# 

**Автомобилестроение в мире**

*Реферат*

Выполнил ученик 10 «А»

Федотов Алексей

# Содержание

[Введение 3](#_Toc119403603)

[1. Рейтинг мировых производителей автомобилей 5](#_Toc119403604)

[2. Формы и правила торговли автомобилями в мире 9](#_Toc119403608)

[3. Перспективы развития мирового автомобилестроения 11](#_Toc119403609)

[Заключение 14](#_Toc119403815)

[Список использованной литературы 15](#_Toc119403816)

# Введение

Машиностроение – наиболее крупная комплексная отрасль, определяющая уровень научно-технического прогресса во всем народном хозяйстве, поскольку обеспечивает все отрасли машинами, оборудованием, приборами, а население – предметами потребления. Включает также металлообработку, ремонт машин и оборудования. Для нее особенно характерно углубление специализации производства и расширение ее масштабов.

Значение машиностроительного комплекса трудно переоценить. Важнейшая его задача – реализация достижений научно-технического прогресса, обеспечение комплексной механизации и автоматизации производства, снабжение народнохозяйственных отраслей новой техникой, удовлетворение населения современными потребительскими товарами.

Автомобильная промышленность включает предприятия по производству автомобилей всех видов, автобусов, троллейбусов, мотоциклов, велосипедов, а также автомобильных, мотоциклетных, велосипедных и лодочных двигателей и запасных частей.

90% всех выпускаемых в мире автомобилей – легковые. Ежегодно в мире выпускается более 40 млн. легковых автомобилей. Крупнейшими производителями легковых автомобилей в мире являются: Япония (8,5 млн. шт.); США (6,8 млн. шт.); Германия (4,4 млн. шт.)

В десятку крупнейших производителей автомобилей входят также Франция, Испания, Южная Корея, Канада, Бразилия, Италия и Великобритания.

Крупнейшими в мире центрами автомобилестроения являются Токио, Нагоя, Кобе, Иокогама (Япония), Детройт (США), Вольфсбург, Штуггарт, Мюнхен, Кельн (Германия), Париж (Франция), Турин (Италия), Лондон (Великобритания), Сеул (Южная Корея), Торонто (Канада), Сан-Паулу (Бразилия).

Темпы развития и качественные перемены в автомобилестроении в ХХ веке сравнимы по своим масштабам с тем, что было достигнуто в целом за всю его предыдущую историю. В результате не только колоссально возросло значение транспорта, но и более зримо проявилась его роль как важнейшего звена инфраструктуры. Развитие транспорта определяет не только «освоение» и структуризацию пространства, то есть экстенсивный процесс экономического роста, но и качественное совершенствование экономики, то есть процессы интенсивного роста.

В целом радикальные изменения в автомобилестроении, имевшие место в ХХ веке, еще далеко не закончены. В ближайшие десятилетия следует ожидать не только количественных, но и глубоких качественных перемен.

Цель настоящей работы – рассмотреть автомобилестроение в мире.

# 1. Рейтинг мировых производителей автомобилей

Франция. Положение на французском автомобильном рынке с начала текущего года характеризовалось ежемесячным сокращением продаж на 2-9 %. В августе отмечалось наиболее сильное падение продаж легковых автомобилей – на 17,7 % по сравнению с августом 2001 года. Сбыт легких грузовых машин в этом месяце сократился еще больше – на 23,1 %, а общие продажи двух названных категорий автомобилей – на 14,7 %.

В целом за 8 месяцев 2002 года продажи новых автомобилей во Франции составили 1479,7 тыс.шт., т.е. сократились на 5,2 % по сравнению с тем же периодом 2001 года, в том числе машин французского производства – на 3,4 % – до 897,3 тыс.шт. Существенное сокращение августовского показателя объясняется прежде всего сезонным фактором, а также ожиданием Парижского автомобильного салона в конце сентября, на котором традиционно представляется много новинок.

Среди иностранных марок прирост продаж отмечался у моделей германской фирмы "BMW", который составил в августе и за 8 месяцев 2002 года соответственно 4,1 % и 21,1 %, а также у японских (на 3,4 % и 11,1 %) и южнокорейских машин (на 26,1 % и 17,4 %). Наибольшей популярностью пользовались автомобили "Toyota", в основном полноприводные и модель "Jaris", собираемая во Франции.

В июле 2002 года группа "Renault" представила две новые модели семейства "Megan 2" – 5-дверный седан и 3-дверное купе.

Полагают, что именно новинки как французских, так и иностранных фирм, позволят избежать дальнейшего спада на автомобильном рынке Франции и ограничить сокращение продаж по итогам 2002 года 4-5 %.

Германия. Расширение экспорта новых моделей автомобилей, как наиболее дешевых ("Mini"), так и самых дорогих ("Серия 7" и "Х-5"), позволило группе "BMW" получить хорошие финансовые результаты во втором квартале текущего года. Консолидированные продажи группы возросли по сравнению с тем же периодом 2001 года на 18,2 % и достигли 543,7 тыс.шт. Чистая прибыль увеличилась на 11,9 % – 629 млн.евро, а оборот – на 8,9 % – до 11,6 млрд.евро. При этом прибыль только от сбыта автомобилей возросла на 8,8 % и составила 958 млн.евро.

В географическом распределении продажи автомобилей "BMW" возросли: в Германии – на 6,5 %, в США – на 16 % и в Великобритании – на 52 %. Несмотря на то, что оборот отделения по выпуску мотоциклов во втором квартале 2002 года сократился на 2,8 %, в целом в первом полугодии он возрос на 6,5 %.

Группа "Audi" инвестировала 135 млн.евро в расширение мощностей завода по выпуску автомобильных двигателей в венгерском городе Дьер. К середине 2003 года его часовая производительность возрастет с нынешних 100 до 250 двигателей, а ассортимент будет включать 4 типа 8-цилиндровых агрегатов. В 2001 году на заводе было собрано 1,2 млн. двигателей и 50 тыс. машин.

Швеция. В первом полугодии текущего года оборот группы "Volvo" сократился на 1,3 % и составил 89679 млн.шв.кр. (9,44 млрд. евро). Валовая прибыль снизилась на 8,3 % – до 1197 млн.шв.кр., а чистая до 334 млн.шв.кр. Такие результаты обусловлены общим снижением рентабельности во всех областях деятельности группы.

Сбыт грузовых автомобилей составил 59,1 млрд.шв.кр., сократившись на 1,3 %, а валовая прибыль упала до 9 млн.шв.кр. с 789 млн. в первом полугодии 2001 года. Тем не менее, начала приносить плоды политика обновления ассортимента грузовых автомобилей. За новые модели получено 31 тыс. заказов со времени их выпуска на рынок.

Северная Америка. Количество алюминия, используемого в североамериканских моделях легковых и легких грузовых автомобилей, продолжает расти. В настоящее время его удельное потребление в автомобилях двух названных видов составляет соответственно 121 и 127 кг против 109,8 и 116,6 кг в 1999 году.

В наибольшей степени алюминий используется в изготовлении двигателей, в частности, из его сплавов производят 86 % головок блока цилиндров против 70 % в 1999 году. Доля алюминиевых сплавов в производстве самих цилиндров блоков возросла за этот период с 23 до 38 %.

Кроме того, отмечается расширение применения данного металла в производстве таких частей, как капоты, откидные борта и крышки багажников. Из общего объема производства легковых и легких грузовых автомобилей в Северной Америке в 2002 году, оцениваемого в 15,5 млн.шт., данные детали из алюминия будут иметь 3,8 млн. машин, т.е. на 42 % больше, чем в 1999 году.

По данным Федерации порошковой металлургии США, в настоящее время удельное потребление деталей из металлических порошков на один американский легковой автомобиль составляет 17 кг против 7,2 кг в Европе и Японии.

Южная Корея. В конце августа текущего года компания "Daewoo Motor" была вынуждена остановить производство на своих трех заводах в силу бойкота со стороны ее 191 поставщика комплектующих и прежде всего фирмы "Delphi Automotive", на долю которой приходится 20 % закупаемых частей и блоков. Это бойкот был вызван тем, что с начала лета "Daewoo" не платит по счетам, ожидая начала реализации соглашения с американской фирмой "General Motors", подписанного в апреле 2002 года. В соответствии с соглашением "GM" должна прибрести 42,1 % капитала СП, создаваемого совместно с кредиторами "Daewoo", выделив на это 251 млн. долларов. Кроме того, она согласилась выплатить поставщикам комплектующих южнокорейской группы 250 млн. долларов, однако лишь после создания СП. Долг "Daewoo" составляет более 1500 млн.евро. Потери группы от бойкота достигают 12 млн.евро в день.

Япония/КНР. Недавно подписанное соглашение между японской группой "Toyota" и китайской государственной компанией "FAW" предусматривает строительство СП в городе Тяньцзинь по производству моделей "Toyota" и "Daihatsu". Ввод завода в эксплуатацию намечен на 2005 год. Сотрудничество двух фирм может в дальнейшем распространиться на выпуск мини-автобусов и малогабаритных фургонов.

По предварительным данным в первом полугодии 2002/03 года (Окончившемся 30 сентября) валовая прибыль "Nissan" возросла на 48 % по сравнению с аналогичным периодом 2001 года и составила 280 млрд.йен (2,4 млрд.евро). Оборот увеличился на 7 % – до 3,2 трлн.йен. Такие результаты были достигнуты благодаря успеху новых моделей фирмы в Японии и модели "Altima" в США.

Таблица 1

## Мировое производство автомобилей по основным фирмам-производителям (2001 г.)

## тыс. штук

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Фирма- производитель | Страна, где расположена штаб-квартира | Всего | Легковые  автомобили | Легкие грузовики и микро-автобусы | Грузовики | Автобусы |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Дженерал Моторс | США | 7 583 | 4 663 | 2 919 | — | — |
| Форд | США | 6 676 | 3 699 | 2 977 | — | — |
| Тойота-Дайхацу-Хино | Япония | 6 055 | 5 021 | 984 | 45 | 4 |
| Фольксваген | ФРГ | 5 109 | 4 881 | 204 | 19 | 5 |
| Даймлер-Крайслер | США | 4 364 | 2 393 | 1 785 | 171 | 15 |
| Пежо-Ситроен | Франция | 3 102 | 2 710 | 392 | — | — |
| Хонда | Япония | 2 674 | 2 609 | 65 | — | — |
| Ниссан | Япония | 2 559 | 1 967 | 568 | 22 | 2 |
| Хёндэ-Киа | Южная Корея | 2 518 | 2 087 | 398 | 18 | 14 |
| Фиат-Ивеко | Италия | 2 409 | 1 929 | 359 | 107 | 14 |
| Рено-Дача-Самсунг | Франция | 2 375 | 2 070 | 305 | — | — |
| Мицубиси | Япония | 1 648 | 1 242 | 378 | 25 | 2 |
| Сузуки-Марути | Япония | 1 541 | 1 161 | 379 | — | — |
| Мазда | Япония | 957 | 780 | 177 | — | — |
| БМВ | ФРГ | 947 | 947 | — | — | — |
| АвтоВАЗ-СеАЗ | Россия | 786 | 786 | — | — | — |
| Фуджи (Субару) | Япония | 569 | 479 | 90 | — | — |
| Дэу | Южная Корея | 504 | 470 | 26 | 3 | 6 |
| Исузу | Япония | 454 | 101 | 293 | 57 | 3 |
| Донгфенг | Китай | 366 | — | 315 | 48 | 4 |
| CNAIC | Китай | 260 | 121 | 139 | — | — |
| Чана | Китай | 225 | 32 | 193 | — | — |
| ГАЗ-ПАЗ | Россия | 202 | 81 | 111 | — | 10 |
| Бэйцзинг | Китай | 201 | 5 | 196 | — | — |
| Тата | Индия | 176 | 54 | 56 | 54 | 11 |
| МГ-Ровер | Великобритания | 163 | 163 | — | — | — |
| Вольво | Швеция | 154 | — | 8 | 136 | 10 |
| SAIC | Китай | 151 | — | 151 | — | — |
| FAW group | Китай | 129 | 21 | 21 | 86 | — |
| Санчжонг | Южная Корея | 128 | 100 | 28 | — | — |
| Ижмаш-Авто-Рослада | Россия | 87 | 71 | 16 | — | — |
| Паккар-Даф | США | 76 | — | — | 75 | 0,7 |
| УАЗ | Россия | 71 | 35 | 36 | — | — |
| Навистар | США | 70 | — | — | 21 | 49 |
| Ман-Эрф-Неоман | ФРГ | 68 | — | — | 61 | 7 |
| Махиндра и Махиндра | Индия | 62 | 56 | — | 6 | — |
| КАМАЗ | Россия | 60 | 38 | — | 22 | — |
| Порше | ФРГ | 57 | 57 | — | — | — |
| Сканиа | Швеция | 48 | — | — | 43 | 5 |
| Хиндустан | Индия | 24 | 20 | 3 | 0,076 | — |
| **Всего в мире** | **56 325** | | | | | |

# 2. Формы и правила торговли автомобилями в мире

Новые правила торговли автомобилями вступили в силу с октября 2003 года в странах Евросоюза. Продавать машины в розницу теперь станет значительно проще, поскольку дилеры получают почти неограниченные права. Производители уже не могут заставить их продавать в салонах автомобили только тех марок, которые принадлежат тому или иному концерну. Кроме того, дилеры вольны покупать запчасти у компаний, не имеющих отношения к заводу-производителю и не обладающих его официальной рекомендацией. В условиях замедления роста рынка данная инициатива приходится как нельзя кстати и должна привести к оживлению продаж автомобилей в Европе.

Впрочем, мнения экспертов о том, на чьей стороне данный закон, расходятся. Так, аналитики Standard & Poor’s уверены, что вступившие в силу правила торговли автомобилями в ЕС никак не повлияют на рейтинги производителей. А вот дилерам они окажут медвежью услугу, поскольку повлекут новые критерии их отбора. В результате слабые дистрибьюторы просто лишатся права торговать автомобилями тех заводов, чьи требования они не выполняют. Скорее всего, первое время ситуация в отношениях между крупными дилерами и производителями не изменится. Владельцы известных автосалонов вряд ли станут спешить кардинально менять свою политику, не успев разобраться в ответных требованиях производителей.

С выводами Standard & Poor’s не вполне согласны эксперты из инвестиционной компании UFG. Новые правила торговли, напротив, направлены на защиту дилеров: у них будет больше прав и гораздо меньше ограничений. Это послужит стимулом к консолидации на рынке, появятся крупные дилерские компаний, торгующие сразу несколькими брендами и обладающие финансовой самостоятельностью. От этого в конечном итоге выиграют и потребители – более состоятельные дилеры смогут предоставлять своим клиентам различные скидки и льготные условия продаж. В то же время разрешение закупать запасные части у сторонних компаний может привести к снижению качества поставляемых комплектующих. А это, в свою очередь, может снизить качество сервисных услуг. Наиболее чувствительными к негативным воздействиям окажутся марки премиум-сегмента – BMW, Mercedes, Audi, Lexus – к которым требуется особый подход.

На Западе пока превалировали монодилерские центры (торгуют одним брендом). Теперь же с принятием новых правил пойдет процесс унификации торговли автомобилями, но это больше затрагивает машины средних ценовых категорий, поясняет источник в одной из российских дилерских компаний. Это усложнит жизнь производителям, поскольку усилит конкуренцию между ними.

В России также идет процесс развития моноцентров, в то же время появляются и автосупермаркеты, где под одной крышей представлены машины разных производителей. В первую очередь это выгодно потребителю, для которого не имеет значения марка, а важна цена. По мнению экспертов, России в силу пока неокрепшего дилерского рынка единые правила торговли не грозят. Следовательно, диктат производителей сохранится.

# 3. Перспективы развития мирового автомобилестроения

Автомобильная индустрия готовится к переменам. Специалисты утверждают, что недалек тот день, когда на смену привычной механике и гидравлике придет электроника. И тогда автомобиль станет удобнее и безопаснее, но при этом лишится многих привычных деталей – и прежде всего руля.

Кто-то может назвать новую электронную систему управления автомобилем "автоинтернетом". Впрочем, в отличие от Интернета, эта система не имеет права на сбои, она не должна подвисать или падать. Фактически она будет единственным связующим звеном между рулем и колесами, между тормозными колодками и педалью тормоза.

Новый принцип называется x-by-wire ("все-по-проводам"). В такой машине все – или почти все – механические и гидравлические системы со временем уступят место проводам и микросхемам.

Технология FlexRay, принятая большинством крупных автомобильных компаний в США и Европе определяет работу компьютерной сети автомобиля, благодаря которой и осуществляется идея управления автомобилем с помощью электроники. Сторонники идеи рассчитывают, что FlexRay будет использоваться в новых автомобилях уже лет через десять.

Если опыт использования FlexRay окажется успешным, это станет подлинной революцией в автомобилестроении. Начать с того, что автомобиль станет легче, безопаснее, экономичнее и проще в управлении. Кроме того, его внешний вид будет зависеть только от воображения конструктора – и больше ни от чего.

В электронном автомобиле будет удобнее и водителю. Возможности электроники позволяют свести воедино тормозную, рулевую систему и подвеску, поэтому, если, например, войдя в поворот, водитель станет слишком сильно давить на тормоз, система отреагирует на его оплошность и смягчит действие тормозов.

Сейчас разработка технологии завершена. Первые микросхемы FlexRay компании Philips и Motorola должны выпустить к концу 2003 года. Вообще же, планируемые объемы выпуска микросхем в стандарте FlexRay исчисляются миллионами единиц.

Переход на технологию FlexRay приведет к революционным переменам не только в производстве и использовании автомобилей, но и в их обслуживании.

У системы x-by-wire масса преимуществ в. том, что касается управления автомобилем, экономичности и безопасности. Одно только отсутствие рулевой колонки сделает место водителя значительно безопаснее.

Таблица 2. Перспективы развития мирового производства легковых автомобилей и легковых грузовиков

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| АТР | | | | | | | | |
| Объем производства, тыс. ед. | 19956 | 20858 | 21335 | 21715 | 21992 | 22142 | 22360 | 22641 |
| Производственные мощности, тыс. ед. | 26176 | 27385 | 27961 | 28421 | 28564 | 28453 | 28789 | 28790 |
| Загрузка производственных мощностей, % | 76,24 | 76,17 | 76,30 | 76,40 | 76,99 | 77,82 | 77,67 | 78,64 |
| Ближний и Средний Восток и Африка | | | | | | | | |
| Объем производства, тыс. ед. | 1284 | 1388 | 1516 | 1567 | 1558 | 1607 | 1683 | 1722 |
| Производственные мощности, тыс. ед. | 2227 | 2408 | 2634 | 2993 | 3004 | 2781 | 2872 | 2781 |
| Загрузка производственных мощностей, % | 57,63 | 57,63 | 57,58 | 52,36 | 51,87 | 57,78 | 60,51 | 61,93 |
| Восточная Европа | | | | | | | | |
| Объем производства, тыс. ед. | 3221 | 3313 | 3941 | 4250 | 4319 | 4297 | 4274 | 4244 |
| Производственные мощности, тыс. ед. | 5842 | 6039 | 6622 | 6973 | 7017 | 6987 | 6991 | 6987 |
| Загрузка производственных мощностей, % | 55,14 | 54,86 | 59,51 | 60,95 | 61,56 | 61,49 | 61,14 | 60,74 |
| Западная Европа | | | | | | | | |
| Объем производства, тыс. ед. | 16251 | 16714 | 16888 | 16809 | 16876 | 16902 | 16957 | 17002 |
| Производственные мощности, тыс. ед. | 20790 | 21164 | 21091 | 21290 | 21693 | 21505 | 21523 | 21296 |
| Загрузка производственных мощностей, % | 78,17 | 78,97 | 80,07 | 78,95 | 77,79 | 78,60 | 78,78 | 79,84 |
| Северная Америка | | | | | | | | |
| Объем производства, тыс. ед. | 15803 | 16368 | 16985 | 17404 | 17402 | 17459 | 17535 | 17691 |
| Производственные мощности, тыс. ед. | 20022 | 20250 | 20248 | 20150 | 20396 | 20312 | 20303 | 20303 |
| Загрузка производственных мощностей, % | 78,93 | 80,83 | 83,88 | 86,37 | 85,32 | 85,95 | 86,37 | 87,13 |
| Южная Америка | | | | | | | | |
| Объем производства, тыс. ед. | 2071 | 2161 | 2414 | 2485 | 2584 | 2618 | 2748 | 2807 |
| Производственные мощности, тыс. ед. | 4329 | 4395 | 4468 | 4513 | 4562 | 4543 | 4565 | 4522 |
| Загрузка производственных мощностей, % | 47,83 | 49,16 | 54,04 | 55,06 | 56,64 | 57,63 | 60,19 | 62,08 |
| ВСЕГО | | | | | | | | |
| Объем производства, тыс. ед. | 58585 | 60802 | 63079 | 64229 | 64731 | 65024 | 65557 | 66107 |
| Производственные мощности, тыс. ед. | 79387 | 81641 | 83024 | 84341 | 85236 | 85581 | 84953 | 84678 |
| Загрузка производственных мощностей, % | 73,80 | 74,47 | 75,98 | 76,15 | 75,94 | 76,88 | 77,17 | 78,07 |

# Заключение

Хотя первые автомобили были сконструированы еще в конце ХIХ века, развитие этого вида транспорта началось в ХХ веке. При этом в течение многих десятилетий темпы роста были очень высоки, а само внедрение этого транспорта в повседневную жизнь привело ко многим качественным переменам в экономике, социальной сфере, экологии и т.д.

Мировой парк грузовых автомобилей только за последние 30 лет вырос в два раза – с 70 млн. до более чем 140 млн., а легковых автомобилей – в 1,7 раза. При этом бóльшая часть автотранспортных средств принадлежит развитым странам Европы и Северной Америки.

В России автотранспорт развивался медленнее, чем в западных странах. В СССР его отставание от общемирового процесса негативно отражалось на формирование единой национальной транспортной системы, на перспективах хозяйственного роста и социальных условиях жизни населения. Все это сыграло немалую роль в замедлении интеграционных процессов, в создании в конечном итоге дополнительных трудностей для вхождения России в мировую экономику.

# 

# Список использованной литературы

1. Готовимся к экзамену (Экономическая география 9-11 классы). – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2000.
2. Могилевкин И. Транспорт в прошлом и нынешнем веке // Мировая экономика и международные отношения. – 2001. – № 9. – С. 34-43.
3. Новое в мире (Цифры и факты). – М.: Дрофа, 1999.
4. Перспективы развития мирового производства легковых автомобилей и легковых грузовиков // БИКИ. – 2004. – № 63 (8709), С. 10.