



**Введение.** Автомобилестроение сегодня по праву считается базовой отраслью немецкой экономики. Продукция автомобильной промышленности составляет большую часть национального ВВП и обеспечивает рабочими местами сотни тысяч людей.

Автомобилестроение в Германии является наиболее развитой отраслью. Если сравнить суммарный оборот по различным промышленным отраслям страны, то именно автомобильная промышленность занимает лидирующую позицию. Около 20% зарубежного оборота также составляет отечественный автомобильный промышленный оборот.

**Цель и задачи работы.** Цель данной работы заключается в исследовании географии распространения и роли в мировой экономике автомобильных концернов Германии.

Поставленная цель решалась посредством следующих задач:

1. Анализ общего положения автомобилестроения в экономике Германии и мировой экономике, а также производства германских автомобилей в зарубежных странах.
2. Характеристика основных производителей автомобилей.
3. Анализ характерных особенностей размещения автомобильных производств по федеральным землям.
4. Характеристика зарубежных центров немецкого автомобилестроения.

**Основное содержание работы.** Сегодня автомобильная промышленность является базовой отраслью в экономике Германии. Именно в этом сегменте создано сотни тысяч рабочих мест. Немецкое правительство отлично осознает, какую роль в экономике страны играет автомобильная промышленность. Каждое седьмое рабочее место в стране прямо или косвенно связано с этой отраслью. Да и большую часть ВВП составляет продукция автомобилестроения.

Эта отрасль, наиболее развитая среди других. Если посмотреть на суммарный оборот различных промышленных отраслей ФРГ, то именно автомобильная промышленность занимает первую позицию. Кроме того, на ее

долю приходится около 20% всего зарубежного оборота. В общем обороте данной отрасли значительную часть составляют предприятия по производству непосредственно автомашин и двигателей (примерно 70%), почти четверть приходится на предприятия, которые выпускают запчасти, инструментарий и других авто принадлежностей. Оставшаяся часть – это предприятия, специализирующиеся на выпуске прицепов, оборудования для тюнинга и подобных [1].

Больше всего в сферу научных исследований инвестируют в автомобильной промышленности. На ее долю приходится почти треть всех капиталовложений, а именно около 16 миллиардов евро. На электротехнику пришлось восемь миллиардов евро, на машиностроение - около пяти, на долю фармацевтики - четыре, а на химическую промышленность - три миллиарда евро. Большая часть продукции, выпускаемой предприятиями этих отраслей в ФРГ, идет на экспорт.

По объему финансирования научных исследований на первом месте в Германии находится концерн Volkswagen, выделивший на эти цели более шести миллиардов евро. На втором месте концерн Daimler, за ним следует компания Siemens. Почти три миллиарда евро не пожалел баварский автоконцерн BMW, занявший шестую позицию в общем списке. Среди 15 наиболее наукоемких компаний мира Volkswagen оказался на шестой строчке, а Daimler - на тринадцатой [1].

В свою очередь поставщики энергии, напротив, сократили инвестиции в научные исследования более чем на четыре процента. На фоне изменений в энергетической политике Германии Союз учредителей фондов предполагает, что отраслевые компании направили предназначенные для научных исследований средства в расширение сетевой инфраструктуры.

Автомобильная промышленность Германии настолько прочна и вынослива, что не боится никаких экономических потрясений. В то время как продажи автомобилей в других странах существенно снижаются, а вся Европа мечется в агонии, пытаясь избежать последствий кризиса, Германия набирает

обороты. В марте 2011 года продажи в Европейском союзе упали на 5% по отношению к аналогичному периоду 2010 года, в Германии же количество проданных авто увеличилось на 16,5%. Немецкие автомобильные заводы занимают первое место в мире по конкурентоспособности. Даже подержанные автомобили, принадлежащие к какой-либо немецкой марке, пользуются огромной популярностью и являются удачным приобретением для многих автомобилистов. Объемы реализации таких марок как Volkswagen, BMW и других флагманов немецкого автомобильной промышленности растут не только на внутреннем рынке, но и по всему миру. Так, в первом квартале 2011 года концерн BMW увеличил прибыль вчетверо, а Volkswagen — в три раза [1].

В автомобилестроительной промышленности Германии сосредоточены самые крупные в Европе, и одни из крупнейших в мире, концернов. Сегодня 5 компаний занимают доминирующее положение на рынке автомобильной индустрии Германии, это Volkswagen AG, BMW AG, Daimler AG, Opel и Ford Germany. Ежегодно в Германии выпускается около 6 миллионов автомобилей и ещё примерно 5,5 миллионов немецких автомобилей выпускается в других странах [2].

**Volkswagen AG** ведет историю с 1934 года. Тогда известный конструктор Фердинанд Порше взялся за выполнение заказа от немецкого правительства на производство народного легкового автомобиля. И через год была зарегистрирована марка с самым очевидным названием – Volkswagen («народный автомобиль»). В 1937 году в производство была запущена первая серия модели, получившей название Kafer. Спустя год инженер принялся за более активное развитие недавно организованной компании. Но даже не смотря на строительство одного из крупнейших автомобильных заводов в мире, концерн столкнулся с огромными проблемами. Выпустив с конвейера вольфсбургского завода несколько десятков автомобилей, производство пришлось прекратить в связи с нестабильной политической ситуацией в Германии. В связи с началом Второй мировой войны, руководство завода решило активно заняться производством военной техники. В первой половине 1950-х годов началось

строительство дочерних заводов за границей. В 1955 году был выпущен миллионный Volkswagen Kafer, а также освоено производство автомобиля Bulli. В середине 1960-х концерн выкупил права на владение компанией Audi. Позднее под руководство Volkswagen-Audi перешло еще несколько крупных автомобилестроительных фирм, в числе которых SEAT и Skoda. На протяжении 1998-2002 годов Volkswagen AG производил автомобили под маркой Rolls-Royce по соглашению с компанией BMW. В 1999 году концерн приобрел несколько люксовых брендов, среди которых были Bentley, Bugatti и Lamborghini [3].

**«Опель» (Adam Opel AG)**, немецкая автомобильная компания, входящая в концерн «Дженерал Моторс». Выпускает легковые автомобили, микроавтобусы, минивэны [4]. Компания основана в 1898 пятью братьями Опель и названа в честь их отца, Адама Опеля, основателя и владельца фабрики швейных машин и велосипедов. После смерти отца его сыновья начали выпуск автомобилей, освоив производство на основе шасси и мотора французской компании «Даррак». Opel Rekord образца 1953 года лидировал в Западной Германии по числу продаж в течение десяти лет. В 1959 «Rekord» стал выпускаться с новым 4-дверным кузовом седан, а спустя месяц появился «Opel-1200».

В 1960-е годы компания представляет Opel Kapitän («Опель Капитан»). Во Франкфурте на автосалоне в 1965 представлен опытный образец спорт-кара «Opel GT» с кузовом купе. Эти модели стали реакцией на увеличившийся спрос на дорогие автомобили [5].

Опель начинает новое тысячелетие, продолжая развитие новых продуктов и обновление производств. С микровэном Агила (Agila), родстером Спидстер (Speedster roadster), новым поколением Корса (Corsa) и Астра Купе (Astra Coupe), также как и будущий Астра (Astra) производимый как Эко 4 (Eco 4), Опель запускает беспрецедентное число новых моделей, которые включают такие особенности как навигационные системы и мобильные телекоммуникации.

Название компании **BMW (Bayerische Motoren Werke)** расшифровывается как «Баварские моторные заводы». BMW — автомобильная

компания, которая специализируется на выпуске мотоциклов, легковых, спортивных автомобилей, а также автомобилей высокой проходимости.

История BMW начинается с двух небольших авиадвигательных фирм, созданных перед Первой мировой войной Карлом Раппом (Karl Rapp) и Густавом Отто (Gustav Otto) — сыном Николауса Августа Отто, изобретателя двигателя внутреннего сгорания. Во время Первой мировой войны германское государство испытывало большую потребность в авиационных двигателях, что подвигло двух конструкторов объединиться в один завод. В июле 1917 года этот завод регистрирует название Bayerische Motoren Werke, и марка BMW обретает жизнь.

Во Вторую мировую войну компания специализировалась на производстве авиационных двигателей, а также ведет разработки реактивных и ракетных двигателей. В 70-е годы возникают первые модели всем известных серий BMW — 3-й, 5-й, 6-й и 7-й. 1983-й — год победы BMW на гонках Формулы 1. В 1994 году покупается промышленная группа Rover Group вместе со своим крупнейшим в Великобритании комплексом по производству марок Rover, Land Rover и MG. В 1998 году приобретена британская компания Rolls-Royce. Сейчас компания включает в себя пять заводов на территории Германии и более двадцати дочерних предприятий по всему миру.

История марки **Audi** насчитывает более ста лет. Основателем компании стал Август Хорьх (August Horch), талантливый немецкий инженер и конструктор, постигавший азы автомобилестроения у самого Карла Бенца. Изначально Хорьх создал в Мангейме компанию A. Horch & Co, выпустившую свой первый автомобиль в 1900 году. Но не всегда удачные технические решения и неуживчивый характер привели инженера к конфликту с руководством компании, и в 1909 году Хорьх был уволен. Через месяц он основал уже в городе Цвиккау вторую фирму под названием August Horch Automobilwerke GmbH, но и тут бывшие компаньоны не дали ему развиваться, подав судебный иск на использование слова Horch в названии и выиграв дело. Тогда конструктор просто перевел свою фамилию, на немецком означающую "слушай", на латынь, и получилось слово "Audi" [6].

Компания Audi вообще славится применением алюминия в своих разработках. И первым автомобилем из алюминия стала модель Audi A2, сошедшая с конвейера в 2000 году. К сожалению, коммерческого успеха модель не снискала, так как из-за использования дорогого, пусть и легкого металла ее стоимость существенно возросла.

Ауди ТТ Помимо этих моделей стоит отметить также компактный автомобиль гольф-класса Audi A3, которая разрабатывалась на одной базе с Volkswagen Golf, но имела улучшенное дизайнерское воплощение и эффектный интерьер, модель бизнес-класса Audi A6, спортивный вариант Audi TT, внедорожник Audi Q7.

Ауди Q7 Сейчас Audi, дочерняя компания Volkswagen, находится на очередном подъеме и планирует и в дальнейшем выпускать современные технологичные модели для настоящих ценителей, постепенно заполняя пока неохваченные ниши автомобилестроения [7].

Основные центры автомобилестроения – Вольфсбург, Ганновер, Рурский промышленный район, Штутгарт, Мюнхен, Кассель, Мангейм, Нюрнберг.

В течение нескольких десятилетий автомобильная промышленность продолжала развиваться там, где она зародилась. для Германии – районы Франкфурта-на-Майне ("Опель") и Штутгарта ("Даймлер-Бенц"). В конце 20-х – начале 30-х годов на карте автомобильной промышленности Западной Европы стали появляться новые центры. Это, прежде всего Вольфсбург в северной части Германии, где обосновалась фирма "Фольксваген". Это также Мюнхен в Баварии, где возникли заводы БМВ. Другой гигант автомобилестроения – "Даймлер-Бенц" возник в 20-х годах в результате слияния двух фирм. Головной завод концерна размещается в Штутгарте, а несколько филиалов, которые производят и грузовые машины, – в его пригородах [8].

Две крупнейшие фирмы автомобилестроения принадлежат американскому капиталу. "Форд" ещё до войны обосновался в Кёльне, а "Дженерал моторс" полностью владеет фирмой "А. Опель" с заводами в Рюссельгейме (у Франкфурта) и Бохуме.

Перелом в развитии и размещении автомобильной промышленности региона наступил в 1950-е годы. Он заключался в переходе от мало серийного к массовому серийному производству автомобилей, от комбинатов к специализированным заводам, в увеличении их производительности с 50-100 до 500-600 тыс. и более машин в год. Одновременно происходила переориентация с более квалифицированного труда на труд средней и относительно низкой квалификации, который был достаточен в условиях поточного конвейерного производства и внедрения робототехники. В связи с этим и началась миграция автомобильных заводов из столичных и старо промышленных районов в новые районы с более дешевой рабочей силой.

Такую децентрализацию размещения можно показать на примерах всех основных стран-производителей. В ФРГ сначала наметился сдвиг на Север, в Нижнюю Саксонию (Вольфсбург, Ганновер, Эмден) и Бремен, а затем еще более отчетливо выраженный сдвиг на Юг, Баден-Вюртемберг (Штутгарт) и в Баварию. Автомобилестроение ныне уже не процветающая отрасль. Внутренний рынок близок к насыщению. Содержание автомобиля обходится всё дороже, сильно выросли цены на бензин. К тому же, как на внутреннем, так и на внешнем рынках усилилась конкуренция. И в восточногерманских землях у автомобильной промышленности давние традиции. Однако модели, которые изготавливались во времена ГДР, после объединения не имели никаких шансов выдержать конкуренцию. Поэтому производство технически устаревших марок автомобилей ГДР было прекращено. Некоторые крупные западногерманские автомобильные концерны активно включились в строительство новых производственных мощностей в Саксонии и Тюрингии. В одном лишь 2001 г. автомобильная отрасль инвестировала в восточногерманских землях более 800 млн. евро. Тем самым ее доля в общем объеме промышленных инвестиций на востоке страны в тот год составила более 10%. Всего западногерманская автомобильная промышленность инвестировала в восточногерманских землях за последние годы около 3,5 млрд. евро. После расширения современных

производственных мощностей в восточногерманских землях там будут производить около 370.000 автомобилей в год [9].

Сборка немецких автомобилей намного быстрее развито за границей. Развитие сети полномасштабных и сборочных производств немецких автомобилей во всем мире кардинально повлияло на структуру сотрудничества между автомобильными фирмами и производителями деталей и компонентов основных систем автомобильной техники. За счет этого немецкий автомобильный промышленный способен совершать поставки автомобилей по приемлемой цене и по индивидуальным требованиям любого заказчика.

В настоящее время практически все немецкие автомобили, включая самые дорогие модели, частично собираются из импортируемых запчастей, производимых в странах Восточной Европы и ЮВА. Массовый перевод автомобильных производств в восточноевропейские страны - прямое следствие двух факторов. Первый - промышленное производство в Германии слишком дорогое. Чехия, Словакия или Венгрия предлагают немецким концернам достаточно квалифицированных рабочих, претендующих на гораздо меньшие зарплаты и социальные гарантии. Второй - жесточайший дефицит высококвалифицированных инженеров в Германии.

Немецкая автомобильная промышленность одна из первых задумалась о разработках альтернативного топлива и рассчитала тот факт, что 20 килограмм для среднестатистического автомобиля увеличивают расход топлива до 1%. Многие автоконцерны Германии выделяют ежегодно до 30% своего капитала на разработку новых горючих смесей и нюансов в системе безопасности.

Производство автомобилей Ауди находится в Венгрии, Словакии, Сараево (бывшая Югославия), Бельгии. Сборка автомобилей БМВ осуществляется в Малайзии, Египте, Таиланде, Индии, ЮАР, США, во Вьетнаме. В мире заводов по производству автомобилей концерна Volkswagen 123, в том числе в Европе, в странах Северной и Южной Америки, в Индии, Китае [10]. Производство и сборка автомобилей Опель осуществляется в Бельгии, Австрии, Венгрии, Турции. В России тоже производится Германские автомобили. Среди них

Volkswagen AG и BMW AG. Volkswagen производится в городе Калуге, а BMW производится в городе Калининград.

Прошедшая в конце сентября 2020 года международная автомобильная выставка (IAA) во Франкфурте-на-Майне продемонстрировала проблемы сегодняшней промышленности Германии, и прежде всего в автомобилестроении, пишет немецкое аналитическое издание Morning Briefing. В текущем году от участия в Франкфуртской автовыставке отказались 22 крупных концерна, в том числе Nissan, Mitsubishi и представляющие американский GM, Chevrolet и Cadillac. А проведение выставки было серьезно затруднено действиями эоактивистов, которые просто блокировали все входы на нее. Таким образом они протестовали против существующей транспортной системы, которая, мол, разрушает окружающую среду.

Ситуация в отрасли настолько серьезная, что о своей отставке уже заявил Бернхард Маттес, президент самой влиятельной лоббистской организации Германии – Союза автомобильной промышленности (VDA) и бывший шеф немецкого филиала автоконцерна Ford. Ведь в действительности союз существует за счет доходов от выставок, и в этом году IAA посетили 1,5 млн человек, в то время как год тому назад их было 800 тыс., а в позапрошлом году – 900 тыс. Бывший глава автоконцерна Opel Карл Томас Нойманн написал по поводу выставки в Twitter, что нынешняя выставка характеризовалась двумя явлениями. С одной стороны, многие производители автомобилей решили в ней не участвовать, а с другой – первые полосы газет и журналов были посвящены не новинкам автопрома, а протестующим эоактивистам. Поэтому Нойманн называет нынешнюю выставку полным провалом и «тенью былых времен». Он высказал сомнение, что следующая автовыставка в 2021 году состоится. Правда, если верить немецкому журналу Focus, рентабельность подобных выставок для многих показалась достаточно сомнительной. Ведь участие стоит не менее миллиона евро, и такие расценки отпугнули, согласно журналу, многие концерны.

**Заключение.** Автомобильная отрасль, наиболее развитая среди других отраслей хозяйства Германии. Если посмотреть на суммарный оборот различных промышленных отраслей ФРГ, то именно автомобильной промышленности занимает первую позицию. Кроме того, на ее долю приходится около 20% всего зарубежного оборота. Большая часть продукции, выпускаемой предприятиями этих отраслей в ФРГ, идет на экспорт.

Автомобильная промышленность Германии настолько прочна и вынослива, что не боится никаких экономических потрясений.

Немецкие автомобильные заводы занимают первое место в мире по конкурентоспособности. В мировом масштабе динамику автомобильного производства в Германии в последние годы можно назвать посредственной.

Сборка немецких автомобилей намного быстрее развита за границей.

За счет этого немецкая автомобильная промышленность способна совершать поставки автомобилей по приемлемой цене и по индивидуальным требованиям любого заказчика.

В автомобилестроительной промышленности Германии сосредоточены самые крупные в Европе, и одни из крупнейших в мире, концерны. Сегодня 5 компаний занимают доминирующее положение на рынке автомобильной индустрии Германии, это Volkswagen AG, BMW AG, Daimler AG, Opel. Ежегодно в Германии выпускается около 6 миллионов автомобилей и ещё примерно 5,5 миллионов немецких автомобилей выпускается в других странах.

Основные центры автомобилестроения – Вольфсбург, Ганновер, Рурский промышленный район, Штутгарт, Мюнхен, Кассель, Мангейм, Нюрнберг.

Автомобилестроение ныне уже не процветающая отрасль. Внутренний рынок близок к насыщению.

Производство технически устаревших марок автомобилей ГДР было прекращено. Некоторые крупные западногерманские автомобильные концерны активно включились в строительство новых производственных мощностей в Саксонии и Тюрингии.

#### **Список использованных источников**

1 Немецкая автомобильный промышленности и экономика [Электронный ресурс «Ваш персональный немецкий гид». - URL: <http://german-guide.ru/nemeckaya-avtopromyshlennost-i-ekonomika/>. (дата обращения: 09.11.2019). - Загл. с экр. - Яз. рус.

2 Автомобильная промышленность Германии [Электронный ресурс]: «Википедия». - URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильная\\_промышленность\\_Германии](https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильная_промышленность_Германии). (дата обращения: 28.12.2019). - Загл. с экр. - Яз. рус.

3 О компании VOLKSWAGEN [Электронный ресурс]: «Стройтех». - URL: <http://www.stroyteh.ru/company/Volkswagen>. (дата обращения: 05.03.2020). - Загл. с экр. - Яз. рус.

4 Adam Opel AG [Электронный ресурс]: «Википедия». - URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Opel>. (дата обращения: 05.04.2020). - Загл. с экр. - Яз. рус.

5 Автомобиль в бюджете немцев [Электронный ресурс]: «DW». - URL: <http://www.dw.de/электрическая-тяганемецкого-автопрома/a-15275085>. (дата обращения: 15.01.2020). - Загл. с экр. - Яз. рус.

6 Audi [Электронный ресурс]: «Википедия». URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Audi>. (дата обращения: 10.02.2020). - Загл. с экр. - Яз. рус.

7 BMW [Электронный ресурс]: «Википедия». - URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/BMW>. (дата обращения: 26.02.2020). - Загл. с экр. - Яз. рус.

8 География современного европейского легкового автомобилестроения [Электронный ресурс]: «Рубинсергей». - URL: [http://rubinsergey.narod.ru/2\\_1.htm](http://rubinsergey.narod.ru/2_1.htm). (дата обращения: 15.04.2020). - Загл. с экр. - Яз. рус.

9 Автомобильная промышленность Германии в условиях мирового финансового кризиса [Электронный ресурс]: Справочная система «Библиофонд». - URL: <http://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=477639>. (дата обращения: 20.02.2020). - Загл. с экр. - Яз. рус.

10 Volkswagen [Электронный ресурс]: DP.ru. - URL: [http://www.dp.ru/a/2015/03/22/Volkswagen\\_otkroet\\_zavod](http://www.dp.ru/a/2015/03/22/Volkswagen_otkroet_zavod) (дата обращения: 20.03.2021). - Загл. с экр. - Яз. рус.