**Содержание:**

# 1. История появления автомобильной промышленности\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2

2. Статистические данные о развитии автомобильной промышленности\_\_\_\_\_\_\_\_\_4

3. Развитие отрасли в 90е годы\_\_\_\_\_\_\_6

4. Проблемы и задачи автомобилестроения\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_8

Список использованной литературы\_\_\_\_11

История появления автомобильной промышленности

Автомобильный транспорт – неотъемлемая составная часть единой транспортной системы любой страны. Эту систему образуют железнодорожный, морской, речной и другие виды транспорта. И в Росси жизнь немыслима без использования автотранспорта, равно как и в любой другой стране. Однако состояние и рост автотранспорта неразрывно связано с развитием автомобильной промышленности.

Однако после 1985 года в результате распада СССР стали разрушаться хозяйственные связи, что привело к сокращению выпуска и поставок необходимых изделий. У каждого суверенного государства появилось желание организовать собственное производство отдельных, наиболее важных для него машин. Но от желания до его реализации – огромная дистанция. Все эти факторы и привели к застою, а затем и кризису всей автомобильной промышленности России.

До 1917 г. в России автомобильной промышленности не было. Только на Русско-Балтийском заводе в г. Риге с 1908 по 1915 г. в небольшом количест­ве производили сборку легковых автомобилей.

В период первой мировой войны было начато строительство нескольких небольших автомобильных заводов (в том числе АМО в Москве), но до Вели­кой Октябрьской социалистической революции они не были достроены и не вы­пустили ни одного автомобиля.

После окончании гражданской войны было положено начало развитию оте­чественного автомобилестроении: в 1924 г. заводом АМО были выпущены пер­вые 10 советских автомобилей АМО-Ф-15. В 1925 г. начинается выпуск грузовых автомобилей на вновь построенном Ярославском, автомобильном заводе. Производство первых советских легковых автомобилей конструкции НАМИ бы­ло начато в 1927 г. на московском заводе «Спартак».

Интенсивное развитие автомобильной промышленности в Советском Союзе относится к 1931-1932 гг., когда вступили в действие реконструированный завод АМО (с 1934 г. завод имени Сталина, ныне Московский автомобильный завод имени Лихачева) и вновь построенный Горьковский автомобильный за­вод (ГАЗ). На этих заводах было организовано массовое производство таких широко известных до Великой Отечественной войны в нашей стране грузовых автомобилей, как ГАЗ-АА, ЗИС-5 и ряд их модификаций.

С 1932 г. Горьковский автомобильный завод приступил к производству лег­ковых автомобилей ГАЗ-А. В 1933 г завод «Красный Путиловец» в Ленингра­де выпустил небольшую партию семиместных легковых автомобилей Л-1. Мос­ковский автомобильный завод имени Сталина в 1926 г. начал выпуск комфор­табельных 7-местных легковых автомобилей 3ИС-101.

С 1940 г. на Московском автосборочном заводе КИМ (бывший филиал Горьковского автомобильного завода - Московский завод малолитражных ав­томобилей, ныне автозавод имени Ленинского комсомола) было налажено про­изводство малолитражных легковых автомобилей КИМ-10.

Благодаря успешному выполнению планов первых двух пятилеток в СССР в короткий срок была создана автомобильная промышленность. Уже в 1937 г. было выпущено около 200 тыс. автомобилей (табл. 2), в результате чего СССР по производству автомобилей вышел на четвертое место в мире, а по выпуску грузовых опередил Англию, Францию и Германию, заняв первое место в Европе и второе в мире. Развитие автомобильной промышленности продол­жалось и в годы Великой Отечественной войны. Были пущены Ульяновский и Уральский (г. Миасс) автозаводы, первоначально выпускавшие автомобили, освоенные заводом ГАЗ и Московским автомобильным заводом имени Сталина. Затем Ульяновский завод стал крупнейшим предприятием по выпуску легковых автомобилей повышенной проходимости и грузовых автомобилей малой грузоподъемности, а Уральский — трехосных автомобилей с колесной формулой 6Х6 и 6X4.

В соответствии с пятилетним планом восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг. были увеличены производственные мощно­сти существующих заводов и введены в действие новые. В частности, был значительно расширен Ярославский автомобильный завод, приступивший к вы­пуску двухтактных дизельных двигателей, а также дизельных автомобилей большой грузоподъемности. Продолжалось строительство Уральского автомо­бильного завода и реконструкция Московского завода малолитражных автомо­билей, который начал выпускать автомобили «Москвич-400». Были построены Минский автомобильный и Одесский автосборочный заводы.

На смену довоенным автомобилям ГАЗ и ЗИС пришли более совершенные грузовые автомобили ГАЗ-51 н ЗИС-150, легковые ГАЗ-20 «Победа» и ЗИС-110. Было налажено производство автомобилей повышенной проходимо­сти, автомобилей-самосвалов, газобаллонных автомобилей, автобусов, а также нескольких типов специализированных автомобилей. Всего автомобильная про­мышленность СССР выпускала в 1948-1949 гг. 24 модели автомобилей.

В период 1950-1958 гг. вступили в строй Кутаисский автомобильный, Львовский и Павловский автобусные заводы. На Кутаисском автомобильном заводе было налажено производство автомобилей-самосвалов и автомобилей-цементовозов. Львовский и Павловский заводы начали выпуск автобусов. Минский автомобильный завод освоил производство 25-тонных автомобилей-самосвалов. Мытищинский машиностроительный завод, выпускавший автомоби­ли-самосвалы, приступил в 1957 г. к производству седельных тягачей и авто­мобильных полуприцепов. На нескольких заводах (Ирбитском, Сердобском, Челябинском, Саранском, Одесском и др ) было начато или значительно рас­ширено производство автомобильных полуприцепов, прицепов и др.

В период семилетнего плана 1959-1965 гг. заводы перешли к выпуску но­вых, более совершенных моделей автомобилей. Кроме того, было введено в действие несколько новых предприятий. Увеличился выпуск специализирован­ного подвижного состава, предназначенного для перевозки различных грузов.

Ярославский автомобильный завод с 1959 г. прекратил выпуск автомобилей и перешел к производству дизельных двигателей для автомобилей боль­шой грузоподъемности, в связи с чем он был переименован в Ярославский мо­торный завод (ЯМЗ). В настоящее время завод выпускает шести-, восьми и двенадцатицилиндровые V-образние четырехтактные дизельные двигатели для автомобилей Минского, Кременчугского и Белорусского заводов. Производство трехосных дизельных автомобилей было передано с Ярославского на Кремен­чугский автомобильный завод (КрАЗ). Белорусский автомобильный завод с 1959 г. начал выпускать автомобили-самосвалы большой грузоподъемности, ра­нее выпускавшиеся на Минском автомобильном заводе.

В течение 1960—1970 гг. вступили в строй Могилевский (МоАЗ) и Брянский (БАЗ) автомобильные заводы, которые начали выпуск автомобилей большой грузоподъемности. С 1968 г. начато производство легковых автомобилей «Москвич-412», с 1971 г. — фургонов ИЖ-2715 и с 1973 г. — легковых автомобилей ИЖ-2125 на Ижевском машиностроительном заводе.

В 1959 г. производство автобусов передано с Московского автомобильного завода имени Лихачева на новый Ликинский автобусный завод (ЛиАЗ). Кур­ганский автобусный завод (КАвЗ) с 1958 г. выпускает автобусы малой вмес­тимости.

Рижский автобусный завод с 1961 г. начал производство автобуса особо малой вместимости и его модификаций. С 1967 г. автомобили с кузовом-фур­гоном, унифицированные с автобусом Рижского завода, выпускает также Ере­ванский автомобильный завод (ЕрАЗ).

В 1970 г. на одном из крупнейших в Европе Волжском автомобильном заводе (г. Тольятти) началось массовое производство автомобилей «Жигули» модели ВАЗ-2101, а затем моделей 2102, 2103, 21011, 2106, 2121 «Нива» и 2105.

В 1976 г. на Камском автомобильном заводе (КамАЗ) начато производство грузовых трехосных автомобилей, а на Красноярском и Ставропольском заводах прицепов и полуприцепов к ним. С 1955 г. выпускаются одноосные прицепы к легковым автомобилям.

Статистические данные о развитии автомобильной промышленности

***Развитие автомобильной промышленности в России характеризуется таблицами I, II и III.***

**Таблица I**

Развитие автотранспорта СССР в период 1932-1980 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Год*** | ***Грузовой транспорт*** | | ***Пассажирский транспорт общего пользования*** | | |
| ***Грузооборот,***  ***млрд. т/км*** | ***Объём перевозок, млн. т*** | ***Автобусный*** | | ***Таксомоторный*** |
| ***Пассажирооборот, млрд. пасс-км*** | ***Объём перевозок, млн. чел.*** | ***Платный пробег, млн. км*** |
| ***1932***  ***1940***  ***1950***  ***1960***  ***1970***  ***1973***  ***1974***  ***1975***  ***1976***  ***1977***  ***1978***  ***1979***  ***1980*** | ***1,1***  ***8,9***  ***20,1***  ***98,5***  ***220,8***  ***283,8***  ***312,3***  ***338***  ***355***  ***373***  ***395***  ***418***  ***431*** | ***100***  ***858***  ***1859,2***  ***8492,7***  ***14622,8***  ***18243,5***  ***19617***  ***21225***  ***21600***  ***22200***  ***23100***  ***24023***  ***24101*** | ***0,7***  ***3,4***  ***5,2***  ***61***  ***202,5***  ***253,9***  ***279,1***  ***303,6***  ***325,3***  ***344,5***  ***361,5***  ***376***  ***389,9*** | ***305***  ***590***  ***1053***  ***11316***  ***27344***  ***32133***  ***34252***  ***36501***  ***37857***  ***39200***  ***40400***  ***41273***  ***42175*** | ***89,3***  ***160,1***  ***1576***  ***5951***  ***7695***  ***8444***  ***9291***  ***10097***  ***6870***  ***6395***  ***7239***  ***8154*** |

**Таблица II**

Выпуск автомобилей в СССР

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Годы*** | ***Производство автомобилей, шт.*** | | | |
| ***Всего*** | ***В том числе*** | | |
| ***Автобусов*** | ***грузовых*** | ***Легковых*** |
| ***1925***  ***1930***  ***1935***  ***1940***  ***1945***  ***1950***  ***1955***  ***1960***  ***1965***  ***1970***  ***1975***  ***1980*** | ***116***  ***4 226***  ***96 716***  ***145 390***  ***74 657***  ***362 895***  ***445 268***  ***523 591***  ***616 312***  ***916 118***  ***1 963 849***  ***2 199 300*** | ***-***  ***47***  ***893***  ***3 921***  ***1 114***  ***3 939***  ***9 415***  ***22 761***  ***35 507***  ***47 363***  ***66 860***  ***85 300*** | ***116***  ***4 019***  ***76 8554***  ***135 958***  ***68 548***  ***294 402***  ***328 047***  ***362 008***  ***379 630***  ***542 507***  ***695 779***  ***787 000*** | ***-***  ***160***  ***18 969***  ***5 511***  ***4 995***  ***64 554***  ***107 806***  ***138 822***  ***201 175***  ***344 248***  ***1 202 210***  ***1 327 000*** |

**Таблица III**

Производство автомобильной продукции

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ***1970*** | ***1975*** | ***1980*** | ***1985*** | ***1990*** |
| ***Троллейбусы, шт.***  ***Грузовые автомобили, тыс.шт.***  ***В т.ч. с дизельными двигателями***  ***Легковые автомобили, тыс.шт.***  ***Автобусы, тыс. шт.***  ***Прицепы и полуприцепы тракт., тыс.шт***  ***Мотоциклы и мотороллеры, тыс.шт.***  ***В т.ч. мотоциклы с боковыми прицепами***  ***Велосипеды (без детских), тыс.шт.***  ***В т.ч. велосипеды складные***  ***Подростковые велосипеды, тыс.шт.***  ***Детские велосипеды, тыс.шт*** | ***2083***  ***445***  ***257***  ***35,1***  ***189***  ***632***  ***143***  ***2153***  ***121***  ***235***  ***1671*** | ***1820***  ***591***  ***1066***  ***46,4***  ***203***  ***772***  ***193***  ***2485***  ***153***  ***285***  ***2315*** | ***1929***  ***663***  ***1166***  ***55,1***  ***223***  ***788***  ***365***  ***2868***  ***311***  ***307***  ***2737*** | ***2416***  ***688***  ***135***  ***1165***  ***59,9***  ***249***  ***818***  ***395***  ***3247***  ***588***  ***362***  ***3276*** | ***2308***  ***65***  ***151***  ***1103***  ***51,9***  ***213***  ***765***  ***415***  ***3871***  ***955***  ***421***  ***3708*** |

Развитие автомобильной промышленности в 90-е годы

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 в ближайшем будущем, безусловно, отразится на техни­ческом уровне наших автомобилей.

Главные причины такого положения - это существенное сокраще­ние государственного финансирования научных разработок, а также незаинтересованность предприятий вкладывать деньги в долгосрочные проекты. Была и третья причина: определенная растерянность руко­водства научно-исследовательских и опытно-конструкторских органи­заций, их неготовность искать новые формы работ и организации сво­ей деятельности. Правда, затем, 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 других.

Однако в целом состояние дел в отечественном автомобилестроении в период с 1990 по 1999 годы отличалось общей нестабильостью. Вначале, стремительный рост цен вследствие их либерализации в 1992 году вызвал неплатёжеспособность предприятий, привёл к недостатку оборотных средств, сдерживанию процесса производства и дестабилизации финансового положения предприятий. В автомобильной промышленности (как и во всей машиностроительной отрасли) начали усиливаться центробежные тенденции в отношения между традиционными партнёрами, рушатся кооперационные связи предприятий, которые оказались разделёнными границами вновь образовавшихся государств.

Затем ценой огромных усилий автомобильная промышленность начала понемногу выбираться из затяжного кризиса. И если взять за точку отсчёта 1996 год, то уже в 1997 году начинает расти производство всех категорий автомобилей. Безусловно, ненамного, но достаточно ощутимо. По легковым автомобилям к 1998 году все предприятия, за исключением ИЖМАШ и АвтоЗАЗ 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. 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».

Но происходит августовский кризис 1998 г. И опять нестабильность в стране вызывает сдерживание процессов производства. Происходит резкий спад инвестиционной активности, свёртывание долгосрочных строительных программ. Договоры, заключенные или почти заключённые с иностранными автогигантами о совместном производстве легковых и грузовых автомобилей, автобусов и двигателей к ним, оказываются «замороженными; от многих из них приходится отказываться.

И снова ценой огромных усилий, путём лоббирования в правительстве интересов отечественного автомобилестроения (таможенные пошлины на новые и подержанные иномарки), благодаря отношению курса рубля к доллару (отечественные автомобили заметно дешевле) кризис в отрасли практически преодолён. Это хорошо отражено в таблице 4.

*Таблица IV*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
| ***Троллейбусы, шт.***  ***Грузовые автомобили, тыс.шт.***  ***В т.ч. с дизельными двигателями***  ***Легковые автомобили, тыс.шт.***  ***Автобусы, тыс. шт.***  ***Прицепы и полуприцепы тракт., тыс.шт***  ***Мотоциклы и мотороллеры, тыс.шт.***  ***В т.ч. мотоциклы с боковыми прицепами***  ***Велосипеды (без детских), тыс.шт.***  ***В т.ч. велосипеды складные***  ***Подростковые велосипеды, тыс.шт.***  ***Детские велосипеды, тыс.шт*** | 2308  665  151  1103  51,9  213  765  415  3671  955  421  3708 | 2102  616  137  1030  51,6  175  714  389  3390  954  420  3487 | 1685  583  115  963  48,2  74,8  604  359  2402  698  297  2708 | 1695  467  90,2  956  47,9  30,5  526  281  1812  463  116  1759 | 714  183  65,5  798  50,5  6,2  199  70,3  869  302  91,1  635 | 340  142  44,9  835  39,8  5,1  70,3  11,6  563  192  70,7  377 | 127  134  34,1  868  38,3  2,2  39,0  7,3  348  153  61,7  220 | 117  146  30,3  986  46,0  1,7  54,1  3,9  424  158  46,7  166 | 126  141  21,0  840  45,7  2,0  17,9  1,6  259  145  33,2  134 | 384  175  36,0  954  50,0  2,0  26,9  1,2  452  172  19,2,272 |

# Проблемы и задачи автомобилестроения

Основная проблема, без решения которой не может быть ни ста­билизации экономики, ни всего остального, это увеличение произ­водства нужных обществу товаров. С ней в автомобильной промышлен­ности сейчас переплелась и другая: сохранить (точнее, спасти от разрушения) производство, как самой отрасли, так и имеющийся у пос­тавщиков комплектующих и материалов, в том числе подшипников. Дру­гими 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.

Это необходимо для решения основных задач отрасли, таких как:

1. Восстановление и увеличение объемов производства.
2. Создание предпосылок для освоения требуемых покупателями изделий.

Для решения этих задач нужно сосредоточить усилия в следующих направлениях:

* *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.*
* *Во-вторых, коренная модернизация изделий и проектирование новых моделей на базе уже существующих с целью наименьших затрат на научно – исследовательские работы (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 совершенствованию 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.*
* *В-четвертых, 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 спрос на продукцию данного предприятия. Так же дело обстоит и с автобусостроением. Для производителей легковых автомобилей 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.*
* *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.*
* *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 воз­можных. 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 пребывающим у кормила влас­ти убедиться в этом, достаточно хотя 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.

Представленный в данной работе 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 ста­новятся все слабее.

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. И здесь уместно вспомнить Рузвельта, советовавшего своему окружению: "Если вам везет - продолжайте, если не везет - тоже продолжайте". Друго­го пути, кроме как работать сначала над сохранением, а потом и над развитием отрасли, у России нет.**

*Список использованной литературы:*

1. Статистический справочник за 1990-1999 годы.
2. «Автомобильный справочник», учебное пособие.
3. «Автомобильная промышленность», журнал; №7 за 1993 год.
4. «Автомобильная промышленность», журнал; №10 за 1994 год.
5. «Авторевю», журнал; №1 (164) и №2 (165) за 1998 год.
6. Большая Советская Энциклопедия; Москва, 1974 год.