом КМТ (Комплексные многопрофильные технологии) о состоянии науч-но-технического потенциала США. Там подчеркивается необходимость именно активной государственной политики, необходимость государс-твенного вмешательства в проблемы экономики, требующие оперативной реакции. В этом смысле автомобильный альянс АВВА, создаваемый ВА-Зом на внебюджетной основе, вероятно, должен рассматриваться пра-вительством не только как вынужденная мера , но еще и как крупное социально-экономическое начинание уникального промышленного орга-низма, изделия которого экспортабельны и обеспечивали казне, начи-ная с 1973 г., доход, сопоставимый со всей его сметной стоимостью. Но масштабы этого начинания выходят за рамки возможностей даже ВА-За, и без поддержки государства в данном случае не обойтись.

**Заключение**

Получение и систематизация информации, необходимой для прове-дения глубокого анализа тенденций развития автомобилестроения в настоящее время затруднены.

Представленный в данной курсовой работе краткий обзор состоя-ния дел в автомобилестроении позволяет сделать главный вывод, что следует активизировать работу по преодолению тенденции снижения деловой активности и падения объемов производства. Тем более что традиционные связи предприятий автомо-билестроительного комплекса и их смежников из других отраслей ста-новится все труднее.

В совокупности с проведением разумной ценовой политики, поли-тики формирования доходов, финансирования и кредитования, а также льготной налоговой политики в отношении средств, направляемых на развитие производства, это является залогом стабилизации произ-водства автотранспортных средств, обеспечения занятости.

Задачи, стоящие перед автомобильной промышленностью Российс-кой Федерации сложны, требуют усилий под стать военным. И здесь уместно вспомнить Рузвельта, советовавшего своему окружению: "Если вам везет - продолжайте, если не везет - тоже продолжайте". Друго-го пути, кроме как работать сначала над сохранением, а потом и над развитием отрасли, у России нет.

**Список литературы**

1. Экономическая география России, учебное пособие, части I, II-III, Москва 1996

2. Автомобильная промышленность, № 7, 1993

3. Автомобильная промышленность, № 10, 1994

4.Авто-РЕВЮ, №2 (165), 1998

5.Авто-РЕВЮ, № 1 (164), 1998