

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:

ФИО: Шебзухова Татьяна Александровна

Должность: Директор Пятигорского института (филиал) Северо-Кавказского
федерального университета

Дата подписания: 10.06.2024 12:24:38

Уникальный программный ключ:

d74ce93cd40e39275c3ba2f58486412a1c8ef96f

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Пятигорский институт (филиал) СКФУ

Методические указания

по выполнению практических работ
по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта»
для студентов направления подготовки

23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов

Пятигорск, 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Практическая работа №1	5
История и тенденции развития автомобильной промышленности в России	5
Практическая работа №2	11
История и тенденции развития автомобильной промышленности в Европе.	11
Практическая работа №3	19
История и тенденции развития автомобильной промышленности в Азии.	19
Практическая работа №4	21
История и тенденции развития автомобильной промышленности в Японии	21
Практическая работа № 5	28
История и тенденции развития автомобильной промышленности в Южной Корее.	28
Практическая работа № 6	35
История и тенденции развития автомобильной промышленности в Германии.	35
Практическая работа №7	40
История и тенденции развития автомобильной промышленности в Италии.	40
Практическая работа № 8	45
История и тенденции развития автомобильной промышленности в США.	45
Список рекомендуемой литературы	51

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее методическое пособие предназначено для проведения практических занятий по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобилизации», являющихся основой получения практических и закрепления теоретических знаний.

Практические занятия по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобилизации» проводятся с целью привития студентам твёрдых знаний по развитию и современному состоянию автомобилизации.

В данном методическом пособии приведены содержание и объём практической работы, а также методика их выполнения.

Практическая работа №1

История и тенденции развития автомобильной промышленности в России

Цель работы: изучение истории развития мировой автомобильной промышленности в России

Актуальность темы: заключается в том, что тема напрямую связана с историей развития автомобильной промышленности в России.

Теоретическая часть:

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 окончания гражданской войны было положено начало развитию отечественного автомобилестроения: 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 ЗИС-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 6Х4.

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 и 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-образные 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 Ликийский 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.

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 автобус строения и других.

Однако в целом состояние дел в отечественном автомобилестроении в период с 1990 по 1999 годы отличалось общей нестабильностью. 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 отношении 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.

Автомобильная промышленность России постоянно изменяется и совершенствуется, однако при этом она все равно не может достичь того уровня, который имеется в других развитых странах. Это обусловлено тем, что данная сфера деятельности сталкивается с большим количеством различных проблем и преград. Проблемы автомобилестроения. Можно выделить несколько основных проблем, которые являются причинами отсталости отрасли. К ним в первую очередь относятся низкие инвестиции в производство со стороны государства, отечественных и зарубежных инвесторов. Дело в том, что потенциальные инвесторы не видят перспективы в этих вложениях, поэтому стараются найти более интересные способы вложения денег. Также к важным проблемам относятся небольшие производственные мощности и полная техническая отсталость всей отрасли. Это обусловлено тем, что во многих отечественных производственных организациях, которые специализируются на выпуске автомобилей, применяются технологии и оборудование, которое не только устарело физически, но и морально. В результате получаются автомобили, которые не могут конкурировать с продукцией зарубежных производителей. К проблемам также можно отнести небольшой набор комплектующих изделий и их низкое качество, неправильная таможенная политика, а также предприятия практически совсем не уделяют внимания НИОКР. Также следует отметить небольшой потенциал кадров, незаинтересованность работников производства в улучшении качества автомобилей и низкая производительность труда. Причем эти проблемы в большей степени касаются процесса производства легковых автомобилей, поскольку грузовые машины пользуются хорошим спросом. Перспективы развития. Автомобильная промышленность России – тенденции развития Развитие автомобильной промышленности в России осуществляется очень медленно из-за большого количества преград и проблем. Все больше внимания начинается уделяться именно этой сфере деятельности, поскольку государство старается развивать и модернизировать все сферы промышленности в стране. На перспективу запланировано огромное количество мероприятий, с помощью которых автомобильная промышленность России выйдет на новый уровень, в результате чего автомобили могут конкурировать с продукцией зарубежных производителей. Уже сегодня начинают выпускаться модернизированные автомобили и специфическое оборудование, для чего применяются инновационные технологии и методы, а при этом пока используется устаревшее оборудование. Также начинается запускаться изготовление наукоемкой

продукции, которая создается на импортном оборудовании. С помощью закупки зарубежной техники, которая участвует в процессе производства автомобилей, в отечественное производство привлекаются иностранные капиталы. Также многие автомобилестроительные компании начинают принимать участие в специализированных проектах, которые предполагают создание сложных и качественных комплектующих. Все эти мероприятия позволят поднять автомобильную промышленность на новый уровень, в результате чего создаваемая продукция будет востребованной не только на отечественном рынке, но и может пользоваться спросом даже в других странах. Автомобильная промышленность России именно на сегодняшний момент претерпевает существенные изменения, которые оказывают на ее развитие положительное воздействие, поэтому в будущем можно ожидать того, что появится большое количество конкурентоспособных автомобилей, созданных из качественных и сложных комплектующих элементов.

Практическая работа №2

История и тенденции развития автомобильной промышленности в Европе.

Цель работы: изучение истории развития автомобильной промышленности в Европе.

Актуальность темы: заключается в том, что тема напрямую связана с историей развития автомобильной промышленности в Европе.

Теоретическая часть:

Автомобильная промышленность – одна из ведущих отраслей индустрии Западной Европы. Она зародилась примерно сто лет назад в Германии и во Франции, к массовому серийному производству перешла позже, чем американская, – после Первой мировой войны, после Второй мировой войны превратилась в отрасль с ярко выраженной экспортной ориентацией, после начала энергетического кризиса в 1970-х гг. пережила длительный упадок, но теперь снова находится на подъеме. Производя ежегодно 16–17 млн автомобилей, Западная Европа по этому показателю опережает и США, и Японию. В качестве крупнейших продуцентов выступают ФРГ (5,8 млн автомобилей в 2006 г.), Франция (3,2), Испания (2,8), Великобритания (1,7), Италия (1,2). Всего же в этой отрасли занято около 2 млн человек. Важно, что каждому этапу ее развития соответствовали и свои особенности территориальной структуры.

В течение нескольких десятилетий автомобильная промышленность продолжала развиваться в тех столичных и старопромышленных районах, где она зародилась. Для Франции это был Парижский район (компании «Рено» и «Ситроен») и Юго-Восток («Пежо»), для Германии – районы Франкфурта-на-Майне («Опель») и Штутгарта («Даймлер-Бенц»), для Италии – Турин (ФИАТ), для Великобритании – Западного Мидленда и Юго-Востока («Бритиш Лей-ланд»). В конце 20-х – начале 30-х гг. XX в. на карте автомобильной промышленности Западной Европы появились новые центры. Это прежде всего Вольфсбург в северной части Германии, где обосновалась фирма «Фольксваген», и Мюнхен в Баварии, где возникли заводы фирмы БМВ («Байерише моторенверке»). К этому перечню можно добавить и предприятия компании «Вольво» в Швеции. По своему производственному типу почти все эти предприятия представляли собой заводы-комбинаты, где наряду со сборочными операциями производили до 3/4 комплектующих частей и деталей.

Перелом в развитии и размещении автомобильной промышленности региона наступил в 1950-е гг., т. е. с началом НТР. Он заключался в переходе от малосерийного 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 старопромышленных районов в новые районы с более дешевой рабочей силой. Такую децентрализацию размещения можно показать на примерах всех основных стран-производителей.

Во Франции еще в середине 1950-х гг. 4/5 всех легковых автомобилей производилось в границах Большого Парижа. К середине 1980-х гг. его доля сократилась до 1/4, тогда как большинство предприятий переместилось на окраину столичного региона или в такие периферийные районы, как Нормандия, Эльзас, Север, Рона – Альпы. В ФРГ сначала наметился сдвиг на север, в Нижнюю Саксонию (Вольфсбург, Ганновер, Эмден) и Бремен, а затем еще более отчетливо выраженный сдвиг на юг, в Баден-Вюртемберг (Штутгарт) и Баварию. В Италии при сохранении ведущей роли Пьемонта (Турин) произошло передвижение автомобильной промышленности в центральные и южные районы страны. Так, вторым центром автомобилестроения стал Неаполь, где завод фирмы «Альфа-Ромео» перешел к ФИАТу. В Великобритании, которая по общим размерам автомобилестроения отошла с первого места в регионе на четвертое, роль Западного Мидленда и Юго-Востока уменьшилась, а роль Мерсейсайда, Южного Уэльса, Средней Шотландии возросла. В результате размещение автомобильных заводов в перечисленных ведущих странах стало более равномерным.

Это же относится и ко всей Западной Европе. Здесь произошел отчетливо различимый сдвиг на юг – к более дешевой рабочей силе. Наиболее яркий пример такого рода – Испания, где в последние два десятилетия автомобильная промышленность развивается самыми быстрыми темпами, пройдя путь от небольших автосборочных предприятий до крупного серийного производства. Другие примеры – Португалия, Греция (но здесь пока преобладает автосборка), уже упоминавшийся Юг Италии. В середине 1990-х гг. в странах Южной Европы производилось уже более 1/3 всех автомобилей.

Интеграционные процессы в последние два-три десятилетия также оказывают на автомобильную промышленность Западной Европы все более заметное влияние. Оно выражается как в усилении международной специализации и кооперирования производства, так и в увеличении его экспортности. Из 16,6 млн автомобилей, произведенных в этом регионе в 1998 г., на экспорт пошло 12,6 млн (в том числе в другие европейские страны 8,3 млн и за пределы Западной Европы – 4,3 млн).

Еще одна важная черта автомобильной промышленности региона – высокий уровень ее монополизации.

В этой отрасли, что называется, задают тон несколько крупнейших автомобильных концернов.

На первом месте среди них – германский «Фольксваген АГ», ежегодно выпускающий 4,8 млн автомобилей (9 % мирового производства) 50 различных моделей. Концерну принадлежат 42 завода, расположенных в

разных частях мира, а общее число занятых на них составляет 300 тыс. человек. В 1999 г. именно «Фольксваген» стал первым европейским автоконцерном, выпустившим 100-миллионный автомобиль. Второе место занимает германский «Даймлер-Бенц», который из автомобильного концерна в 80—90-х гг. XX в. превратился в многопрофильный супергигант, по-прежнему широко известный производством машин марки «мерседес», одной из самых престижных в мире. Он выпускает 4,5 млн автомобилей в год (8,5 % мирового производства). Но по грузовым автомобилям его доля значительно больше (17 %); по их выпуску этот концерн уступает только «Форду». На третьем месте – итальянский ФИАТ (2,7 млн автомобилей в год), на четвертом – французский концерн «Рено» (2,3 млн), на пятом – французский же «Пежо-Ситроен» (2,2 млн). За ними следуют германский БМВ, шведская «Вольво» и др. В ходе постоянной борьбы за автомобильный рынок между ними происходит перегруппировка сил. Например, произошло слияние (правда, временное) концерна «Даймлер-Бенц» с американским концерном «Крайслер». А «Фольксваген» фактически поглотил баварскую «Ауди» и испанский «Сеат».

Не менее важно отметить проникновение на западноевропейский рынок американских и японских автомобильных компаний. Американский концерн «Дженерал Моторс» поставил под свой контроль немецкий «Опель», много заводов построил в Европе «Форд». В результате каждая из этих компаний ныне обеспечивает по 10–12 % потребностей западноевропейского рынка. Не менее глубоко внедрились в этот рынок и японские автомобильные компании – «Тойота», «Ниссан», «Хонда», «Мазда», «Мицубиси». Их доля в обеспечении западноевропейского рынка также составляет 10–12%, однако в некоторых малых странах она достигает 20–30 % (Бельгия, Нидерланды, Швеция, Швейцария), 30–35 % (Австрия, Дания, Норвегия, Греция) и даже превышает 40 % (Ирландия, Финляндия). По соглашению с ЕС в 1990-х гг. ежегодные поставки японских автомобилей в Западную Европу держались на уровне 1–1,2 млн штук в год. На этот же рынок начали проникать и южнокорейские фирмы. В результате автомобильная промышленность некоторых стран региона стала прямо-таки интернациональной по своему характеру. Ярким примером такого рода может служить Испания (рис. 28). В этой стране 14 крупных автосборочных заводов, которые 80 % своей продукции направляют на экспорт.

В Центрально-Восточной Европе автомобилестроение как отрасль сложилась в основном уже после Второй мировой войны. Заводы легковых, грузовых автомобилей и автобусов были построены в Польше, Чехословакии, Румынии, Венгрии, Югославии. В период существования СЭВ между ними осуществлялась специализация и были налажены кооперационные связи; в еще большей мере это относилось к их связям с автомобильными заводами СССР. Однако общие масштабы производства в большинстве стран не достигли того уровня, который мог бы обеспечить максимальную его эффективность. Достаточно сказать, что в 2006 г. в

Словении было выпущено 150 тыс. автомобилей, в Венгрии – 190, в Румынии – 215, в Словакии – 300 тыс., а в Сербии всего 10 тыс. И только в Польше и Чехии выпуск автомобилей в последние годы вырос, достигнув соответственно 715 и 850 тыс. штук.

Но нельзя не отметить и того, что в начале XXI в. автомобильная промышленность стран Центрально-Восточной Европы демонстрирует значительный рост. Общее производство автомобилей уже приближается к 2,5 млн (по сравнению с 900 тыс. в 1990 г.). Впрочем, нужно учитывать, что этот бум объясняется почти исключительно привлечением иностранного капитала. Так, в Польше производство легковых автомобилей было налажено итальянским ФИАТом, южнокорейской «Дэу», американским «Дженерал Моторс», немецким «Фольксвагеном», а грузовиков – шведской «Вольво». В новые автомобильные заводы Венгрии вложили капиталы «Фольксваген», «Форд», принадлежащая «Дженерал Моторс» немецкая фирма «Опель», японская «Судзуки». Под контроль «Фольксвагена» перешла и знаменитая чешская «Шкода».

Транспортное машиностроение является одной из важных отраслей машиностроительного комплекса стран зарубежной Европы. Выделение из всего машиностроительного комплекса его транспортной подотрасли произведено на основе отраслевой классификации, применяемой в зарубежных статистических и профессиональных источниках. Согласно этой классификации в машиностроительном комплексе выделяются четыре основные подотрасли - общее машиностроение, включающее в себя производство научного и измерительного оборудования, электронное и электротехническое машиностроение, транспортное машиностроение и металлообработку.

Транспортное машиностроение занимает одно из ведущих мест в структуре машиностроительного комплекса стран зарубежной Европы. На его долю приходится 25% (1995 г.) от общего объема производства. За последние десять лет, с 1985 по 1995 год, наблюдается неуклонный рост удельного веса отрасли в общей структуре комплекса. Этот показатель составляет 0,6% при среднем росте 0,48%.

О высоком уровне развития отрасли в регионе говорит и следующий факт. Семь транс-национальных корпораций, представляющих в зарубежной Европе транспортное машиностроение, входят в число 100 крупнейших компаний мира. Этот список ежегодно публикуется в изданиях Организации Объединенных наций по вопросам промышленного развития (UNIDO) и Европейской экономической комиссии Европейского Союза. При составлении данного списка учитываются такие показатели, как товарооборот за год, чистая прибыль, количество работающих на производстве. В 1994 году в этот список вошли «Даймлер Бенц» (оборот средств 54121 млн. экю, прибыль 548 млн. экю) — 8 место, «Фольксваген» (оборот 41623 млн. экю, прибыль 77 млн. экю) — 19 место, «ФИАТ» (оборот 33925 млн. экю, прибыль 526 млн. экю) — 23 место, «Рено» — 36 место,

“Пежо” — 43 место, БМВ — 53 место, “Вольво” — 67 место. Эти данные свидетельствуют о значительной роли транспортного машиностроения в структуре как всего комплекса, так и во всей обрабатывающей промышленности стран зарубежной Европы.

Рассматриваемый период времени (1985 — 1995 гг.) характеризуется высокими темпами роста наиболее прогрессивных средств транспорта — автомобилей и самолетов, при существенном снижении (как в относительном, так и абсолютном) производства железнодорожного подвижного состава и судов.

Главной подотраслью современного транспортного машиностроения является автомобилестроение. Зарубежная Европа занимает второе место в мире по производству автомобильной техники. На ее долю приходится 31% мирового производства, в то время как у США и Японии 34% и 30% соответственно. На производство автомобилей приходится 78% УЧП (условно чистая продукция) всего транспортного машиностроения. Особое место занимает производство легковых автомобилей, доля которых в структуре производства всей автомобильной техники в странах зарубежной Европы наиболее высока и составляет 87%, в США 63%, в Японии 67%.

Самой быстро развивающейся подотраслью транспортного машиностроения является авиационная промышленность. Однако даже самые крупные европейские производители не могут пока конкурировать с американскими корпорациями. Доля американцев на мировом рынке составляет 85,6%, европейцев — 14%. Такая ситуация способствует развитию и расширению межгосударственного сотрудничества в реализации крупномасштабных проектов в области разработки, освоения и коммерческой реализации новых типов самолетной техники. Почти все крупные европейские проекты являются межгосударственными: “Конкорд” (Великобритания, Франция), автобусы серии “А” (Франция, ФРГ).

По масштабам судостроения зарубежная Европа значительно уступает Японии, но превосходит США. Причиной серьезного отставания является кризис судостроения 70-х — начала 80-х годов, когда было свернуто до 50% производственных мощностей. Закрылись многие верфи Великобритании, ФРГ, Франции, Испании, Швеции. В начале 90-х годов за счет скоординированной общеевропейской политики в области развития судостроения удалось остановить спад в отрасли, и в последние три года наблюдается небольшой рост объемов производства (в среднем 0,8% в год).

В последние годы значительны успехи европейского железнодорожного машиностроения. Быстрое развитие данной отрасли связано с расширением Европейского Союза и принятием им комплексной программы модернизации железнодорожного транспорта. Большое внимание в Европе уделяется созданию скоростной и сверхскоростной железнодорожной техники, которая уже сейчас является серьезным конкурентом среднемагистральной авиации. Первые сверхскоростные линии поездов на магнитной подвеске, оснащенных европейской техникой, уже

находятся в промышленной эксплуатации в Германии и Франции.

Рассмотрев общие черты развития транспортного машиностроения, целесообразно перейти к анализу его развития в отдельных государствах.

За последние десять лет доля транспортного машиностроения в отраслевой структуре комплекса большинства стран региона изменялась незначительно. В таких странах, как Германия, Польша, Швейцария, Австрия, Дания, она немного уменьшилась (от 0,2% до 2%). В Бельгии, Болгарии, Великобритании, Нидерландах, Норвегии она увеличилась от 0,5% до 3%. Однако в зарубежной Европе есть страны, в которых изменения отраслевой структуры машиностроения более существенны. Так, резко упала доля транспортного машиностроения в Исландии (с 42,4% до 18,2%), в Румынии на 9%, в Финляндии на 7%. В некоторых странах этот показатель значительно возрос: в Испании с 30% до 40%, на Мальте с 4,7% до 24%, в Словении с 9% до 19%. Данная отрасль является главной в машиностроительном комплексе Испании и Франции, наименьшее значение у нее в Швейцарии, Австрии, Финляндии.

Ведущей страной по уровню развития транспортного машиностроения в зарубежной Европе является ФРГ. На ее долю приходится 44,8% всей продукции отрасли в регионе. За рассматриваемый период этот показатель вырос на 1,8%. Особенно прочны лидирующие позиции ФРГ в автомобилестроении. Ежегодно в стране выпускается около 5 млн. штук только легковых автомобилей. Основные автомобилестроительные концерны занимают главные позиции на мировом рынке. Германия занимает первое место в регионе по производству пассажирских самолетов (“Дойче Эрбас”), составляя серьезную конкуренцию американцам. ФРГ является лидером в области разработки и создания новых видов железнодорожной техники. Наибольшие успехи достигнуты в создании сверхскоростной системы железных дорог на магнитной подвеске.

Значительно, почти на 3%, выросла доля Франции. В 1993 г. по этому показателю она обогнала Великобританию, и сейчас он составляет 15,5%. Франция занимает в регионе второе место по объему производства автомобилей (3,8 млн. штук). Свыше 85% автомобилей производят фирмы “Рено” и “Пежо”. Страна выделяется своим ракетокосмическим машиностроением. Особенно велики успехи в производстве продукции военного назначения. Франция является также одним из главных производителей железнодорожной техники: электровагонов, вагонов и другого подвижного состава.

Удельный вес транспортного машиностроения Великобритании в Европе немного уменьшился (с 14,5% до 14%). Это было вызвано в первую очередь резким сокращением объемов производства в судостроении и длительной стагнацией в автомобилестроении. В последние два года британскому правительству удалось переломить негативные тенденции в развитии отрасли и добиться наибольшего роста. Из всех отраслей транспортного машиностроения в Великобритании наиболее динамично

развивается авиастроение — одна из важнейших отраслей международной специализации страны.

На долю Италии приходится 7,1% объемов производства транспортных средств в регионе. Главной отраслью является автомобилестроение (2,8 млн. штук), 91% производства легковых автомобилей в стране принадлежит концерну “ФИАТ”

За прошедшее десятилетие почти в два раза (с 3,2% до 6,1%) выросла доля транспортного машиностроения Испании. Ведущей отраслью и здесь является автомобилестроение, которое работает по лицензиям европейских, американских и японских концернов (2,5 млн. легковых автомобилей). По уровню развития судостроения Испания вошла в число ведущих производителей и поставщиков судов в мире.

Продолжает снижаться доля Швеции. За рассматриваемый период она сократилась до 2%, и в настоящее время страна занимает 6 место в регионе. Основу транспортного машиностроения составляют судостроение и автомобилестроение, здесь доминируют концерны “Вольво” и “Сааб-Скания”.

Доля других государств очень незначительна и не превышает 2%. Особенно заметно сокращение доли стран Центральной Европы. Так, в Болгарии объемы производства сократились в 6 раз, в Румынии в 5, в Чехии в 3, в Венгрии в 2 раза. Это связано с общим кризисом в экономике и коренной перестройкой отраслевой структуры машиностроения.

Для полной характеристики состояния отрасли необходимо дать анализ внешней торговли ее продукцией.

За анализируемое десятилетие характерно увеличение объемов внешней торговли. По удельному весу выделяются основные страны-производители продукции: ФРГ, Франция, Великобритания, Италия. Заметную роль играют Нидерланды, Швеция, Бельгия. Традиционно низки объемы внешней торговли продукцией транспортного машиностроения у Исландии, Греции, Болгарии.

Главным экспортером продукции транспортного машиностроения в зарубежной Европе является Германия, далее идут Франция, Великобритания, Бельгия. Значительно улучшила свои позиции Испания, отодвинув по объемам продаж Италию. Объемы экспорта других стран незначительны.

Крупнейшими импортерами продукции машиностроения в регионе являются ведущие государства: ФРГ, Франция, Великобритания, Италия, Швеция. Минимально участие в импортных операциях небольших стран-производителей продукции отрасли.

В результате всех изменений во внешней торговле только шесть стран имеют положительное сальдо внешнеторгового баланса: ФРГ, Франция, Испания, Бельгия, Швеция, Польша.

Выполненный анализ позволяет сделать вывод: транспортное машиностроение является одной из ведущих отраслей машиностроительного

комплекса зарубежной Европы. В целом оно занимает 3-е место по стоимости УЧП и в некоторых странах определяет “лицо” всего машиностроения. По уровню развития транспортного машиностроения страны зарубежной Европы можно разделить на 6 групп:

1. Страны с очень высоким уровнем развития, имеющие все подотрасли транспортного машиностроения, — Германия.

2. Страны с высоким уровнем развития, но не имеющие всего спектра производств, — Франция, Великобритания, Бельгия.

3. Страны с высоким уровнем развития отдельных подотраслей транспортного машиностроения — Швеция, Норвегия, Италия, Нидерланды.

4. Страны со средним уровнем развития транспортного машиностроения — Испания, Польша, Ирландия, Чехия, Австрия.

5. Страны с низким уровнем развития отрасли — Румыния, Греция, Венгрия, Болгария.

6. Страны с очень низким развитием отрасли, где все производство сосредоточено на небольших заводах, являющихся филиалами крупных концернов, — Люксембург, Мальта, Исландия.

Практическая работа №3

История и тенденции развития автомобильной промышленности в Азии.

Цель работы: изучение истории развития автомобильной промышленности в Азии.

Актуальность темы: заключается в том, что тема напрямую связана с историей развития автомобильной промышленности в Азии.

Теоретическая часть:

До середины 20-го века качественные автомобили были привилегией заводов США и Европы. Сегодня США все так же держит лидирующие позиции в мире, но в затылок уже горячо дышат представители Юго-Восточной Азии, в частности - Китай и Япония. В чем же секрет стремительного развития автопрома этих стран, и каковы отзывы об авто из Азии?

Три основные страны, обладающие мощным автопромом в Азии - это, конечно, Корея, Япония и Китай. Долгое время основным преимуществом азиатских стран было наличие дешевой рабочей силы в большом количестве, поэтому эти страны выбрали путь создания автомобилей «для широкого круга потребителей». Время прошло, уровень зарплат в Корее и Японии практически сравнялся с европейским и североамериканским уровнем, но отличительная черта азиатского авто как «авто среднего класса» осталась.

Корею представляют в мире три крупных компании— Kia, Daewoo и Hyundai. Уровень продаж этих машин в мире растет с каждым годом, хотя во многих странах есть мнение, что качество корейских авто значительно уступает японскому. В странах СНГ разница в цене между американскими и корейскими автомобилями заставляет сделать выбор в пользу последних, хотя американские авто считаются лучшими. Еще одной «бюджетной лошадкой» стал Daewoo, чей Sens рассчитан на небогатых людей. Качество этих автомобилей оставляет желать лучшего.

Япония на сегодня состоит в тройке стран, лидирующих в производстве автомобилей. Японские автомобили рассчитаны на все экономические слои населения. Достаточно вспомнить Toyota и Lexus, различия в качестве и комфортабельности некоторых моделей, схожих внешне, как братья. Высокое качество, достаточная степень безопасности японских автомобилей, а также их экономичность делают «японок» лучшим выбором.

Китай как пионер автомобилестроения быстрыми темпами успел завоевать себе ведущие позиции на автомобильном рынке, перегнав в производстве (но не в экспорте) даже Японию. В деле китайские автомобили пока не проявили себя лучшим образом. Хорошее качество они пока не могут предложить, хотя в цене они немногим дороже представителей отечественного автопрома. И хотя Китай с успехом поставляет авто на рынки СНГ, Африки и Латинской Америки, Европа и Северная Америка для него закрыты, так как китайские автомобили не выдерживают конкуренции по

многим пунктам. Из-за погони за низкой себестоимостью многие предприятия используют дешевые некачественные материалы, пренебрегают международными нормами безопасности. Сами китайские специалисты признают, что их автопром отстал от мировых лидеров лет на десять. О чем можно говорить, если многие серьезные дефекты обнаруживаются в первые полгода эксплуатации? Китайскому пионеру еще учиться и учиться...

Практическая работа №4

История и тенденции развития автомобильной промышленности в Японии

Цель работы: изучение истории развития автомобильной промышленности в Японии.

Актуальность темы: заключается в том, что тема напрямую связана с историей развития автомобильной промышленности в Японии.

Теоретическая часть:

Сложно себе представить, что страна, где до середины XIX века люди не знали колеса и вешали на телеграфные столбы орудия труда, надеясь по проводам передать их своим родственникам в соседнюю деревню, станет лидером мирового научно-технического прогресса. Одним из его ярчайших проявлений стала автомобильная промышленность Японии, уже десятилетиями занимающая лидирующие позиции на международном рынке. Такие японские марки авто, как Toyota, Nissan, Mazda, Mitsubishi, Honda, Subaru, Suzuki, известны сейчас во всем мире. В чем же секрет успеха авто японского производства и каким путем они шли к нему?

До начала второй мировой войны автопром Страны восходящего солнца находился в зачаточном состоянии. К концу 10-х гг. XX века стали появляться первые автомобили, но они, по большей части, копировали западные аналоги и во многом им уступали. При всем этом, даже эти ранние модели нельзя было назвать «чистокровными японками». Многие детали и инженерные находки в них были позаимствованы у неохотно деливших свои познания англичан и американцев. И все это притом, что последние под дулами винтовок заставляли японцев в XIX веке открыть для иностранцев свои порты.

Правда, в 30-е годы XX века японское правительство взяло курс на национализацию и изоляцию. С одной стороны, все промышленные предприятия с их оснащением перешли под контроль государства, заставив иностранцев покинуть его пределы, а с другой – изоляционная политика надолго оградила страну от преимуществ технического прогресса. А война и последовавшая оккупация тем более затормозили процесс развития японского автопрома.

Прежде чем перейти непосредственно к послевоенному периоду и подробнее рассмотреть рождение Феникса японской автомобильной промышленности, стоит упомянуть одно знаменательное событие, предшествовавшее Второй мировой. Это, конечно же, выпуск Toyota AA. Компания существовала с 1890 года, но до 1936 основной её деятельностью был выпуск ткацких станков. Все началось с A1 в 1935 году, первого прототипа пассажирского седана, который в 1936 году переродился в легендарный AA – первый по-настоящему японский серийный автомобиль. Успех этого авто мотивировал японских производителей двигаться дальше,

но войне было суждено разрушить эти их планы.

Поражение в войне обернулось для Японии экономической катастрофой. Союзная оккупация с 1945 ещё более усугубила плачевное положение государства, в котором всяческие попытки на развитие местного автопрома категорически пресекались. Все японские предприятия были демонтированы и вывезены из страны, а на слабо развитых дорогах стали царствовать привезенные оккупантами автомобили. К тому моменту, когда барьеры, стоявшие перед развитием японской автопромышленности, были сняты, она уже казалась инвесторам и государственным деятелям совершенно непривлекательной для вложений. Однако в 1950 году ситуация резко изменилась.

26 июня 1950 года Соединенные Штаты Америки вступили в войну с Кореей. Американские войска оказались отброшены от своих родных земель на тысячи миль и начали остро нуждаться в продукции, лекарственных препаратах и многом другом. И, конечно же, они нуждались в транспортных средствах. С этого момента американцы стали закупать в Японии все, что только возможно. Уже в первые восемь месяцев ведения военных действий США закупили 11920 японских авто! Практически мертвый до этого сектор рынка в одночасье стал одним из самых прибыльных и привлекательных для инвесторов. Японская автомобильная промышленность начала свою вторую жизнь.

К 1960-м годам «Японское экономическое чудо» вознесло страну на второе место в мире по экономической мощи. Возросшие доходы населения подстегнули развитие автопрома, который к тому времени становился крупнейшей отраслью в стране! Уже к 70-м японский автомобильный гигант повернулся лицом к западу, и начался массовый экспорт машин в Европу и США. 726 тысяч из более чем 3 млн. авто, произведенных в Японии в 1970 году, отправились за границу.

Почему же японские автомобили оказались столь популярны и востребованы? Ответ что в 70-е годы, что сейчас, будет одинаков – это качество. Изначально, японские авто сильно уступали западным аналогам и оказывались попросту неконкурентоспособны, но «самураи» решили это так не оставлять. На заводах быстрыми темпами был введен строжайший контроль качества и высочайшие требования к работникам. Японские менталитет вкупе с жесткой системой ответственности породили автомобили невиданного ранее качества.

Привыкший к мощным и большим авто Западный мир в 1973 году содрогнулся. Разразился один из первых и до сих пор сильнейших Нефтяных кризисов, цены на баррель подскочили с 3 до 12 долларов, а стоимость бензина увеличилась на десятки процентов. В одночасье быть обладателем мощного маслкара или роскошного седана стало крайне невыгодно. Сложившаяся ситуация породила огромный спрос на малолитражные автомобили, которые в Японии производилось в огромных количествах. Уже к 1974 году половина собранных в стране авто шла на экспорт и Япония

стала лидером мирового автопрома, отобрав корону у признанного ранее лидера - Германии.

К девяностым годам сети японских автоконцернов опоясывают уже весь мир, их заводы и представительства открыты во многих странах. Они развивают отношения с ведущими автопроизводителями из таких традиционно «автомобильных держав», как США, Великобритания, Германия, Италия, Франция, Швеция. Увеличивается спрос на авто и на внутреннем рынке. Японцы предпочитают часто обновлять свой автопарк и очень требовательно относятся к выбору своего транспортного средства. Именно поэтому авторынок островного государства богат бесконечным множеством разнообразных модификации и комплектаций различных моделей. После разрушительного землетрясения в 2011 году, заметно ударившего по автопрому, продажа автомобилей в Японии на сегодняшний день снова набирает былые обороты, и отечественные машины покупают себе миллионы японских автолюбителей.

История японской автомобильной промышленности неразрывно переплетена с историей самой Японии. Она представляет собой уникальный образец возрождения в тяжелейших для этого условиях. Японское упорство, точность и усердие даровали миру множество уникальных явлений, среди которых автомобили Страны восходящего солнца занимают важнейшее место. Видимо, именно поэтому автопром этого азиатского государства прочно ассоциируется у автолюбителей всего мира с качеством и надежностью.

Промышленность, явившаяся «локомотивом» развития японской экономики, сохраняет свое экономическое значение, хотя ее доля снижается ввиду перехода на стадию постиндустриального развития, сопровождающегося расширением нематериального сектора. По стоимости промышленной продукции Япония уступает только США.

В структуре японской промышленности преобладают наукоемкие, высокотехнологичные производства. Она лидирует по производству роботов, станков с ЧПУ, продукции «чистой керамики», сверхбольших интегральных схем, отдельных видов микропроцессоров, а также по практическому применению прогрессивных видов оборудования, включая и гибкие производственные системы. Кроме того, она сохраняет ведущие позиции в мировом автомобилестроении, производстве электроники и электротехники, выплавке стали, производству химической продукции.

В структуре собственности японской промышленности, либерализованной после войны, снова возросла роль крупнейших многоотраслевых концернов, таких как «Мицубиси», «Тоёта», «Мацусита», представляющих интересы ведущих финансово-промышленных групп.

Отличительной чертой японской промышленности является в то же время большая роль мелких и средних предприятий: на них приходится 99% общего числа промышленных предприятий в стране, 74% занятых и около 52% стоимости произведенной продукции.

Автомобили - это один из самых известных видов продукции Японии.

Почти половина производимых в Японии легковых автомобилей идет на экспорт. Автомобили, изготовленные японскими компаниями, собираются и эксплуатируются по всему миру. Многие теперь производятся на заводах, размещаемых за границей. К тому же легковые автомобили не единственный вид транспорта, экспортируемый Японией. Япония делает также автобусы, грузовые автомобили, корабли и другие транспортные средства.

Японское автомобилестроение лидирует в мире по низким издержкам производства. По оценкам зарубежных специалистов, это лидерство заметно, например, на организации управления складскими запасами. Если бы «Дженерал моторз» смогла управлять своими запасами также эффективно, как «Тойота», то она смогла бы высвободить несколько миллиардов долларов, которые у нее заморожены на складах и в цехах в форме незавершенного производства, сырья и комплектующих. Работая по системе «поставки точно в срок», японские компании создают значительные резервы для борьбы в ценовой конкуренции на внешних рынках.

В отличие от крупных американских компаний, которые пытались снизить издержки производства, наращивая число машин в серии, японские компании основную ставку начали делать на внедрение гибких производственных систем, которые позволяют на одном конвейере выпускать небольшие серии моделей, с учетом персональных запросов покупателей.

Объем производства автомобилей в Японии в авг. 2009г. снизился на 199 тыс. 702 единицы, т.е. на 25,9% в годовом исчислении. По итогам месяца показатель составил 571 тыс. 787 ед. против 771 тыс. 489 ед. за аналогичный месяц годом ранее. Такие данные опубликовала Японская ассоциация автопроизводителей (JAMA).

При этом производство легковых автомобилей в авг. 2009г. в годовом исчислении уменьшилось на 24,6% - до 493 тыс. 661 единицы, объем производства грузовых автомобилей снизился на 32,9% - до 71 тыс. 698 ед., а объем производства автобусов на 31,9% - до 6 тыс. 428 ед.

Объем экспорта легковых автомобилей из Японии в авг. с. г. снизился на 43,3% - до 244 тыс. 27 автомобилей, экспорт грузовиков уменьшился на 55,5% - до 24 тыс. 181 единицы, а объем экспорта автобусов упал на 40,3% - до 6 тыс. 978 ед.

Тройка крупнейших автопроизводителей страны - Toyota Motor, Honda Motor и Nissan Motor - в июне продолжила снижение объемов выпуска продукции. Производство Toyota упало на 24% (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года), до 565 541 автомобиля, Nissan - на 22%, до 240 827 единиц, Honda - на 20%, до 257 852 единиц. Основной причиной стало снижение продаж на главном экспортном рынке - США. «В мировом масштабе продажи автомобилей достигли дна, - полагает управляющий директор Intelligence Automotive Asia Эшвин Чотай. - В среднесрочной перспективе продажи в США не смогут достичь уровня 2005

и 2006 годов, поэтому трудно ожидать значительного восстановления объема продаж японских компаний».

Уровень автомобилизации страны 593 автомобиля на 1000 человек.

Автомобильная промышленность Японии является одним из самых инновационных и наукоемких секторов промышленности. Автопром превратился в интегрированную цепочку поставок множества разнонаправленных компаний. Каждая единица транспортного средства, сходящего со сборочной линии, состоит из деталей и элементов, выполненных сотнями разных компаний-поставщиков.

В автомобилестроении, как известно, Япония добилась больших успехов и является одним из мировых лидеров. Японский автопром представлен прежде всего такими брендами, как Toyota, Lexus, Honda, Acura, Nissan, Infiniti, Mitsubishi, Subaru, Daihatsu, Mazda, Suzuki, Isuzu и другими.

По данным за 2015 г., в отрасли заняты 5,5 млн человек, или 8,7% всей рабочей силы Японии - включая смежные отрасли. На сегодняшний день в 22 префектурах Японии насчитывается 78 автомобилестроительных заводов.

С целью обеспечения конкурентоспособности японские автомобильные компании ежегодно инвестируют в научно-исследовательские разработки свыше 19 млрд долл., или около 21% от общей суммы затрат на ИР во всех секторах промышленности Японии. Так, только концерн Toyota в 2015 г. вложил в ИР 14 млрд долл. Среди основных направлений научно-исследовательских разработок можно назвать технологии беспилотного управления автомобилем, цифровую сетевизацию, создание электромобилей, автомобилей на топливных элементах, повышение безопасности транспортных средств и др.

Автомобильный кластер Хиросима В 2016 г. на международном автосалоне в Нью-Йорке один из крупнейших международных автомобильных концернов - Mazda представил четвертое поколение своего знаменитого родстера Mazda MX-5, который тут же получил главный титул «Всемирный автомобиль года», обойдя таких серьезных соперников, как Audi A4 и Mercedes-Benz GLC. Новый автомобиль получил высокие оценки жюри, в частности, в таких категориях, как экологичность, безопасность вождения и пассажиров, дизайн, экономичность.

Этому успеху предшествовала серьезная работа, сплотившая представителей академического, промышленного и правительственного секторов в достижении поставленной цели. Ключевыми игроками стали представители концерна Mazda, выступившие с инициативой сделать префектуру Хиросима, где расположена штаб-квартира компании, крупнейшим развивающимся автомобильным кластером. В рамках заявленной инициативы предполагалось привлечь небольшие местные автомобильные предприятия. Совместно с представительством МЭТП в префектуре Тугоку, при участии университета Хиросима и представителей местной власти, был разработан совместный план развития до 2030 г., полностью основанный на межсекторальной кооперации.

В рамках сформированного плана были поставлены следующие задачи: - превратить Хиросиму в международный центр высоких автомобильных технологий; - предпринять все возможные усилия по подготовке необходимых кадров; - способствовать повышению благосостояния местных жителей благодаря стабильно развивающемуся и процветающему сектору обрабатывающей промышленности; - сделать модель межсекторального взаимодействия и успешного развития национальным и мировым примером и ориентиром. Для координации всех предпринимаемых действий был создан Совет по содействию реализации адресных программ: подготовка кадров, активизация деятельности местных малых и средних предприятий и пр.

Ключевым направлением совершенствования модели организации производства становится формирование тесных связей с инновационными фирмами малого и среднего бизнеса. Производство автомобилей предполагает использование комплектующих из самых разных отраслей: текстильная, химическая, производство электроники, механических компонентов и т.д. Именно здесь важнейшую роль начинают играть инновационные МСП, формирующие цепочки поставщиков. Благодаря им автопроизводители существенно снижают расход на непрофильные работы и осуществляют, главным образом, генеральное руководство проектированием будущих автомобилей, разрабатывают дизайн и производят конечную сборку.

Наиболее капиталоемкие операции, включая исследования и разработки, выполняют поставщики первого уровня, которых называют Tier-1. Эти поставщики и разработчики наделяют автомобиль возможностью обучаться, «зрением» и необходимой производительностью, предоставляют целые программно-аппаратные решения и т.д. Крупнейшим производителем автозапчастей в Японии является компания Denso, специализирующаяся на разработке электронных систем и модулей управления силовым блоком. Эта компания, одна из ведущих ТНК в своем сегменте, осуществляет поставки различным производителям автомобилей в Европе, Китае и Северной Америке. Среди других известных японских поставщиков категории Tier-1, также занимающих высокие места в рейтингах, такие крупные компании, как Yazaki, Aisin Seiki, Hitachi Automotive Systems, JTEKT.

Для активизации участия в создании цепочек добавленной стоимости малых и средних инновационных предприятий усилиями представителей частного сектора совместно с академическим сектором в 2015 г. был сформирован Промышленный форум по формированию цепочек добавленной стоимости. Во главу поставлена задача выработки единой системы технических стандартов для использования Промышленного интернета вещей в производственном процессе и оснащения заводов Японии технологией кибер-физических систем. Виртуальное объединение крупных компаний с малым и средним бизнесом должно оказать положительное, стимулирующее воздействие на рост показателей производительности. При этом японские эксперты не скрывают, что избранная технология в

определенной мере позаимствована у Германии, где «умные заводы» функционируют в рамках инициированной программы экономического развития «Промышленность 4.0».

В состав Форума входят такие компании, как Toyota, Mazda, Fujitsu, Hitachi, Kawasaki, Panasonic, Mitsubishi Electric, Nikon, NEC, немецкая компания Bosch и другие крупные японские и зарубежные компании. Финансирование осуществляется за счет совокупных сборов со 150 компаний-членов форума. Сценарий планируемых для реализации проектов предполагает как обеспечение непосредственно производственного процесса, так и последующее обслуживание произведенной продукции. Предполагается, что установленные в спущенные с конвейера автомобили компьютерные программы будут обеспечивать связь завода-производителя со всеми выпускаемыми изделиями. При организации производства на таких заводах планируется активно внедрять модель полностью автоматизированных цехов, где из кадрового состава допускается присутствие лишь нескольких операторов.

Практическая работа № 5

История и тенденции развития автомобильной промышленности в Южной Корее.

Цель работы: изучение истории развития автомобильной промышленности в Южной Корее.

Актуальность темы: заключается в том, что тема напрямую связана с историей развития автомобильной промышленности в Южной Корее.

Теоретическая часть:

Первый корейский автомобиль был изготовлен в 1955 г. Он получил выразительное название "Сибаль" ("Старт"), и сейчас его можно увидеть в Музее независимости республики. Однако едва ли возможно начинать историю корейской автомобильной промышленности с 1955 г.: "Сибаль" был собран в кустарной автомастерской в Сеуле из нескольких списанных американских армейских машин и представлял собой такой же вседорожник. Всего в этой мастерской в 1955–1964 гг. было построено около 3 000 автомобилей. В основном эти машины использовались как таксомоторы, часть из них была передана правительственным учреждениям в качестве персонального транспорта для чиновников.

К началу 70-х гг. в Корее действовало несколько небольших производств, на которых собирали автомобили из деталей американских, японских и итальянских фирм. Основными проблемами отрасли на тот момент были высокая стоимость и низкое качество продукции при достаточно ограниченных объемах ее производства. Реальное развитие корейского автопрома началось только в 1974 г., то есть во времена, когда уже достаточно активно действовали российские автосборочные производства, в том числе ГАЗ и АвтоВАЗ, не говоря уже о заводах Ford или Toyota.

Произошло это, как и многое другое в тогдашней Корее, в результате прямого вмешательства властей. Первое десятилетие правления генерала Пак Чжон Хи было временем стремительного экономического роста. В основе правительственной стратегии, которая и сделала этот рост возможным, лежало два принципа: ориентация на экспорт и максимальная концентрация капитала. Руководство страны способствовало формированию крупных компаний, главным образом – многопрофильных семейных холдингов ("чэболь"). Компании, избранные властями на роль "чэболь", получали немалые привилегии, но в обмен на это они должны были беспрекословно исполнять правительственные "рекомендации".

В соответствии с постановлением правительства Кореи право заниматься производством автомобилей было предоставлено только 4 компаниям: Kia, HyundaiMotors, AsiaMotors и компании ShinJu, на основе которой вскоре было создано совместное предприятие холдинга Daewoo и GeneralMotors (через несколько лет это СП превратилось в DaewooMotors, а Kia слилась с AsiaMotors). Данные компании, выбранные на роль будущих автомобильных гигантов, получили ряд важных привилегий – в первую

очередь льготный доступ к кредитам, а также политическую поддержку. В ответ на это они должны были выполнить задачи, сформулированные в 1974 г. в Перспективном плане развития автомобильной промышленности: довести к 1980 г. объем производства на каждой фирме до 50 тыс. машин в год, а долю отечественных комплектующих – до 91%.

Частью комплекса мер по развитию автомобилестроения стал откровенный протекционизм. После того, как правительство решило, что Корея станет экспортером автомобилей, был введен высокий запретительный тариф, который сделал ввоз в страну иномарок практически невозможным. Более того, в 1975 г. был ограничен и ввоз комплектующих: для получения разрешения импортеру требовалось сначала доказать, что аналогичные детали не могут быть произведены в Корее. В результате к 1980 г. в корейских машинах было уже более 90% деталей местного производства, и лишь некоторые технологически сложные узлы продолжали ввозиться из-за рубежа. Выполнена была и другая плановая задача: в 1979 г. в стране было выпущено 204 тыс. машин.

Однако переход от сборки к производству еще не означал запуска собственных проектно-конструкторских разработок. Вплоть до конца 80-х гг. большинство корейских моделей либо являло собой лицензионные копии зарубежных образцов, либо же было сконструировано при активном техническом содействии иностранных фирм. В период с 1962 по 1995 гг. корейские автомобилестроители заключили 488 лицензионных соглашений. Почти все крупнейшие автомобильные фирмы мира на том или ином этапе сотрудничали с корейскими компаниями, более чем в половине случаев поставщиками технологии являлись японские компании (57,3% соглашений), за которыми следовали фирмы США (15,8%), Великобритании (9,9%) и ФРГ (8,8%).

Период 1980 – 1995 годов был временем стремительной автомобилизации Кореи и роста внутреннего рынка. Способствовали этому и строительство сети скоростных дорог, и перепланировка городов, но решающим фактором был резкий рост доходов населения. В те годы рядовой кореец стремительно богател. Если в шестидесятые символом процветания были мясо по выходным и собственная швейная машина, то к середине восьмидесятых эту роль уже играл автомобиль. В 1980 году в Южной Корее было 249 тыс. легковых автомобилей (по одному на 153 человека), к 1985 году их количество достигло 557 тыс., к 1990-му – 2 млн, а к 1995-му – 6 млн (10 машин на 75 корейцев).

Однако главным направлением деятельности автомобилестроителей был экспорт. Это соответствовало общей экономической линии Пак Чжон Хи и его преемников, которые считали, что для лишенной природных ресурсов Кореи единственный путь к успеху – развитие экспорта ориентированных отраслей. Первая партия корейских автомобилей ушла за границу еще в 1976 году, но настоящий прорыв произошел в середине восьмидесятых, когда Hyundai вышла на самый конкурентный в мире американский авторынок со

своей малолитражкой Excel. Excel не была шедевром конструкторской мысли, но она и не предназначалась для автогурманов. Наиболее привлекательной чертой этой машины, как и других корейских моделей тех лет, было сочетание низкой цены с приемлемым качеством. В ориентации на невзыскательный массовый спрос и заключается секрет корейского успеха на мировых автомобильных рынках.

На протяжении 20 лет – с конца семидесятых годов и до азиатского кризиса 1997 года – в корейском автомобилестроении безраздельно господствовала "большая тройка", в которую входили HyundaiMotor, DaewooMotor и Kia. Создателям DaewooMotor – холдингу Daewoo и компании GeneralMotors принадлежало по 50% акций, и только в 1992 году корейцы полностью выкупили компанию. Kia с присоединенной в начале девяностых AsiaMotors являлась специализированной автомобильной компанией, не вовлеченной в чеболи.

В начале 1990-х еще два корейских чеболя пытались производить автомобили – сравнительно небольшая компания Ssangyong и гигантская Samsung. В 1992 году Ssangyong начала выпуск внедорожников, созданных при техническом содействии Daimler-Benz. Samsung после многолетнего упорного лоббирования в 1995 году также добилась правительственного разрешения на производство автомобилей. Руководство холдинга возлагало на новое начинание немалые надежды, но до азиатского кризиса оправдаться они так и не успели.

Девяностые годы стали и временем инвестиций корейских фирм в других странах. Связано это было с общим изменением ситуации в самой Корее. После ухода из власти в 1988 году военных в стране начался быстрый рост зарплат, который опережал рост производительности труда. Это поставило под угрозу одно из главных конкурентных преимуществ Кореи – наличие квалифицированной, но дешевой рабочей силы. В этой обстановке корейские компании стали активно создавать автосборочные производства за границей, в особенности в развивающихся странах. Например, Daewoo развернула автосборочные производства в Польше, Узбекистане и Румынии.

Между прочим, несмотря на успехи экспортеров, корейский внутренний рынок так и остается закрытым для иностранцев. Введенные при Пак Чжон Хи тарифные ограничения были отменены в соответствии с корейско-американским соглашением об автомобильной торговле 1996 года, но иномарок на улицах корейских городов по-прежнему очень мало. Это обстоятельство вызывает недовольство в США. В мае 2001 года сенаторы Левин и Киди (избраны от штата Мичиган, в котором находится Детройт) потребовали открыть корейский автомобильный рынок. Сенатор Левин заявил: "Среди всех развитых стран Корея и поныне имеет самый закрытый автомобильный рынок". С ним можно согласиться: в 2000 году продажи иномарок составили лишь 0,4% всех продаж на корейском автомобильном рынке. Все немногие имеющиеся в стране иномарки – это дорогие представительские машины. Средняя цена продаваемой в Сеуле иномарки

составляет \$54 тыс., то есть почти столько же, сколько стоит самая дорогая из корейских машин Hyundai Equus.

После ухода военных из власти в 1988 г. в стране начался быстрый рост зарплат, который зачастую опережал рост производительности труда, что поставило под угрозу одно из главных конкурентных преимуществ Кореи – наличие квалифицированной, но недорогой рабочей силы. В этой обстановке корейские компании стали активно создавать автосборочные производства за границей, прежде всего – в развивающихся странах с низким уровнем доходов населения. Daewoo развернул автосборочное производство в Польше и Узбекистане, а также начал подготовку к созданию подобных производств в Румынии, Чехии, Украине. Еще большую инвестиционную активность проявила Kia. Перед азиатским кризисом заводы этой компании были построены или строились в Малайзии, Индонезии, Китае, Пакистане, на Филиппинах и ряде других стран, преимущественно – в Азии. Кроме того, началась сборка автомобилей Kia в России, под Калининградом.

Азиатский кризис 1997 г. нанес корейской автопромышленности серьезный удар. Строго говоря, кризис и начался с автомобилестроения. В июле 1997 г. компания Kia, в течение полутора десятилетий прочно занимавшая позиции в "большой тройке", объявила о своем банкротстве. Крах Kia был вызван огромной задолженностью компании (9 млрд. долл. к 1998 г.) и стал первым из серии банкротств корейских "чэболь" в 1997–1999 гг. Вслед за Kia с серьезными финансовыми трудностями столкнулись все корейские автомобилестроители, за исключением, может быть, Hyundai. Причина у всех была одна и та же – огромные долги, результат кредитов, которые были взяты в более благополучные времена и в условиях кризиса превратились в непосильный груз.

В 1998 г. выпуск автомобилей в стране по сравнению с предшествующим годом сократился почти в 1,5 раза и составил 1,95 млн. ед. (в 1997 г. – 2,82 млн. ед.). Вызвано это было резким падением внутреннего спроса. В 1998 г. в стране было реализовано 780 тыс. корейских автомобилей – в два раза меньше, чем в 1997 г. Между тем экспортные продажи автостроителей Кореи продолжали расти и в кризисном 1998 г. достигли 1 362 тыс. автомобилей (против 1 317 тыс. годом ранее). В определенном смысле, финансовый кризис способствовал укреплению экспортного потенциала страны, поскольку резкое (на 40–50%) падение курса корейской воны привело к ощутимому снижению валютной цены на выпускаемую в стране продукцию. Это, кстати, отражает и общую тенденцию, характерную для нынешней корейской экономики – ее постоянно возрастающую зависимость от внешних рынков.

Новое правительство президента Ким Тэ Чжуна, пришедшее к власти в начале 1998 г., в самый разгар "азиатского кризиса", объявило о начале радикальных экономических реформ. В соответствии с новыми идеями, многопрофильные гиганты-"чэболь" следовало превратить в группы независимых специализированных компаний. Традиционная

многопрофильность "чэболь" уже воспринимались как признак их серьезной структурной слабости. Кроме того, правительство всячески стремилось разрушить другую традицию "чэболь" – их национальную замкнутость, превратить их в "настоящие" транснациональные компании.

В рамках программы реформ в 1998–2001 гг. была проведена радикальная реструктуризация корейского автомобильного бизнеса. Преобразования эти не были результатом игры "свободных рыночных сил" – реформы во имя победы экономического либерализма проходили в полном соответствии с корейской традицией: под давлением правительства и в глубокой зависимости от выбранной властями стратегии. В результате реформ последних лет все пять автомобилестроительных фирм, которые действовали в предкризисной Корее, сменили своих владельцев. Исключением отчасти стала HyundaiMotors, которая сохранила свой прежний менеджмент, но в октябре 2000 г. была вынуждена выделиться из состава холдинга Hyundai. Во многом эта мера пошла HyundaiMotors на пользу, так как в последние годы холдинг испытывал серьезные проблемы, и впоследствии мог разделить судьбу Daewoo.

Обанкротившаяся Kia в конце 1998 г. была приобретена компанией HyundaiMotors. Как ни странно, фактический крах KiaMotorsCorporation и произошедшие затем серьезные организационные перемены в ее структуре и управлении ознаменовали начало очередного подъема этой фирмы. Благодаря финансовой помощи со стороны нового владельца корпорации Hyundai, компания Kia стала постепенно возвращаться на прежние позиции, обновив весь свой ряд легковых моделей и внедрив несколько принципиально новых автомобилей, с которых началась их более глубокая унификация с продукцией Hyundai. Одновременно с этим HyundaiMotors вступила в "стратегический союз" с компанией Daimler-Chrysler, которая приобрела 10% ее акций (еще 5% – остались за Mitsubishi).

Hyundai всегда являлась крупнейшим производителем автомобилей в Корее, но после приобретения Kia ее значение выросло многократно: уже в 2000 г. Kia и HyundaiMotors выпустили две трети машин, произведенных в Корее (2,3 млн. из 3,1 млн. штук).

Для компании DaewooMotors ситуация складывалась более драматично. В рамках программы реструктуризации "чэболь" было решено, что холдинг Daewoo будет специализироваться на автомобилестроении. В этой связи в декабре 1997 г. под контроль DaewooMotors даже перешло сравнительно небольшое автомобильное производство другой "чэболь" – Ssangyong, для которого автомобилестроение было признано "непрофильным направлением". Однако под прессом огромной задолженности положение Daewoo продолжало ухудшаться, и в октябре 1999 г. наступило официальное банкротство холдинга. Почти два года корейское правительство пыталось найти покупателя для автомобилестроительного подразделения концерна, и только в мае 2002 г. основные активы DaewooMotors перешли в распоряжение ведущего мирового автопроизводителя GeneralMotors, что,

наконец, позволило новой компании GMDaewooAutomotive&TechnologyCo. начать работу. Доли в уставном капитале GMDaewoo распределились следующим образом: GeneralMotors принадлежит 42,1% акций, SuzukiMotorCorp. – 14,9%, ShanghaiAutomotive – 10%, 33% акций остаются у кредиторов Daewoo.

В рамках той же программы реструктуризации и специализации "чэболь" в сентябре 2000 г. концерн Samsung продал свое автомобильное подразделение SamsungMotors, которое практически бездействовало из-за кризиса. Покупателем опять-таки выступила иностранная компания – Renault. Renault теперь принадлежит 70,1% акций компании, переименованной в Renault-SamsungMotors (19,9% акций осталось у холдинга Samsung).

Первый корейский автомобиль появился в 1903 г., это был "Роллс-ройс" короля Кочжона. Однако на начальном этапе развитие автопарка Кореи шло очень медленными темпами. Например, когда в 1913 г. в действие вступили первые корейские правила дорожного движения, в стране был зарегистрирован всего 31 автомобиль.

В 1945 г., с восстановлением независимости республики, в Корею насчитывалось 7 200 машин. В 1955 г. на всю страну приходилось 18 356 автомобилей (в том числе 6 556 легковых), иначе говоря – по одной легковой машине на каждые три с лишним тысячи жителей страны.

Период стремительной автомобилизации Кореи и соответствующего роста внутреннего рынка пришелся на 1980–1995 гг. Способствовало этому и строительство общенациональной сети скоростных дорог, и перепланировка городов, но решающим фактором стал резкий рост доходов населения – результат рекордных темпов экономического развития страны. Если в 1980 г. в Южной Корею насчитывалось 249 тыс. легковых автомобилей (по одному на 153 человека), то к 1985 г. их количество достигло 557 тыс., к 1990 – 2 млн., а к 1995 г. – 6 млн. (в среднем – 10 легковых машин на 75 корейцев).

Общая численность автопарка Кореи на начало 1995 г. составляла 8,5 млн. транспортных средств, а в июле 1997 г. количество автомобилей, зарегистрированных в стране, превысило 10 млн. штук. По состоянию на 1 июля 2004 г. на 48 млн. корейцев приходится около 14,8 млн. машин. В большинстве случаев – это легковые автомобили (10,5 млн. ед., или 71% всего автопарка). Сегодня процесс автомобилизации населения республики продолжается, однако более сдержанными темпами – происходит постепенное насыщение рынка. Ожидается, что к 2009 г. численность автомобильного парка Кореи достигнет 20 млн. ед. В структуре корейского автопарка доминируют автомобили местного производства – внутренний рынок Кореи по-прежнему остается достаточно закрытым для иностранных компаний, несмотря на то что введенные при Пак Чжон Хи тарифные ограничения были отменены еще в 1996 г. в соответствии с корейско-американским соглашением об автомобильной торговле. В 2000 г. на долю зарубежной продукции пришлось 0,4% внутренних продаж, в 2003 г. этот

показатель составил 2,4%. Почти все ввезенные в Корею иномарки – это дорогие представительские машины, которые покупаются особо состоятельными корейцами в основном из соображений престижа.

Характерная особенность корейского автопарка – преобладание машин среднего класса. Типичная корейская машина – довольно крупный пятиместный седан с объемом двигателя в 2–2,5 л. стоимостью до 15–18 тыс. долл. (например, Sonata). Все машины оборудованы кондиционерами, а автоматическая коробка передач почти полностью вытеснила ручную. Владельцы мелкого бизнеса также предпочитают небольшие грузовики или микроавтобусы, которые используют как в служебных целях, так и в качестве семейного автотранспорта. Среднегодовой пробег частного легкового автомобиля в Корее существенно выше, чем в других развитых странах – 23 тыс. км. Для сравнения: в Японии этот показатель составляет 10 тыс. км, а в США – 14 тыс. км. С другой стороны, служит такой автомобиль недолго: средняя продолжительность эксплуатации корейского автомобиля – самая короткая в мире, всего 7,6 года (в Японии – 15 лет, в США – 16,2 года). Через 4–5 лет новую машину, цена которой к тому времени снижается почти вчетверо, продают небогатому покупателю. Новый владелец (малообеспеченный студент или иностранный рабочий) пользуется автотранспортным средством еще несколько лет, после чего отправляет его на свалку – найти покупателей на автомобиль старше 8–9 лет в Корее практически невозможно. Заметим, что совсем недавно (до повышения таможенных пошлин на подержанные иномарки в России) такие машины партиями поступали на российский Дальний Восток.

Уровень автомобилизации страны 276 автомобилей на 1000 человек населения.

Практическая работа № 6

История и тенденции развития автомобильной промышленности в Германии.

Цель работы: изучение истории развития автомобильной промышленности в Германии.

Актуальность темы: заключается в том, что тема напрямую связана с историей развития автомобильной промышленности в Германии.

Теоретическая часть:

Для любого государства с развитой экономикой собственная машиностроительная отрасль, в частности, автомобилестроение, выступает гарантом стабильности, ведь в процесс производства вовлекается огромное количество ресурсов. Немецкий автопром является ярким примером того, когда благодаря одной отрасли государство обеспечило себе стабильный источник дохода. Автомобили из Германии пользуются большой популярностью. На земном шаре нет такого места, где нет авто из Германии. Надёжные, комфортные и экономичные машины являются мечтой многих автолюбителей всех стран мира.

Во многом успех автомобильной отрасли Германии заключается в том, что это исконно немецкий вид продукции. Первые в мире двигатели внутреннего сгорания были изобретены именно на немецкой земле Карлом Бенцом и Николасом Отто. Там же появились первые автомобили, когда мотор был установлен на колёсную тележку. Уже на пороге двадцатого столетия по дорогам Германии колесили 900 серийных авто.

Талант инженеров и изобретателей в совокупности с врождённой настойчивостью и аккуратностью, не могли не привести к успеху. Основанные более ста лет назад компании, превратились в крупные концерны, образующие надёжный фундамент для национальной экономики.

Среди Европейских автопроизводителей Германия является безусловным лидером по количеству выпускаемых авто. В мировых масштабах немцы уступают лишь Японии, Китаю и США. Однако следует отметить, что количественные показатели волнуют немцев меньше, чем сохранение имиджа производителей самых качественных и надёжных транспортных средств.

Германия — страна мощной автомобильной культуры. Любовь немцев к управлению технологичным автомобилем и высокий уровень доходов делают Германию интересным рынком для автопроизводителей. Высокие технологии, высокое качество и безопасность в сочетании с комфортом — таким представляется немецкий автопром. На национальных производителей автомобилей и поставщиков работают более 800 000 сотрудников в одной только Германии.

Крупнейший немецкий производитель — группа Volkswagen. В дополнение к бренду VW с долей в 20% идут Audi (8%), Skoda и Seat. Это ключевые бренды концерна Volkswagen. Роскошные бренды, такие как Bentley, Bugatti, Lamborghini являются частью автомобильной культуры,

нежели продаваемыми брендами, и призваны поддерживать интерес к автопрому и автомобильной культуре. Последнее приобретение концерна — марка Porsche. После неудачной попытки купить Фольксваген, Porsche сама была куплена группой. В 2009 году Volkswagen приобрел скандинавского производителя коммерческих грузовых автомобилей Scania, а в 2011 был выкуплена марка MAN.

Mercedes-Benz в Штутгарте является вторым по величине немецким автопроизводителем. Исторически сложилось так, что Mercedes производил транспортные средства высшего класса, и его рост в другие сегменты получился нисходящим — от дорогих представительских седанов к высококачественным малолитражным автомобилям. Mercedes занимает сейчас второе место по количеству новых регистраций автомобилей на немецком рынке. В дополнение к легковым автомобилям Mercedes Benz выпускает очень успешные коммерческие фургоны и тяжелые грузовые автомобили. Автомобильный бренд Mercedes является самым узнаваемым немецким брендом в мире.

Opel, дочерняя компания концерна General Motors, была первоначально немецкой компанией, которая была приобретена на заре истории автомобильной промышленности американцами. Штаб-квартира компании расположена в Рюссельсхайме, Германия. Несмотря на то, что Опель выглядит и воспринимается как немецкий автомобиль, все же это немецкий бренд американского производителя. Opel успешно разрабатывается и производится в Германии, но компания сильно зависит от экономической ситуации в материнской компании GM. 10% всех регистраций новых автомобилей в Германии приходится на Opel. Сегмент рынка, выбранный Opel, — доступные малые и средние легковые автомобили и фургоны.

BMW позиционирует себя как производитель люксовых автомобилей со спортивным характером. Хотя марка предлагает всего несколько действительно спортивных автомобилей, любые ее модели, в том числе большие роскошные седаны, имеют некий налет спортивности. BMW является относительно небольшим производителем премиального сегмента с успешной брендинговой политикой. Дочерная марка Mini, доставшаяся концерну после несчастливой поворота судьбы британского Rover, остается культом для молодых эпатажных людей. 8% новых регистраций автомобилей в Германии приходится на BMW. Прямой конкурент в Е-классе и премиум-сегменте, марка Ауди периодически забирает пальму первенства у BMW. Вместе с тем, стоимость баварского бренда BMW, в 2012 году оценивалась в 24,62 млрд долларов, и это самая высокая цена среди автомобильных марок.

Американская компания Ford также имеет свое представительство и производство в Германии. Немецкий филиал концерна был основан в Берлине в 1925 году под названием Ford Motor Corporation. В 1939 году компания была переименована в Ford Werke AG. После исключения миноритарных акционеров в 2002 году, компания сменила название на Ford Werke GmbH. 7% новых автомобилей в Германии носят шильдик Форд.

Автомобильная промышленность Германии очень чутко реагирует даже на самые незначительные изменения на мировом рынке. Большинство немецких концернов не ограничивают себя в выпуске определённого вида автомобилей. С конвейеров выходят не только легковые авто, но также коммерческие автомобили малой грузоподъемности, комфортабельные автобусы и грузовики. Такое разнообразие позволяет охватить большой сегмент авторынка и быстро перестраиваться под изменяющиеся потребности.

Немецкий автопром является лидером по разработке и внедрению инноваций. Особенно это заметно по активному поиску способов перевода автомобилей на альтернативные источники топлива. Проводится глобальная работа по максимальному снижению воздействия автотранспорта на окружающую среду.

Исторически сложилось так, что Германия сконцентрировала в пределах своей страны крупные автозаводы. Этот вид промышленности объединяет под своим началом огромное количество дополнительных отраслей. В частности работой обеспечены металлургия и металлообработка, станкостроение, химия, лёгкая промышленность и многие другие. С тем, как на сегодняшний день идут дела у немецких автомобилестроителей, государство защищено от любых негативных колебаний в мировой экономике. Перенос производства в другие страны позволяет минимизировать издержки и оперативно приспосабливаться к изменениям национальных экономик, предлагая людям неизменно высокое немецкое качество с учетом местных особенностей.

Автопром Германии настолько прочен и вынослив, 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. Чтобы не быть голословными приведем цифры. 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 поддержанные 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 автопрома 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. Неудивительно, что в прошлом году иномарки стали главным экспортным товаром Германии.

Но авто нужно не только правильно сконструировать, но и грамотно продать, поэтому важную роль здесь играет политика государства. В 2009 году правительство Германии продемонстрировало находчивость и придумало способ, как поддержать спрос на отечественные автомобили.

Была введена программа утилизации старых автомобилей. Сдав свое авто бывшее в употреблении, возраст которого больше девяти лет, в утилизацию, человек получал от государства 2500 евро, которые можно было с успехом потратить на покупку автомобиля в кредит.

Еще один фактор, благодаря которому авто рынок Германии занимает лидирующие позиции - умение быстро адаптироваться к потребностям покупателей. Сегодня все более актуальным становится производство экономичных и экологичных моделей. Германия использует эту тенденцию в свою пользу и инвестирует около 20 миллиардов евро в год на научные разработки.

В мировом масштабе динамику автомобильного производства в Германии в последние годы можно назвать посредственной. Ни одному из немецких автоконцернов не удалось в период 2006-2009 гг. достичь одновременно и высокого роста объемов продаж, и значительного увеличения стоимости. За исключением, пожалуй, Porsche, который смог благодаря VW существенно увеличить стоимость компании. "Немецкие производители, например, Volkswagen, Mercedes и немецкие дочерние компании американских концернов, растут на устойчивых рынках Европы и Северной Америки медленнее, чем японские и корейские компании", - Фрэнк Реттей, эксперт по автомобилям из A.T. Kearney. Немецкие автоконцерны перестали доминировать в мировой автоиндустрии. Лидирующие позиции занимают Toyota, General Motors, Ford, Renault-Nissan, и только после них идет Volkswagen, хотя концерн из Вольфсбурга прикладывает все усилия для того, чтобы к 2020 году стать одним из трех лидеров отрасли и продавать около 15 млн. автомобилей.

Одним из решающих растущих сегментов для отрасли в ближайшие годы станет производство автомобилей стоимостью до 6000 долл. Этот сегмент будет расти наиболее значительно благодаря развивающимся странам. Почти все крупные автоконцерны намерены продвигать в ближайшие годы новые микролитражки. Volkswagen уже представил на Международном автосалоне новую концепцию под названием Up. Renault с маркой Dacia и итальянский FIAT, сотрудничающий с индийской Tata, продвинулись еще дальше. Они уже продают, либо планируют продавать автомобили такого класса. Согласно данным Boston Consulting Group, в 2005 году на долю микролитражек приходилась одна четверть от 51 млн. автомобилей, продаваемых во всем мире, а в 2015 году их будет уже треть.

Поведение покупателей приведет в ближайшее время к тому, что отрасль станет еще более полярной. Клиенты будут все больше интересоваться, с одной стороны, марками класса "премиум", а с другой - дешевыми автомобилями.

Германия имеет неплохие шансы стать лидером в области производства электромобилей, уверена канцлер ФРГ Ангела Меркель (Angela Merkel). На это направлена госпрограмма, принятая в мае 2011 года. Она предусматривает освобождение покупателей электромобилей от уплаты

транспортного налога сроком на десять лет. Для машин с электронной тягой власти обещают выделить на дорогах отдельные полосы и оборудовать специальные парковочные места. Кроме того, правительство ФРГ готово выделить миллиард евро на разработку аккумуляторных батарей.

Уже к 2020 году, по прогнозу властей, по дорогам Германии будет колесить не менее миллиона электромобилей. А еще через десять лет их число должно увеличиться до шести миллионов. В начале 2011 года в ФРГ были зарегистрированы только 2307 электромобилей. Однако у немецких автоконцернов большие планы. В среднесрочной перспективе все они планируют выпуск моделей с электрической тягой.

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 автопром 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.

Необходимо заметить, что сборка немецких транспортных средств за границей самая налаженная среди других автомобильных марок, благодаря чему владельцы немецких машин всегда могут приобретать в официальных салонах новые детали и высочайшее обслуживание.

Немецкая автопромышленность 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.

Практическая работа №7

История и тенденции развития автомобильной промышленности в Италии.

Цель работы: изучение истории развития автомобильной промышленности в Италии.

Актуальность темы: заключается в том, что тема напрямую связана с историей развития автомобильной промышленности в Италии.

Теоретическая часть:

Вы только вслушайтесь, как звучат эти названия: Ламборджини, Фиат, Мазератти, Альфа Ромео, Феррари, Лянча. Только итальянцы могли так назвать марки отечественных машин, просто потому что они мастера по части красивых слов: вспомните, какие имена у их жителей, ну просто «белла!». Итальянцы, со свойственным им темпераментом, создают автомобили с таким же характером: быстрые, роскошные и дорогие.

Мало того, что Италию по праву считают одним из лидеров мировой автомобильной промышленности, к тому же их автомобили отличаются небывалой роскошью и ценой. Скажем сразу, что этих красавиц не часто встретишь на Российских улицах, но если это случается, то тут же, становится событием – уж очень эти малышки заметны.

Довольно таки удивительно, что страна с такой небольшой площадью и никогда не отличавшаяся завидным богатством смогла выйти на лидирующее место среди автопромышленных гигантов, однако, не смотря на парадокс, Италия это сделала. Видимо, процветание и успех приходят не только к сильным мира сего, а также к тем, кто готов идти вперед, несмотря на обстоятельства.

В стране работают 10 заводов по производству итальянских марок автомобилей:

- Де Томасо (De Tomaso)
- Альфа Ромео (Alfa Romeo)
- Инноченти (Innocenti)
- Фиат (Fiat)
- Лянча (Lancia)
- Чизета (Cizeta)
- Мазерати (Maserati)
- Абарт (Abarth)
- Ламборджини (Lamborghini)
- Феррари (Ferrari)

Далее мы приведем историю создания некоторых из них.

Концерн Фиат

Это имя приходит первым на ум, когда упоминается итальянский автопром и по праву считается его визитной карточкой. Создан в 19 веке несколькими богатыми аристократами и их партнерами адвокатами и крупными промышленниками. Известны имена лишь трех из них: маркиза Альфонсо Фереро Де Вентамилля, граф Эммануэль де Брикеразио и граф-

сенатор

Бискарети

Роберто.

Сначала создали завод в Турине на 150 рабочих мест, где и началось первое профессиональное производство автомобилей в стране, хотя до этого машины пытались мастерить энтузиасты на лужайке перед домом, однако, ездить эти чудеса инженерной мысли наотрез отказывались.

Обреченный на успех, завод изначально выдавал легковые автомобили: постепенно росла численность рабочих, и расширялось производство. В начале 20 века компания начала производство первых грузовиков и гоночных автомобилей. Уже тогда, в 1911 году, был выпущен двигатель способный развивать скорость более двухсот километров в час, мощностью в 300 лошадиных сил, а ведь до сих пор многие производители мирового масштаба и в 2013 году не могут добиться таких результатов. Не удивительно, что болиды Фиат являются лучшими в мире, ведь еще в 1924 году автомобили концерна установили рекорд скорости в 235 км/ч.

В двадцатые годы началась I мировая война и завод принудили перестроиться на производство военной техники. Когда война закончилась, концерн Фиат вернулся на рынок автомобилей с мирной моделью, которая впоследствии стала народным любимчиком – это Fiat 400 Topolino. Можно сказать, что она стала так же популярна, как в свое время наш «Запорожец», и была практически у всех, кто мог себе позволить что-то дороже велосипеда. Итальянцам полюбилась эта машина, у нее даже появилось свое прозвище – «мышонок».

Такой успех был, возможно, не случайным, потому что идейным вдохновителем на запуск этого автомобиля и последующего – Fiat 520, оказался новый президент концерна Фиат, гонщик Джованни Аньели. После II мировой войны блестящий руководитель снова послужил спасителем для почти разваливавшегося концерна, договорившись, чтобы восстановление завода финансировалось правительством США, которое поддерживало Италию материально.

Благодаря этому в 60-е годы концерн снова заявил о себе как о мощном автомобильном лидере. Число рабочих на заводе Фиат достигло 100 000 и успехи были столь завидные, что руководство СССР заключило договор с концерном о помощи в строительстве аналогичного производства на берегу Волги. Союз двух держав разродился «Жигулями», который выпускают до сих пор и таким образом, наши машины можно по праву считать правнуками Фиата.

Альфа Ромео

Специализируется на выпуске спорткаров и машин для важных персон, их визитная карточка – скорость, надежность и роскошь. Создатели концерна начали свое восхождение к автомобильному Олимпу не праведным путем, однако, как видите, оно того стоило: руководство переманило одного из главных инженеров Фиат, что послужило началу выпуска принципиально отличающихся от производимых ранее спортивных автомобилей.

Впервые успех посетил компанию после выпуска модели RL в 1920

году, он известен еще по прозвищу «маленький Ролс Ройс. Также в этот год на гонках отличился болид от Альфа Ромео и с тех пор о концерне заговорили. Попробовав производить спортивные машины и роскошные автомобили для богатых, в конечном итоге, компания пришла к решению производить их гибриды, то есть супер роскошные спортивные машины.

До 70-х годов 20 века концерн Альфа Ромео был на вершине славы, однако далее пошел такой спад, что руководство было вынуждено объединиться с одним из гигантов автопрома, чтобы удержать свои позиции. Известно, что велись переговоры по слиянию с Форд и БМВ, но договориться так и не удалось. Единственный, кто протянул руку помощи, оказался Фиат. Таким образом, завод, который стал родоначальником Альфа Ромео, принял компанию под свое крыло, и с этого момента началась новая история успеха обеих марок.

Лянча

Такое впечатление, что пример создателей Фиата уж очень вдохновил множество людей, потому что в конце 19 – начале 20 веков возник не только Фиат и Альфа Ромео, но и Лянча и опять-таки в городе Турин. Первое упоминание о компании датируется 1906 годом, создателем считается известный в то время гонщик Винченцо Лянча на пару со своим компаньоном Клаудио Фоджолино. Спустя год работы компании свет увидел первый автомобиль, который так и называли «Альфа» (Alpha), позже, вышла модефицированная версия с 6-ти цилиндровым двигателем под названием «ДиАльфа» (Dialpha).

Через семь лет после основания компании был выпущен автомобиль, который надолго запомнился, как самый надежный в то время – Lancia Theta. Фурором был тот факт, что электрическая подсветка была предусмотрена уже в базовой версии авто, в то время, как другие производители устанавливали эту функцию за отдельную плату.

Во время первой мировой войны концерн не обошла участь других авто заводов и на его станках начала изготавливаться бронетехника и грузовики. В это же время велись разработки двигателей с 8 и 12 цилиндрами. К окончанию войны завод занимал территорию размером более 50 000 квадратных метров.

Особая гордость концерна Лянча увидела свет в 1921 году. Это был первый автомобиль с несущим кузовом и независимой подвеской Lancia Lambda. Выпуск этого автомобиля продолжался до 1931 года.

Компания Лянча продолжала вводить конструкторские идеи по поводу улучшения комфорта пассажиров и технических характеристик. Следующей революционной моделью оказалась Astura, в которой отсутствовала вибрация внутри кузова при работе двигателя. Это изобретение инженеров компании было запатентовано и заключалось в том, что двигатель соединили с рамой кузова. Эта модель была последней, к которой имел отношение основатель концерна Винченцо Лянча, так как спустя некоторое время он умер (февраль 1937 года).

Историю концерна продолжили такие модели: Aurelia (с 6-ти цилиндровым V образным двигателем), Stratos (спорткар с двигателем Ferrari Dino V6), Thesis (выпускается в настоящее время, седан бизнес-класс).

Хотим сказать, что про концерн Лянча и его вклад в автомобильное строительство говорят мало, хотя именно он был первым в революционных разработках для удобства, увеличения скорости и безопасности автомобилей.

Главенствующая роль в Итальянской промышленности занимает автомобилестроение, в которой работает около 2.3 млн. человек, что составляет первое место по количеству рабочих мест. Индустрия не только полностью покрывает все нужды Италии, но и экспортирует крупные партии машин за рубеж (в основном легковые автомобили), в том числе и в Россию. По качеству выпускаемых машин Италия по праву занимает ведущие места в мировом автомобилестроении. По мощности заводов Италия занимает 5 место в мире после Японии, Германии, США, Франции.

Особенное положение в автомобильной промышленности занимает концерн Fiat – самый большой в стране. Заводы концерна разбросаны по всей стране. На них выпускают преимущественно легковые автомобили, а также грузовики, отдельные силовые агрегаты, трамваи, электровозы, трактора, локомотивы и т.д. Помимо того, концерн имеет акции в строительной и судостроительной области. Знаменитая гостиница Турина «Стампа» также принадлежит концерну.

Особенно много заводов Фиат в Турине и его пригородах. Инженеры Фиат принимали участие в создании завода в Тольятти (Автоваз) в бывшем Советском Союзе. Также в стране есть заводы, выпускающие эксклюзивные гоночные автомобили «Феррари» и «Мазератти». В Италии много мотороллеров. Это по истине их родина. Итальянские мотороллеры пользуются спросом во многих странах. В последнее время продукция автогиганта Фиат стала пользоваться популярностью не только внутри самой страны, но и в России. Руководство концерна постоянно обновляет свои модели, делая их востребованными на рынке.

Италия – высокоразвитая страна, где широко представлен новый постиндустриальный тип экономики.

После второй мировой войны экономика страны развивалась более быстрыми темпами, чем в других развитых странах. Это было обусловлено притоком капитала из США, наличием дешевой рабочей силы, развитием туризма и ростом доходов этой отрасли. Все это позволило Италии приблизиться к странам-конкурентам.

Индустриализация страны завершилась в 1960-е гг., в период так называемой «чудо-экономики». Нехватка природных ресурсов явилась решающим фактором выбора принципа экономического преобразования: экспортировать, чтобы выжить.

Все послевоенные кризисы не обошли Италию. В середине 70-х гг. в Италии имел место серьезный экономический спад, вызванный энергетическим кризисом.

В 80-е гг. итальянская экономика преодолела новый экономический кризис, обузда инфляцию и начала промышленную реконструкцию. Следствием этого явилось бурное развитие электронной и химической промышленности.

Девяностые годы не обошлись без потрясений. Безработица достигла угрожающих масштабов, только в 1993 г. было потеряно 230 тыс. рабочих мест. Безработица и дестабилизирующее воздействие рабочих волнений стали одной из основных проблем правительства Италии.

Практическая работа № 8

История и тенденции развития автомобильной промышленности в США.

Цель работы: изучение истории развития автомобильной промышленности в США.

Актуальность темы: заключается в том, что тема напрямую связана с историей развития автомобильной промышленности в США.

Теоретическая часть:

Несмотря на то, что первый автомобиль был сделан не в США (первым был трёхколесник Карла Бенца в 1885 г.), именно эту страну можно гордо называть «колыбелью автомобилестроения».

История данной отрасли промышленности в Штатах берёт свой отсчёт с 1890 г., когда братья Дюриа (в некоторых источниках Дюрей (Duryea)) основали свою компанию по производству автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. За 6 лет они выпустили и продали 13 таких автомобилей.

Город Детройт считается колыбелью мирового автомобилестроения. Именно здесь были открыты заводы «Большой Детройтской тройки» - крупнейших производителей автомобилей 20 века : Chrysler Group LLC, Ford Motor Company и General Motors

В 1899 году Генри Форд открыл неподалёку от Детройта первый в мире автомобильный завод. В 1903 г. была основана Ford Motor Company. Первым продуктом компании стала модель Ford A. Но главной задачей Генри Форда было «посадить за руль всю Америку». И в 1908 году выходит легендарный автомобиль – Ford Model T. Это был первый автомобиль в мире, который был продан тиражом более 15 миллионов экземпляров. Практически сразу эта модель стала доступна среднему классу. Первоначально, автомобили относились к товарам люкс, и не были доступны простым американцам. Но именно Генри Форд впервые ввёл вместо дорогостоящей ручной сборки конвейерное производство, что позволило намного уменьшить стоимость автомобилей, и в 1913 году стоимость «Жестянки Лиззи» (так называли Ford Model T в народе) снизилась с 850 долларов до 350, что сделало культовый автомобиль ещё более доступным.

В 1908 году был основан крупнейший производитель автомобилей 20-начала 21 века – General Motors, созданный Вильямом Дюраном, который скупил несколько мелких автомобильных компаний и объединил их в одну. В General Motors входят такие марки, как Chevrolet, Cadillac, Buick, GMC, Vauxhall, Opel. Ранее компании принадлежали Oldsmobile, Hummer, Pontiac, Saturn. GM являлся крупнейшим автопроизводителем на протяжении 77 лет (с 2008 года это Toyota и Volkswagen).

В 1925 г. в Детройте Уолтером Пейсли Крайслером была основана ещё одна крупная компания по производству автомобилей – Chrysler Group LLC, завершив, таким образом, образование «Большой Детройтской тройки».

Chrysler Group LLC производит и такие автомобили, как Chrysler, Dodge, Jeep, Ram Trucks, SRT, Mopar. Раньше компания выпускала: Imperial (с 1955 по 1975 и с 1981 по 1983), Plymouth (с 1928 по 2001), DeSoto (с 1928 по 1961), Eagle (с 1988 по 1998).

После Первой Мировой Войны США стали мировым лидером по автомобилестроению. Каждый американец мечтал о собственной машине, и они были ему доступны. Однако Великая депрессия принесла свой печальный вклад и в сферу автомобилестроения. Многие небольшие компании разорились, а те, кто выстоял, учли ошибки, и стали больше уделять внимания на внешний вид автомобиля и удобство салона.

Во времена Второй Мировой Войны, когда европейская промышленность была практически разрушена, американская же наоборот, процветала. Качество и удобство автомобилей были высоко оценены европейскими странами, и машины использовались для военных нужд.

После войны для автомобилестроения США началась «золотая эра». Деньги, полученные во время войны, пошли на улучшения производства. Появляются первые спорткары – Chevrolet Corvette. Cadillac и Lincoln начали выпускать роскошные автомобили для высшего общества. Появляются так называемые «muscle-cars» - легендарные мощные американские автомобили, которые покрывались частично хромом и потребляли немеренное количество бензина. Этотакимодели, как Dodge Charger и Challenger, Lincoln Continental, Chevrolet Camaro и Impala , Pontiac Firebird, Cadillac Eldorado, Ford Mustang и Thunderbird.

Однако во время нефтяного кризиса 1973 года, когда США пострадали от нефтяного эмбарго, спрос на данные автомобили резко снизился, уступив место более экономичным машинам японского и европейского происхождения. Этот кризис существенно повлиял на автомобильные компании, многие снова были на грани банкротства. Но «Большая Детройтская тройка» снова пережила кризис, перейдя на производство небольших моделей.

Основной удар «Большая Детройтская тройка» получила во время последнего мирового финансового кризиса 2008-2009г. Chrysler и General Motors были признаны банкротами.

Ford, который в середине 2000-ых годов находился в гораздо худшем состоянии, чем General Motors и Chrysler, в 2006 году впервые нанял генерального директора со стороны – Алана Муллалли (AlanMullaly). В декабре 2006 года Ford удалось получить кредит 23,5 миллиарда долларов под залог почти всех активов компании. Благодаря этому она смогла выстоять в финансовый кризис и избежать банкротства, в отличие от своих конкурентов в Детройте.

23 июля 2009 года президентом США Бараком Обамой был подписан указ об учреждении White House Council for Automotive Communities, который должен следить за восстановлением былой мощи американского автопрома, особенно уделяя внимание «Большой Детройтской Тройке », и

выделять материальную помощь для развития главной индустрии Детройта.

Сейчас постепенно автомобильная промышленность восстанавливается, GM снова выходит на лидирующие позиции в мировом автомобилестроении. Крупнейшие американские производители и сейчас радует покупателей комфортными недорогими автомобилями по всему свету.

США относятся к мировым лидерам автомобилестроения. Предприятия этой страны выпускают 22% всех автомобилей в мире. Объем годовой реализации продукции американских предприятий в США и за рубежом превышает 12 млн. единиц. В отрасли занято почти 270 тыс.чел. Стоимость отгрузок продукции достигает почти 228 млрд.долл.

Самые крупные предприятия автомобильной отрасли США размещены в штатах Среднего Запада вблизи Великих озер. Каждый из следующих четырех перечисленных штатов: Мичиган, Огайо, Миссури и Кентукки производит свыше 1 млн. автомобилей в год. В районе Детройта сосредоточены 19 предприятий «Форд Моторс», «Дженерал Моторс» и «Даймлер-Крайслер», которые выпускают более 3 млн. автомобилей в год.

Производство автомобилей в США в 1998 г. сократилось в целом на 2,1% по сравнению с 1997 г. При этом выпуск легковых автомобилей уменьшился на 6,1%, до 5,5 млн.шт., тогда как производство грузовых автомобилей возросло на 2,1% – до 6,26 млн.шт. Загрузка мощностей в отрасли составляет около 90%. В результате, в структуре продукции на легковые автомобили приходится уже существенно менее половины. Ожидается, что в 1999 г. производство грузовиков покажет прирост в размере 3%, тогда как выпуск легковых автомобилей по-видимому возрастет незначительно.

Влияние процессов глобализации мирового рынка нашло свое отражение в процессах концентрации производства. Выпуск легковых и грузовых автомобилей в Северной Америке монополизирован тремя компаниями. За январь-май 1999 г. «Дженерал моторе» произвела на североамериканских предприятиях 2,2 млн. автомобилей (32,6%), «Форд Мотор» – 1,8 млн. (26,5%) и «Даймлер-Крайслер» – 1,3 млн. (18,1%). На долю остальных фирм приходится всего 22,8% производства. В самих же США в выпуске легковых автомобилей доля основных продуцентов (в 1997 г.) составляла: «Дженерал моторс» – 38%, «Форд Мотор» – 21%, «Крайслер» – 7,5%.

Средние и тяжелые грузовики производят 7 компаний, однако 2/3 их выпуска приходится всего на 3 фирмы: «Фрейтлайнер» (дочерняя «Даймлер-Бенц»), «Нэвистар» и «Форд» . В числе других продуцентов: «Мэк», «Вольво/Дженерал Моторс», «Кенворс» (« аккар»), «Питербилт» (« аккар»). Автобусы производят 5 компаний, из числа которых выделяется «Нэвистар» .

Под влиянием процессов глобализации крупные американские корпорации, включая «Дженерал моторе» и «Форд», в интересах снижения издержек производства переносят в Европу и Мексику часть своих

сборочных предприятий. С другой стороны многие японские и европейские компании начали в 1990-е гг. сборку своих автомобилей в США. Так, американские предприятия компании «Хонда» произвели в 1997 г. 648 тыс. автомобилей, «Тойота» – 554 тыс., «Ниссан» – 279 тыс., «Мицубиши» – 185 тыс., «Субару» – 102 тыс., «Аутоэлианс/Мазда» – 100 тыс. и БМВ – 58 тыс.

Волна слияний с инофирмами охватила в 90-е гг. американские автомобильные концерны. «Крайслер» осуществил слияние с компанией «Даймлер-Бенц». «Форд» установил эффективный контроль над компанией «Мазда», ему принадлежат теперь фирмы «Ягуар», «Астон Мартин» и «Вольво». «Дженерал моторс» владеет половиной капитала шведской фирмы «Сааб» и к концу текущего десятилетия намерен установить над ней полный контроль. Эта компания участвует также в капитале «Исузу» и «Сузуки».

Торговля США автомобилями не сбалансирована. В 1999 г., по оценке, экспорт США продукции этой отрасли составит 28 млрд.долл., тогда как импорт – 98,5 млрд.долл. В общем объеме экспорта автомобилей из США на страны НАФТА приходится почти две трети (в том числе на Канаду – 58%), страны Европы – порядка 11%, Японию и Китай – 9%. По импорту основными торговыми партнерами США являются страны НАФТА (Канада – 39, Мексика – 13%), а также Япония (30%), Германия и Ю.Корея. В целом экспортная квота по автомобилям американского производства составляет чуть больше 10%.

Легковые автомобили американского производства в силу их, как правило, повышенной комфортности, средней надежности, а также более значительного по сравнению с европейскими и японским моделями потребления горючего, находят применение в основном на внутреннем рынке США. Их экспорт находится на уровне 520-540 тыс. в год (665 тыс. в 1985 г.). В то же время популярность грузовиков американского производства за границей растет. В результате их экспорт расширился до почти 700 тыс. штук против немногим более 300 тыс.шт. в начале 90-х гг.

Основной рынок сбыта для американских автомобилей – соседняя Канада. Торговля с Канадой развивается на основе внутрифирменного обмена предприятий «большой тройки» американских автомобильных транснациональных корпораций в интересах расширения номенклатуры реализуемых в обеих странах товаров. В 1997 г. США экспортировали в Канаду 72 тыс. автомобилей и ввезли с канадских предприятий 2,1 млн. автомобилей. После заключения соглашения НАФТА отмечено расширение американского вывоза также в Мексику. По стоимости экспорт продукции автомобилестроения США в Мексику возрос с 167 млн.долл. в 1993 г. до 2 млрд.долл. в настоящее время, однако импорт возрос соответственно с 3,7 до 12,1 млрд.долл.

С начала 90-х гг. свыше 30% внутреннего потребления США в автомобилях удовлетворяется за счет их импорта. В последние годы большую популярность на американском рынке завоевали небольшие «джипы», а также компактные автомобили, выпускаемые в основном европейскими и

азиатскими фирмами. Сдерживающим фактором для импорта в США из развивающихся стран являются довольно высокие требования по экологической защите. При этом из всех американских штатов наиболее жесткие требования по экологии установлены в Калифорнии.

Стратегия японских предпринимателей нацелена на перенесение производства популярных в США моделей на американскую территорию, в том числе в кооперации с фирмами «большой тройки». Так, предприятие «Нью Юнайтед Моторс Мэньюфекчуринг» в г. Фримонт, штат Калифорния производит наряду с «Шевроле Призм» автомобили «Тойота Корола» и «Такома». «Мицубиши» выпускает свои автомобили на предприятии «Крайслер» в шт. Иллинойс. «Вольво» кооперируется с «Дженерал моторе» по тяжелым грузовикам. В последнее время японские компании приступили к экспорту отдельных моделей производимых ими в США автомобилей в Японию. Торговля США с Японией автомобилями и запчастями регулируется специальным двусторонним соглашением, заключенным в 1995 г.

Перспективы для дальнейшего расширения американского экспорта оцениваются как не слишком благоприятные, поскольку основной прирост спроса в начале следующего тысячелетия ожидается на рынках развивающихся стран и «нарождающихся демократий», где большим успехом будут пользоваться более компактные и менее насыщенные «излишествами» европейские и азиатские модели. В ближайшие годы объемы выпуска автомобилей в США сохранятся примерно на нынешнем уровне.

В России из числа американских автомобильных компаний наибольшую активность проявляют «Дженерал Моторс» и «Форд». В Елабуге ДМ реализует проект организации сборки до 50 тыс. «Шевроле Блейзер» в год. На первом этапе осуществляется «отверточная» сборка лицензированных автомобилей из комплектов деталей и узлов, поставляемых американской фирмой. Параллельно в этот период будут создаваться мощности основного производства на ЕлАЗе и налаживаться по кооперации производство штампованных деталей кузова на КамАЗе. На втором этапе намечалось освоение производства в Татарстане узлов и агрегатов автомобиля, а в перспективе – налаживание выпуска ежегодно до 300 тыс. автомобилей «Опель Вектра».

Однако осуществление этого проекта столкнулось со значительными трудностями. С дек. 1996 по дек. 1998 г. с конвейера сходили автомобили, собранные практически на 100% из американских частей. Объем их сборки был доведен до около 500 джипов в месяц, но с янв. 1999 г. американская компания была вынуждена прекратить сборочные операции, поскольку на складе предприятия скопилось значительное число нереализованных автомобилей.

Имеются также планы организации сборки автомобилей «Опель Корса» или «Вектра» в Татарстане. Ведутся переговоры с Эксимбанком США о кредите в 300 млн.долл. под развитие производства на ЕлАЗе. Подписанный президентом Татарстана закон «О свободной экономической зоне «Елабуга»

на территории ЕлАЗа», как ожидается, может способствовать привлечению американских инвестиций в реконструкцию предприятия.

"Дженерал Моторс» ведет также переговоры с «ВАЗом» по проекту СП «Опель-АвтоВАЗ» в целях налаживания производства 30-60 тыс. автомобилей модели «Опель Вектра» в год на предприятии в Выборге. Подписан «меморандум о намерениях» с «АвтоВАЗом» о налаживании выпуска до 35 тыс. автомобилей «Опель Астра» в Тольятти. Реализация проекта с инвестициями порядка 200 млн.долл. начнется не ранее 2004 г.

В марте 1999 г. достигнуто соглашение с компанией «Форд» о создании сборочного производства в г. Всеволожск в Ленинградской обл. на мощностях завода «Русский дизель» . Предприятие будет рассчитано на выпуск ежегодно 25 тыс. автомобилей модели «Фокус» . «Форд» объявил о своих намерениях инвестировать в этот проект 150 млн.долл. В отличие от предприятия «Форда» в Белоруссии, где осуществляется «отверточная» сборка, на российском предприятии предполагается создание сварочного, сборочного и окрасочного производств. Компания «Форд-Кредит» в кооперации со «Сбербанком» приступила к лизингу американских автомобилей в Санкт-Петербурге.

Список рекомендуемой литературы

Перечень основной литературы

1. Автомобильная промышленность: производство, реализация, потребительские споры. Правовой аспект / Н. Князева, Е. Себякина, О. Павлова [и др.] ; под редакцией И. Шаблинского, Е. Данилова. — М. : Альпина Паблишер, 2019. — 152 с. — ISBN 978-5-9614-1084-6. — Текст : электронный // Электронно-библиотечная система IPR BOOKS : [сайт]. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/82981.html> (дата обращения: 16.10.2019). — Режим доступа: для авторизир. пользователей.
2. Автомобильный транспорт в России и за рубежом / В.А. Царев. – Воронеж : Воронежская государственная лесотехническая академия, 2011. – 55 с. – Режим доступа: по подписке. – URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=143306>. – ISBN 978-5-7994-0454-

Перечень дополнительной литературы:

1. Современный легковой автомобиль. Экология. Экономичность. Электроника. Эргономика. (Тенденции и перспективы развития) : [учеб.пособие] / В.Н. Гудцов. - М. : КНОРУС, 2012. - 448 с. : ил. - На учебнике гриф: Рек.УМО. - Библиогр.: с. 447. - ISBN 978-5-406-00973-4
2. Эксплуатация автомобильного транспорта / Н.Н. Якунин, Н.В. Якунина, Д.А. Дрючин и др. ; Министерство образования и науки Российской Федерации, Оренбургский Государственный Университет. – Оренбург : Оренбургский государственный университет, 2017. – 221 с. : табл., граф., схем., ил. – Режим доступа: по подписке. – URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=481737> . – Библиогр. в кн. – ISBN 978-5-7410-1748-7. – Текст : электронный.

Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», необходимых для освоения дисциплины

1. Электронно-библиотечная система IPRbooks
2. Электронная библиотечная система «Университетская библиотека on-line»
3. Электронно-библиотечная система Лань

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Пятигорский институт (филиал) СКФУ

Методические указания

по выполнению курсового проекта
по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта»
для студентов направления подготовки

23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов

Пятигорск, 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	Ошибка! Закладка не определена.
1. Общие указания.....	Ошибка! Закладка не определена.
1.1. Задачи курсового проектирования	Ошибка! Закладка не определена.
1.2. Структура, объем и оформление курсового проекта....	Ошибка! Закладка не определена.
Список рекомендуемой литературы.....	Ошибка! Закладка не определена.

Предисловие

Важное место в подготовке специалистов автомобильного сервиса занимает курсовое проектирование. Студенты не только закрепляют полученные в процессе учебы знания, но и совершают фактически свой первый творческий шаг в деле развития автомобильного сервиса.

Имеет проект характер учебной работы или он выполняется по заказу предприятия – в любом случае он должен быть сделан с учетом современных достижений науки и техники в этой области.

Цель создания настоящего пособия – дать студентам подробную информацию об автомобильных бортовых информационных системах, заострить внимание проектантов на самых важных задачах, помочь в решении наиболее сложных вопросов.

Даны справочные и нормативные материалы, необходимые для проектирования. Так как пособие не претендует на полноту охвата всех вопросов, которые могут возникнуть при проектировании, поэтому снабжено списком учебной и справочной литературы, из которых студенты могут приобрести недостающие сведения.

В пособии приведены примеры выполнения некоторых частей проекта – все это должно оказать необходимую практическую помощь студентам как дневной, так и заочной формы обучения.

1. Общие указания

1.1. Задачи курсового проектирования

Курсовой проект является самостоятельной работой студента, завершающим этапом изучения курса «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта» и ставит перед студентами следующие основные задачи:

- закрепить и расширить теоретические и практические знания, полученные при изучении соответствующего курса;
- развить у студентов навыки пользования специальной нормативной и научно-технической литературой при решении конкретных вопросов.

1.2. Структура, объем и оформление курсового проекта

Курсовой проект состоит из задания, пояснительной записки и графической части.

Объем пояснительной записки курсового проекта должен составлять 35 - 40 страниц компьютерного набора, выполненного на формате А4 (стиль шрифта Times New Roman, размер шрифта 14, интервал 1,5). Все листы курсового проекта сшивают в папку.

Структура пояснительной записки проекта должна иметь следующий вид: - титульный лист; - задание на курсовой проект; - содержание; - введение; - основные разделы; - заключение; - список использованных источников; - приложения.

Титульный лист является первым листом пояснительной записки.

Задание на курсовой проект оформляется на стандартном печатном бланке университета, и выдается студенту руководителем курсового проекта.

Содержание должно иметь следующий примерный вид:

Введение.

1. Аналитический раздел.
2. Технический раздел.
3. Технологический раздел.

Заключение

Список использованных источников

Введение начинается с анализа автомобильных бортовых информационных систем и тенденций их развития, а также значение развития производственно-технической базы и отрасли. Раскрывается важность и актуальность автомобильных бортовых информационных систем. Кратко описываются предпосылки, основные пути и методы решения вопросов, поставленных в теме.

Аналитический раздел включает в себя проведение анализа современных транспортных средств.

Технический раздел должен включать в себя полное описание конструкции и принципа работы автомобильных систем автомобиля, в том числе электронной системы управления. Выбор автомобиля и его систем определяется заданием.

Технологический раздел. В данном разделе студентом разрабатывается алгоритм работы выбранной системы с приведением нормативных значений, эталонных значений и других параметров. Рассматривается технология ремонта и обслуживания диагностируемых систем.

В заключении указываются основные результаты проделанной работы, обосновывается факт раскрытия заданной темы проекта, новизны отдельных элементов.

Список использованных источников должен содержать перечень источников, используемых при выполнении курсового проекта. Источники необходимо располагать в алфавитном порядке по фамилии автора. В описание должны входить: фамилия и инициалы автора (ов), полное название книги, данные о числе томов. После тире – название города, в котором вышла книга, после двоеточия: название издательства, выпустившего книгу, после запятой – год издания и затем количество страниц.

Список рекомендуемой литературы

Перечень основной литературы

1. Автомобильная промышленность: производство, реализация, потребительские споры. Правовой аспект / Н. Князева, Е. Себякина, О. Павлова [и др.] ; под редакцией И. Шаблинского, Е. Данилова. — М. : Альпина Паблишер, 2019. — 152 с. — ISBN 978-5-9614-1084-6. — Текст : электронный // Электронно-библиотечная система IPR BOOKS : [сайт]. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/82981.html> (дата обращения: 16.10.2019). — Режим доступа: для авторизир. пользователей.
2. Автомобильный транспорт в России и за рубежом / В.А. Царев. — Воронеж : Воронежская государственная лесотехническая академия, 2011. — 55 с. — Режим доступа: по подписке. — URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=143306>. — ISBN 978-5-7994-0454-3.

Перечень дополнительной литературы:

1. Современный легковой автомобиль. Экология. Экономичность. Электроника. Эргономика. (Тенденции и перспективы развития) : [учеб.пособие] / В.Н. Гудцов. - М. : КНОРУС, 2012. - 448 с. : ил. - На учебнике гриф: Рек.УМО. - Библиогр.: с. 447. - ISBN 978-5-406-00973-4
2. Эксплуатация автомобильного транспорта / Н.Н. Якунин, Н.В. Якунина, Д.А. Дрючин и др. ; Министерство образования и науки Российской Федерации, Оренбургский Государственный Университет. — Оренбург : Оренбургский государственный университет, 2017. — 221 с. : табл., граф., схем., ил. — Режим доступа: по подписке. — URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=481737> . — Библиогр. в кн. — ISBN 978-5-7410-1748-7. — Текст : электронный.

Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», необходимых для освоения дисциплины

1. Электронно-библиотечная система IPRbooks
2. Электронная библиотечная система «Университетская библиотека on-line»
3. Электронно-библиотечная система Лань

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Пятигорский институт (филиал) СКФУ

Методические указания

по организации самостоятельной работы
по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта»
для студентов направления подготовки

23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов

Пятигорск, 2024

Содержание

Введение	60
1. Общая характеристика самостоятельной работы студента.....	61
2. План - график выполнения самостоятельной работы.....	62
3. Методические рекомендации по изучению теоретического материала	62
3.1. Вид самостоятельной работы: самостоятельное изучение литературы	62
3.2. Вид самостоятельной работы: подготовка к практическим занятиям	63
4.3. Вид практической работы: Курсовой проект	63
4. Методические указания	64
5. Методические указания по подготовке к экзамену.....	64
Список рекомендуемой литературы	65

Введение

Методические указания и задания для выполнения самостоятельной работы студентами по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта» по направлению подготовки бакалавров: 23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов

Методическое пособие содержит весь необходимый материал для выполнения самостоятельной работы по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта».

В данном методическом пособии приведены темы и вопросы для самостоятельного изучения.

1.Общая характеристика самостоятельной работы студента

Самостоятельная работа – это вид учебной деятельности, выполняемый учащимся без непосредственного контакта с преподавателем или управляемый преподавателем опосредованно через специальные учебные материалы; неотъемлемое обязательное звено процесса обучения, предусматривающее прежде всего индивидуальную работу учащихся в соответствии с установкой преподавателя или учебника, программы обучения.

На современном этапе самостоятельную работу студента следует разделить на работу с бумажными источниками информации, т.е. учебниками, методическими пособиями, монографиями, журналами и т.д. и электронными источниками информации, т.е. доступ к электронным ресурсам через Интернет.

Сегодня самостоятельную работу студента невозможно представить без использования информационной сети – Интернет. Необходимость использования Интернета возникает не только при подготовке к практическим и семинарским занятиям, но, в большей степени, при написании различных исследовательских и творческих работ. Многие современные монографии, периодические журналы изданы только в электронном виде и с ними можно познакомиться только в Интернете.

Цели и задачи самостоятельной работы: формирование способностей к самостоятельному познанию и обучению, поиску литературы, обобщению, оформлению и представлению полученных результатов, их критическому анализу, поиску новых и неординарных решений, аргументированному отстаиванию своих предложений, умений подготовки выступлений и ведения дискуссий.

Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины

Наименование компетенции

Код, формулировка компетенции	Код, формулировка индикатора	Планируемые результаты обучения по дисциплине (модулю), характеризующие этапы формирования компетенций, индикаторов
ПК-1 готовность к руководству выполнению работ по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств и их компонентов	ИД-1 _{ПК-1} Владеет методами организации работ по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств и их компонентов в соответствии с требованиями организаций изготовителей	Готовность к руководству выполнению работ по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств и их компонентов
	ИД-2 _{ПК-1} Определяет рациональные методы рационального обеспечения процесса технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств и их компонентов	
ПК-3 готовность к организации и контролю качества и безопасности процессов сервиса,	ИД-1 _{ПК-3} Определяет рациональные методы, формы и способы оказания сервисных услуг с учетом требований потребителя	Готовность к организации и контролю качества и безопасности процессов сервиса, параметров технологических процессов с учетом требований

параметров технологических процессов с учетом требований потребителя	ИД-2 _{ПК-3} Контролирует безопасность производственной деятельности при оказания сервисных услуг с учетом требований потребителя	потребителя
	ИД-3 _{ПК-3} Определяет эффективность организации оказания сервисных услуг с учетом требований потребителя	
	ИД-4 _{ПК-3} Знает методы повышения эффективности и качества оказания сервисных услуг с учетом требований потребителя	

2. План - график выполнения самостоятельной работы

Коды реализуемых компетенций, индикатора(ов)	Вид деятельности студентов	Средства и технологии оценки	Объем часов, в том числе		
			СРС	Контактная работа с преподавателем	Всего
1 семестр					
ПК-1 (ИД-1; ИД-2) ПК-3 (ИД-1; ИД-2; ИД-3; ИД-4)	Самостоятельное изучение литературы по темам № 1-8	Собеседование	55	5	60
ПК-1 (ИД-1; ИД-2) ПК-3 (ИД-1; ИД-2; ИД-3; ИД-4)	Подготовка к практическим занятиям	Отчёт (письменный)	10	1	11
ПК-1 (ИД-1; ИД-2) ПК-3 (ИД-1; ИД-2; ИД-3; ИД-4)	Написание курсового проекта	Отчёт (письменный)	18	2	20
Итого за 1 семестр			83	8	91
Итого			83	8	91

3. Методические рекомендации по изучению теоретического материала

3.1. Вид самостоятельной работы: самостоятельное изучение литературы

Изучать учебную дисциплину «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта» рекомендуется по темам, предварительно ознакомившись с содержанием каждой из них в программе дисциплины. При теоретическом изучении дисциплины студент должен пользоваться соответствующей литературой. Примерный перечень литературы приведен в рабочей программе

Для более полного освоения учебного материала студентам читаются лекции по важнейшим разделам и темам учебной дисциплины. На лекциях излагаются и детально рассматриваются наиболее важные вопросы, составляющие теоретический и практический фундамент дисциплины.

Итоговый продукт: конспект лекций

Средства и технологии оценки: Собеседование

Критерии оценивания: Оценка «отлично» выставляется студенту, если в полном объеме изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «хорошо» выставляется студенту, если достаточно полно изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «удовлетворительно» выставляется студенту, недостаточно если полно изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «неудовлетворительно» выставляется студенту, если отсутствуют знания и практические навыки по данной дисциплине.

Темы для самостоятельного изучения:

1. История и тенденции развития автомобильной промышленности в России.
2. История и тенденции развития автомобильной промышленности в Европе.
3. История и тенденции развития автомобильной промышленности в Азии.
4. История и тенденции развития автомобильной промышленности в Японии.
5. История и тенденции развития автомобильной промышленности в Южной Корее.
6. История и тенденции развития автомобильной промышленности в Германии.
7. История и тенденции развития автомобильной промышленности в Италии.
8. История и тенденции развития автомобильной промышленности в США.

3.2. Вид самостоятельной работы: подготовка к практическим занятиям

Итоговый продукт: отчет по практической работе

Средства и технологии оценки: защита отчета

Критерии оценивания: Оценка «отлично» выставляется студенту, если в полном объеме изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «хорошо» выставляется студенту, если достаточно полно изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «удовлетворительно» выставляется студенту, недостаточно, если полно изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «неудовлетворительно» выставляется студенту, если отсутствуют знания и практические навыки по данной дисциплине

4.3. Вид практической работы: Курсовой проект

Изучать учебную дисциплину «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта» рекомендуется по темам, предварительно ознакомившись с содержанием каждой из них в программе дисциплины. При теоретическом изучении дисциплины студент должен пользоваться соответствующей литературой. Примерный перечень литературы приведен в рабочей программе

Для более полного освоения учебного материала студентам читаются лекции по важнейшим разделам и темам учебной дисциплины. На лекциях излагаются и детально рассматриваются наиболее важные вопросы, составляющие теоретический и практический фундамент дисциплины.

Итоговый продукт: Написание курсового проекта

Средства и технологии оценки: отчет (письменный)

Критерии оценивания: Оценка «отлично» выставляется студенту, если в полном объеме изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «хорошо» выставляется студенту, если достаточно полно изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «удовлетворительно» выставляется студенту, недостаточно, если полно изучен курс данной дисциплины и выполнены практические задания

Оценка «неудовлетворительно» выставляется студенту, если отсутствуют знания и практические навыки по данной дисциплине

4. Методические указания

1. Методические указания по выполнению практических работ по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта», направления подготовки 23.03.03 - Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов.
2. Методические указания по выполнению курсового проекта по дисциплине «Развитие и современное состояние автомобильного транспорта», направления подготовки 23.03.03 - Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов.

5. Методические указания по подготовке к экзамену

Процедура проведения **экзамена** осуществляется в соответствии с Положением о проведении текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся по образовательным программам высшего образования в СКФУ.

В экзаменационный билет включаются три вопроса (один вопрос для проверки знаний и два вопроса для проверки умений и навыков студента).

Для подготовки по билету отводиться 30 минут.

При подготовке к ответу студенту предоставляется право пользования справочными таблицами

При проверке лабораторного задания, оцениваются:

- знание параметра;
- последовательность и рациональность выполнения.

Список рекомендуемой литературы

Перечень основной литературы

1. Автомобильная промышленность: производство, реализация, потребительские споры. Правовой аспект / Н. Князева, Е. Себякина, О. Павлова [и др.] ; под редакцией И. Шаблинского, Е. Данилова. — М. : Альпина Паблишер, 2019. — 152 с. — ISBN 978-5-9614-1084-6. — Текст : электронный // Электронно-библиотечная система IPR BOOKS : [сайт]. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/82981.html> (дата обращения: 16.10.2019). — Режим доступа: для авторизир. пользователей.
2. Автомобильный транспорт в России и за рубежом / В.А. Царев. — Воронеж : Воронежская государственная лесотехническая академия, 2011. — 55 с. — Режим доступа: по подписке. — URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=143306>. — ISBN 978-5-7994-0454-3.

Перечень дополнительной литературы:

1. Современный легковой автомобиль. Экология. Экономичность. Электроника. Эргономика. (Тенденции и перспективы развития) : [учеб.пособие] / В.Н. Гудцов. - М. : КНОРУС, 2012. - 448 с. : ил. - На учебнике гриф: Рек.УМО. - Библиогр.: с. 447. - ISBN 978-5-406-00973-4
2. Эксплуатация автомобильного транспорта / Н.Н. Якунин, Н.В. Якунина, Д.А. Дрючин и др. ; Министерство образования и науки Российской Федерации, Оренбургский Государственный Университет. — Оренбург : Оренбургский государственный университет, 2017. — 221 с. : табл., граф., схем., ил. — Режим доступа: по подписке. — URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=481737> . — Библиогр. в кн. — ISBN 978-5-7410-1748-7. — Текст : электронный.

Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», необходимых для освоения дисциплины

1. Электронно-библиотечная система IPRbooks
2. Электронная библиотечная система «Университетская библиотека on-line»
3. Электронно-библиотечная система Лань