Российская Экономическая академия им.Плеханова

# По предмету: “Размещение производственных сил ”

На тему: “Автомобильная промышленность в РФ и СНГ(частично)”

**Работу выполнил**

**студент группы 9104**

**Ковалюк В.С.**

## Москва 2000

План

1. Развитие и сдвиги в размещении автомобильной промышленности в XX -ом веке.
2. II. Общая характеристика автомобильной промышленности.

III. Факторы, влияющие на размещение отрасли.

IV. Современная география автомобильной про­ мышленности.

V. основные проблеемы и перспективы дальнейшего развития автомобильной промышленности.

# Заключение

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

Автомобиль, автомобильная магистраль, автомобильный парк, автомобильная промышленность, автомобильный транспорт, автомобильные войска вооруженных сил и правоохранительных органов, автомобильный спорт, автомобильный полигон, автомобильный рынок, автоводитель-профессионал и автоводитель-любитель - вот тот небольшой перечень понятий, который отражается во всех энциклопедиях и словарях и представляет собой совокупность функций, предметов и действий, пронизывающих жизнь современного индустриального общества.  
  
Что такое автомобильная промышленность в современном постиндустриальном государстве? Эту отрасль по своей структуре, массовости и объемам производства в настоящее время, проведя аналогии, можно сравнить с такими новыми постиндустриальными отраслями, как вычислительная техника и информационные технологии: огромные национальные и международные автомобильные и компьютерные корпорации; высокий уровень кооперации производственного процесса; всепроникающие системы сервисного обслуживания автотранспорта и информационных технологий; наличие и постоянный рост, с одной стороны, огромного количества высококлассных специалистов и, с другой, массовое использование как автомобилей, так и компьютеров квалифицированными пользователями, обладающими необходимым уровнем знаний, которые к настоящему времени представлены практически всем взрослым населением страны, включая учащихся. Таким образом, и автомобиль, и компьютер представляют собой коммуникационную среду современного постиндустриального общества.

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. После революции в Москве построили 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 протяже­нии 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 зару­бежными аналогами.

Однако общая нестабильная экономическая и политическая обста­новка, 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 проб­лема стала особенно острой в научно-исследовательских институтах отрасли: они практически полностью прекратили поисковые исследова­ния и разработку перспективных концептуальных машин, их узлов и систем, что, безусловно, отразилось на техни­ческом уровне наших автомобилей.

Главные причины такого положения –

1)это существенное сокраще­ние государственного финансирования научных разработок; 2)незаинтересованность предприятий вкладывать деньги в долгосрочные проекты.3)определенная растерянность руко­водства научно-исследовательских и опытно-конструкторских органи­заций, их неготовность искать новые формы работ и организации сво­ей деятельности. Правда, в последнее время многие научно-произ­водственные организации, институты и заводские конструкторские подразделения вместе с вновь созданными государственными и коммер­ческими структурами начали приспосабливаться к новым, рыночным условиям. До­казательство тому - возобновление в 1993 г. работ по созданию программ развития автомобилестроения в Российской Федерации и ряде других государств СНГ, развитию автобусостроения и др.

**II. Общая характеристика автомобильной промышленности.**

Состояние дел в отечественном автомобилестроении в настоящее время нестабильно.

Стремительный рост цен вследствие их либеризации в 1992 г. вызвал неплатежеспособность предприятий, привел к недостатку обо­ротных средств, сдерживанию процесса производства и дестабилизации их финансового положения. Имеют место резкий спад инвестиционной активности, свертывание долгосрочных строительных программ. О глу­боком свертывании деловой активности свидетельствует, например, тот факт, что из 393 пусковых объектов автомобильной промышленнос­ти, финансируемых за счет средств федерального бюджета, только три приняты в эксплуатацию и на трех объектах осуществлен частичных ввод мощностей.Хотя в общем за эти 10 лет структура автомобильной промышленности не претерпела значительных изменений:новых крупных производителей не появилось,концентрация производства не уменьшилась,а конкуренция между крупными автозаводами практически отсутствует.

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. таблиц Для наглядности приведу несколько таблиц:

ТАБЛИЦА 1



В автомобилестроении (без учета производства мотоциклов и велосипедов) в апреле 1998 года по сравнению с апрелем 1997 года произошло увеличение объема производства продукции в штучном выражении на 6.3%. Наилучший результат по сравнению с апрелем 1997 года зафиксирован в производстве троллейбусов (рост производства составил 57.1%). Наихудший результат зафиксирован в производстве автобусов (падение производства составило 17.5%).

По сравнению с предыдущим месяцем (мартом 1998 года) в апреле 1998 года рост производства составил 3.5%. Следует отметить, что в апреле 1997 года рост производства в автомобилестроении по сравнению с мартом 1997 года составлял 9.6%. Таким образом, наблюдается незначительное снижение темпов роста производства в данной подотрасли машиностроения. Наилучший результат по сравнению с предыдущим месяцем в апреле 1998 года зафиксирован в производстве легковых автомобилей (рост 4.2%). Наихудший – в производстве автобусов (падение 11.3%)

Рост производства за первые 4 мес. 1998 года по сравнению с аналогичным периодом 1997 года составил 6.8%. Наибольший рост наблюдался в производстве троллейбусов – 26.1%. Наименьший рост – в производстве легковых автомобилей (4.7%).

По предварительным данным Госкомстата, в мае 1998 года по сравнению с апрелем 1998 года в автомобилестроении произошло падение производства на 27.6%. Если эти данные подтвердятся, то можно говорить о начале очередного спада в отечественном автомобилестроении после более чем 3-летнего роста. Последний раз падение производства в автомобилестроении в штучном выражении продукции было зафиксировано по итогам 1994 года по сравнению с 1993 годом. Тогда падение составило более 40%. Причиной резкого сокращения производства в мае 1998 года может служить кризис перепроизводства на АвтоВАЗе. Продукция АвтоВАЗа составляет более 60% продукции отечественного автомобилестроения, что ставит в зависимость результаты всей отрасли от состояния производства на данном заводе.

Снижение производства на АвтоВАЗе в результате оказало негативное влияние не только на автомобилестроение, но и на все машиностроение в целом.

Производство грузовых автомобилей

Уже второй месяц подряд российским предприятиям удается перевыполнять среднемесячный плановый показатель производства грузовых автомобилей в 1998 году. В апреле текущего года грузовых автомобилей в России было выпущено на 3.3% больше, чем в марте, и на 0.5% больше, чем за аналогичный месяц предыдущего года. Правда, следует отметить, что в апреле 1997 года по сравнению с мартом 1997 года рост производства был значительно большим – 14.9%. Таким образом, в производстве грузовых автомобилей, как и в целом по автомобилестроению, наметилось снижение темпов роста.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Основную массу грузовых автомобилей в настоящий момент производят 3 предприятия, которые заняли 92% рынка. Наиболее динамично развиваются те заводы, которые еще год назад были в затруднительном положении – Ижмаш и ЗИЛ. Ульяновскому автозаводу пока удается превосходить прошлогодние результаты, но по сравнению с предыдущими месяцами текущего года у него заметно снижение объемов производства, что можно объяснить частыми остановками конвейеров на ремонт и переналадку. | | |
|  | |
| Таблица 1.1 |
| Производство грузовых автомобилей предприятиями России в январе – апреле 1998 года |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Предприятие | Апрель 1998 года | К апрелю 1997 года, % | К марту 1998 года, % | Январь – апрель 1998 года | К январю – апрелю 1997 года, % |
| ЗИЛ | 2250 | 151.1 | 102.7 | 7925 | 165.4 |
| ГАЗ | 8285 | 103.4 | 102.8 | 32506 | 114.1 |
| КамАЗ | 115 | 5.9 | 1642.9 | 123 | 4.6 |
| УралАЗ | 322 | 70.0 | 91.7 | 1293 | 98.5 |
| АвтоУАЗ | 2414 | 130.3 | 87.1 | 8955 | 167.2 |
| ОЗТП-Сармат | 4 | 80.0 | 25.0 | 20 | 222.2 |
| Уральский автомоторный завод | 62 | 72.1 | 66.0 | 389 | 111.1 |
| Ижмаш | 688 | 340.6 | 338.9 | 1177 | 151.3 |
| Брянский автозавод | - | - | - | 3 | 75.0 |
| Всего | 14140 | 100.5 | 103.3 | 52391 | 119.7 |
| Производство легковых автомобилей.  В производстве легковых автомобилей, так же как и в производстве грузовых автомобилей, второй месяц подряд происходит перевыполнение среднемесячного плана. Суммарный результат апреля приблизился к среднемесячному результату 1990 года. Рост производства в апреле 1998 года по сравнению с аналогичным месяцем 1997 года составил 8.4%. Это второй показатель после производства троллейбусов, что особенно примечательно, так как легковые автомобили – это 80% всего российского автомобилестроения (в штучном выражении продукции без учета производства мотоциклов и велосипедов). Рост произошел несмотря на сокращение производства почти всеми заводами и был в основном обеспечен крупнейшим российским производителем легковых автомобилей – АвтоВАЗом. Наибольшие темпы роста по сравнению с прошлым годом показывает постепенно выходящий из кризиса Москвич. Второе по объему выпускаемых легковых автомобилей предприятие – ГАЗ – в апреле несколько снизило производительность по сравнению с апрелем прошлого года. По сравнению с мартом 1998 года рост производства был не столь значительным – 4.1%. По данному соотношению увеличение объемов выпущенной продукции показали почти все предприятия, за исключением КамАЗа и СеАЗа, имеющие долю на данном секторе автомобильного рынка всего 2.5%. Важным фактом является наметившийся рост производства легковых автомобилей после нескольких месяцев спада на Горьковском автозаводе. В несколько раз нарастил производство по сравнению с предыдущим месяцем Ижмаш. Однако уровня прошлого года удмуртское предприятие до сих пор достигнуть не может.  **Производство автобусов.**  Текущая динамика производства данного вида продукции пока демонстрирует наихудшие результаты в автомобилестроении и отстает от запланированных среднемесячных показателей, что в основном связано с сокращением объема производства автобусов, наблюдаемым у лидера на этом сегменте автомобильного рынка – АвтоУАЗа, который изготавливает более 40% производимых в России автобусов. Два других крупнейших производителя автобусов – ГАЗ и ПАЗ – наращивают производство очень незначительными темпами.  Тем не менее за первые 4 мес. 1998 года производство автобусов превосходит результат аналогичного периода 1997 года на 13.4%  На результат мая в большей степени окажет влияние тот факт, что, по предварительным данным, общий объем производства на АвтоУАЗе в мае 1998 года сократился по сравнению с апрелем на 8%, а за первые 5 мес. 1998 года увеличился на 29.9% по сравнение с аналогичным периодом 1997 года.  По словам госкомстата, в 1999 г было произведено всего 1 млн 180 тыс автомобилей, в том числе 955 тыс легковых машин. Говоря о ситуации в текущем году, в январе объем производство автомобильной промышленности России вырос на 5,1 проц по сравнению с аналогичным периодом 1999 г. Всего в текущем году планируется произвести 180 тыс грузовых автомобилей, что на 6 проц превышает прошлогодний показатель, 54 тыс автобусов, что составит 4 проц роста к прошлому году.  Касается производства легковых автомобилей, то в ближайшем будущем основными российскими автомобилями станут "Ока", "ВАЗ-1119" и семейство автомобилей "ВАЗ-2110". Парк автомобилей может составить около 25 млн машин против 19 млн в 1998 г. По-моему,надо сказать пару слов о самих таблицах:они содержат наиболее полную информацию до 1999 года.Более новые данные пока труднодоступны и неточны.например в ТАБЛИЦЕ 1 данные по странам СНГ за 1998,99 года отсутствуют.И сказать что положение не изменилось было бы в корне не верно.За это время образовалось несколько совместных предприятий по производству легковых(FORD-ESCORT, FORD-TRANSIT – в Беларуси, ЗАЗ-CRYSLER- на Украине и т.д) , грузовых и автобусов(MAZ-MAN,MAZ-NEOPLAN,предприятия по сборке автобусов IKARUS и MERSEDES)  **III. Факторы, влияющие на размещение отрасли.**  Факторами размещения принято считать совокупность различ­ных пространственных неравнозначных условий и ресурсов , при ис­пользовании которых достигаются лучшие результаты с точки зрения избранных критериев и поставленной цели размещаемых производствен­ных объектов.  Различают следующие группы факторов: природные - количествен­ные запасы и качественный состав природных ресурсов , горно-геоло­гические и другие условия их добычи и использования, климатичес­кие, гидрогеологические, орографические условия и т.д.; экологи­ческие - охранные и конструктивные мероприятия по бережливому ис­пользованию природных ресурсов и обеспечению здоровых жизненных и трудовых условий для населения; технические - достигнутый и воз­можный уровень техники и технологии; социально – демографические – обеспеченность трудовыми ресурсами , состояние социальной инфраст­руктуры; экономические – экономико-географическое и транспортное положение , стоимость, капитальных и текущих затрат, сроки строи­тельства, эффективность производства, назначение и качество про­дукции, 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 про­мышленности.**  ***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 специализи­руются на выпуске отдельных видов и типов машин: грузовых машин среднего тоннажа в Центральном районе (Москва, Брянск), в Вол­го-Вятском районе (Нижний Новгород), Уральском районе (Миасс), грузовых машин небольшого тоннажа - в Поволжском районе (Уль­яновск). Автобусы разной вместительности производят в Центральном районе (Ликино), в Волго-Вятском районе (Павлово), Уральском (Кур­ган). Легковые автомобили высшего класса выпускает Москва, средне­го - 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 органи­зации 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 Поволж­ский, 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 (Центральный­главным образом на производстве грузовых машин, а Поволжский - преимущественно легковых). Районы автомобильной промышленности формируются на Урале (Ижевск, Миасс, Курган). В восточных заураль­ских районах страны автомобилестроение только начинает складывать­ся (Чита). Роль зауральских заводов в производстве автомашин ещене велика. В этих районах только формируются те предпосылки , ко­торые 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 самостоятель­ных предприятиях.  Автомобильные моторы делают не только сами автозаводы, но и ряд специализированных заводов (Ярославский – для грузовиков, За­волжский – для автозавода в Нижнем Новгороде, Омский, Тюменский, Уфимский - для "Москвичей").  Большинство этих заводов разместилось вне центров автомоби­лестроения . 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 автотранс­портных средств располагалось неравномерно (большая часть автоза­водов и заводов по выпуску комплектующих изделий находится в Рос­сии). 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 грузоподъ­емностью 5 т и выше, а также легковых малолитражных автомобилей первой группы (типа "Таврия"). В республике Беларусь сосредоточено производство тяжелых и сверхтяжелых карьерных самосвалов грузо­подъемностью 3О - 18О т и выше, большегрузных магистральных авто­поездов типа МАЗ, внедорожных и тяжелых самосвалов МоАЗ. В Молда­вии было создано уникальное производство большегрузных (11,5 и 22т) полуприцепов-рефрижераторов, в Грузии – специальных сельско­хозяйственных 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 - рем­ней безопасности. Аналогичные монополисты имеются и в других быв­ших республиках.  После распада СССР хозяйственные связи нарушились, что приве­ло 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. Организа­ция собственного производства автомобилей или их компонентов тре­бует длительного времени и больших затрат, которые, как показали первые проработки, оказываются не по силам ряду суверенных госу­дарств. Кроме того, производство, рассчитанное на удовлетворение собственных нужд, для большинства из них оказалось бы малорента­бельным или даже убыточным.  Расчеты доказали: с точки зрения как создания производства, так и потребления его продукта необходимо самое тесное сотрудни­чество государств. Подтверждает их и зарубежный опыт: автомоби­лестроение мирового сообщества развивается по пути широкой интег­рации научного и промышленного потенциала всех стран, а катализа­торами инте+  грации выступают буквально несколько крупнейших фирм-производителей  V. Основные проблемы,возможные пути их решения и перспективы развития автомобильной промышленности.  О перспективах развития автомобилестроения в России.  В преддверии ожидаемого экономического подъема Правительство РФ оказывает приоритетную поддержку отечественному автомобилестроению, которое, по его мнению, даст мощный импульс развитию ряда других отраслей экономики, таких как металлургическая и химическая промышленность, отмечают СМИ Запада. "Когда среднегодовая зарплата в стране приближается к стоимости самой дешевой машины, начинается автомобильный бум, и Россия находится на пороге такого бума.Его надо встретить не засильем импортных автомобилей, а развитием собственного автомобилестроения. В то же время государство будет поддерживать лишь небольшое число автомобильных заводов: как свидетельствует мировая практика, 5-6 заводов смогут полностью насытить автомобильный рынок России.  Обозреватели отмечают ярко выраженную ориентацию ведущих мировых автомобилестроительных фирм на создание совместных предприятий в РФ с целью выпуска популярных иномарок. Участие иностранных компаний в развитии автомобильной промышленности РФ в конечном итоге будет содействовать появлению конкурентоспособных российских автомобилей и повышению занятости населения;  Американская корпорация "Форд" планирует инвестировать 150 млн. долларов в создание СП с государственным предприятием "Русский дизель" в Санкт-Петербурге, пишет "Файнэншл таймс". Согласно "Радио Свобода", на первом этапе российско-американское СП предполагает производить 25 тыс. автомобилей "Форд" на одном из заводов "Русского дизеля" в городе Всеволжске. В отличие от заводов "Форд", построенных в последние годы в Польше и Белоруссии, российско-американский проект предусматривает создание предприятия с полным циклом сборки автомобилей, включающим кузовные и покрасочные работы, указывают обозреватели. "Форд" хотел бы открыть также свои предприятия в ряде других регионов РФ, в частности в Удмуртии, передает Рейтер.  Зарубежные СМИ сообщают также о планах АО "АвтоВАЗ" и западногерманского концерна "Адам Опель", являющегося филиалом компании "Дженерал моторс", создать в Тольятти СП по выпуску 35-50 тыс. автомобилей в год. Как отмечают специалисты "Дженерал моторс", бизнесплан СП будет готов уже в ближайшие 4-5 месяцев. Первоначально "Дженерал моторс" и "АвтоВАЗ" планировали построить сборочный завод совместно с финскими партнерами, указывает Рейтер, замечая, что переговоры с финской государственной компанией "Валмет" еще не завершены. Производство автобусов "Вольво" начнется в мае текущего года в Омске, сообщает "Радио Свобода". Ежегодно на Омском автомобильном заводе будут собираться 250 машин, указывает "Файнэншл таймс", замечая, что уже получен заказ на 107 автобусов от Сибирско-скандинавской автобусной компании. Как заявили в интервью "Радио Швеция" представители концерна "Вольво", первоначально в Омске будет производиться сборка машин из комплектующих, доставленных из Швеции, а с августа - из деталей, произведенных на омском заводе.  АО "КамАЗ" достигло предварительного соглашения с ЕБРР о реструктуризации своей задолженности. Недавно руководство "КамАЗа" провело переговоры с представителями ЕБРР в Лондоне и достигло принципиальной договоренности об обмене долговых обязательств на акции, указывают зарубежные СМИ. В 1997 году из-за недостатка финансовых средств "КамАЗ" дважды останавливал свое производство, в результате чего объем продукции составил лишь 12750 грузовиков при плановом показателе 23500 грузовиков, в то время как в 1996 году завод произвел 20737 автомобилей, отмечают специалисты.  Также РОССИЯ ИМЕЕТ ШАНСЫ СТАТЬ МИРОВЫМ ЛИДЕРОМ В ПРОИЗВОДСТВЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ  Тенденция развития мирового автомобильного рынка такова, что уже к 2025 году половина транспорта планеты будет бегать на электричестве. У России есть серьезный шанс выбиться в лидеры по производству именно электромобилей. Уникальные конверсионные технологии позволяют получать электричество напрямую из бензина, керосина, природного газа, метанола, водорода или этилового спирта. КПД такой установки достигает 75% - в два раза выше, чем у бензинового мотора. В Миннауки закончена работа над концепцией развития российского электромобиля XXI века. По мнению ученых, некоторые отечественные разработки на 3-4 года опережают зарубежные. Но надо спешить. Если упустить момент, то конкуренты, как и в других областях, уйдут вперед. А догонять - значит проигрывать.   ПРОБЛЕМЫ,ПУТИ ИХ РЕШЕНИЙ. Автомобилестроение: проблемы промышленно-экономического восстановления Назревшие к концу 80-х годов социально-экономические проблемы, последующие кардинальные преобразования в стране с их драматическими результатами привели общество к глубокому системному кризису, преодоление которого требует выработки производственных программ, профессиональных практических действий и создания среди широких слоев населения психологической уверенности в эффективности последующих хозяйственных решений.   Обострившийся спектр проблем, связанных с национальной безопасностью также определяется необходимостью восстановления отечественной промышленности и стабилизацией на этой основе социально-экономической обстановки.  В этой связи рассмотрим вопросы возрождения автомобилестроения и смежных с ним отраслей, автомобилестроение - это, пожалуй, единственная промышленная система, представленная в мире массовым шоу-бизнесом, сформировавшимся в целую индустрию, которая обеспечивает стимулирование развития широкого спектра научно-технических и финансово-экономических исследований, а также формирование массового экономического сознания. К сожалению, внимание большинства экономических структур в стране сосредоточено преимущественно на вопросах иностранной финансовой помощи. С учетом изложенного более подробно рассмотрим совокупность этих проблем.  Происходящая деградация отечественной промышленности, разрушение производительных отраслей народного хозяйства именно таким образом превращают страну в сырьевой придаток других более развитых государств. Все эти обстоятельства радикально меняют социально-экономическое положение в стране, определяя ее изменяющееся место в мире, включая военное и политическое, а также направленность и характер социального и культурного развития. Необходимость и возможность понимания того, что происходит в действительности, определяются состоянием экономической науки и массового общественного сознания. В этой связи отметим, что мир экономики слишком многообразен, внутренне сложен и противоречив, чтобы укладываться в рамки преимущественно здравого смысла, а поэтому только научный анализ происходящего, опирающийся на позитивные практические действия по преодолению системного кризиса, может привести к стабилизации отечественного производства. В усложняющейся ситуации наиболее важным вопросом является необходимость обеспечения способности к росту эффективности принимаемых экономических решений на всех уровнях производственной деятельности - от массовых хозяйственных до глобальных концептуальных решений экономической политики государства.  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 ша­ги, 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 отрезвле­ние ведущих экономистов, постепенно становящихся на позиции здра­вомыслия, да и хотя бы то, что "дальше ехать некуда". Если же это­го 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 возмож­ности и пути восстановления прежних объемов выпуска продукции, сохранения рабочих мест в новых, исключительно неблагоприятных ус­ловиях. Причем сделала это квалифицированно. Гарантия тому - опыт и знания руководства, накопленные десятилетиями работы в сложнейших условиях, без поблажек и льгот по финансированию, материаль­но-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 мас­совой безработицей и, вероятно, не отдают себе отчета в социальных последствиях этой опасной для обнищавшего общества пропагандист­ской 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: восстано­вить 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 поз­воляет оснащать производство автоматизированным узкоспециализиро­ванным 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.Большинству предприятий именно самим предстоит наработать идеи и методы, изыскать ресурсы для восстановления и увеличения объемов производства, создания предпосылок освоения требуемых рынком изде­лий.  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 неиз­менными 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 вы­явившиеся дефекты, а также статистика рынка. Примером модернизации изделия может служить модель ВАЗа ВАЗ 21099 как частично модернизированная ВАЗ 21115.  Во-вторых, коренная модернизация изделий и проектирование новых моделей на базе уже существующих с целью наименьших затрат на научно – исследовательские рабтоты (по существу, их об­новление). Здесь используются технологические возможности произво­дителя и поставщиков-кооперантов, но, как правило, требуется зна­чительное дооснащение производства. При этом изготовление новых узлов (чаще всего в меньшей серийности) целесообразно организовы­вать при помощи уже имеющегося агрегатного или специального обору­дования, обрабатывающих центров и т.п. Но, естественно, с исполь­зованием новой оснастки.  Серьезным резервом восстановления и увеличения объемов выпус­каемой продукции на ряде заводов, в-третьих, являются так называе­мые спецпроизводства, достаточно мощные по оснащенности, площадям и численности работников. Но при использовании такого уникального интеллектульно-производственного потенциала нужно, чтобы новое из­делие имело определенную идеологическую и технологическую преемс­твенность с ранее выпускаемым. Значит, нужны и меры по совершенс­тваванию последнего в соответствии с новыми тактико-техническими требованиями, а также специально организованная система "проталки­вания" нового объекта производства на внешние рынки. Создание та­кого 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: конкурентоспо­собность 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 подготов­ки и обеспечения. Оно может исключить или хотя бы свести к миниму­му 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 десятиле­тий 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 взаимодейс­твие и в форме совместных предприятий. Хотя, как показал опыт, расчет на иностранные инвестиции, которые "хлынут" к нам, обеспе­чивая изобилие качественных товаров, оказался явно несостоятельным (вместо ожидавшегося, противоестественного для Запада, но истори­чески характерного для нас чисто русского альтруизма мы натолкну­лись на прагматизм, настороженность, а иногда и враждебность).  Целесообразен и лизинг, однако нельзя забывать, что он - удо­вольствие недешевое. Особенно, если речь идет не о дооснащении от­дельных операций, а о создании комплектных мощностей, что требует, как известно, особо высокой организационной четкости.  Вероятно, получат обычное развитие мелкие отечественные про­изводственные подразделения, отпочковавшиеся от основного предпри­ятия в самостоятельные (производство мелких серий, некоторых комп­лектующих, товаров народного потребления и т.д.). Причем обяза­тельным 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, обеспечивае­мой за счет оборудования, приобретаемого по импорту; "валютными" материалами (при наличии своих: вспомним те же бамперы из поликар­боната) и т.п. Однако при таком подходе потребность в валюте и в рублях становится астрономической. Удовлетворить ее в нынешних ус­ловиях, 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 реляци­ях. 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 демонтиро­ванного специального и агрегатного оборудования и собственными станкостроительными цехами. Кроме того, практически все предприя­тия 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 безот­ветственность, порождаемая безнаказанностью. Хотя вот тут бы и на­до вспомнить о зарубежном опыте, на который сейчас так модно ссы­латься: 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, свя­занных 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 перс­пективных объектов, разумеется). Рассматривается это как активная форма воспитания чувства сопричастности к делам фирмы. Такие прог­раммы должны быть обеспечены всем необходимым .  В официальном докладе Совета по конкурентоспособности США ут­верждается, 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, компе­тентны в вопросах технологических. Но отсутствие конкуренции, ны­нешняя свобода в решениях, в какой-то мере система приватизации породили кое у кого чувство излишней самоуверенности именно в фи­нансовых 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 направле­ния работали около 4 тыс. инженеров и научных сотрудников. Причем 65 % затрат на их содержание финансировалось федеральным прави­тельством. У нас же эта форма услуг практически отсутствует. Ее организация - седьмое из перечисленных направлений.  Рассмотренные выше меры, разумеется, не исчерпывают всех воз­можны0х. Но они, безусловно, входят в число тех, которые позволят поднять объемы производства, загрузить персонал, создать опреде­ленные предпосылки для последующего роста. Однако требуемых темпов автомобилизации страны они не обеспечат. Для этого нужны инноваци­онные, притом масштабные меры. Они неизбежны, если мы хотим занять достойное место в ряду развитых стран. На этом этапе развития пот­ребуется освоить технику новых поколений в капиталоемком массовом и серийном производстве, характерном для автомобилестроения. При­чем тогда, когда оно лишено или располагает ограниченными иннова­ционными возможностями. И вот тут-то без масштабной помощи извне эту задачу действительно решить будет сложно. Но главное - без ак­тивной государственной политики. Чтобы пребываищим у кормила влас­ти убедиться в этом, достаточно хатя бы ознакомиться с докладом КМТ (Комплексные многопрофильные технологии) о состоянии науч­но-технического потенциала США. Там подчеркивается необходимость именно активной государственной политики, необходимость государс­твенного вмешательства в проблемы экономики, требующие оперативной реакции. Заключение. Получение и систематизация информации, необходимой для прове­дения глубокого анализа тенденций развития автомобилестроения в настоящее время затруднены.  Представленный в данном реферате краткий обзор состоя­ния 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 автомо­билестроительного комплекса и их смежников из других отраслей ста­новится все труднее.  В совокупности с проведением разумной ценовой политики, поли­тики формирования доходов, финансирования и кредитования, а также льготной налоговой политики в отношении средств, направляемых на развитие производства, это является залогом стабилизации произ­водства автотранспортных средств, обеспечения занятости.  Задачи, стоящие перед автомобильной промышленностью Российс­кой Федерации сложны, требуют усилий под стать военным. Друго­го 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.За рулём, №2 (165), 2000  5.Авто-РЕВЮ, № 1 (164), 1999  6. “ЭКОНОМИКА И ПРОИЗВОДСТВО”  7. http://www2.zr.ru/statist/autocaroem/mainautocaroem.asp?backhttp=http://www2.zr.ru/zr-online/txt/otvias/kopilka.htm  8. Сайт в сети "Интернет" информационного агентства AK&M зарегистрирован в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.  Www.akm.ru  9.Рынок ценных бумаг Ν 10(169)2000-Автомобильная пром-ть РФ:на пути к рынку | | | | | | | |