|  |
| --- |
| Всероссийская государственная налоговая академия  Министерства финансов Российской Федерации  **РЕФЕРАТ**  По Экономической географии и регионалистике  **на тему:**  АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ  Выполнил: студент группы ФЗ – 104 - 08  Карева С.Н.  Проверил:    Москва 2009 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| **1.** |  | История автомобильной промышленности | 3 |
| **2.** |  | Современное состояние отрасли | 7 |
| **3.** |  | Проблемы и задачи автомобилестроения | 14 |
| **4.** |  | Меры по снижению отрицательного воздействия на окружающую среду | 18 |
|  |  | Заключение | 20 |
|  |  | Список литературы | 23 |

**Содержание**:

**1. 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 России 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.

**2. Современное состояние отрасли**

Основные направления развития отечественного автомобилестроения определены Концепцией развития автомобильной промышленности России, одобренной Правительством Российской Федерации 16 июля 2002 г. Концепция развития автомобильной промышленности России определяет цели, задачи и приоритеты развития этой отрасли промышленности для удовлетворения потребностей внутреннего рынка, развития производительных сил, увеличения экспорта автомобильной техники и обеспечения национальной безопасности. Концепция учитывает накопленный опыт стран, осуществляющих проведение активной государственной политики в области автомобилестроения, и рассчитана на период до 2010 года.

Реализация двух первых этапов Концепции дала свои положительные результаты. В 2007 году объем продукции автомобилестроения, производимой в Российской Федерации, составил 23% от всей продукции машиностроении, а его доля в ВВП страны – около 2%.

Общее производство автомобильной техники в России составило более 2,2% от мирового выпуска автомобилей, в том числе по легковым – 2,6%, по грузовым автомобилям и автобусам – более 2%.

Сегодня Россия занимает 13-е место в мире по производству автомобилей.

# Общее производство автомобилей в России составило в 2005 г. – 1 354,5 тыс. шт., в 2006 г. – 1 508,5 тыс. шт. прирост на 11,4% и в 2007 г. производство составило 1 669,7 тыс. шт. и увеличилось по сравнению с предыдущим годом на 10,7%. Распределение производства автомобилей по российским предприятиям и предприятиям с иностранным участием приведено в таблице.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Производство автомобилей в России** | | | |
| тыс. шт. | | | |
|  | **2005 г.** | **2006 г.** | **2007 г.** |
| **Автомобили, всего** | | | |
| Российского производства: | **1354,5** | **1508,5** | **1669,7** |
| - российские предприятия | 1194,2 | 1219,6 | 1197,5 |
| - предприятия с иностранным участием | 160,3 | 288,9 | 472,2 |
| **Грузовые автомобили** | | | |
| Российского производства: | **207,2** | **249,0** | **289,6** |
| - российские предприятия | 204,4 | 240,3 | 273,2 |
| - предприятия с иностранным участием | 2,8 | 8,7 | 16,4 |
| **Автобусы** | | | |
| Российского производства: | **78,8** | **81,6** | **87,8** |
| - российские предприятия | 78,4 | 81,3 | 84,3 |
| - предприятия с иностранным участием | 0,4 | 0,3 | 3,5 |
| **Легковые автомобили** | | | |
| Российского производства: | **1068,5** | **1177,9** | **1292,3** |
| - российские предприятия | 911,4 | 898,0 | 840,0 |
| - предприятия с иностранным участием | 157,1 | 279,9 | 452,3 |

В последние несколько лет спрос на автомобильную технику значительно опережал объемы производства российских автопроизводителей.

Объем производства автомобильной техники в России в последние годы увеличивался на 8-10% ежегодно. В 2007 году в России изготовлено 1 млн. 664 тыс. автомобилей (рост 10,4% по сравнению с 2006 годом).

Значительный рост отмечен в 2006 и 2007 годах в каждом из секторов производства: производство легковых автомобилей выросло в среднем на 10%; грузовых автомобилей на 18%; автобусов на 6%.

Общий объем продаж автомобильной техники в 2007 году в денежном выражении составил около 1триллион 634 млрд. рублей (70 млрд. долл.), что на 50% больше, чем в 2006 году.

Объем продаж легковых автомобилей в 2007 году достиг 2 млн. 746 тыс. штук. (на 30,6% больше, чем в 2006 году).

Рынок легковых автомобилей качественно изменился. Вектор спроса сместился в сторону более дорогих машин. Вырос потребительский спрос на машины более высокого технического уровня и качества. На первичном рынке доля машин, стоимостью от 10 до 20 тыс. долл., возросла более, чем в 2 раза. Одновременно почти на 30 % снизилась доля продаж легковых автомобилей стоимостью до 10 тыс. долл. Можно с уверенностью утверждать, что легковой автомобильный рынок России и в ближайшем будущем будет достаточно динамично развиваться по мере роста реальных доходов населения в связи с тем, что количество машин на 1000 жителей (в 2007 году – около 207 автомобилей) пока находится на низком уровне и по сравнению с другими странами (450-600 авт. на 1000 жителей) и потребности в обеспечении личным автотранспортом еще далеко не удовлетворены.

Объем продаж грузовых автомобилей в 2007 году достиг 382,4 тыс. шт. (на 3,1% больше, чем в 2006 году). Объем продаж автобусов в 2007 г. составил 89,7 тыс. шт., (на 8% больше, чем в 2006 году)

Суммарный объем продаж легковых автомобилей на первичном рынке за 2008 год, составил 3 612,4 тыс. шт. По сравнению с 2007 годом, рынок легковых автомобилей вырос на 17,9%. Объем продаж традиционных отечественных автомобилей составил 672,1 тыс. шт., с сокращением на 6,8%. Продажи иномарок российской сборки увеличились с 438,9 тыс. до 582,4 тыс. автомобилей (+32,6%).

Продажи в России грузовых автомобилей за 2008 год в объеме продаж, по сравнению с предшествующим годом, сократились -1,7% и составили до 408,7 тыс. шт. Продажи отечественных грузовых автомобилей сократились на 11,7% до 186,7 тыс. шт. При этом их доля на рынке уменьшилась на 5,2% и составила 45,7% против 50,9% годом ранее.

Продажи автобусов в России по итогам 2008 года сократились в целом на 29,4% и составили 64,9 тыс. шт., в том числе продажи отечественных машин снизились на 32,6% до 49,5 тыс. шт. с уменьшением их рыночной доли на 3,7% и составили 76,3%. В то же время заметно укрепили свои позиции иномарки российской сборки, объем продаж, которых вырос с 3,5 тыс. шт. до 5,5 тыс. шт. при соответствующем увеличении их рыночной доли с 3,8% до 8,5%.

**Грузовые автомобили**

За 2008 год в России произведено 257,5 тыс. грузовых автомобилей или на 11% меньше, чем за 2007 год. Снижение производства грузовых автомобилей, начавшееся в сентябре минувшего года в связи с финансовым кризисом, к концу года стало катастрофическим. Если к исходу 9 месяцев 2008 года индекс производства грузовиков составлял 104,1% по отношению к 9 месяцам 2007 года, то октябрь 2008 года к октябрю 2007 года 100,5%, ноябрь к ноябрю соответственно 94,8%, декабрь к декабрю соответственно 89%. В абсолютных цифрах этот процесс падения производства выглядел так: сентябрь – выпущено 22,7 тыс. грузовых автомобилей, октябрь – 18,9 тыс., ноябрь – 10,9 тыс., декабрь – 11,4 тыс. при среднемесячном выпуске по трем кварталам в 24,2 тыс. ед. В итоге в 2008 году фактический выпуск грузовых автомобилей оказался на 30,0 тыс. меньше, чем прогнозировалось по результатам работы сектора грузового автомобилестроения за 9 месяцев 2008 года, т.е. в объемах производства этот сектор в связи с кризисом потерял 16 млрд. рублей товарной продукции.

Только трем заводам удалось удержать положительный индекс производства в сравнении с 2007 годом: ООО «Брянский автомобильный завод» (+65,4%), ЗАО «Бецема» (+84,1%), ООО «Ивеко-УралАЗ» (+0,8%). Все эти предприятия специализированы на выпуске большегрузных автомобилей полной массой от 28 до 60 тонн.

На общем негативном кризисном фоне работа ЗАО «Брянский автомобильный завод» отличалась в отчетном году стабильностью. Предприятие стало лауреатом национальной премии Росбизнесконсалтинга «Компания года -2008», а его продукция – крановые шасси, шасси для нужд МО, предприятий ВПК и нефтегазового комплекса – пользовалась в прошлом году устойчивым спросом.

На остальных предприятиях сектора грузового автомобилестроения зафиксировано падение производства, в том числе в АМО «ЗИЛ» (-51,3%), ЗАО «АМУР» (-32,5%), ОАО «ИжАвто» (-34,1%), ООО «Автомобильный завод «ГАЗ» (-16,8%), ОАО «КАМАЗ» (-3,5%).

Объем сборки иностранных моделей возрос на 19,8% (в основном за счет роста производства в ЗАО «Северстальавто - ИСУДЗУ» и в ООО «Соллерс – ЕЛАБУГА»), а их доля в общем производстве грузовиков увеличилась до 7,4% (в 2007 году она составляла 5,5%).

После нескольких лет неуклонного подъема выпуска грузовых автомобилей в 2008 году произошло снижение их производства на 11%, а абсолютный их выпуск снизился до уровня 2006 года.

**Автобусы**

Последний квартал 2008 года в секторе автобусостроения России охарактеризовался дальнейшим падением производства и отгрузки автобусов по сравнению с предыдущим годом. Так, если за 6 месяцев 2008 года отставание от соответствующего периода 2007 года по выпуску автобусов составило 9,1%, то за девять месяцев 2008 года оно возросло до 14,6%, а по результатам года выпуск автобусов в стране снизился на 25,3% до 66,5 тыс. ед. При этом ухудшение показателей по производству имело место на всех без исключения автобусных заводах. В частности, выпуск микроавтобусов в 2008 году в ООО «Автомобильный завод «ГАЗ» снизился до 23,5 тыс. ед., или на 39% против уровня 2007 года. Производство новой модели – микроавтобуса MAXUS – за год составило 644 ед. В ОАО «УАЗ» снижение выпуска составило 7,9%, в ОАО «АЗ «Урал» – 0,8%, ООО «ПАЗ» – 7,4%, ООО «КАВЗ» – 63,3%, ООО «ЛиАЗ» – 23,3%, ОАО «ГолАЗ» – 27,6%, в ОАО «НЕФАЗ» – 15,2%, АМО «ЗИЛ» за год выпустил всего 6 автобусов ЗИЛ-3250, или 23,1% к уровню 2007 года.

Существенно снизилось в 2008 году в сравнении с 2007 годом производство иностранных моделей автобусов на территории России. В частности, значительно падает их выпуск в ООО «Скания-Питер» (-52,3%), в ООО «ТАГАЗ» (-90,6%). В то же время налажена сборка микроавтобуса Форд Транзит в СТ «Нижегородец» (в 2008 году выпущено 2141 ед.). Если сборка иностранных моделей автобусов снизилась на 7,4% , то производство отечественных моделей – на 22,6%, при этом доля иностранных автобусов в общем их выпуске в России составила в 2008 году 5,55% (в 2007 году – 4,5%).

В течение десяти последних лет производство автобусов в стране возросло почти в 2 раза – в среднем на 7% в год. 2008 год стал для сектора автобусостроения страны кризисным, производство автобусов снизилось до уровня 2002 года. Изготовлено за год 66,5 тыс. автобусов, или на 5 тыс. автобусов ниже прогноза, сделанного по результатам работы автобусных заводов за 9 месяцев прошлого года. Таким образом, для сектора автобусостроения страны кризис 2008 года обернулся потерей 12,5 млрд. рублей товарной продукции.

**Легковые автомобили**

В 2008 году с конвейеров российских автозаводов сошло 1468 тыс. легковых автомобилей, или на 13,9% больше, чем в 2007 году. Максимальный месячный выпуск в 2008 году составил 140 тыс. легковых машин, что свидетельствует о реальном потенциале российского сектора легкового автомобилестроения до 1,7 млн. ед. в год. Выросло производство как отечественных моделей (+5,1%), так и объем сборки иностранных моделей (+30,2%). Большинство предприятий сектора легкового автомобилестроения пережило в конце года существенный спад производства в связи со снижением объема продаж автомобилей. Так, при среднемесячном выпуске 122,4 тыс. ед. в ноябре было произведено только 107,5 тыс., а в декабре – 95,5 тыс. легковых автомобилей, что составило 91,9% и 84,3% к ноябрю и декабрю 2007 года соответственно.

Производство автомобилей «Волга» упало в 2008 году на 43,8 % до 22 тыс. ед., при этом выпуск новой модели Volga Siber составил 1717 ед. В ОАО «СеАЗ» выпуск микролитражек снизился почти в 4 раза (произведено всего за год 1291 ед.), в ОАО «УАЗ» выпуск внедорожников снизился на 2,9%.

Выпуск легковых автомобилей в ОАО «АВТОВАЗ» превысил в 2008 году 800-тысячный рубеж, или увеличился по сравнению с 2007 годом на 8,9%. В конце года завод имел серьезные затруднения с реализацией: в ноябре отгрузка снизилась на 9,5% против ноября 2007 года, в декабре – более чем на 50%, в целом же за год снижение отгрузки составило 2,4%, а на конец года остатки машин на заводе превысили 100 тыс. ед. Тем не менее, здесь рассчитывают на подъем реализации в 2009 году, а цена на некоторые модели даже несколько поднялась.

В большинстве своем заводы, выпускающие легковые автомобили иностранных моделей, сохранили положительный индекс производства по сравнению с 2007 годом. Так, Группа Компаний «Автотор» собрала более 108 тыс. автомобилей или на 2% больше, чем в 2007 году; ООО «ТАГАЗ» увеличило объемы сборки более чем на 35%, ООО «АК Дервейс» – в 7,2 раза, ООО «Дженерал Моторз Авто» – в 7,3 раза, ООО «Фольксваген Рус» выпустило уже более 63 тыс. автомобилей. Не вышло на уровень производства 2007 года ЗАО «Форд Мотор Компани» (-6%) и ОАО «ИжАвто» (‑22,2%). Хотелось бы отметить, что в декабре 2008 года в ОАО «ИжАвто» выпущен юбилейный – 250 тысячный автомобиль ВАЗ. Завод с 1999 года выступает надежным партнером ОАО «АВТОВАЗ», сохраняя производство востребованных рынком «классических» автомобилей и модернизируя их под современные требования экологии и безопасности. Опыт работы с ОАО «АВТОВАЗ» позволил качественно подготовить промышленную сборку автомобилей иностранных моделей – KIA Spectra и KIA Sorento, которые в общем объеме выпускаемых ныне в ОАО «ИжАвто» машин составляют 65%.

В целом заводы, собирающие автомобили иностранных моделей, выпустили их в 2008 году свыше 590 тыс., или на 30,2% больше, чем в 2007 году, их доля в общем объеме производимых в России легковых автомобилей составила 40,3% (в 2007 году – 35,2%), а абсолютный прирост – более 137 тыс. ед.

Суммарные объемы отгрузки легковых автомобилей в 2008 году превысили уровень 2007 года на 7,2%, при этом остаток продукции на складах предприятий увеличился до 138 тыс. автомобилей, или соответствовал полуторамесячному объему их производства. Это обстоятельство, связанное с резким снижением объема продаж, заставило практически все предприятия останавливать в конце декабря 2008 года – начале января 2009 года сборочные конвейеры, что, безусловно, должно отрицательно сказаться на результатах их работы в первые месяцы 2009 года.

# **3. 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 технологическиевозможности 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 подстать военным. Друго­го пути, кроме как работать сначала над сохранением, а потом и над развитием отрасли, у России нет.

**4. Меры по снижению отрицательного воздействия на окружающую среду**

Автомобильное производство является источником загрязнения окружающей среды. Предполагается значительно снизить выбросы загрязняющих веществ в окружающую среду за счет совершенствования наиболее вредных технологических процессов, замены устаревшего оборудования, средств доставки и утилизации отработанных технологических материалов.

Снижению негативного влияния автотранспорта на окружающую среду и экономии топлива на автомобильном транспорте будут способствовать расширение применения их альтернативных видов, к которым в первую очередь относятся природный газ и спиртовые топлива, а также использование водорода и химических источников энергии для электромобилей.

Повышение экологических характеристик выпускаемых автомобилей предусматривается осуществить в 3 этапа.

На первом этапе реализации Концепции (до 2004 года) предполагалось оптимизировать конструкцию и технологию изготовления автомобильной техники, упорядочить нормативные требования по экологии и организовать выпуск автомобилей, удовлетворяющих нормам Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕВРО-2, ЕВРО-3).

На втором этапе реализации Концепции (до 2008 года) следует обеспечить соответствие выпускаемых автомобилей нормам Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕВРО-4).

На третьем этапе (до 2010 года) необходимо осуществить переход на электронное управление работой двигателя и автомобиля в целом.

В целях повышения экологической безопасности автомобилей в период их полного жизненного цикла предстоит решить вопросы законодательного, организационного и технологического обеспечения всей процедуры вторичного использования материалов и конструкций.

Необходимо обеспечить создание межведомственной системы мониторинга соответствия безопасности автомобильной техники техническому уровню по экологии, безопасности, надежности и другим потребительским свойствам на базе организации системы испытаний в условиях реальной эксплуатации автотранспортных средств.

**Заключение**

Кризисные явления конца 2008 года в реальной экономике внушают опасения за стабильность работы автомобильной отрасли в 2009 году, однако антикризисные меры правительства и предприятий должны сыграть необходимую роль в стабилизации положения в этой отрасли. Этому будут способствовать и меры, которые предлагает реализовать бизнес-сообщество (объединения, предприятия и их общественные организации: НП «ОАР», РСПП, ТПП РФ, МКПП(р), НО «НАПАК», ОАО «АСМ-холдинг» и другие).

В частности:

1. Ввести запрет на субсидирование процентных ставок по банковским кредитам на закупку техники зарубежного производства, в первую очередь на закупку автобусов и сельскохозяйственных машин; рекомендовать субъектам федерации проводить более тщательное обоснование решений о приобретении иностранной техники за счет бюджетных средств.
2. Увеличить государственное финансирование НИОКР за счет проведения открытых конкурсов на реализацию новых проектов по автотранспортной технике и сельскохозяйственным машинам.
3. Особое внимание обратить на поддержку комплектующих заводов. Головные заводы, которым в основном была выделена денежная поддержка, стали требовать с комплектующих заводов скидки до 10-15% на их продукцию. Это приведет к убыточности заводов, так как рентабельность их производства не превышает 5%. Для производителей компонентов нужна прямая поддержка, в противном случае они вынуждены будут останавливать производство.
4. Необходимо подготовить программу импортозамещения продукции машиностроения, в том числе автомобилестроения, пользуясь ситуацией изменения соотношений российского рубля к доллару и евро.
5. Обеспечить стимулирование заводов, которые создают конкурентные комплектующие с применением российских материалов.

По оценке статорганов для обеспечения работы российского машиностроения в 2009 году закупки комплектующих изделий составят около 100 млрд. долларов, в том числе для автомобильной промышленности – 25-30 млрд. долларов, а в случае, если меры по импортозамещению не будут приняты, то к 2010 году эти суммы возрастут до 165 млрд. долларов и 50 млрд. долларов соответственно.

Необходимо усовершенствовать законодательство, с тем чтобы было невыгодно вывозить металлы в черновом виде. Но если к этому все же прибегают, то государство должно вводить пошлины, с одной стороны, а, с другой стороны, стимулировать за счет этих средств развитие более высоких переделов отечественного проката, строительство нефтеперерабатывающих заводов, что также невозможно сделать без определенных изменений в законодательстве.

1. В Приморье нужно решиться на строительство заводов сборочного производства с японскими автопроизводителями. Строительство заводов в европейской части страны – сомнительное решение, так как мы практически отдали автомобильный рынок страны 17-18 иностранным производителям, которые создали свои заводы мощностью 50-100 тыс. ед. каждый. Такие заводы не нуждаются в отечественных специалистах (конструкторах, технологах, организаторах производства и т.п.). Цель этих заводов – насытить российский авторынок, но вовсе не передача высокотехнологических производств в российскую экономику. Сегодня пожинаются негативные плоды такого подхода.
2. Ограничить лизинговые закупки импортной техники, в особенности сельскохозяйственной. Сократить до минимума объемы уборки урожая силами зарубежных бригад, использующих для этой цели ввоз импортной сельхозтехники.
3. В части развития ОАО «АВТОВАЗ» возможны два варианта. Если государство не будет вмешиваться, то завод в перспективе может превратиться в предприятие «промышленной сборки» французских автомобилей. В другом варианте может быть использован пример совместного развития Шкоды и Фольксвагена в Чехии. Этот завод стал полноценным в части реализации полного цикла создания автомобиля, включая конструкторские и технологические разработки.

На ВАЗе необходимо создать полноценный новый завод с долями собственности 50:50 с фирмой Рено на 600 тыс. автомобилей в год, а также двигательное производство на 1 млн. двигателей, в том числе дизельных, для легковых машин.

Это поможет разгрузить старую площадку и создать новую идеологию в создании нового конкурентоспособного модельного ряда автомобилей.

1. Кроме этих основных мер государственной поддержки, специалисты отрасли считают необходимым предоставить возможность ускоренной амортизации основных средств; применять систему льготного кредитования для реализации проектов технического перевооружения, повышения качества техники, экологических проектов вплоть до полной компенсации ставки рефинансирования за счет федерального бюджета; стимулировать за счет системы кредитования, страхования и госгарантий российский экспорт и использовать ряд других мер, стимулирующих техническое и экономическое развитие предприятий.

За счет всех этих мер нужно создать среду, действуя в которой предприятия смогли бы получать возможность стабильно развиваться за счет собственных средств, так как внешняя помощь всегда временна и ограничена.

**Список литературы:**

1. Статистический справочник за 1990-01 годы.
2. «Автомобильный справочник», учебное пособие.
3. «Автомобильная промышленность», журнал; №7 за 2007 год.
4. «Автомобильная промышленность», журнал; №10 за 2008 год.
5. «Авторевю», журнал; №15 (408) и №20 (413) за 2008 год.
6. Размещение производительных сил: Учебное пособие / Под общей редакцией М.В.Степанова.