

Министерство образования и науки Российской Федерации  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра экономической и  
социальной географии

**Автомобилестроение мира: территориальный аспект**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента 5 курса 511 группы \_\_\_\_\_

направления 44.03.01 – Педагогическое образование \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ географического факультета \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Котлячкова Алексея Викторовича \_\_\_\_\_

Научный руководитель

Ассистент, к.г.н.

Ю.В.Преображенский

Зав. кафедрой

доцент, к.г.н., доцент

С.С. Самонина

Саратов 2016

**Введение.** Автомобильная промышленность – одна из крупнейших отраслей в мире. Значение автомобильной промышленности и перспективы её развития определяются тем, какое место занимает автотранспорт в транспортно-энергетической инфраструктуре, и его общей ролью в национальной экономике той или иной страны. Страны-лидеры автомобилестроения занимают первые позиции и в мировой экономике; автомобильная отрасль прямым образом влияет на технический прогресс и лучше многих статистических выкладок говорит о платежеспособности населения, а значит и об уровне жизни.

До начала кризиса автомобильная промышленность в мире могла похвастаться бурными темпами роста. Значение автомобильной промышленности и перспективы её развития определяются тем, какое место занимает автотранспорт в транспортно-энергетической инфраструктуре, и его общей ролью в национальной экономике той или иной страны. Так, заместитель министра промышленности, науки и технологий Сергей Митин заметил, что страны-лидеры автомобилестроения занимают первые позиции и в мировой экономике; автомобильная отрасль прямым образом влияет на технический прогресс и лучше многих статистических выкладок говорит о платежеспособности населения, а значит и об уровне жизни.

Автомобильная промышленность, являясь, с одной стороны, крупным потребителем материальных, трудовых и финансовых ресурсов, а с другой – одним из основных производителей промышленной продукции, играет важную роль в развитии общественного производства и экономики страны в целом. Целью курсовой работы является анализ присутствия России на мировом рынке автомобильной промышленности. Здесь исследуется мировая автомобильная промышленность, рассмотрены современные проблемы, которые возникают в данный момент в этой промышленности, рассмотрено состояние этой промышленности в целом и самых крупных стран-производителей.

Цель исследования состоит в выявлении пространственных особенностей автомобилестроения мира.

Для достижения данной цели были поставлены следующие задачи:

- выявить пространственную организацию производства легковых автомобилей;
- проследить основные тенденции автомобилестроения мира.

При написании данной работы были использованы описательный, сравнительно-географический и др. методы.

Работа опирается на статьи, монографии, электронные источники.

Работа состоит из введения, трех разделов, заключения, списка использованных источников, приложений.

### **Территориальная структура мирового автомобилестроения**

Автомобильная промышленность в экономике развитых стран является сейчас ведущей отраслью машиностроения. На это есть причины:

- во-первых, людям с каждым днём требуется все больше и больше автомобилей для решения различных хозяйственных задач;

- во-вторых, эта промышленность является наукоемкой и высокотехнологичной. Она «тянет» за собой многие другие отрасли, предприятия которых выполняют ее многочисленные заказы. Инновации, внедряемые в автомобильной промышленности, неминуемо заставляют эти отрасли совершенствовать и свои производства. В силу того, что таких отраслей достаточно много, то в итоге наблюдается подъем всей промышленности, а, следовательно, и экономики в целом;

- в-третьих, автомобильная промышленность во всех развитых странах относится к числу наиболее прибыльных отраслей народного хозяйства, так как она способствует повышению товарооборота и приносит в казну государства немалые доходы за счет продаж, как на внутреннем, так и на мировом рынке.

- в-четвертых, автомобильная промышленность является стратегически важной отраслью. Развитие этой отрасли делает страну экономически сильной и потому более независимой.

Широкое использование лучших образцов автомобильной техники в армии, бесспорно, повышает оборонную мощь страны. Все это в совокупности выводит автомобильную промышленность на одну из передовых позиций в мировой экономике.

**Мировой рынок легковых автомобилей** Важная экономическая особенность автомобилестроительной отрасли – это относительно низкая норма прибыли. Она, а также существование таможенных барьеров, жесточайшая конкуренция цен и качества делают этот рынок труднодоступным для вхождения в него новых участников. Мировой рынок автомобилей в настоящее время представлен ограниченным числом фирм и фактически сформировался. Еще несколько лет назад 70% мирового авторынка контролировали полтора десятка компаний, а сегодня ведущих игроков осталось всего шесть: американские General Motors и Ford, немецкая Volkswagen, японская Toyota, немецко-американская DaimlerChrysler и франко-японская Renault-Nissan.

Даже крупные компании второго эшелона, такие как PSA, Fiat, южнокорейская Hyundai или японские Honda и Mitsubishi, на долю каждой из которых приходится от 3 до 5% мирового рынка, могут в ближайшее время быть куплены компаниями первого эшелона. Например, для DaimlerChrysler, подыскивающей партнера для производства небольших автомобилей, идеальным мог бы стать альянс с Peugeot или Fiat. Подобные сделки способны привести к некоторому переделу рынка, но принципиальная структура автомобильной промышленности уже сложилась.

В настоящее время в автомобильной промышленности продолжается процесс изменения региональной структуры, начало которого было очевидно в 80-х годах. Это процесс включает в себя как перераспределение доли между

ведущими центрами капиталистического производства, так и возрастание доли экономически развивающихся стран, в которых под влиянием крупных мировых автомобильных компаний происходит интенсивное развитие автомобильного производства.

Можно считать завершившимся процесс формирования максимально возможных автоматизированных заводов, на которых труд человека упрощен или автоматизирован, а на большей части конвейерной линии операции выполняются роботами. Исключения составляют лишь устаревшие заводы стран третьего мира, а также мелкосерийные и штучные производства, в которых ручной труд является традицией и очень ценится.

Для современного автомобильного мира также характерна высокая степень специализации. Существует целый ряд крупнейших корпораций, специализирующихся на выпуске конкретных деталей и блоков автомобилей (моторы, трансмиссии, покрышки, глушители, автоприборы и т.д.). Такое разделение труда было вызвано борьбой за максимальную оптимизацию использования имеющихся средств и достижения максимальных технических и эксплуатационных показателей продукции.

**Крупнейшие транснациональные корпорации автомобильной промышленности** Мировой автомобильный рынок включает региональные автомобильные рынки и автомобильные рынки отдельных стран, на которых действуют основные транснациональные корпорации автопроизводителей. Среди основных современных рынков можно выделить рынки промышленно развитых стран (Северная Америка, Европа и Япония), развивающихся стран (страны АСЕАН, в том числе Индия и Китай) и стран с переходной экономикой, в первую очередь России [8].

Современный мировой автомобильный рынок существует в условиях избыточного предложения, уменьшающегося спроса и острейшей конкуренции. Такая ситуация вынуждает автомобилестроительные компании, желающие занимать достойные позиции на мировом рынке, идти по пути объединения, концентрации и жесткого сокращения издержек. Перспективы

консолидированных компаний вполне предсказуемы, несколько сложнее определить, что ждет независимых автопроизводителей, которым все сложнее выживать и конкурировать на глобализирующемся мировом автомобильном рынке.

В настоящее время большинство компаний принадлежат или находятся в альянсах с автомобилестроительными транснациональными корпорациями других стран. Ведущими мировыми автопроизводителями являются GM, Toyota Motor, Ford Motor, Renault, Nissan, Volkswagen AG, Daimler Chrysler, PSA Peugeot, Citroen, Honda, Hyundai Motors, Fiat Auto [8,10].

**Россия на мировом рынке автомобилей.** К сожалению, долгое время исследования развития автомобилестроения в нашей стране не велись.

Во всяком случае, публикаций на эту тему было мало, и они носили случайный характер. В конце 40-х годов внимание отечественных историков привлекли факты первенства отечественных ученых и техников. Тогда стало очевидным, что страна, ставшая великой мировой державой в век научно-технического прогресса, должна в этой области располагать достойной биографией, которая создавала бы фундамент образа великой державы. Началом работы в этом направлении стала статья А.М. Креера, опубликованная в журнале "Автомобильная и тракторная промышленность" № 6 за 1950 г., в которой впервые за послереволюционный период были названы имена 39 русских инженеров, изобретателей, предпринимателей, сыгравших важную роль в становлении и развитии отечественных автомобильной промышленности и транспорта, а также создателей первого русского автомобиля: Евгения Александровича Яковлева (1857-1898 гг.) и Петра Александровича Фрезе (1844-1918 гг.). Военная промышленность в конце позапрошлого века также была на подъеме [16].

В России с 1884 г. выпускались торпеды, которые приводились в движение гребным винтом, приводимым от поршневого двигателя, и работали на сжатом воздухе, а позже на паро-воздушной газовой смеси. Управление торпедой осуществлялось гироскопическим блоком. Все это говорит о

высоком техническом уровне производства. Подобные примеры доказывают, что Россия имела приоритетные отрасли промышленности с высококвалифицированным персоналом, совершенными для своего времени оборудованием и технологиями. Нарождавшаяся новая отрасль отталкивалась от высокого потенциала развитых приоритетных отраслей. И неудивительно, что за серийное производство автомобилей взялись такие предприятия, как Русско-Балтийский вагонный завод (1909 г.), торпедный завод "Лесснер" (1904 г.). Их специалисты безусловно знали о начинании Н.А. Яковлева и П.А. Фрезе. Но их, как принято сегодня говорить, маркетинговый анализ показал, что ни дорожная сеть, ни законодательство страны, ни смежные отрасли (производство горючего) еще не готовы для крупносерийного автомобильного производства. Максимальная скорость первого русского автомобиля составляла 20 верст в час [18].

Петербургский торговец Э.Зеленый весной 1895 г. заказал автомобиль фирме "Бенц". Автомобиль под № 218 прибыл в столицу 1 (14) августа 1895 г., и его приобрел архитектор А.К. Жиргалева, который совершил свой первый выезд 9 (22) августа 1896 г. на Марсово поле. Вполне очевидно, что эту громоздкую четырехместную машину (она весила 864 кг) модели "Виктория" копировать не имело смысла. После демонстрации первого русского автомобиля в Нижнем Новгороде его следы теряются, хотя реклама его продолжалась. После смерти Е.А. Яковлева в 1898 г. П.А. Фрезе нашел поставщика деталей в лице французской фирмы "ДеДион-Бутон".

Вслед за петербургскими изобретателями производство автомобилей (сначала мелкосерийное, а позднее крупносерийное) развернули заводы "Фрезе", "Аксай", "Дукс", "Лесснер", "Пузырев", Русско-Балтийский, АМО, ЯАЗ, "Спартак". В годы первых пятилеток был совершен качественный

**Внутренний рынок.** Характеризуя автомобильную промышленность России в целом, стоит отметить, что автомобильная промышленность - ведущая отрасль машиностроения, влияющая на процессы экономического и социального развития Российской Федерации [18]. Наличие развитой

автомобильной промышленности является важным элементом обеспечения национальной безопасности государства.

В отрасли объединено около 250 крупных и средних предприятий и организаций. Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности, что обеспечивает занятость около 5 млн. человек из числа трудоспособного населения. Главным фактором, обеспечивающим привлекательность отечественной автомобильной техники, является ее сравнительно низкая цена. Однако ввозимая из-за границы в значительных объемах бывшая в эксплуатации автомобильная техника составляет серьезную конкуренцию отечественной продукции. В российской автомобильной промышленности активно происходят процессы интеграции автомобильных заводов, а также производителей автомобильных компонентов в укрупненные бизнес-группы.

С участием ведущих мировых автомобильных фирм создаются новые мощности по производству автомобилей и совместные предприятия по изготовлению современных агрегатов, узлов и компонентов автомобилей. Развернуты производства по сборке отечественных автомобилей в ряде иностранных государств [18].

Известно, что каждая уважающая себя страна, желающая быть экономически развитой, старается создать мощную национальную автоиндустрию, поскольку это – инновации, новые технологии, индустриальная база и, наконец, большие доходы от экспорта.

Стратегия деятельности автомобильных компаний на внутреннем и внешнем автомобильных рынках заключается в укреплении и расширении позиций при реализации автомобильной техники за счет повышения ее конкурентоспособности и совершенствования системы продажи. Этому будет способствовать принятие российскими производителями мер по обеспечению устойчивости цен на реализуемую автомобильную технику, в том числе путем



снижения издержек, развития кооперационных связей с поставщиками материалов и комплектующих изделий.

Самой продаваемой иномаркой в России в первом полугодии текущего года стали автомобили Chevrolet с объемом продаж 60 тыс. шт. – их рыночная доля составила 9%. Благодаря модели Focus, которых было продано чуть более 29 тыс. шт., компания Ford переместилась на вторую позицию среди иномарок (49057 штук и 6,7% рынка). Японский Nissan с 39 тысячами проданных автомобилей поднялся с пятой строчки рейтинга на третье место. Toyota (38 тысяч шт.) переместилась на четвертую позицию. Замыкает пятерку лидеров Hyundai с результатом в 37 тысяч проданных новых автомобилей, изменение по сравнению с 2008 годом составляет -63,9%.

### **Проблемы и перспективы автомобилестроения**

**Проблемы и перспективы мирового автомобилестроения** В условиях же глобализации и жесткой конкурентной борьбы, роста расходов на научно-исследовательские разработки и замедления темпов роста продаж на традиционных рынках развитых стран большинству автопроизводителей остаться совершенно независимыми стало невозможным.

В автомобильной промышленности существует ряд тенденций, которые свидетельствуют о важности и значении её, а также смежных с ней отраслей в экономике промышленно развитых стран. Наблюдается совершенно новый подход в техническом развитии автомобиля, организации и технологии его производства.

Научно-технические тенденции заключаются в уменьшении расхода топлива и снижении вредных выбросов, разработке сверхлегкого автомобиля, повышении безопасности, качества, надежности и долговечности, а также в развитии интеллектуальных автомобильно-дорожных систем. Тенденции в экономической сфере: - снижение издержек производства и, соответственно, цены автомобиля и одновременно растущую в связи с ожесточающимися законодательством и запросами потребителей стоимость новых конструкторских разработок и внедрение новых технологий; - усиление

конкурентной борьбы за создание автомобиля будущего с целью господства на рынке, а также интеграция авто производителей и поставщиков комплектующих; - специализация исследований, разработок и производства на основе международного разделения труда (на головном предприятии сегодня производится лишь 35-50% деталей, узлов и агрегатов, остальное поступает на сборочный завод по кооперации). Кроме того, американский, европейский и японский рынки (80% мировой реализации автомобилей) уже утратили темпы роста.

**Факторы развития автомобилестроения России** Проблемы российской автомобильной промышленности хорошо известны. Потребителей не удовлетворяют, прежде всего, качество и модельный ряд отечественных автомобилей, и новому автотранспортному средству российского выпуска жители нашей страны предпочитают подержанную иномарку. В итоге заводы вынуждены выпускать меньше автомобилей, чем позволяют их возможности.

Одной из основных проблем, сдерживающих дальнейшее развитие автомобильной промышленности, является недостаточная активность потенциальных инвесторов и автомобильных компаний. Это в значительной мере определяет отставание отечественной автомобильной техники от современных требований по техническому уровню, надежности, безопасности, экологии и комфорту.

Проблемы освоения новых моделей и улучшения качества выпускаемых автомобилей также являются актуальными. Тенденции здесь те же, что и на легковом рынке. Проблемы качества, развития компонентной базы и замещения импорта автомобилей не решены в полном объеме. Приоритетные задачи действующей Концепции развития автомобильной промышленности включают в себя: - налоговое стимулирование НИОКР в автомобилестроении, - продолжение работ по техническому регулированию, включая усиление требований по безопасности и экологии, - таможенное-тарифное регулирование ввоза подержанной автомобильной техники, - реализацию

принятых решений по промышленной сборке, - использование инфраструктуры особых экономических зон, - меры государственной поддержки экспорта продукции, - наконец, важнейший вопрос подготовки кадров для отрасли.

**Заключение.** На фоне общего роста мирового рынка можно отметить наметившиеся тенденции снижения производства на отдельных рынках автомобилестроения Америки и Европы. Успехи азиатского рынка автомобилестроения позволяют судить о более успешном продвижении своей продукции на мировом рынке автомобилестроения.

Структура мирового рынка автомобилестроения представлена, главным образом, американским, европейским и азиатскими автомобильными рынками. Кроме того, в структуре мирового рынка автомобилестроения особо выделяются несколько наиболее крупных транснациональных автомобильных корпораций, играющий заметную роль на мировом рынке, способных существенным образом влиять на его развитие. Также стоит отметить не ослабевающую конкурентную борьбу на мировом рынке автомобилестроения, разворачивающуюся, главным образом, среди крупнейших автомобильных производителей разных стран. Отечественное автомобилестроение по сравнению с зарубежным отличается относительной «молодостью». Крупное серийное производство автомобилей широкого, в том числе потребительского назначения, началось лишь в середине прошлого века.

По итогам работы были получены следующие выводы:

- основными производителями автомобилей являются: Китай, Япония и Германия;

- основными регионами производства легковых автомобилей являются в России являются: Самарская, Калужская, Ленинградская и Калининградская области;

- процессы развития автомобилестроения в России будут связаны с повышением уровня локализации сборочных производств.