Минобрнауки России

Бузулукский гуманитарно-технологический институт

(филиал) федерального государственного бюджетного

образовательного учреждения

высшего образования

**«Оренбургский государственный университет»**

Кафедра *«Общепрофессиональных и технических дисциплин»*

*А.О. Шустерман*

**Методические указания**

**по освоению дисциплины «Развитие и современное состояние мировой автомобилизации»**

Уровень высшего образования

БАКАЛАВРИАТ

Направление подготовки

*23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов*

(код и наименование направления подготовки)

*Сервис транспортных и технологических машин и оборудования (нефтегазодобыча)*

(наименование направленности (профиля) образовательной программы)

Квалификация

*Бакалавр*

Форма обучения

*Очная*

Бузулук 2020

Развитие и современное состояние мировой автомобилизации: методические указания для обучающихся по освоению дисциплины / А.О. Шустерман; Бузулукский гуманитарно-технолог. ин-т (филиал) ОГУ. – Бузулук: БГТИ (филиал) ОГУ, 2020.

Составитель \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.О. Шустерман

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2020 г.

Методические указания предназначены для студентов направления подготовки 23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов очного обучения.

Методические указания для обучающихся по освоению дисциплины являются приложением к рабочей программе по дисциплине.

**Содержание**

[Введение](#_Toc466217638) 4

1 Виды работ студентов……………………………………………………………..5

2 Основные виды работ студентов и особенности их проведения при изучении курса…………………………………………………………………………………..5

# Введение

Цель методических указаний – помочь студенту в организации изучения дисциплины выполнения различных форм аудиторной и самостоятельной работы.

Для освоения данной дисциплины в вузе читаются лекции и проводятся практические занятия.

**Цель (цели)** освоения дисциплины:

-освоение основных методологических закономерностей становления и развития автомобильного транспорта общества.

- освоение основных научно-технических проблем и перспективы развития систем поддержания работоспособности автомобильного транспорта.

- освоение основных тенденций и направлений развития высоких наукоемких технологий поддержания работоспособности автомобилей в условиях постиндустриальной экономики.

**Задачи:**

**-** анализировать роль и место мировой автомобилизации в коммуникационной системе современного общества;

- анализировать социально-значимые проблемы и процессы при анализе аспектов и тенденций развития современной автомобилизации;

-анализ состояния, технологии и уровня организации производства, с учетом социальных, экологических, экономических последствий, на АТП (СТО).

# 1 Виды работы студентов

Основные виды занятий: по курсу предусмотрено проведение лекционных занятий, на которых дается основной систематизированный материал, практические занятия, самостоятельная работа, сдача экзамена.

Самостоятельная работа предусматривает аудиторною и внеаудиторную работу.

Аудиторная самостоятельная работа по дисциплине выполняется на учебных занятиях под непосредственным руководством преподавателя и по его заданиям.

Внеаудиторная самостоятельная работа выполняется студентом по заданию преподавателя, но без его непосредственного участия.

Задания для самостоятельной работы содержатся в фонде оценочных средств по дисциплине. Выполненные задания к каждому разделу сдаются в письменном виде.

Содержание самостоятельной работы определяется в соответствии с рекомендуемыми видами заданий согласно рабочей программы дисциплины.

# 2 Основные виды работы студентов и особенности их проведения при изучении данного курса

**2.1 Рекомендации к прослушиванию лекционного курса**

Лекция – это развернутое, продолжительное и системное изложение сущности какой-либо учебной, научной проблемы. Основа лекции – теоретическое обобщение, в котором конкретный фактический материал служит иллюстрацией или необходимым отправным моментом, это форма учебного занятия, цель которого состоит в рассмотрении теоретических вопросов излагаемой дисциплины в логически выдержанной форме.

В учебном процессе в зависимости от дидактических задач и логики учебного материала мы будем использовать вводные, текущие и обзорные лекции; в зависимости от деятельности студентов - информационные, объяснительные, лекции - беседы.

Лекционная форма целесообразна в процессе:

* изучения нового материала, мало связанного с ранее изученным;
* рассмотрения сложного для самостоятельного изучения материала;
* подачи информации крупными блоками;
* выполнения определенного вида заданий по одной или нескольким темам либо разделам;
* применения изученного материала при решении практических задач.

В состав учебно-методических материалов лекционного курса включаются:

* учебники и учебные пособия, в том числе разработанные преподавателями кафедры, конспекты (тексты, схемы) лекций в печатном виде и /или электронном представлении - электронный учебник, файл с содержанием материала, излагаемого на лекциях, файл с раздаточными материалами;
* тесты и задания по различным темам лекций (разделам учебной дисциплины) для самоконтроля студентов;
* списки учебной литературы, рекомендуемой студентам в качестве основной и дополнительной по темам лекций (по соответствующей дисциплине).

Приступая к изучению дисциплины, студенту необходимо ознакомиться с тематическим планом занятий, списком рекомендованной учебной и научной литературы. Следует уяснить последовательность выполнения индивидуальных учебных заданий, темы и сроки проведения семинаров, написания учебных и творческих работ, завести в свою рабочую тетрадь.

При изучении дисциплины студенты выполняют следующие задания: изучают рекомендованную учебную и научную литературу; пишут контрольные работы, готовят презентации и сообщения к практическим занятиям; выполняют самостоятельные творческие работы, участвуют в выполнении практических заданий. Уровень и глубина усвоения дисциплины зависят от активной и систематической работы в данных направлениях.

**2.2 Рекомендации при подготовке к практическим занятиям**

Практические занятия относятся к основным видам учебных занятий. Они составляют важную часть профессиональной подготовки.

Подготовка к практическому занятию

* подберите необходимую учебную и справочную литературу, конспекты,
* освежите в памяти теоретические сведения, полученные на лекциях и в процессе самостоятельной работы,
* определитесь в целях и специфических особенностях практической работы.
* отберите те задачи и упражнения, которые позволят в полной мере реализовать цели и задачи предстоящей работы,
* прорешайте задачи, примеры из лекции, учебника,
* ответьте на контрольные вопросы.

**Тематика практических занятий**

**Тема 1. Этапы становления автомобилестроения в России**

Основой материал.

Развитие отечественного автомобилестроения можно проследить по отдельным его этапам, характеризующимся все возрастающим количественным ростом выпуска автомобилей и переходом на все более высокие ступени в отношении совершенства их конструкции.

До революции в России не было своей автомобильной промышленности. Автомобильная промышленность в СССР начала создаваться в первой половине 20-х годов, и период с 1924 по 1930 гг. является **первым этапом** развертывания отечественного автомобилестроения.

В 1924 г. Московскими автомобильными мастерскими, переоборудованными в автомобильный завод, был выпущен первый советский грузовой автомобиль АМО-Ф15 грузоподъемностью 1,5 т. С 1924 г. по 1931 г. Московским заводом было построено более 6000 таких автомобилей.

В 1925 г. Ярославский автомобильный завод, созданный на базе автомобильных мастерских, начал выпуск в небольших количествах грузовых автомобилей Я-3 грузоподъемностью 3 т, а затем, в 1928 г., автомобилей Я-4 грузоподъемностью 3,5 т.

Переломными в области развития автомобилестроения в СССР явились 1930-1932 гг. С этого времени автомобилестроение вступило **во второй этап** и начало развиваться исключительно быстрыми темпами.

В 1929 г. было принято решение об организации массового производства автомобилей в СССР. При составлении плана первой пятилетки было запроектировано строительство двух автомобильных заводов: в Горьком – производительностью 100 000 автомобилей в год и в Москве – производительностью 25 000 грузовых автомобилей в год. Несмотря на исключительно короткие сроки, установленные для строительства этих заводов, и отсутствие достаточного опыта в этом деле, эта огромная и ответственная задача была успешна разрешена.

В 1931г. был построен завод АМО, который перешел к выпуску грузовых автомобилей АМО-3, а в 1933 г. после дооборудования завода был начат выпуск грузовых автомобилей ЗИС-5. В 1936 г. завод начал выпускать легковые автомобили ЗИС-101.

В январе 1932 г. был пущен автомобильный завод в Горьком (ГАЗ). Основными моделями, которые завод выпускал длительное время, были грузовые автомобили ГАЗ-АА и легковые автомобили ГАЗ-А. С 1936 г. завод перешел к выпуску более совершенного автомобиля ГАЗ-М-1.

Грузовой автомобиль был впоследствии модернизирован и стал выпускаться под маркой ГАЗ-ММ. В 1943 г. был освоен выпуск легкового автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-67Б.

Кроме этих двух крупных заводов, был значительно расширен завод в Ярославле (ЯАЗ), приступивший к выпуску грузовых автомобилей ЯГ большой грузоподъемности.

В 1940 г. новый Московский завод малолитражных автомобилей освоил выпуск легковых автомобилей КИМ-10.

В 1943 г. новый автозавод на Урале начал выпускать грузовые автомобили УралЗИС-5.

Автомобильная промышленность **во второй период** своего развития, с 1930 по 1946 г., обеспечила выпуск значительного количества автомобилей. Уже в 1937 г. годовой выпуск автомобилей достиг 200 000.

После окончания Отечественной войны автомобильная промышленность вступила в новый — **третий этап своего развития**.

В 1946-1948 гг. автомобильная промышленность, не прекращая выпуска автомобилей, перешла к выпуску новых, более совершенных автомобилей, наиболее полно отвечающим растущим требованиям народного хозяйства.

В 1946 г. автомобильный завод в Горьком приступил к выпуску грузовых автомобилей ГАЗ-51 и легковых автомобилей М-20 «Победа», а в 1948 г. – грузовых автомобилей ГАЗ-63 высокой проходимости. В 1950 г. завод приступил к выпуску комфортабельно легкового автомобиля ГАЗ-12 и в 1952 г. – легковых автомобилей ГАЗ-69 высокой проходимости.

В 1948 г. Московский автозавод перешел к выпуску грузовых автомобилей ЗИС-150 и легковых автомобилей ЗИС-110, а затем освоил производство автобусов ЗИС-154 и ЗИС-155 и автомобилей ЗИС-151 высокой проходимости. В 1955 г. этим заводом был выпущен междугородный автобус ЗИС-127. В 1956 г. Московскому автозаводу было присвоено имя И. А. Лихачёва, и завод начал выпускать автомобили под маркой «ЗИЛ».

В 1946-1947 гг. Ярославский автозавод перешел к выпуску дизельных автомобилей ЯАЗ-200 большой грузоподъемности (впоследствии МАЗ-200). В 1951 г. завод освоил производство трехосных автомобилей ЯАЗ-210. а несколько позже начал выпуск различных его модификаций, в том числе автомобилей-самосвалов ЯАЗ-210Е и автомобилей-тягачей ЯАЗ-210Д и ЯАЗ-210Г.

В 1946 г. Московский завод малолитражных автомобилей приступил к выпуску легкового автомобиля «Москвич-401».

Выпуск автомобилей был начат также и рядом новых автозаводов, построенных за послевоенные годы.

Так, Минский автозавод в 1947 г. начал выпускать грузовые автомобили МАЗ-200 и автомобили-самосвалы МАЗ-205, а в 1951 г. – автомобили-самосвалы МАЗ-525 особо большой грузоподъемности. Кутаисский автозавод в 1952 г. освоил выпуск автомобилей-самосвалов КАЗ-585Б.

Автомобильный завод, построенный в Ульяновске, приступил в 1956 г. к выпуску автомобилей УАЗ-69 (ГАЗ-69).

Одновременно с выпуском основной продукции на автозаводах велись работы по совершенствованию конструкции выпускаемых автомобилей.

**1957-1958 г. явились началом нового этапа развития** отечественного автомобилестроения, характеризующегося дальнейшим качественным ростом и положившего начало полной замене ранее выпускающихся моделей новыми, более моделями автомобилей.

На Московском заводе малолитражных автомобилей в 1956 г. был начат выпуск автомобиля «Москвич-402», а несколько позже – созданных на его базе автомобиля «Москвич-423» с кузовом универсал и «Москвич-430» с кузовом фургон, а также легкового автомобиля высокой проходимости «Москвич-410» и такого же нового автомобиля с кузовом универсал» Москвич-411». В 1958 г. завод усовершенствовал конструкцию легкового автомобиля «Москвич-402» и стал выпускать его под маркой «Москвич-407». Соответственно были модернизированы и все его модификации.

На Горьковском автозаводе была проведена модернизация грузового автомобиля, который с 1957 г. начал выпускать под маркой ГАЗ-51А. Также был модернизирован и автомобиль ГАЗ-63. В 1957 г. завод приступил к выпуску пятиместного автомобиля М-21 «Волга» взамен снятого с производства автомобиля М-20 «Победа». В начале 1959 г. завод начал выпускать семиместный автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» вместо автомобиля ГАЗ-12.

На Московском заводе им. И. А. Лихачева в результате значительной модернизации автомобилей ЗИЛ-150 и ЗИЛ-151 были созданы автомобили ЗИЛ-164 и ЗИЛ-157. к выпуску которых завод постепенно перешел к концу 1958 г. В середине 1959 г. завод перешел к выпуску семиместного автомобиля высшего класса ЗИЛ-11 взамен автомобиля ЗИЛ-110. На базе модернизации автобуса ЗИЛ-155 завод с 1957 г. выпускал автобус ЗИЛ-158.

На Ульяновском автомобильном заводе, наряду с выпуском легкового автомобиля УАЗ-69, в 1958 г. начато производство грузовых автомобилей высокой проходимости УАЗ-450 с кузовом фургон и УАЗ-450Д с бортовым кузовом грузоподъемностью 0,8 т.

На Минском заводе, наряду с выпуском грузового автомобиля МАЗ-200, в 1957 г. начато производство нового двухосного автомобиля-лесовоза высокой проходимости МАЗ-502. Модернизирована конструкция автомобиля-лесовозаМАЗ-525 и начато производство новой модели автомобиля-самосвала МАЗ-530 грузоподъемностью 40 т.

На Ярославском автомобильном заводе в результате модернизации автомобиля ЯАЗ-210 и его модификаций с 1958 г. начат выпуск трехосного автомобиля ЯАЗ-219 грузоподъемностью 12 т, унифицированного с ним автомобиля высокой проходимости ЯАЗ-214 и на базе автомобиля-самосвала ЯАЗ-219 – автомобиля-самосвала ЯАЗ-222 грузоподъемностью 10 т и автомобиля-тягача ЯАЗ-221.

На Уральском автозаводе в результате усовершенствования автомобиля Урал-ЗИС-5 в 1956 г. было приступлено к выпуску автомобиля Урал-ЗИС-355, а в 1958 г. – к модернизированной его модели Урал-355М.

На Кутаисском автозаводе им. С. Орджоникидзе было освоено производство автомобиля-самосвала КАЗ-600 и КАЗ-602Б с боковым опрокидыванием платформы.

Павловский автобусный завод выпускал модернизированные городские автобусы ПАЗ-652 на базе агрегатов шасси автомобиля ГАЗ-51А.

Львовский автобусный завод с 1960 г. выпускал городские автобусы ЛАЗ-695Б с использованием ряда агрегатов грузовых автомобилей ЗИЛ.

Рижский автобусный завод РАФ в 1958 г. построил опытный образец автобуса РАФ-10 «Латвия» малой вместимости (10 человек), созданный с использованием агрегатов автомобиля М-21 «Волга». В конце 1958 г. построен опытный образец микроавтобуса РАФ-8 «Спридитис» вместимостью 8 человек, созданный на базе агрегатов автомобиля «Мосвич-407.

В 1959 г. вступил в строй новый завод в г. Ликино Московской области. На этот завод было передано производство автобусов с Московского автозавода им. И. А. Лихачева. Завод выпускает автобусы ЛИАЗ-158.

Производство автобусов было также организованно на новом автобусном заводе в г. Кургане.

В 1958-1960 гг. на основе специализации автозаводов, проводимой в соответствии с семилетним планом развития народного хозяйства СССР, несколько изменилась номенклатура автомобилей, выпускаемых старыми действующими заводами, и организовано производство автомобилей и двигателей на новых заводах.

Так, производство автомобилей-самосвалов большой грузоподъемности с Минского завода было передано на вновь организованный Белорусский автомобильный завод в г. Жодино под Минском. Автомобили этого завода получили марку БелАЗ-525 и БелАЗ-540.

Производство трехосных дизельных грузовых автомобилей с Ярославского завода было передано на вновь построенный автозавод в Кременчуге. Автомобили этого завода начали выпускаться под маркой КрАЗ-219, КрАЗ-222 и др.

Ярославский моторный завод полностью перешел на производство автомобильных дизелей для грузовых автомобилей. Заводом выпускались двигатели ЯМЗ-М204 и ЯМЗ-М206 и были подготовлены к производству четырехтактные V-образные шести- и восьмицилиндровые дизели ЯМЗ-236 ЯМЗ-238.

В начале 1960 г. вступил в строй новый автозавод в Запорожье, созданный на базе завода «Коммунар». Завод приступил к выпуску четырехместных микроавтомобилей ЗАЗ-965 «Запорожец» с двигателем мощностью 23 л. с.

В начале 1960 г. новый моторный в г. Заволжье начал выпускать двигатели для автомобилей ГАЗ.

В 1960-1962 гг. ряд автозаводов перешли к производству модернизированных и новых моделей автомобилей с более высокими эксплутационными качествами.

Московский автозавод им И. А. Лихачева в 1960 г. приступил к выпуску переходных моделей грузовых автомобилей (ЗИЛ-164А и ЗИЛ-157К) их модификаций с использованием на них ряда агрегатов и узлов новых автомобилей ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131, подготовляемых к производству. В конце 1961 г. завод начал выпускать новые грузовые автомобили ЗИЛ-130 грузоподъемностью 4,0 т с V-образным восьмицилиндровым двигателем мощностью 150 л. с. На базе этого автомобиля предусмотрен выпуска ряда его модификаций. Подготовлен к производству новый трехосный автомобиль высокой проходимости ЗИЛ=131.

Московский завод малолитражных автомобилей в 1962 г. приступил к выпуску модернизированной модели автомобиля «Москвич-407 (автомобиль «Москвич-403») и подготовляет к производству новую модель легкового автомобиля «Москвич-408».

Горьковский автозавод в 1961 г. начал производство модернизированного автомобиля «Волга» модели «М-21А. В 1962 г. завод вместо ранее выпускаемого грузового автомобиля ГАЗ-51А перешел к выпуску автомобиля ГАЗ-53Ф, в котором использованы узлы и агрегаты нового автомобиля ГАЗ-53, подготовляемого к производству. Автомобиль ГАЗ-53 оборудуется новым V-образным восьмицилиндровым двигателем мощностью 120 л. с. На база этого автомобиля намечается производство различных специализированных его модификаций.

Запорожский автозавод подготовил к производству новый микроавтомобиль ЗАЗ-966 с двигателем мощностью 27 л. с. На базе этого автомобиля будут выпускаться различные его модификации.

Ульяновский автозавод в 1961 г. начал выпуск автомобилей УАЗ-451 грузоподъемностью 0,8 т с одной ведущей задней осью и цельнометаллическим кузовом-фургоном, автомобилей УАЗ-451Д с грузовой бортовой платформой и автобусов УАЗ-451Б. На этих автомобилях установлен двигатель М-21, что улучшило их динамические качества.

Минский автозавод в 1962 г. начал выпускать переходные модели автомобилей (автомобиль-самосвал МАЗ-200П и седельный тягач МАЗ-200М). Подготовляется к производству новый автомобиль МАЗ-500 грузоподъемностью 7,5 т с двигателем ЯМЗ-236 и созданные на его базе автомобиль-самосвал МАЗ503 и седельный тягач МАЗ-504.

Кременчугский автозавод в 1962 г. также начал выпускать переходные модели (грузовой автомобиль КрАЗ-257 и автомобиль-самосвал КрАЗ-256) и подготовил к производству новый трехосный автомобиль КрАЗ-250 грузоподъемностью 12 т с двигателем ЯМЗ-238 и созданные на его базе автомобиль-самосвал КрАЗ-251 и седельный тягач КрАЗ-252.

Белорусский автозавод разработал конструкцию семейства карьерных автомобилей-самосвалов большой грузоподъемности. Базовой моделью, подготовленной к производству, является автомобиль БелАЗ-540 грузоподъемностью 27 т с двигателем ЯМЗ мощностью 360 л. с. и с одноместной кабиной.

Кутаисский автозавод в 1962г. начал серийный выпуск седельного тягача КАЗ-606 с кабиной, расположенной над двигателем. Подготовляется к производству переходная модель (короткобазный автомобиль КАЗ-605 грузоподъемностью 4,5 т).

Уральский автозавод приступил к выпуску трехосных автомобилей высокой проходимости Урал-375 грузоподъемностью 5,0 т с V-образным восьмицилиндровым двигателем мощностью180 л. с. Разработана конструкция автомобиля Урал-377 грузоподъемностью 7,5-8,0 т с двумя задними ведущими мостами с тем же двигателем.

Ликинский автобусный завод разработал конструкцию нового автобуса ЛИАЗ-676 вместимостью 80 пассажиров с V-образным восьмицилиндровым двигателем мощностью 150 л. с.

Львовский завод на базе городского автобуса ЛАЗ-695Б и туристского ЛАЗ-697 разработал модернизированные их модели с V-образным восьмицилиндровым двигателем ЗИЛ мощностью 150 л. с.: городской автобус ЛАЗ-695Е и туристский ЛАЗ-697Е. Разработана также конструкция междугородных автобус: 43-местный автобус ЛАЗ-699А для перевозок на небольшие расстояния и 30-местный комфортабельный автобус ЛАЗ-695 для перевозок на дальние расстояния.

В 1967 г строится гигантский автомобильный завод в г.Тольятти. Прототипом базовой модели, которую предстояло выпускать на ВАЗе- стал ФИАТ-124.(итальянская фирма). Новый легковой автомобиль ВАЗ-2101 стал определенной вершиной в развитии нашего автомобилестроения. Он принес с собой новейшую технологию, современные технические решения, знаменовал качественно иной подход к конструированию массовой легковой модели.

Наряду с качественным развитием отечественного автомобилестроения, широкой специализацией в автомобильной промышленности и вводом в производство ряда новых моделей непрерывно растет и количество выпускаемых автомобилей.

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**Тема 2. Заводы ВАЗ и ГАЗ**

Основной материал.

**Основание Волжского автомобильного завода.**

«**ВАЗ**» сокращенное название Волжского Автомобильного Завода является российской компанией по производству легковых автомобилей марок «Жигули», «Лада» и автомобилей повышенной проходимости «Нива». Волжский автомобильный завод расположен в городе Тольятти Самарской области, там же расположены основные производственные мощности завода. Строительство волжского автомобильного завода началось в 1967 году. Совет министров СССР назначил зам. Министра автомобильной промышленности Полякова В.Н. генеральным директором строящегося завода, а главным конструктором ВАЗа В.С.Соловьёва. Первая очередь, рассчитанная на выпуск 220 тысяч автомобилей в год, вступила в строй спустя уже три с небольшим года в 1971 году. За основу при выпуске первенца волжского автозавода - малолитражного с пятиместным кузовом «ВАЗ-2101» был взят популярный в те годы итальянский автомобиль «ФИАТ-124». Мощность четырехцилиндрового двигателя составляла 60 л.с., а максимальная скорость первого автомобиля ВАЗ достигала 140 км/ч.

**Развитие Волжского автозавода в начальный период.**

Первоначально новая отечественная марка автомашин «**Жигули**» задумывалась как народный автомобиль, который при сравнительно невысокой цене смог бы удовлетворить растущие в те годы потребности огромного советского рынка. Но как ни старались конструкторы автозавода, заводские инженеры и механики в дальнейшей работе над новым автомобилем столкнулись с массой серьезных проблем, которые в значительной степени мешали эффективно решать поставленные перед новым автозаводом задачи. Руководству практически сразу же пришлось отказаться от идеи массового производства доступного автомобиля для рядового советского человека. Стало очевидно, что с каждой новой моделью цена на автомобили «Жигули» неизменно и существенно возрастала, становясь все более непомерной для большинства трудящихся советских граждан.

**Советский этап развития волжского автозавода.**

Несмотря на то, что с расширением модельного ряда производимых на ВАЗе автомобилей цена на них постоянно и весьма ощутимо возрастала, задача обеспечения потребностей советского рынка, первоначально возложенная на новый автозавод, в какой-то степени все же решалась, поскольку автомобили «ВАЗ» отнюдь не залеживались, тем более с выпуском в конце 70-х годов новых моделей «Жигулей» с кузовом типа «универсал», ставших весьма популярными среди населения. Еще одним весьма удачным, и как показала история крайне эффективным решением стал выпуск полноприводного автомобиля. Благодаря усилиям конструкторского и инженерного корпуса с конвейера волжского автозавода в 1977 году появилась новая полноприводная модель повышенной проходимости «Нива» ВАЗ-2121, а в следующее десятилетие было налажено производство экспортного варианта автомобилей «[**Лада**](http://vaz.autouse.ru/)». И тем не менее, несмотря на успешность новых моделей, процесс усовершенствования продукции волжского автозавода никогда не приостанавливался. В целом же за советский период существования автозавода на берегах Волги был успешно освоен выпуск девяти моделей, среди которых самыми популярными стали, кроме самой первой модели, шестая модель, впоследствии ставшая классикой (ее замещение новейшей десятой моделью началось только в 1997 году), и невероятно популярная девятая модель с ведущими передними колесами ВАЗ-2109 и ее модификации.

**Волжский автозавод в переходный период.**

После распада Союза Советских Социалистических Республик в самом начале девяностых годов XX века волжский автомобильный завод «АвтоВАЗ», как и все остальные отечественные промышленные гиганты, вступил в полосу кризиса и вынужденной необходимости перестройки своей деятельности. Кризис на волжском автозаводе оказался затяжным, однако к середине 90-х годов АвтоВАЗ сумел переломить ситуацию и постепенно стал наращивать производство автомобилей, среди которых стали появляться новые, отвечающие современным требованиям модели, среди них и самое популярное десятое семейство автомобилей **ВАЗ**. В 1997 общее количество произведенных автомобилей составило 730 тысяч штук, а в последующие годы в связи с огромным спросом на новые модели автомобилей ВАЗ производство автомобилей увеличилось еще на несколько десятков тысяч в год, отечественный автогигант не смотря на все трудности переходного периода благополучно вышел из кризиса.

**Текущее развитие волжского автомобильного завода.**

К концу 90-х годов прошлого века, а точнее в 1998 году с заводского конвейера АвтоВАЗа сошла новая модель 2111, а автомобили «десятого» семейства начали оснащаться новейшими 16-клапанными двигателями, что дало новый толчек в развитии волжского автозавода и автомобильной отрасли страны в целом. Но несмотря на все положительные преобразования, проблемы все-таки по прежнему остаются, поскольку из-за сравнительно невысокого качества автомобилей ВАЗ российские рынки захватывают японские, корейские и некоторые европейские автомобильные производители. Вследствие подобных тенденций **АвтоВАЗ** предпринимает определенные шаги, чтобы противостоять неблагоприятной для автозавода рыночной конъюнктуре. Не так давно была выпущена новая модель – седан ВАЗ-1118 или как его патриотично назвали на ВАЗе «Калина», ВАЗ -2170 «Приора». Одновременно с этим и в дальнейших планах АвтоВАЗа приоритетым направлением является совместное производство автомобилей с известными зарубежными автомобильными компаниями, что несомненно выведет российского автогиганта на совершенно новый качественный уровень развития.

**История развития ГАЗ.**

История началась с того, что 6 апреля 1929 года было принято постановление ВСНХ СССР о выборе района для строительства автозавода в Нижегородской области и создан "**Автострой**" - головная организация строительства автозавода. Начальником управления "Автостроя" был назначен **Степан Семенович Дыбец**, который и стал впоследствии первым директором "ГАЗа".

02 мая 1930 года под Нижним Новгородом был заложен первый камень в фундамент будущего автомобильного завода

Благодаря удачному проекту, умелому руководству, энтузиазму строителей завод был построен за **18 месяцев и 1 января 1932 года Автозавод вступил в строй действующих, а уже через 28 дней с конвейера сошел первый автомобиль –** [**грузовик ГАЗ-АА**](http://www.pseudology.org/people/SafrazianLB.htm)**.** Первые автомобили моделей ГАЗ-А и ГАЗ-АА изготавливались по чертежам американской фирмы «Форд», но они уже отличались от американских прототипов тем что были усилены картер сцепления и рулевой механизм. В 1933 г появился автобус служебного назначения ГАЗ-03-30. Позже появился самосвал ГАЗ-410. В 1936 году завод начал выпуск первой отечественной модели легкового автомобиля ГАЗ-М1 - знаменитой "эмки". А в 1937 г начали выпускать санитарный автобус ГАЗ-55.

В 1936-1938 годах в должности начальника техотдела непродолжительное время работали: А.М. Левашов и А.И. Фомин. В последующие годы началась разработка собственных отечетвенных конструкций новых автомобилей и естественно развитие автозавода и наращивание мощностей по выпуску автомобильной техники.

В октябре 1933 года на работу на автозавод прибыл инженер с большим опытом работы автомобильного дела из научно-моторного института (НАМИ) Андрей Александрович Липгард (до ГАЗа был руководителем конструкторской группы по созданию автомобиля НАМИ-1). Он был назначен конструктором завода.

Свою деятельность он начал с организации работ по модернизации двигателя была повышена мощность с 40 до 50 л.с.

А.А.Липгард также возглавил кнструкторский коллектив техотдела по разработке нового отечественного легкового автомобиля - закрытого лимузина с максимальной скоростью 100 км/ч, который был создан в 1935 году с стал стал вускаться на конвейере автозавода с марта 1936 года.

С 1932 по 1938 Горьковский автомобильный стал ведущим заводом страны, освоил и выпустил 17 моделей и модификаций автомобилей, производил 68,3 % всех выпускаемых в стране автомашин.

**ГАЗ в годы войны(1941-1945).**

В 1941-1945 гг. коллектив автозавода, не прекращая производства автомобилей, в короткий срок перестроился.

Заводские конструкторы (А.А.Липгарт, Н.А.Астров, В.А.Грачев и др.) и технологи оперативно разработали и подготовили к производству новые машины: вездеходы ГАЗ-64 и ГАЗ-67, бронеавтомобили БА-64, БА-64Б, танки: Т-60, Т-70. Наряду с грузовыми автомобилями завод развернул выпуск самоходных орудий, боеприпасов и различного военного снаряжения.

Завод выпустил для фронта:

* 157759 грузовых автомобилей;
* 18462 легковых автомобилей;
* 232 тысячи автомобильных моторов;
* около 12 тысяч танков;
* более 9 тысяч самоходных артиллерийских установок;
* более 10 тысяч минометов;
* около 30 тысяч снарядов для ракетных установок "катюша".

Правительство высоко оценило труд автозаводцев во время войны, наградив завод орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны I степени.

**Новые рубежи ГАЗ.**

После окончания войны ГАЗ перешел на выпуск мирной продукции, и уже в 1946 году с его конвейера сошли новые автомобили: ГАЗ-51 (самый массовый отечественный грузовик) и легковой автомобиль ГАЗ - М20 "Победа" (первый в мире серийный автомобиль с кузовом "бескрылой" формы).

В середине 1947 года был достигнут довоенный уровень производства. А в апреле 1948 года с конвейера сошел миллионный грузовик.

Завод развивался, осваивались новые производственные мощности, совершенствовалась автомобильная техника. В 1957 началось производство популярной родоначальницы "волжской династии" - ГАЗ-21 "Волга".

За истекшие годы Нижний Новгород стал центром отечественного машиностроения. Коллективом предприятия освоено более 100 различных моделей и модификаций автомобильной техники, изготовлено свыше 16 миллионов легковых и грузовых автомобилей

За 70 лет на предприятии сложился высокопрофессиональный коллектив. Все автомобильные заводы страны (ВАЗ, КАМАЗ, УАЗ, ЗАЗ, ПАЗ и другие) создавались и оснащались при непосредственном участии специалистов "ГАЗа".

Сегодня "ГАЗ" занимает особое место в российском автомобилестроении. Сохраняя за собой роль мастера-универсала, автозавод, единственный в стране, выпускает как грузовые, так и легковые автомобили. Горьковский автомобильный остается традиционным поставщиком грузовых автомобилей для сельского хозяйства, надежных полноприводных грузовиков для армии, а также полуторок и легковых автомобилей среднего класса "Волга", модификации которых разрабатывались для эксплуатации в сложнейших климатических и дорожных условиях.

За последнее время на автозаводе был создан комплекс высокоэффективных технологических процессов с использованием отечественных и зарубежных материалов для промышленного выпуска новых моделей и, в первую очередь, семейства автомобилей "ГАЗель" и "Соболь".

"ГАЗу" по-настоящему есть чем гордиться. Но, встречая 70-летие предприятия, и руководство, и трудовой коллектив далеки от благодушия. Все осознают, что впереди – не один год колоссальной и тяжелейшей работы. Как сказал генеральный директор ОАО "ГАЗ" Дмитрий Стрежнев, "новое столетие поставило перед нами новые задачи. Надо поднимать отечественное машиностроение до уровня конкурентоспособности, когда покупатель на рынке сможет всерьёз сравнивать соотношение цены и качества продукции отечественного автопрома и иномарок. Российские "Мерседесы" появятся нескоро, но ведь и наши покупатели пока в массе своей не столь богаты, чтобы покупать такие автомобили. Нам нужны добротные, удобные в эксплуатации и экономичные машины по реальной цене. Это – наша цель".

15 января 2002 г в Москве прошла презентация художественно-публицистического фильма "ГАЗ – русские машины. Дорога длиною в 70 лет", созданного известными режиссёрами Тимуром Бекмамбетовым и Бахытом Килибаевым при участии специалистов ОАО "ГАЗ", музея истории автозавода, управления конструкторских и экспериментальных работ "ГАЗа". В презентации ленты приняли участие президент ОАО "ГАЗ" Николай Пугин, директор по маркетингу ОАО "ГАЗ" Виктор Масленников и главный конструктор "ГАЗа" в 1988 – 2001 гг. Юрий Кудрявцев.

14 сентября прошлого года ОАО "ГАЗ" и кинокомпания "Таббак" объявили конкурс "Стань героем". Участникам конкурса предложили написать о том, какую роль в их жизни сыграла та или иная марка автомобиля, выпущенного Горьковским автомобильным заводом.

Пришли около 9000 писем от людей разных поколений. 1 октября были подведены итоги конкурса. Победителем стал житель Челябинска Владимир Школьник, ему Николай Пугин вручил ключи от новой "Волги" ГАЗ-3110.

Лучшие истории были использованы в документальном фильме Тимура Бекмамбетова и Бахыта Килибаева "ГАЗ – русские машины. Дорога длиною в 70 лет". Сами рассказчики и стали героями этого фильма.

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**Тема 3. Перспективы развития грузовых автомобилей в России и за рубежом.**

Основной материал

ОАО “ГАЗ” сохраняет позиции одного из ведущих предприятий отечественного автомобилестроения. Сегодня ОАО "ГАЗ" представляет собой мощное предприятие, состоящее из 6 крупных заводов, 11 специализированных производств, включающих более 100 цехов, и сети дочерних предприятий. В 1994 г. “ГАЗ” освоил выпуск малотоннажных грузовиков, а уже в 1996 г. начался выпуск всей гаммы автомобилей семейства "Газель": грузовых фургонов общего назначения, грузопассажирского варианта "Комби", микроавтобуса, милицейского и медицинского автомобилей на базе микроавтобуса. Новое семейство автомобилей "Соболь", которые появились на рынке в 1998 г., сохранило традиционные качества популярных автомобилей "Газель". *По итогам 1999 г. производство автомобилей на “ГАЗе” заметно возросло, прежде всего, за счет роста производства грузовиков (+17,6%) и особенно микроавтобусов (+44,6%).*

В настоящее время доля ОАО "ГАЗ" в российском производстве грузовых автомобилей - 60%, легковых - 15%, автобусов - 32%.

*АМО “ЗИЛ”*

АМО “ЗИЛ” является старейшим предприятием в автомобильной промышленности России (создано в 1916 г.). На счету компании около 6 миллионов грузовиков, автобусов и легковых автомобилей. В 1999 г. приоритетным направлением развития завода было увеличение мощностей по производству малотоннажных автомобилей ЗИЛ-5301 “Бычок” грузоподъемностью 3 тонны. Одна из последних разработок - семейство автомобилей ЗИЛ-5343 грузоподъемностью 8 тонн.

Летом 1999 г. АМО "ЗИЛ" договорился с компанией Renault VI о сотрудничестве в сборке и производстве в России грузовых автомобилей.

*АО “УАЗ”*

Ульяновский автомобильный завод основан в 1941 г. В 1999 г. производство автомобилей на “УАЗе” заметно выросло, в особенности это касается производства грузовиков. Увеличилось производство автомобилей УАЗ-3153 (с удлиненной базой), УАЗ-3159 ("Барс"), УАЗ-39095 и УАЗ-39094 ("Фермер").

*АО “Камаз”*

АО “Камаз” является одним из крупнейших предприятий Республики Татарстан и одним из лидеров отрасли транспортного машиностроения. Основной продукцией предприятия являются грузовые автомобили марки КамАЗ, двигатели и запасные части к автомобилям.

**70 лет производству автомобилей-самосвалов.**

В январе 1935 г. на Ярославском автозаводе были изготовлены и отправлены в Нижний Тагил, где в то время шло строительство Уральского вагонного завода, первые шесть самосвалов ЯС-1 (рис. 1).

Ярославские конструкторы и производственники начали работу над ними и создали их в рекордно короткие сроки — фактически за пять месяцев: в августе 1934 г. народный комиссар тяжелого машиностроения Г.К. Орджоникидзе обратился к директору ЯАЗа В.А Еленину с просьбой рассмотреть возможность изготовления самосвалов — машин, крайне необходимых для строек, и молодой конструкторский коллектив автозавода сразу же принялся за работу, причем особенно активно — В.А. Ивлев и Г.К. Кокин (впоследствии главный конструктор ЯАЗа), а также специалисты НАТИ и ЗИСа. За базу они взяли выпускавшийся тогда грузовой автомобиль ЯГ-4, а с целью экономии времени широко использовали конструктивные решения, применяемые в то время на самосвалах зарубежного производства.

В результате получился ЯС-1, грузоподъемность которого составляла 3500 кг, снаряженная масса — 3640 кг, максимальная скорость — 40 км/ч. Кузов его был деревянным, обитым металлическим листом, его объем — 5 м3. Платформа опрокидывалась назад двумя гидравлическими подъемниками, объединенными в один блок.

При работе в реальных условиях эксплуатации самосвал показал хорошие результаты, поэтому было принято решение начать его серийный выпуск, и уже к концу 1935 г. общее производство достигло 300 ед., в 1936 г. — 700, а в последующие годы завод выпускал по 1 тыс. самосвалов в год.

Одновременно шли работы и по модернизации ЯС-1: в 1936 г. появилась модель ЯС-3 грузоподъемностью 4000 кг, которую ЯАЗ и поставлял потребителям вплоть до начала Великой Отечественной войны.

С автомобилями-самосвалами имел дело не только ЯАЗ, но и ГАЗ: здесь в 1936 г. на базе грузового автомобиля ГАЗ-АА тоже начали выпускать самосвал. Это был ГАЗ-410 (рис. 2). Его грузоподъемность — 1200 кг; снаряженная масса — 1920 кг, объем кузова — 1,12 м3, максимальная скорость — 70 км/ч. На ГАЗ-410 были применены оригинальный (инерционный) способ разгрузки кузова назад и обеспечивающий его шарнирный механизм.

Данный самосвал выпускали до середины 1941 г., а затем еще два года после войны.

Однако в целом надо сказать, что производство самосвалов в довоенный период только начинало развиваться и совсем не удовлетворяло потребности страны. Во время войны их, по вполне понятным причинам, вообще не выпускали. Однако все пусть и не очень многое, что было сделано, дало главное — опыт конструирования, производства и эксплуатации. Поэтому то, что даже в годы войны конструкторы и ученые продолжали подготовку к развертыванию массового производства самосвалов, никого, в общем-то, не удивило. Как и то, что 9 августа 1944 г. Государственный комитет обороны принял постановление о строительстве в Минске автомобильного завода, предназначенного в первую очередь для выпуска самосвалов, а в Одессе — завода по производству самосвалов на базе грузовых автомобилей ГАЗ. А также и то, что с 1943 г. и до 1945 г. на ЯАЗе велись интенсивные работы по семейству дизельных грузовых автомобилей ЯАЗ-200, включающему самосвал ЯАЗ-205, производство которого планировалось организовать в Минске. Наконец, на УралАЗе был создан самосвал "Урал-ЗИС-351" и даже начато его мелкосерийное производство, а на базе грузового автомобиля ГАЗ-51 был спроектирован самосвал ГАЗ-93 (рис. 3). Его выпуск затем, в 1948 г., освоил Одесский автозавод.

Сомнений, повторяем, не было. Наоборот, для всех было очевидно, что огромные масштабы строительных работ по восстановлению разрушенного войной народного хозяйства настоятельно потребуют быстрого развертывания массового производства автомобилей-самосвалов. Страна и работала в соответствии с этим пониманием. Например, в январе 1947 г. из Ярославля в Минск, как и планировалось, прибыли первые опытные образцы самосвала ЯАЗ-205. В том же году на еще строящемся МАЗе приступили к серийному производству самосвала МАЗ-205 (рис. 4), который стал самым востребованным на стройках страны в течение 18 пет.

Среди предприятий, специализирующихся на производстве самосвалов, оказался и Мытищинский машиностроительный завод: в марте 1947 г. он на базе грузового автомобиля ЗИС-5 изготовил первые три самосвала ЗИС-05, а уже в начале 1948 г. освоил новую модель — ЗИС-585 (рис. 5) на шасси ЗИС-150.

В последующие годы число предприятий, вовлеченных в сферу производства самосвалов, быстро увеличивается. Например, в 1948 г., как уже упоминалось, вступает в строй Одесский автозавод (спустя восемь лет его перепрофилируют на выпуск автомобильных полуприцепов); в 1952 г. — Кутаисский автозавод, который по документации Мытищинского машиностроительного завода осваивает производство самосвалов КАЗ-585Б, а в 1957 г. он же первым в стране начинает выпускать самосвал КАЗ-600 (рис. 6) с боковой разгрузкой, который мог работать и с самосвальным прицепом.

В итоге к 1958 г. доля самосвалов в общем годовом выпуске (-350 тыс. шт.) грузовых автомобилей достигла 20 % (более 70 тыс. шт.). Однако и такие объемы производства все еще не удовлетворяли потребности народного хозяйства. Поэтому в 1958 г. в строй действующих был введен Саранский завод автосамосвалов, куда из Одессы переводят производство самосвалов на базе грузовых автомобилей ГАЗ. Причем первоначально модельный ряд ограничивался одесскими же моделями ГАЗ-93А и на базе ГАЗ-93Б, но к 1966 г. (совместно с ГАЗом) были спроектированы на базе автомобилей ГАЗ-53А и ГАЗ-53-02 модели ГАЗ-САЗ-53 и ГАЗ-САЗ-53Б (рис. 7). Тогда же создается сельскохозяйственный самосвал САЗ-3502 с предварительным подъемом кузова. Правда, в 1969 г. его производство переводят в г. Фрунзе (Бишкек).

Все, что сказано выше, это о самосвалах малой и средней грузоподъемности, т. е. самосвалах массового применения. Но существуют, как известно, не менее необходимые другие их группы. В частности, самосвалы большой и особо большой грузоподъемности. И здесь весьма значительную роль сыграли Ярославский и Кременчугский автозаводы.

Так, в конце 1940-х годов в Ярославле завершаются работы по созданию семейства трехосных дизельных автомобилей, включающее и самосвал ЯАЗ-210Е грузоподъемностью 10 000—12 000 кг, серийное производство которого начинается в 1951 г. В 1958 г., после модернизации, этот самосвал получает обозначение ЯАЗ-222. Его, как и производство всех грузовых автомобилей ЯАЗ, в 1959 г. переводят в Кременчуг. И здесь, пройдя несколько модернизаций, в течение многих лет он, имея грузоподъемность 12 000 кг, сходит с конвейера под маркой КрАЗ-256Б (рис. 8).

Большим достижением отрасли стали внедорожные карьерные самосвалы особо большой грузоподъемности. Они начинались с МАЗ-525 (рис, 9), имевшего грузоподъемность 25 000 кг, который был спроектирован в 1950 г. (в конструкторском бюро под руководством Б.Л. Ша-пашника).

За МАЗ-525 следует МАЗ-530 (грузоподъемность 40 000 кг). Но в 1958 г. серийное производство внедорожных карьерных самосвалов переводится в Жодино, на вновь построенный БелАЗ. И это решение себя оправдало. Уже хотя бы потому, что всего через несколько лет (в 1961 г.) молодой, но энергичный коллектив этого завода сумел полностью перейти на конвейерное производство собственной модели — 27-тонного самосвала БелАЗ-540 (рис. 10), а еще спустя два года дает две принципиально новые модели — 40-тонный БелАЗ-543 и 75-тонный БелАЗ-549.

Несколько позже на БелАЗе создают самосвалы еще большей грузоподъемности — 100 и 110 т, а в 1992 г. — БелАЗ-75501 вообще уникальной грузоподъемности — 280 т.

Свою роль в создании отечественного самосвалостроения сыграл и Могилевский автозавод. Он стал вторым в СССР производителем внедорожных карьерных самосвалов. Первой его моделью был (1966 г.) 20-тонный самосвал МоАЗ-522 высокой проходимости (рис. 11). В дальнейшем номенклатура выпуска непрерывно расширяется. В нее добавляются самосвальные автопоезда для подземных работ, самосвалы-углевозы, шасси для кранов, бетоносмесители, маслозаправщики и др.

И конечно же, свое слово сказал КамАЗ. На шасси этого завода создан 10-тонный строительный самосвал КамАЗ-5511 (рис. 12), выпуск которого был организован на Нефтекамском заводе автосамосвалов в 1977 г. Но особую страницу в истории самосвалов представляет собой 1982 г. Работая в рамках "Продовольственной программы", Мин-автопром в короткие сроки сумел создать конструкции и организовать производство автомобилей, в наибольшей степени отвечающих требованиям сельского хозяйства. Ведь это факт: именно в 1982—1985 гг. разработаны конструкции и налажено серийное производство специальных сельскохозяйственных самосвалов повышенной проходимости, самосвалов с боковой разгрузкой кузова, способных работать с самосвальными прицепами. Например, Нефтекамский завод автосамосвалов уже в 1983 г. приступил к выпуску сельскохозяйственного самосвала КамАЗ-55102, Кутаисский — самосвала КАЗ-4540 (рис. 13), УралАЗ — самосвала "Урал-5557" (рис. 14), а над автопоездом ГАЗ-6008 работал ГАЗ, Саранский завод автосамосвалов и Балашовское ГКБ. (Кстати, данное ГКБ было преобразовано в Головное конструкторское бюро по автомобильным и тракторным прицепам, где проектировали самосвальные прицепы, в том числе для самосвалов Мытищинского, Нефтекамского, Саранского и Уральского заводов, которые выпускали Красноярский и Ставропольский заводы автомобильных прицепов, вошедшие в строй в середине 1970-х годов.)

В целом до начала перестройки выпуск самосвалов различных типов достиг -140 тыс. ед. в год. Их собирали на 10 заводах Минавтопрома. Причем особо следует остановиться на двух из них —-Мытищинском машиностроительном и МАЗе. Потому что именно их роль в постоянном совершенствовании конструкции и наращивании объемов этой специфической продукции автомобилестроения огромна.

Так, Мытищинский машиностроительный завод был самым массовым по производству самосвалов предприятием: он выпускал более трети этих АТС в стране. Достаточно сказать, что в отдельные периоды с его конвейера сходили более 200 изделий в сутки, т, е. практически столько же, сколько легковых автомобилей с конвейера АЗЛК. Во-вторых, ММЗ после ряда промежуточных моделей с 1964 г. выпускает наиболее известную в стране (и не только) строительный самосвал — ЗИЛ-ММЗ-555 (рис. 15), оборудованный корытообразным кузовом, а с 1972 г. — и самосвал ЗИЛ-ММЗ-554 (рис, 16) с трехсторонней разгрузкой кузова. В-третьих, до начала перестройки ММЗ успел провести очередную существенную модернизацию своей продукции и перейти на изготовление строительных (ЗИЛ-ММЗ-4305) и сельскохозяйственных (ЗИЛ-ММЗ-45086) самосвалов и даже (в 1985 г.) разработать новое для отечественной промышленности изделие — самосвал ЗИЛ-ММЗ-4952 со съемным кузовом, или "самопогрузчик", а с 1986 г. организовать его серийное производство.

На МАЗе, как известно, 31 декабря 1965 г. сошел с конвейера последний самосвал МАЗ-205. Но выпуск этой специальной техники здесь не прекратили. Например, реализовали, причем довольно успешно, результаты конструкторско-экспериментальных работ по созданию нового семейства грузовых автомобилей МАЗ-500, которое включало самосвал МАЗ-503А (рис. 17) грузоподъемностью 7000 кг, а переходит на выпуск самосвалов МАЗ-5549 грузоподъемностью 8000 кг, затем — самосвала МАЗ-5551 грузоподъемностью 10 000 кг, производство которого сохраняется до настоящего времени.

С началом перестройки выпуск самосвалов на автозаводах резко сокращается. В связи с этим от массового конвейерного производства они переходят к серийному (иногда к мелкосерийному). Так сказать, в объеме реального спроса. Для выхода из создавшегося положения увеличивают число моделей, создают новые фирмы мелкосерийного изготовления автомобилей-самосвалов на отечественных и зарубежных шасси (ООО "Автомастер" в Набережных Челнах, ЗАО "Бецема" в Красногорске, "Уральский автомоторный завод" в Новоуральске, ОАО "Черниговавтодеталь" на Украине и др.). Но это уже другая история.

**Развитие европейского грузового автомобилестроения.**

В странах ЕС одной из основных форм укрепления глобальных позиций ведущих производителей стало содействие процессу концентрации промышленности и капитала. Причем имевшие место и ранее слияния и поглощения, а также различные формы кооперации между фирмами достигли, можно сказать, своего апогея. Создание единого рынка и последовавшие вслед за этим процессы ограничения государственного регулирования экономики, согласование и унификация стандартов предоставили производителям еще более широкие возможности для совместной деятельности и использования преимуществ крупномасштабных операций.

Эти перемены, естественно, затронули и грузовое автомобилестроение. Стремительное развитие технологий, увеличение их стоимости и сокращение жизненного цикла выпускаемой продукции заставили автомобилестроительные фирмы идти на крупномасштабные совместные проекты и сотрудничество внутри потенциально глобальной отрасли, в которой европейские производители становились способными постепенно занять если не ведущее, то, по крайней мере, достаточно прочное положение, т. е. решить стратегические задачи, которые К. Хан, председатель совета управляющих концерна "Фольксваген" в конце 1980-х—начале 1990-х годов определил как "корректировка своего развития в соответствии с направлениями формирования единой Европы и создание на интегрированном рынке базы для успешного участия в глобальной конкуренции".

Слияния и поглощения автомобилестроителей в пределах ЕС рассматривались и Европейской комиссией по конкуренции как необходимый этап в развитии "евро-фирм", достигающих требуемых размеров и обладающих необходимыми ресурсами для успешной конкурентной борьбы с ведущими мировыми корпорациями.

И надо сказать, что автомобилестроительные фирмы стран ЕС действовали именно таким образом. Например, если в 1970 г. в Западной Европе насчитывалось 53 независимых производителя грузовых автомобилей, то спустя пять лет — уже только 20, а в 2005 г. — всего лишь шесть (см. рисунок). С европейского рынка исчез целый ряд мелких и средних фирм, которые до этого существовали в пределах национального рынка и были защищены от внешней конкуренции высокими таможенными пошлинами или ограничениями на импорт: их, как правило, поглощали более крупные фирмы. К примеру, на автомобильном рынке Испании в начале 1970-х годов действовало множество протекционистских мер: высокие (81 % на готовые автомобили, 30 % на комплектующие) таможенные пошлины; местная составляющая совместного производства не должна была быть менее 95 %; доля иностранного капитала не могла превышать 50 % общего капитала компании. Однако после вступления в ЕС испанское правительство вынуждено было отказаться от протекционистской политики, и ее крупнейший производитель грузовых АТС, фирма "Энаса Пегасо", перешел под контроль ИВЕКО (по существу отделение итальянского концерна ФИАТ).

Создание ЕС стало и причиной ужесточения требований к техническим, экологическим и другим характеристикам автомобилей. Усиливающееся беспокойство по поводу загрязнения атмосферы, вызванного автомобильным транспортом, привело к принятию специальных мер по снижению шумового, газового и других видов загрязнений (типичный пример — последовательное введение сначала в ЕС, а затем и в других европейских странах экологических стандартов "Евро-1", "Евро-2", "Евро-3", а в ближайшем будущем — "Евро-4" и "Евро-5".

Для производителей автомобилей это означало ужесточение требований к технологическому и производственному процессам, значительному сокращению жизненного цикла АТС. Следовательно, и резкое повышение стоимости разработок, и рост коммерческих рисков на освоение новых проектов. В результате многие фирмы столкнулись с серьезными трудностями при разработке, производстве и реализации своих изделий, чем и воспользовались крупнейшие европейские автомобилестроители.

Например, стратегическая цель ИВЕКО заключалась в освоении выпуска всего диапазона грузовых автомобилей полной массой 6—72 т. И она, используя значительные финансовые ресурсы ФИАТа, в течение 1980-х годов последовательно взяла под контроль итальянские ОМ и "Астра", французскую "Юник", немецкую "Магирус", испанскую "Энаса Пегасо", английские "Седдон Аткинсон" и "Форд". В итоге все эти ранее независимые предприятия становятся частью панъевропейского проекта ИВЕКО, получившего название "Евро", реализацией которого стал выпуск на рынок в течение трех (с 1991 по 1993-й) лет четырех абсолютно новых моделей с унифицированными платформами — развозного и строительного грузовых "ЕвроКарго" и "ЕвроТракер", а также магистральных тягачей "ЕвроТек" и "ЕвроСтар", предназначенных для международных перевозок.

"Ивеко" построила свою стратегию таким образом, чтобы использовать производственные мощности поглощенных фирм для организации выпуска всех моделей автомобилей "Евро". Так, в Испании вместо автомобилей "Энаса Пегасо" начали выпускать "ЕвроТракер" и "ЕвроТек", в Германии вместо "Магирус" — "ЕвроСтар", а в Италии, Франции и Англии вместо ОМ, "Юник", "Седдон Аткинсон" и "Форд" — "Евро-Карго". Причем в большинстве случаев исчезли не только национальные торговые марки, но поглощенные формы утратили юридическую и финансовую самостоятельность. С другой стороны, такое преобразование позволяло партнерам обеспечить максимальную загрузку имеющихся мощностей и сделать производство автомобилей рентабельным. Кроме того, у объединившихся фирм появлялась дополнительная возможность экономии финансовых, временных и прочих ресурсов, поскольку после объединения общая стратегия, включая НИОКР, маркетинг и производство автомобилей, их основных узлов и агрегатов, разрабатывалась и осуществлялась из единого центра.

Нельзя не отметить также, что ИВЕКО, в отличие от многих других автомобилестроителей, стремящихся передавать поглощенным фирмам технологии и опыт производства своих устаревших моделей, помогала организовать выпуск только новых грузовых АТС класса "Евро", что не могло не вызвать интереса у ее потенциальных партнеров на новых рынках. В частности, подтверждением такого интереса можно считать последующее создание объединений "ИВЕКО-Застава" в Сербии, "ИВЕКО-Отойл" в Турции, "ИВЕКО-УралАЗ" в России и "ИВЕКО-КрАЗ" на Украине, способствовавших закреплению торговой марки ИВЕКО на достаточно трудных для проникновения рынках, а также увеличивающиеся доходы ИВЕКО от поставки комплектующих и запасных частей.

Аналогичного направления ИВЕКО придерживалась и на рынках Китая, Вьетнама, Индии, Южной Кореи, Ирана и Египта, создавая с партнерами совместные производства своих основных моделей.

Еще один крупнейший изготовитель грузовых АТС, немецкий концерн МАН, придерживается практически такой же стратегии. Так, в течение 1990-х годов он создал производственную и товаропроводящую сеть в пределах Западной и Центрально-Восточной Европы, куда вошли ранее независимые фирмы из Австрии ("Штейр" и ОАФ), Турции ("Манас"), Великобритании (ЕРФ) и Польши ("Стар"). Реорганизовав производство, МАН сконцентрировал разработку технологий и изготовление наиболее современных грузовых автомобилей в Германии, передав выпуск прежних моделей своим партнерам, превратившимся, как и в случае с ИВЕКО, в его зарубежные филиалы.

Такая стратегия позволила концерну существенно обновить производственную программу и значительно усилить свое положение на глобальном рынке: в 2001 г. МАН впервые в своей истории вошел в пятерку крупнейших мировых производителей грузовых АТС полной массой свыше 15 т, а доля его продукции на рынке ЕС к началу 2006 г. составила уже более 15 %, тогда как в 1996 г. — лишь 8 %.

Одновременно с поглощением западноевропейских фирм крупнейшие автомобилестроители предпринимали шаги по закреплению своих позиций и в других наиболее значимых сегментах мирового рынка (Северная Америка, Юго-Восточная Азия, Центрально-Восточная Европа). При этом проникновение, как правило, осуществлялось в два последовательных этапа.

Сначала европейская фирма приобретала определенный (неконтрольный) пакет акций потенциального партнера — с тем, чтобы сблизить стили и методы управления, структурное построение фирм, а также иметь возможность участвовать в общих стратегических инициативах. Затем, если сотрудничество оказывалось успешным, увеличивала свою долю участия в капитале фирмы-партнера так, что последняя полностью переходила под контроль производителя из Западной Европы. Например, именно так концерн "ДаймлерКрайслер" приобрел американские фирмы "Фрайтлайнер" и "Стирлинг", а также канадскую фирму "Вестерн Стар".

Межфирменная интеграция на рынках грузовых автомобилей Западной и Центрально-Восточной Европы, а также Северной Америки в конечном итоге приводила, как уже упоминалось выше, к слияниям и поглощениям и достаточно быстро завершалась практически полным контролем этих сегментов шестью ведущими европейскими (транснациональными) корпорациями ("ДаймлерКрайслер", "Вольво", "Рено", ИВЕКО, "Паккард" и "Скания").

По-иному до недавнего времени вели себя японские и южнокорейские производители грузовых АТС: у них интеграционная активность, можно сказать, отсутствовала. Причем как межрегиональная, так и внутри региона.

Основных причин тому, по всей видимости, две. Во-первых, автомобильная промышленность Японии и Кореи начала развиваться гораздо позднее североамериканской и западноевропейской. Во-вторых, сказались национальные особенности этих стран (охотно идя на сотрудничество, японские и корейские производители очень неохотно расстаются со своей национальной и стратегической независимостью).

Приблизительно такая же ситуация наблюдается на рынках Китая и Индии, а также в странах, бывших республиками СССР: здесь, с одной стороны, до сих пор существует множество ограничений свободной торговли, с другой — автозаводы, как правило, находятся в государственной собственности и рассматриваются как важнейшие сектора национальной промышленности. Поэтому у европейских корпораций пока отсутствует возможность получения значительного контроля над стратегическими инициативами автомобилестроителей этих стран, хотя проникновение на их рынки по множеству причин для ТНК крайне привлекательное, а возможно, — и необходимый стратегический шаг. В свою очередь, правительства развивающихся стран уже хорошо осознают тот факт, что для развития национальных автомобильных брэндов, получения новейших технологий и обеспечения высоких темпов экономического и промышленного роста сотрудничество с ведущими мировыми производителями автомобилей — необходимость. И можно предположить, что именно поэтому в автомобильной промышленности получили широкое распространение различные формы стратегических альянсов, позволяющие лидерам отрасли расширить свое влияние в глобальном масштабе. Причем, как показывает практика, для отдельных регионов у европейских корпораций сложились определенные формы организации альянсов. Например, при закреплении на рынках Китая и Индии довольно широкое распространение получили лицензионные соглашения; на рынках Японии, Южной Кореи и Центрально-Восточной Европы — соглашения об участии в активах (приобретение меньшей доли акций); на рынках бывших республик СССР — совместные предприятия.

Рассмотренные выше тенденции развития европейского грузового автомобилестроения — хорошее подтверждение тому, что в условиях глобализации межфирменная интеграция и сотрудничество представляют собой естественные и необратимые процессы. Именно поэтому, видимо, не будет ошибкой сказать, что необходимым условием успешного развития производителей грузовых автомобилей в странах СНГ является их активное участие в международном разделении труда и многоплановое включение в международную межфирменную кооперацию. И здесь самой лучшей стратегией такого развития могло бы стать взаимодействие отечественных автозаводов с зарубежными партнерами в рамках стратегических альянсов, позволяющих достаточно быстро и эффективно использовать механизмы межфирменного сотрудничества без потери собственной специализации и независимости. Благодаря альянсовому сотрудничеству изготовители автомобилей из стран СНГ могли бы добиться уменьшения дистанции, отделяющей их от ведущих ТНК, реализовать имеющийся у них научно-технический потенциал, получить доступ к товаропроводящим и сервисным сетям партнеров, увеличивая тем самым свои шансы не только выжить, но и прибыльно развиваться.

Подтверждением сказанному могут служить уже предпринимавшиеся автомобилестроителями России ("КамАЗ—Татра Сипокс", "УралАЗ—ИВЕКО"), Украины ("ЗАЗ—ДЭУ, "КрАЗ—ИВЕКО") и Беларуси ("МАЗ-МАН", "БелАЗ-ДЭУ", "БелАЗ-Либхерр") отдельные шаги по организации и осуществлению совместных проектов с зарубежными партнерами в рамках стратегических альянсов.

В то же время у автозаводов из бывших советских республик явно недостаточно знаний и практического опыта в вопросах стратегических альянсов с фирмами-конкурентами. Ведь если налаживание межотраслевых и вертикальных кооперационных связей было присуще субъектам плановой экономики СССР, то в отношении сотрудничества с конкурентами опыт отечественных предприятий крайне мал, а если объективно, то у большинства из них такой опыт просто отсутствует. Свидетельство тому: за 15 лет, прошедших с момента распада СССР, автозаводы стран СНГ заключили не более десяти соглашений о сотрудничестве с зарубежными производителями грузовых автомобилей и автобусов. Правда,' в последние годы в бизнес-планах отдельных предприятий вопросы межфирменного сотрудничества стали очерчиваться более четко. Например, одним из ключевых направлений программы стратегического развития ОАО "КамАЗ" до 2010 г. стали разработка и осуществление совместных стратегических проектов с российскими и зарубежными автомобильными фирмами (наряду с технологической реструктуризацией, расширением модельного ряда, географии экспорта и выпуска собственных агрегатов и комплектующих). Но это, скорее, исключение из правила. Поэтому необходимость межфирменного сотрудничества, которое, с одной стороны, отвечало бы современным особенностям развития автомобильного бизнеса в мировом масштабе, с другой — поставило бы на службу этому развитию имеющиеся в странах СНГ научно-производственную базу и трудовые ресурсы, — проблема явно назревшая.

Что касается подходов к сотрудничеству, то их, в принципе, можно выбирать исходя из следующих соображений.

1. Анализ развития грузового автомобилестроения ЕС свидетельствует о том, что основной формой межфирменного взаимодействия здесь выступают слияния и поглощения компаний. Стратегические же альянсы — это, по сути, промежуточная форма интеграции, в основе которой чаще всего лежат соглашения об участии в активах, предназначенные для поэтапного проведения инициатив ведущих ТНК через советы директоров их партнеров. Поэтому следует знать, что автозаводы стран СНГ без передачи хотя бы части управленческого контроля ведущих европейских производителей серьезно интересовать не будут: им не нужны долгосрочные равноправные партнеры. С другой же стороны, именно стратегическое сотрудничество с ведущими автомобилестроительными ТНК способно вывести автозаводы стран СНГ на качественно новый уровень конкурентоспособности, решить проблемы с финансированием технических и коммерческих проектов, обеспечить выход и закрепление на новых товарных и географических сегментах мирового автомобильного рынка. К тому же вряд ли можно рассчитывать на достижение значимых конкурентных преимуществ в глобальной отрасли, ограничиваясь более-менее прочными позициями на временно защищенных протекционистскими мерами сегментах национального рынка.

В то же время следует иметь в виду и то, что в очень многих странах мира растет спрос на перевозки грузов автомобильным транспортом. И хотя корпорации ЕС контролируют продажи грузовых АТС в Западной и Центрально-Восточной Европе, Северной Америке и, в некоторой степени, в Юго-Восточной Азии, растущие рынки Китая, Индии, арабского мира, Латинской Америки, Африки пока еще не насыщены: в этих регионах низок платежеспособный спрос, но велика потребность в грузовом автотранспорте, высока оборачиваемость средств. Вот почему освоение данных рынков ведущими корпорациями — вопрос ближайшего будущего. И именно это обстоятельство может быть положено в основу сбытовой кооперации автозаводов стран СНГ с зарубежными партнерами. Ключевые факторы, обуславливающие развитие сотрудничества, — глобализация сбыта, расширение номенклатуры продаж, снижение трансакционных издержек, совместное проведение глобального рискмониторинга и разделение коммерческих рисков. Однако при реализации данного направления крайне важно не ошибиться в выборе стратегического партнера. Для чего каждому автозаводу следует провести маркетинговый мониторинг состояния товаропроводящих и сервисных сетей европейских корпораций и найти точки соприкосновения с потенциальным партнером таким образом, чтобы взаимодополняющее проникновение закрыло максимальное число товарных и ценовых сегментов выбранных рынков. И если форму организации сотрудничества и степень интеграции, скорее всего, будет инициировать зарубежный партнер, то в выборе самого партнера на сегодняшний день пока еще могут и должны проявить активность отечественные предприятия.

2. Для автозаводов стран СНГ, учитывая накопленный многолетний опыт, наличие квалифицированной рабочей силы и резервных производственных мощностей, достаточно эффективной в среднесрочной, а возможно, и долгосрочной перспективе, может стать и производственно-технологическая кооперация. И прежде всего — путем включения автозавода в технологическую цепочку стратегического партнера (а возможно, и группы партнеров), т. е. организация выпуска отдельных узлов, агрегатов или даже их компонентов для его моделей автомобильной техники на своих производственных мощностях. При выборе подобного направления целесообразно расчленить всю технологическую цепочку на отдельные блоки, узлы и агрегаты и провести сравнительный анализ издержек их производства у каждого из партнеров. И затем выбрать те из них, издержки по которым у отечественных автозаводов были бы минимальными. В результате определенные компоненты не производились бы больше в разных местах с разными затратами, а переносились туда, где издержки меньше. При этом, поскольку объем производства в более благоприятном месте, как правило, возрастает, снижение средней стоимости единицы продукции могло бы быть достигнуто и за счет экономии на увеличении масштабов производства. И, таким образом, экономия на масштабах и рационализация производства выразились бы в снижении средних затрат при увеличении объемов выпуска продукции, а также в снижении затрат через использование относительных преимуществ каждого из партнеров.

Включение в технологическую цепочку стратегического партнера позволило бы автозаводам увеличить загрузку мощностей, повысить коэффициенты использования производственных фондов. Кроме того, совместная работа по производству компонентов для уже выпускаемых, известных рынку моделей автомобилей могла бы стать предпосылкой для дальнейшего расширения сфер сотрудничества (например, для совместной разработки, производства и сбыта новых моделей).

Подобное сотрудничество потребует от отечественных предприятий постоянного повышения качества производимых узлов и/или их компонентов, что в перспективе могло бы привести и к увеличению доли сертифицированного по мировым стандартам оборудования, создало бы хорошие предпосылки для обновления и других производственно-технических цепочек.

В заключение хотелось бы отметить, что детальная разработка и осуществление как сформулированных выше, так и иных возможных стратегий сотрудничества потребует от каждого предприятия изменения системы менеджмента, повышения роли службы маркетинга в иерархии принимаемых управленческих решений. Разработка подобных стратегий — дело чести для любого отечественного автозавода, хотя вполне возможно, что уже в среднесрочной (3—5 лет) перспективе это будут делать преимущественно зарубежные автомобильные ТНК (новые владельцы предприятий) исходя из своих собственных прагматических интересов.

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**Тема 4. Автомобилестроение Японии.**

Основной материал

После поражения Японии во второй мировой войне, в годы оккупации, развитие автомобильной промышленности было искусственно заторможено введением различного рода запретов и ограничений, в частности на выпуск продукции, со стороны штаба оккупационных войск. И хотя в 1949 г. они были сняты, а предприятия автомобильной промышленности изъяты из списка подлежащих демонтажу и вывозу по репарациям, тем не менее конец 40-х гг. расценивается как период борьбы за выживание автомобильной промышленности Японии. К тому же немалый урон отрасли в это время наносил импорт иностранных автомобилей. Официально он до 1949 г. был запрещен, но автомашины ввозились американцами.

26 июня 1950 г. началась война в Корее. Для обеспечения боевых действий Соединенные Штаты начали закупать в Японии сталь, автомобили, фармацевтическую продукцию, текстиль и многое другое. Только за первый месяц после начала войны на эти закупки было израсходовано 9,4 млрд. иен (21,1 млн. долл.). За 8 месяцев Соединенными Штатами было закуплено 11 920 автомобилей на сумму 9,8 млрд. иен (27,2 млн. долл.). «Тойота» увеличила ежемесячный выпуск с 700 до 1000 автомобилей. «Если бы не война в Корее, — констатировали японские экономисты, — автомобильная промышленность страны вряд ли смогла в будущем развиться столь быстро и мощно».

Американские спецзаказы позволили автомобильным компаниям «Тойота», «Ниссан» и «Исудзу» выйти в число ведущих промышленных компаний страны. Прибыли росли, а с ними и капиталовложения.

Большую роль в подъеме автомобильной промышленности сыграла «Программа восстановления американских автомобилей». Она действовала с 1945 г., когда после демобилизации армии США в Японию начали свозиться автомобили со всего Тихоокеанского театра военных действий. Новый мощный толчок этой программе дала война в Корее, когда ежемесячно восстанавливалось до 4 тысяч автомобилей. Это позволило открыть около 30 тысяч рабочих мест, до полутора десятков компаний занималось ремонтом американской техники.

Правительство взяло под жесткий контроль развитие отрасли. Упрочив финансовое положение за счет заказов армии США, обновив оборудование, автомобильная промышленность Японии начала бурно развиваться. По инвестициям до конца 50-х гг. она занимала второе место среди других отраслей, а в 60-х вышла на первое.

Первые попытки внедриться на автомобильные рынки развитых стран окончились провалом. Хотя цены на японские машины были невысокими, их качество значительно отставало от мировых стандартов.

На государственном уровне была поставлена задача добиться повышения надежности японских изделий, в первую очередь автомобилей, исходя из того, что главным орудием в конкурентной борьбе в перспективе станет качество. Это оказалось делом далеко не простым, и успех к японскому автомобилестроению на внешних рынках пришел лишь в конце 60-х годов, когда была создана производственная система, обеспечивавшая оптимальные масштабы производства, невысокие издержки и, главное, отличное качество автомобилей за счет строгого контроля на каждом рабочем месте непосредственным исполнителем, имеющим к тому же высокую квалификацию.

70-е гг. стали триумфальными для японских автомобильных компаний. Именно тогда заговорили о «японском» этапе в мировом автомобилестроении. «Нефтяной шок» 1973 г. вызвал рост цен на бензин. В результате покупатели стали отдавать предпочтение малогабаритным, экономичным автомобилям, а над такими моделями долгие годы работали японские конструкторы в расчете на условия внутреннего рынка. В США покупатели месяцами были готовы ждать поставок японских автомобилей. Американские дилеры ехали в Японию, чтобы ускорить отгрузки. Уже в 1974 г. Япония обошла по экспорту автомобилей Германию и с тех пор не уступает первого места в мире по этому показателю. К 1980 г. в стоимостном выражении доля экспорта автомобилей в общем объеме экспорта страны увеличилась до 20%. У основных японских производителей на экспорт шло больше половины выпускаемых автомобилей.

В 1980 г. Япония впервые преодолела 10-миллионный рубеж в выпуске автомобилей. В тот год с конвейеров их сошло 11 043 тысячи штук. Япония вышла на первое место в мире по производству автомобилей и удерживала его 15 лет. Сейчас производство автомобилей в самой Японии по ряду причин сократилось, в первую очередь из-за роста курса иены. США вновь вышли на первое место в мире по этому показателю. Но это не вызвало особого беспокойства у руководства японских компаний. Они давно, еще с середины 80-х гг., начали перенос производства за рубеж, в том числе и в США.

Япония активно сотрудничает в глобальной «Программе развития автомобильной промышленности», в которой участвуют 7 держав с развитой автомобильной промышленностью (США, Япония, ФРГ, Франция, Италия, Великобритания, Швеция). На эти страны приходится 3/4 объема мирового производства автомобилей, 2/3 продаж новых автомобилей. Все участники программы едины во мнении, что жесткие торговые ограничения и изоляция рынков несовместимы с развитием мирового автомобилестроения

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**Тема 5. Автомобилестроение США.**

Основной материал

Линкольн" (Lincoln Motor) - отделение корпорации "Форд Мотор", специализирующееся на выпуске автомобилей класса "люкс". Штаб-квартира находится в Диборне (штат Мичиган).

Компания Lincoln Motor Company была основана в 1917 Генри Лиландом (Martin Henry Leland) после того, как он был вынужден оставить "Кадиллак", перешедший к "Дженерал Моторс". В 1920-1921 годах он вместе с сыном учредил Lincoln Motor Car Company of Delaware, которая принялась за постройку автомобилей. Название было дано в честь президента Авраама Линкольна*.* Сначала выпускались двигатели для военных самолетов. Генри Лиланд, создатель V-образного двигателя, применил его для оснащения первой же модели класса "люкс", получившей название "Линкольн V8". Выпуск этой конструктивно удачной модели оказался коммерчески неуспешным.

Испытывавшая финансовые затруднения компания в 1922 была приобретена Генри Фордом и в дальнейшем долгие годы конкурировала с "Кадиллаком" в классе престижных представительских машин, любимых высокопоставленными правительственными служащими, полицейскими и... гангстерами (специфика времен "сухого закона").

Генри Мартин Лиланд скончался в 1932 году в возрасте 88 лет. Отделение возглавил Эдсель Форд, единственный сын Генри Форда. Во время Великой депрессии, когда спрос на шикарные представительские машины упал, в 1932 компания представляет "Линкольн KB" с 12-цилиндровым V-образным двигателем. Появилась также модель Zephyr ("Зефир") с обтекаемым силуэтом кузова (1936), задуманная как "Линкольн" "для бедных" (в американском понимании). На ее основе в 1939 специально созданным в отделении "Линкольн" Дизайнерским центром разработан и выпущен знаменитый кабриолет Lincoln Continental ("Линкольн Континенталь") класса "люкс". Производство этой "американской легенды" было продолжено после Второй мировой войны. В 1956 на базе "Континенталя" появилась модель Lincoln Premier ("Линкольн Премьер").

В 1970-е годы "Линкольны" стали комплектоваться узлами и агрегатами "Форда" и стиль моделей сменился.

Начиная с 1984 года начал изготавливаться купе "Lincoln Continental MK V||" класса "люкс". Аэродинамический кузов, электронно-регулируемая подвеска и анти-блокировочная система (ABS) сделали купе "Lincoln Continental" выдающимся автомобилем.

Последняя версия "Континенталь" выпущена в 1995 году с 8-цилиндровым V-образным двигателем. Внешне он уже мало напоминает своих знаменитых предков. Другой предлагаемой компанией моделью является Lincoln Town Car ("Линкольн Таун Кар"), традиционный большой заднеприводный автомобиль с бесключевой системой запуска и с V-образным восьмицилиндровым двигателем, предоставляющий всевозможный комфорт потребителю.   
Lincoln серии LS классической компоновки впервые был представлен в Нью-Йорке в апреле 1998 и сразу же стал популярным среди любителей больших спортивных седанов "люкс"-класса.

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**Тема 6. Автомобилестроение Италии и Франции**

Основной материал

«ФИАТ» (FIAT, Fabrica Italiana Automobili Torino), крупнейшая итальянская автомобильная корпорация. Выпускает легковые, спортивные автомобили, грузовики, различную промышленную и сельскохозяйственную технику. Корпорации принадлежат также предприятия по выпуску аэрокосмической продукции. Штаб-квартира находится в Турине.

История FIAT началась много лет назад. Это был период индустриализации, в которой компания играла ведущую роль. С тех пор FIAT приобрела мировую известность, а некоторые модели стали культовыми. Логотип FIAT не только символизирует производимые компанией автомобили, но и воплощает в себе наследие компании, её традиции и корпоративный дух.

Компания FIAT была основана 11 июля 1899 года в Турине, когда в Palazzio Brikerazio был подписан устав компании "Società Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino" («Акционерное общество автомобильного завода в Турине»). Один из членов правления - Джованни Аньелли - пользовался особым уважением, и в 1902 году именно он стал директором по маркетингу FIAT.

Первый завод открылся в 1900 году в Турине на улице corso Dante. Здесь работали 150 человек и выпускали 24 автомобиля в год. Логотип FIAT - овал на синем фоне - был разработан Carlo Biscaretti в 1904 году.

В первом автомобильном пробеге по Италии до финиша дошли 9 автомобилей FIAT. Первым авомобилем, который мог действительно конкурировать с автомобилями других марок, стал FIAT 24 HP. Им управлял Vincenzo Lancia, который выиграл гонки Sassi-Superga, проходившие в горах, в 1902 году. Сам Giovanni Agnelli участвовал во втором автомобильном пробеге по Италии на FIAT 8 HP.

FIAT давно рассматривал возможность выхода на самые перспективные рынки. Так, в 1908 году в Соединенных Штатах была открыта компания "FIAT Automobile Co.". В те годы компания расширялась, в ее составе возникали всё новые фирмы со специализированными функциями. Вырос объем производства: кроме легковых автомобилей выпускались также автобусы, судовые двигатели, грузовые автомобили, трамваи.

За несколько лет FIAT полностью обновил производство: автомобили впервые были оснащены аккумуляторами. Другой новинкой стала карданная трансмиссия, запатентованная компанией FIAT. Автомобили FIAT не только продолжили выигрывать соревнования, но и установили несколько рекордов.

В 1916 году под руководством Giacomo Matte Trucco началось строительство завода Lingotto. Это был крупнейший в Европе завод, который располагался на пяти этажах, а на крыше находилась грандиозная испытательная площадка. Строительство завода было завершено в 1922 году и вскоре он стал настоящим символом итальянского машиностроения.

FIAT распространяет свою деятельность на сталелитейную отрасль, железные дороги, энергетику и общественный транспорт.

Была создана компания «Фиат Лубрификанти» и открыт первый итальянский филиал в России.

Во время Первой мировой войны производство компании было почти полностью ориентировано на поставки для армии.

После окончания войны последовали годы кризиса и преобразований, но уже в 1923 году рост возобновился благодаря эффективной противозатратной политике.

Джованни Агнелли стал главным исполнительным директором. Было выпущено много моделей автомобилей, в том числе FIAT 509 – первый автомобиль с четырьмя сиденьями.

Политика компании была направлена на развитие поточного промышленного производства. Поточное производство было взято на вооружение как единственный способ как-то снизить цены на автомобили.

На стадии роста потребления была учреждена холдинговая компания «Савва» для популяризации покупки автомобилей в рассрочку.

Также в это время был создан IFI – Istituto Finanziario Industriale.

Эти годы также имели большое значение для внутреннего роста компании FIAT.

Была создана целая система социального обеспечения сотрудников: от услуг здравоохранения до специализированных школ и спортивных клубов.

В годы правления Муссолини FIAT был вынужден изменить свои планы и сосредоточиться на внутреннем рынке. В тридцатые значительный технологический прогресс произошёл в производстве автобусов и грузовиков, одновременно расширились авиационный и железнодорожный секторы.

В 1934 и 1936 годах соответственно были выпущены два самых народных автомобиля: Balilla, также известная как Tariffa minima («Минимальный тариф»), получившая такое прозвище благодаря низкому расходу топлива, и Topolino - самый маленький в мире автомобиль, который выпускался до 1955 года.

В 1937 году начались работы над внушительным комплексом Mirafiori, где были внедрены самые передовые технологии организации серийного производства.

В годы войны производство легковых автомобилей резко пошло на спад, в то время как выпуск грузовиков значительно увеличился.

В 1945 году умер сенатор Govanni Agnelli (Джованни Аньелли). Президентом FIAT стал Vittorio Valletta (Витторио Валетта).

Реконструкция заводов, разрушенных во время войны, завершилась в 1948 году во многом благодаря американским субсидиям в рамках реализации плана Маршалла. Прибыль стала расти, количество сотрудников также увеличилось.

Выпустив две новых модели автомобилей - 500 и 1400, FIAT подтвердил свою приверженность исследованиям и инновациям. Впервые в автомобилях серийного производства были установлены системы отопления и вентиляции. Продолжались исследования в области строительства двигателей для судов и самолетов. В 1951 году был выпущен первый итальянский реактивный самолет - G80.

В 1953 году был выпущен первый автомобиль FIAT с дизельным двигателем - модель 1400.

В 1958 году производство начало стремительно расти как в автомобильном секторе, так и в секторе сельскохозяйственной техники. Завод Mirafiori в два раза увеличил количество производственных мощностей. Компания FIAT открыла новые предприятия за границей. В Италии это был период экономического бума, и автомобилестроение стало движущей силой экономики.

В 1955 году был создан FIAT 600 - большой малолитражный автомобиль заднемоторной компоновки. В 1957 году был выпущен новый FIAT 500. В 1960 году эту модель начали производить в версии Giardinetta, которая стала предшественницей универсалов. Именно в эти годы появился на свет FIAT 1800, а затем FIAT 1300 и 1500.

Экспорт возрастал наряду с ростом производства: если раньше один автомобиль приходился на 96 жителей, то теперь эта цифра снизилась до 28. Тем временем, FIAT увеличил свое влияние в южной части Италии, создав там многочисленные предприятия.

Отмечен рост конфликтов, инициированных профсоюзами: в 1969 году 15 миллионов часов ушло на забастовки.

После выпуска FIAT 850, нового популярного автомобиля, в 1971 году дебютировала модель 127. Это был первый переднеприводный автомобиль FIAT. Он пользовался огромным спросом и был признан «Автомобилем года».

В 1966 году президентом компании стал Giovanni Agnelli (Джованни Аньелли), внук основателя компании. Основной задачей этого времени была автоматизация производственных процессов. Эта задача диктовалась необходимостью преодоления нефтяного кризиса и реализацией инновационных технических разработок.

В 1978 году была создана система Robogate, новая гибкая роботизированная система сборки кузова. Это был очередной шаг на пути к новаторству и автоматизации производства.

В 1979 году автомобильный сектор был выделен в независимую компанию - "FIAT Auto S.p.A.", в состав которой входили такие бренды, как: Fiat, Lancia, Autobianchi, Abart и Ferrari. Изначально было приобретено 50% стоимости бренда Ferrari, впоследствии эта доля выросла до 87%. В 1984 году компания также осуществила поглощение Alfa Romeo, за которым в 1993 году последовало приобретение Maserati – престижного бренда спортивных автомобилей.

Многочисленные направления деятельности FIAT были выделены в независимые компании. Наряду с FIAT Auto были созданы следующие фирмы: FIAT Ferroviaria, FIAT Avio, FIAT Trattori, FIAT Engineering, Comau, Teksid, Magneti Marelli.

В 1980 году в дизайнерском ателье Giugiaro (Джуджаро) для FIAT был разработан новый малолитражный автомобиль, получивший название Panda. Два года спустя появился автомобиль, который впоследствии стал символом возрождения FIAT AUTO – FIAT Uno. Он стал олицетворением инновационных решений в области электроники и материалов. FIAT Uno был оснащен новым 1-литровым двигателем семейства Fire.

Tipo - еще одна успешная модель, увидевшая свет в 1989 году. Благодаря передовым технологиям Tipo был признан «Автомобилем года». Эта модель была разработана в рамках очередного этапа развития передовых технологий FIAT, в частности, производства с помощью рабочих станций.

Вслед за дебютом FIAT Tempra в 1990 году, в 1991 появляется легендарный FIAT 500. В 1993 дебютирует Fiat Punto (получивший титул «Автомобиль года» в 1995 году) и Fiat Coupé, с кузовом, разработанным студиями Pininfarina и Центром стиля FIAT.

С моделью FIAT Ulysse, выпущенной в 1994 году, компания шагнула в новый для нее сегмент рынка, который неуклонно расширялся, - в сегмент минивэнов. В 1995 году дебютировали Barchetta, FIAT Bravo и Brava. В 1996 году появились FIAT Marea и Marea WE, а в 1997 году - FIAT Palio.

В 1996 году Giovanni Agnielli стал президентом группы компаний FIAT, а кресло генерального директора занял Cesare Romiti (Чезаре Ромити). В 1997 году материнская компания переехала из офиса на улице Corso Marconi в Palazzina Fiat, находящийся в Lingotto, который был впоследствии преобразован в выставочный и конференц-комплекс.

В рамках преодоления кризиса начала 1990-х компания увеличивала свое присутствие на международных рынках и приобретала поистине глобальный характер. Более 60% ее оборота приходилось на зарубежные операции. В конце 1990-х гг. растущая конкуренция побудила FIAT сосредоточить внимание на развивающихся рынках. FIAT позиционировался как бренд, предлагающий самые передовые технологические решения по разумным ценам. В ознаменование 100-летнего юбилея компании в 1999 году логотип FIAT был обновлен, и теперь все продукты компании украшает его новая версия округлой формы.

В 1998 были представлены две модели: FIAT Seicento, идеальный городской автомобиль, и Multipla – многофункциональная и отличающаяся необыкновенной универсальностью модель. Два года спустя на автосалоне в Париже был представлен FIAT Doblò – многофункциональный автомобиль, предназначенный для грузовых перевозок. В 2001 году был выпущен FIAT Stilo, отличавшийся новыми дизайнерскими решениями, передовыми технологиями и многочисленными опциями, способными удовлетворить самых взыскательных покупателей. На следующий год были выпущены рестайлинговые версии FIAT Multipla, FIAT Ulysse и FIAT Stilo Multi Wagon. В 2003 году, ровно через 10 лет после появления первой версии, появился новый FIAT Punto с новаторским двигателем 1,3 Multijet 16v, а новая Barchetta подверглась внутреннему и внешнему рестайлингу. Осенью появился новый FIAT Panda – как раз вовремя, чтобы удостоиться титула «Автомобиль 2004 года».

FIAT Idea, поступивший в продажу в январе 2004 года, стал не только первым универсальным автомобилем, созданным компанией FIAT, но и первой машиной, которой доверена пропаганда новой миссии бренда.

Это автомобиль с поистине уникальным дизайном: хорошо освещенный благодаря новому люку Sky Dome, более высокий - для лучшего обзора, и с таким большим количеством интерьерных решений, увеличивающих его многофункциональность, что может использоваться буквально для любых целей.

Multijetмощный и экономичный двигатель стал одним из определяющих факторов успеха автомобилей F IAT Idea, Panda, Punto и Stilo.

Новая система, ставшая результатом эволюции принципа Common Rail, легла в основу двух двигателей F IAT второго поколения: маленького Multijet 16v на 1,3 л и спортивного 1,9 Multijet 100 HP.

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**Тема 7. Автомобилестроение Германии.**

Основной материал

Ауди (Audi), немецкая компания по производству легковых автомобилей. Входит в концерн «Фольксваген». Штаб-квартира находится в Ингольдштадте.

Компания «Ауди» была основана в 1909 Августом Хорьхом.

Ее корни уходят к несуществующей ныне, но не менее знаменитой фирме Horch («Хорьх»), блиставшей на немецком небосклоне во времена третьего Рейха.

В 1899 талантливый изобретатель Август Хорьх основал в Мангейме фирму «Хорьх и Компания», которая через 4 года перебралась в Цвиккау. В 1909 он построил новый весьма неудачный 6-цилиндровый мотор, который чуть было не привел фирму на грань банкротства, что очень возмутило его компаньонов, решивших расправиться с ретивым изобретателем и изгнать его из собственной же фирмы. Но Хорьх тут же неподалеку основал другую компанию, которая, естественно, тоже носила название «Хорьх». Его бывшие компаньоны, почувствовав в молодой фирме сильного конкурента, подали на Хорьха в суд с требованием изменить название фирмы. Согласно решению суда, новое предприятие по выпуску автомобилей не могло носить название Horch, и Август Хорьх обратился к латинизированному варианту прежнего названия: слово horch, по-немецки значащее «послушай», стало audi. Так в 1909 родилась знаменитая торговая марка и не менее знаменитая компания «Ауди».

Первый автомобиль под названием Audi-A был выпущен в 1910. На следующий год последовала модель Audi-В. Три таких машины Хорьх выставил в июне 1911 на первых гонках Ауто Альпенфарт в австрийских Альпах длиною около 2500 км, которые пришли на смену знаменитым пробегам на приз германского принца Генриха. В 1912 появилась самая известная модель — Ауди-С. В 1912 первые образцы прошли серьезную проверку на очередных Альпийских гонках и добились неплохих результатов, за что автомобили серии С стали называть «Альпензигер» или «Покоритель Альп».

В 1920-е годы фирма Audi стояла на грани банкротства. Ей пришлось слиться с другой фирмой. В 1928 компания была приобретена немецкой DKW (ДКВ), владельцем Audi стал Йорген Скафте Расмуссен. В 1932 экономический кризис подтолкнул ряд немецких фирм к созданию концерна Auto Union («Ауто Унион»). В него вошли наряду с DKW и Wanderer («Вандерер») бывшие фирмы-соперники «Хорьх» и «Ауди». Концерн выпустил две модели, оснащенные передним приводом и двигателями Wanderer. Автомобили хорошо продавались вплоть до начала Второй мировой войны (1939-1945).

После Второй мировой войны Audi и другие фирмы-партнеры по Auto Union были преобразованы в подразделение «Объединения народных предприятий по выпуску автомобилей». В 1949 Auto Union был реформирован благодаря привлечению большинства акций фирмы Mercedes-Benz. В 1958 Daimler-Benz AG приобрел контрольный пакет акций Auto Union, но затем продал их Volkswagen. После перехода в 1965 контрольного пакета акций к Volkswagen («Фольксваген»), стало опять применяться название Audi. Вскоре после этого события был выпущен новый автомобиль с передним приводом, а уже к концу 1968 Audi возвратилась на рынок, имея хороший ассортимент моделей и превосходную статистику продаж. В качестве эмблемы были сохранены четыре круга, символизирующие происшедшее в 1932 слияние четырех компаний.

Модель «100», появившаяся на рынке в 1968, а также ее последователи, в том числе и знаменитая Audi Quattro, отличались спортивным профилем и приводом на все 4 колеса, что было новой вехой в автомобильной промышленности Германии. Именно модель Quattro, появившаяся в 1980, дала мощный толчок развитию автомобильной индустрии и принесла фирме Audi, дочернему предприятию Volkswagen, мировую известность. Это был легкий, быстрый автомобиль «гран туризмо» с великолепной устойчивостью, тип автомобиля для ралли. Конкурентам было трудно тягаться с этим раллийным Quattro. Модель исключительно удачно выступила в нескольких автогонках.

В 1969 Volkswagen купил Neckarsulmer Automobilwerke («Автомобильный завод в Неккарзульме», NSU). В результате название фирмы изменилось, фирма стала называться Audi NSU Auto Union, а летом 1985 название фирмы было преобразовано опять в Audi AG. В 2000 компания открыла свой музей в Ингольштадте, в котором представлено 60 моделей автомобилей.

В настоящее время Audi, являющаяся составной частью концерна «Фольксваген», переживает бурный подъем. Подобный успех стал возможен благодаря новым разработкам фирмы, включая модель Audi A8 с кузовом, заслуживающим самых высоких оценок.

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**Тема 8. Автомобилестроение Швеции.**

Основной материал

«Вольво» (Volvo Aktiebolaget), шведская компания, выпускающая легковые и грузовые автомобили, а также двигатели различного назначения, разнообразную сельскохозяйственную, лесную и бытовую технику. Штаб-квартира находится в Гетеборге.

На латинском Volvo значит «Я качусь», круг со стрелами является лишь удобным символом стали — самой большой индустрии в Швеции. Круг и стрела символизируют щит и копье Марса, которые являются также алхимическими символами железа. Каждая из «классических» планет ассоциируется с каким-нибудь металлом: Солнце — золото, Луна — серебро, Меркурий — ртуть, Венера — медь, Марс — железо, Юпитер — олово, Сатурн — свинец.

В 1924 году в стокгольмском ресторане Sturehof 25 июля - в день, который в шведском календаре называется днем Якоба - Ассаром Габриелссоном и Густафом Ларсоном было принято решение о создании Volvo.

Первый легковой автомобиль "Вольво" родился 14 апреля 1927 года, хотя еще три года назад Ассар Габриэльсон (Assar Gabrielson) и Густаф Ларсон (Gustaf Larson) пытались построить автомобиль, который был бы приспособлен к дорожным условиям и климату Швеции. При финансовой поддержке фирмы SKF, выпускавшей шариковые подшипники, в 1926 году был изготовлен прототип. При его проектировании дизайнер Масс-Олле (Mass-Olle) руководствовался американскими методами. Машину оборудовали 1,9-литровым 4-цилиндровым двигателем с боковыми клапанами. Под обозначением "OV-4" она предлагалась с открытым кузовом, вариант "PV-4" был седаном.

**1927**

14 апреля 1927г первый серийный автомобиль, ОV-4, ласково прозванный Якобом, сошел с конвейра набольшого завода Вольво в Гетеберге . С этого дня и началась эпоха шведской индустриальной истории. Якоб был спроектирован по американскому дизайну, имел мощное шасси и независимую подвеску с длинными рессорами спереди и сзади. 4-цилиндровый двигатель развивал 28 л.с. при 2,000 об/мин. Максимальная скорость автомобиля была 90 км/ч, хотя Вольво рекоммендовало придерживаться скорости около 60 км/ч. У машины были 20\'\' колеса артиллерийского типа - с деревянными натурального цвета спицами и съемными ободами. Открытый 5-местный кузов имел четыре двери и был сконструирован из листовой стали на раме из ясеня и медного бука. Обивка салона была из кожи. Открытая версия стоила 4800 шведских крон. Закрытая версия (PV4) стоила 5800 шведских крон на момент начала производства. На протяжении первого года продажи были довольно низкими - всего лишь 297 автомобилей были проданы. Одной из причин такого невысокого количества было требование очень высокого уровня качества поставляемых комплектующих и строгий его контроль со стороны производителя.

**1928**

Интерес в крытой модели оказался намного сильнее, чем в модели с открытым верхом, поэтому изначальный план производства 500 открытых автомобилей и 500 закрытых был быстро пересмотрен. Модель Volvo Special также была представлена в этом году - это была удлиненная версия PV4, с более длинным капотом, сглаженной линией торпедо, более узкими стойками ветрового стекла,прямоугольным задним стеклом и бамперами как стандартой комплектацией.   Вольво также в этом году произвело свой первый грузовик - Type 1. Несколько небольших микроавтобусов были сконструированы на шасси Якоба еще в 1927, а производство грузовиков планировалось еще с 1926г, когда были разработаны первые чертежи. Затея с грузовиками была явным успехом. Грузовики, а немного позже и автобусы, преобладали в продукции Вольво на протяжении первых десятилетий. В 1928 г. первая заграничная компания Вольво, Oy Volvo Auto AB, была основана в Хельсинки, Финлянлия.

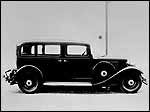
**1929**

Еще начиная с Якоба Вольво разрабатывала идею создания 6-цилиндрового двигателя. Производство 4-цилиндровых автомобилей поэтому постепенно, после производства 996 автомобилей вместо запланированных 1000, уступило место 6-цилиндровым двигателям. В апреле был представлен первый 6-цилиндровый автомобиль Вольво PV-651. PV означало PersonVagn (автомобиль по шведски), 651 - 6-цилиндровый двигатель, 5 мест и 1-ю серию.  PV-651 был длиннее, шире и имел более прочную раму, чем Якоб. Версия 650 была той же моделью, поставляемая с шасси без отделки кузова. Более мощный мотор получил хороший прием - особенно на рынке такси, куда Вольво стремилось попасть.

На протяжении года было продано 1383 машин. Двадцать семь из них пошли на экспорт.

В Швеции был издан первый номер журнала для владельцев Вольво. Он назывался Ratten (Руль).  Вольво получало довольно скромную прибыль на первое время время. Эрнст Грауер из Стокгольма, один из первых дилеров Вольво, купил самую первую  модель серии PV4. Грауер сам присутствовал при моменте схода этого автомобиля с конвеера в Гетеберге. Ассар Габриэльсон и Грауер вдвоем пригнали ее в Стокгольм. Машина привлекла огромное внимание, когда она была показана за пределами автомобильной компании в Брункерсбергсторге.

**1930**

После положительного приема модели PV651 на рынке такси, время начало требовать производства большего по размеру автомобиля для такси. В марте Вольво выпускает первые 7-местные модели, TR671 и TR672. TR означало "transport vehicle". Шасси, такие же как в PV650/651, было удлинено. С этого времени появилось различие обозначений Вольво для пассажирских автомобилей и такси. Седаны были частью серии PV650, числа в названии обозначали что это 6-цилиндровый 5-местный автомобиль.   Такси обозначались серей TR670, где числа указывали, что это 7-местные автомобили. В августе новый пассажирский автомобиль, PV652, более шикарная версия PV651, появился на свет. Внутренним отличием были приборы и передние сидения. Внешними - задние крылья были длиннее и форма заднего стекла округлена. Самое важное отличие было в тормозной системе, где начали устанавливаться гидравлические тормоза. Цена такой машины была 6,900 шведских крон. В 1930 г. Вольво выкупила акции своего поставщика двигателей - фирмы Pentaverken в Скевде. Компания также купила завод в Хисингене, который до этого принадлежал SKF. На этот момент у Вольво уже было несколько сотен рабочих.

**1931**

Продажи автомобилей в этом году упали из-за международного экономического кризиса. Несмотря на это, Вольво удержало свою долю рынка 8%. General Motors, у которых была сборочная линия Шевроле в Стокгольме, обвинил Вольво в том, что они не производят по-настоящему Шведский Продукт. Вольво изменила свою политику так, что 90% всех автомобилей стали продаваться в Швеции. С этого момента автомобили Вольво стали рекламироваться как "шведские машины. На протяжении этого года были выпущены модели TR673 и TR674, которые стали усовершенствованной версией предыдущих TR и имели дополнительные преимущества, такие как более длинный и широкий кузов. Впервые в этом году Вольво выплатило дивиденды своим акционерам.

**1932**

В январе в модели автомобилей были внесены некоторые существенные изменения. Объем двигателя был увеличен до 3,366 куб.см, что привело к повышению мощности до 65 л.с. при 3200 об/мин. Коробка передач была изменена с 4-ступенчатой до 3-ступенчатой, но зато с синхронизатором на 2й и 3й передаче плюс нейтральное положение. Идея была в уменьшении расхода топлива порядка 20%. К маю Вольво произвело с момента начала серийного производства в 1927г. 10000 машин. 3800 из них были автомобили (1000 4-цилиндровых и 2800 6-цилиндровых) и 6200 - грузовики.

**1933**

В августе новые модели РV653 (стандартная) and PV654 (люкс) вышли на рынок. Шасси было очень близко к PV651/652, но следуя американскому модельному дизайну оно было усилено крестообразным дополнением в центре. Кузов впервые был сделан полностью из металла. Был также возможным выбор между съемными колесами со стальными и деревянными спицами. Обода были меньше, 17-дюймовые (по сравнению с предыдущими 19"), что дало машине более современный вид. Приборы были собраны перед водителем и новое дополнение - отделение для перчаток, впервые было оборудовано в этой модели. Двигатель крепился в пяти точках и был изолирован от шасси резиновыми подушками. Большая работа была проведена по улучшению шумоизоляции автомобиля. Например, стенка между отсеком двигателя и салоном была покрыта шумопоглощающим материалом. Нижнекамерный карбюратор с воздушным фильтром и впускным глушителем также был важным нововведением. Двигатель же остался таким же, как и ранее. Снаружи было легко заметить разницу между двумя моделями, т.к. версия люкс имела специальные задние фонари и двойной гудок.

В 1933 Гюстав Л-М Эрикссон представил специальный ручной сборки автомобиль, произведимый затем в единственной версии.Его назвали Venus Bilo (игра слов на шведском) и его назначение было исследовать рынок на современный автомобиль обтекаемой формы. Он вызвал огромный интерес, но мнения разделились, когда вопрос встал о его производстве. Серийное производство никогда и не рассматривалось, но Venus Bilo открыл путь разработки и производства моделей с более обтекаемыми формами.

**1934**

Весной появились новые серии 7-местных такси, TR675-679 которые были очень похожи по виду на PV653/654. Эти модели также продавались как шасси с различными комплектациями на двух колесных базах разной длины. План продаж на 1934 год был 3,000 автомобилей и он был практически достигнут: продажи составили 2,894 автомобиля, 775 из которых были проданы за рубежом.

**1935**

1935 год стал годом больших успехов Вольво. Большой новостью стала новая модель, PV36, "обтекаемый автомобиль". PV36 была совершенно новая машина, во многом выросшая из принципов американского дизайна. Двигатель был тот же, что и в "консервативных" моделях, но в КПП не было нейтральной передачи. У автомобиля было разделенное лобовое стекло, накладки на задних колесах, встроенный отдел для багажа и просторный салон. Вес его был 1660 кг. Большой объем работы был направлен на повышение комфортабельности   автомобиля и заднее сидение было шире, чем у предыдущих моделей. Автомобиль был 6-местный - 3 места спереди и три сзади.  PV36 предполагалась как относительно дорогая люксовая модель. Ее цена была 8,500 шведских крон. Поэтому планировалась к производству серия всего лишь из 500 машин.

И это оправдалось позже при последующем  производстве и продаже. PV36 была прозвана Carioca, может быть потому, что Carioca назывался Южно-Американский танец, бывший очень модным и стильным в те времена. PV658/659, наследница PV653/654, также была произведена в 1935г. Капот был изменен и решетка впервые была помещена перед радиатором. Новые модели такси, TR701-704, появились в этом году. Внешние изменения были небольшими, но двигатель был больше и развивал более 80 лошадей. В 1935 акции Вольво были выставленв на бирже в Стокгольме.

**1936**

Менее сложная, более дешевая модель была разработана наряду с PV36. Она была названа PV51 и была встречена огромным интересом.

Хотя она была более дорогая, чем большинство других автомобилей ее класса, потребители были готовы заплатить больше на несколько сот крон за этот, впервые по-настоящему "народный" автомобиль, носящий имя, ассоциирующееся в сознании людей с качеством - Volvo. PV51 не имела таких же "экстремальных" линий, как у PV36, но ее характер был таким же.

Кузов был уже, с плоским неразделенным лобовым стеклом. Задняя часть и двери были похожими на модель PV36 и запаска также ка и в той модели, размещалась в багажном отделении. Двигатель был таким же, с мощностью 86 л.с. С немного "облегченным" весом 1500 кг это сделало PV51 намного быстрее более ранних моделей.

В некоторых областях PV51 была упрощена, однако до той стадии, которая тем не менее была приемлема в рамках общего стиля Вольво. У нее, к примеру, был всего лишь один стеклоочиститель, не было подлокотников и довольно дешевое убранство салона. Но несмотря на это, цена 5,800 шведских крон привлекла множество покупателей и продажи прошли на ура.

**1937**

Начало года ознаменовалось вводом в производство модели PV52, которая была лучше оснащена, чем PV51. Она получила два солнцезащитных козырька, два стеклоочистителя, электрические часы, более удобный руль, отопитель с функцией размораживания, громкий гудок, складные спинки сидений, лампу для чтения и подлокотники на всех дверях. 1937 был годом еще одного рекорда для Вольво. Производственные результаты возросли до 1,804 машин; среди них был 25,000-й автомобиль с начала производства - PV52.

**1938**

Версия PV 51 Special была презентована в марте, за ней - PV52 Special. Новые цвета - светло-голубой, светло-зеленый, бордовый и черный "раскрасили" продукцию Вольво.

Кроме того, на выбор предлагались несколько вариантов салона. 1938 был первым годом, когда Вольво презентовало новые модели уже осенью. Это было, так же как и у американцев, желанием показать, что Вольво "всегда готово".

Новыми моделями в этом году были PV53 и PV54 (стандартные версии) и PV55 и PV56 (люкс). Передок был с более зауженным капотом и более острым дизайном решетки. Фары были длиннее и эмблема на решетке также увеличилась вдвое как продолжение линии капота. Впервые был установлен горизонтальный спидометр.

Для такси появились также две новые модели - PV801 (с разделителем салона) и PV802 (без разделителя). Эта модель также предоставлялась в версии (PV810) шасси с бОльшей колесной базой. Кузов имел округленные формы и модный клиновидный передок. Обе версии комплектовались 8 сидениями (водитель и семь пассажиров), три из сидений были складными.

**1939**

В преддверии Второй Мировой Войны начались проблемы с недостатком топлива. Альтернативой бензину выступил газ, вырабатываемый из угля. Вольво уже весной начало разработку устройств для переключения на газ, т.е. уже заранее подготовились к конкуренции. Управление Вольво решило начать производство новой модели взамен PV53-56. Предварительные планы были уже готовы к сентябрю, но производство так и не началось, т.к. начавшаяся война положила конец производсвту персональных автомобилей.

**1940**

Вторая Мировая Война принесла тажелые времена всем, и Вольво в том числе. Продажи упали с 7,306 машин до 5,900. Причиной было ограничение использования бензина, нехватка материалов и комплектующих, включая, например, покрышки. Инженерный отдел Вольво полностью взял в свои руки разработку устройств работы на газе и специальных военных машин. Одной из первых был произведен армейский джип.

На протяжении первого года войны Вольво продало более 7,000 газовых устройств, в основном они были приобретены силами обороны, но некоторые купили и частные лица.

Производство PV53-56 продолжалось, однако, несмотря на то, что было практически невозможно получить поставки запчастей из-за границы. Некоторые машины оснащались модифицированным двигателем, ECG, в названии которго G означало способность работать на газу. Мощность его была 50 л.с.

**1941**

Наследником моделей PV53-56 должен был быть PV60, бОльший автомобиль американского стиля. Поставки, которые планировались с начала мая 1940г, пришлось отменить. Тем не менее, Вольво произвело несколько прототипов с разными решениями кузовов. 6 сентября Вольво продало 50,000-ю машину. Если рассматривать ситуацию того времени, вряд ли кого-то удивит, что юбилейной машиной оказался грузовик. На протяжении этого года Вольво приобрело контрольный пакет акций в Svenska Flygmotor AB.

**1942**

Еще четыре прототипа PV60 появились на свет между 1942 и 1943годами. Задние двери этих автомобилей крепились за задний край проема и дверные петли были относительно маленькими.

**1943**

Планы на послевоенный период вполне приобрели свою форму. Новая, меньшая машина, окрещенная PV444, была запланирована к производству с осени 1944г. Было решено, что PV444 будет иметь 4-цилиндровый двигатель и задний привод.

**1944**

На протяжении весны этого года, появились прототипы PV444. Дизайн кузова имел сильное влияние американских веяний, и не было никаких сомнений, что цельный кузов, изготовленный из стали, произведет сильное впечатление на рынок Швеции. Двигатель, 4-цилиндровая версия с коротким маховиком, был очень экономичный и развивал 40 л.с. Он стал известен как B4B и к тому времени был самым маленьким двигателем, производимым Вольво. Кроме того, он был первым двигателем с верхним расположением распредвала. Коробка передач была 3-позиционная, в которой две высшие передачи были с синхронизатором. Этот автомобиль также впервые в мире был оснащен новинкой в области безопасности - ламинированным лобовым стеклом.

PV444 впервые была показана на большой выставке Вольво в Стокгольме в сентябре, где он привлек огромный интерес. PV444 был показан 150,000 посетителей за 10 дней выставки.

За день до открытия выставки была оглашена цена PV444 - 4,800 шведских крон. Очень привлекательная цена - такая же, как и за первый автомобиль Вольво РV4, 17 лет назад! На протяжении выставки и последующих дней было подписано 2,300 контрактов. Интерес в PV444 был настолько велик, что люди готовы были заплатить вдвое больше за контракт с ранней датой поставки. Но, поставки этой модели начались только с 1947 г. Окончательная версия PV60, которая была представлена на выставке, в основном, была развитием предвоенных моделей. Автомобиль был принят как хорошая машина, может быть, немного консервативная, но продажи прошли лучше, чем можно было ожидать. Всего было произведено 3,000 моделей PV60 и 500 PV61, которая была шасси-версией той же модели.

**1945**

После очень удачного старта с началом продаж PV444, Вольво переживало серьезный спад. Промышленность переживла длинный период стагнации и забастовок. Планы Вольво о быстром росте производства должны были быть отложеными до лучших времен. Однако, две машины были закончены и Вольво могло начинать их тестирование. Одна из них на протяжении недели тестировалась на плохих грунтовых дорогах - на отрезке между Скене на юге Швеции и Кируна на севере. Ограничения закупки бензина были по-прежнему в силе, но Вольво было дано специальное разрешение на заправку в пунктах на трассе тестирования. В общем, эти автомобили прошли 30,000 км и повсюду люди выходили посмотреть на "Красу автомобильного мира", как рекламировали ее дилеры.

**1946**

Влияние забастовки все еще ощущалось в промышленности и мешало планам Вольво о производстве в полную силу. Производство PV60 началось в скромных масштабах, но усилия были сфокусированы на запуске производства PV444. Для кузовов нужна была сталь, Вольво обратилась к поставщикам в США, но бесполезно. Так продолжалось до того момента, как Главный инженер Вольво, Карл Линдблом, не привез одну машину в США - и тогда поставщики сдались...

Производство было запланировано на 1947г - почти на три года позже, чем были подписаны контракты на выставке в Стокгольме.

**1947**

В начале года была выпущена тестовая серия из 10 автомобилей PV444s, чтобы проверить, как работает производственный процесс. Задние фонари были видоизменены: изначально они были круглой формы, сейчас же их сделали загибающимися по бокам автомобиля. Указатели поворота были вмонтированы в центральные стойки и маленькие эмблемки 444 располагались по бокам капота.

Серийное производство началось в феврале. К этому времени Вольво уже продало 10,181 автомобиля из запланированных 12,000. Скорость производства была невысока и нужно было некоторое время, чтобы PV444 стали обычным явлением на дорогах. Первые 2,300 автомобилей, на которые уже были подписаны контракты, были проданы с убытком. Цена 4,800 крон со Стокгольмской выставки по-прежнему была в силе, хотя на данный момент настоящая цена поднялась до 8,000 крон. Через 20 лет после своего основания Вольво являла собой большой концерн с годовым оборотом 112 миллионов и почти 3,000 рабочих. Окончание войны привело к резкому повышению спроса на машины и продажи грузовиков Вольво удвоились, а автобусов - стали больше в 6 раз.

**1948**

Производство автомобилей в этом году было на самом высоком уровне за всю предшесвующую исторю Вольво. Почти 3,000 автомобилей было произведено за 1948 год, но из них - только несколько сотен - модели PV444s. Производство PV60 постепенно росло и такси серии 800 по-прежнему держались на уровне. Продажи РV444 были приостановлены, чтобы сбалансировать объемы производства со спросом.

**1949**

1949 г. стал первым годом с начала деятельности, когда наконец Вольво произвело больше легковых автомобилей, чем грузовиков и автобусов.

Было решено произвести еще 700 PV444 дополнительно к уже утвержденным 12,000, как специальную версию - PV444S. Эти автомобили были пепельно-серого цвета, вместо обычного черного и салон был оформлен в серых и красных тонах.

**1950**

В начале 50х годов Вольво сконцентрировалось на увеличении объема производства PV444. Обновления внешности автомобиля заключались в новых бамперах, внутри тоже был сделан ряд изменений. Панель проиборов была видоизменена - несколько трудночитаемый горизонтальный спидометр был заменен круглым.Сидения были сделаны более комфортабельными, старая кнопка стартера была заменена замком и ключом зажигания. Одной из новых особенностей этого автомобиля был Т-образный индикатор, закрепленный в центре крыши. Когда водитель хотел повернуть, на крыше загорался голубой сигнал, и оранжевый - мигал сбоку автомобиля. Этот индикатор был назван "Fixlight". Желание потребителей покупать также отдельно шасси, с тем чтобы потом самостоятельно наращивать кузова - микроавтобусы или легкие грузовички - привело Вольво к разработке цельносварной рамной конструкции с усиленными стойками. Колесная база и расстояние между колесами были такие же как в PV444. Это новое шасси стало известно как PV445 и, кроме продаж в Швеции, поставлялось в Бразилию, Уругвай и Перу. Осенью были представлены новые такси 800й серии, PV831/832. Они имели "американизированный" передок и имели пять вертикальных "клыков" на передней решетке. Шасси PV833 и 834 по-прежнему производились и использовались для автомобилей скорой помощи, микроавтобусов и легких грузовиков.

**1951**

Модель В PV444 была заменена моделью С, хотя реальных изменений было немного. Для того, чтобы полностью использовать уже изготовленные 1,500 шасси PV445, было решено изготовить кузов-универсал. Внешность универсала, который позже стал известен как Volvo Duett, определилась на кузовном заводе в Ольфстреме. 1951 г был весьма удачным, с общим оборотом 310 миллионов шведских крон. В Скеве, где производились двигатели, был увеличен литейный цех, в гетеберге заканчивались работы по новым сборочным линиям.

**1952**

В январе 25,000-я модель PV444 ушла с завода в Хисингене. Модели PV444D и DS были оснащены мощными альтернаторами, измененным рулевым управлением и специально разработанным отопителем (как дополнение). Много ранее обсуждавшийся "Fixlight" исчез, но был заменен боковыми повторителями поворота. Густав Ларсон ушел на пенсию с позиции Заместителя Управляющего Директора и Технического Директора. Но он по-прежнему работал как консультант и его влияние чувствовалось щее на протяжении нескольких лет.

**1953**

С начала года модель PV444 продавалась цвета бордо с красным или бежевым салоном. Цена ее была 10,860 крон в стандартной комплектации и 11,415 крон в специальной (с ободами из нержавеющей стали, двумя солнцезащитными козырьками, прикуривателем, ручками для пассажиров над сидениями, и стальными декоративными молдингами по бокам). Модель PV444E/ES была представлена в апреле. ES продавалась цвета жемчужно-серый - более светлой версии стандартного серого, который, вместе с черным цветом, были стандартными цветами в 444 модели. Цена была снижена - и производство автомобилей Вольво почти удвоилось в этом году.

**1954**

Планы Вольво о создании двухместной спортивной машины оказались для всех большим сюрпризом. Автомобиль назвали Volvo Sport и он изначально предназначался на экспорт.

**1955**

Модель Volvo Sport, известная также как P1900, была подвергнута суровым испытаниям в Швеции. На нее устанавливался двигатель B14A с двумя карбюраторами, который развивал 70 л.с., но все остальные компоненты были взяты от PV444. На P1900 спрос в Швеции был небольшой, всего 67 автомобилей было произведено и производство прекратилось в течение 1 года.

**1956**

Огромной новостью этого года стала Volvo 120, известная в скандинавии как Amazon. Эта модель стала результатом глубоких исследований, в которых было задействовано несколько версий. Автомобиль производился как четырехдверный, и получил свое "лицо" благодаря разделенной решетке, загибающимися крыльями и большими колесами. Кузов был цельной конструкцией, прошедшей антикоррозионную обработку. Оборудование было новым и отличающимся от предыдущих моделей. Двигатель был новой разработкой и назывался B16A. Мощность была 60 л.с.

**1957**

Управление Вольво решило сконцентрироваться на интернационализации своих продаж. Завоевание американского рынка, в частности, было очень важно. Производство Amazon началось в 1957г. Огромная работа была проделана по повышению безопасности. Верхняя часть приборной панели была "смягчена". Защелкивающиеся ремни безопасности на передних сидениях стали стандартом.

**1958**

В августе Вольво презентовала очередной сюрприз - PV544, развитие PV444 в более современном дизайне. Лобовое стекло на 544-й модели было больше, оно было цельным и слегка выпуклым. Заднее стекло также было больше.Были увеличены задние фонари, и приборная панель получила такой же горизонтальный спидометр, как на Amazon. 544я версия производилась в четырех вариантах с   разными двигателями и оборудованием.

**1959**

Amazon и PV544 были оснащены трехточечными ремнями безопасности, и Вольво стало первым в мире производителем автомобилей, комплектующим свои машины ремнями безопаснсти как стандартным оборудованием.

**1960**

На Брюссельском Авто-шоу в январе этого года заинтригованной публике Вольво представила "во плоти" свою спортивную машину - совершенно новую модель P1800. Это двухместное спортивное купе имело совершенно новый двигатель, B18B. Модели PV544 и Amazon в  этом году получили новые коробки передач, сидения имели новую конструкцию и спинки их были сделаны так, чтобы дать больше места коленям задних пассажиров. Страховая компания Volvia родилась в этом году

**1961**

В мае началось производство P1800. PV544 и Amazon были оснащены мощным двигателем B18 с двумя карбюраторами, которые дали PV544 Sport мощность 90 л.с. В этой модели также была установлена 12-вольтовая электрическая схема и ассиметричные фонари. К осени появились новые "осенние" цвета - мяко-коричневый, матовый зеленый, красный, иссиня-черный и светло-серый.

**1964**

24 апреля открылся новый завод в Торсленде. Его предполагаемая мощность была 110,000 автомобилей в год, при неполной загрузке, 150,000 - при неполной двухсменной работе, 200,000 - при полной двухсменой загрузке. Наконец-то Вольво получило простор для расширения! Немедленно на новом заводе начинается производство Amazon. В 1965м модельном году в автомобиль было внесено несколько изменений. В их числе были дисковые передние тормоза на всех моделях и усилитель тормозов на универсалах. Новая решетка радиатора, перфорированные обода колес, хромированные накладки на диски из гальванизированной стали были новыми приятными дополнениями к внешности автомобиля. Вольво презентовало новый тип переднего сидения, которое было разработано при сотрудничестве с медицинскими экспертами, и поддерживало осанку водителя и пассажира в правильном положении, что являлось очень важным фактором для безопасности вождения. Сидения были нового дизайна, с новыми подушками и регулировками В этом году было произведено 118,464 машин, в том числе 8,040 "конструкторов" для сборочных линий за рубежом.

**1965**

Amazon стал бестселлером в Швеции. И Amazon, и 1800S были представлены как автомобили, не нуждающиеся в дополнительной смазке.  В августе на моделях PV544 появились дополнительные новшества, хотя и было решено, что производство этой модели постепенно будет сворачиваться. 20 октября последний автомобиль сошел с производственной линии на заводе в Лундбай. С завершением производства 544й модели, Вольво представила новый вариант Amazon - Favorit. Разница между этой моделью и стандартной двухдверной версией была, однако, не такой уж большой.

**1966**

В августе была представлена новая модель, над которой так долго работали инженера Вольво. Ранее она была известна под "рабочим" именем 1400, но сейчас ее назвали Volvo 144. Эта машина была новым словом в плане безопасности. У нее были все дисковые тормоза, складная рулевая колонка, новые замки на трехточечных ремнях безопасности. Кузов имел энергопоглощающие сминаемые части спереди и сзади. Даже замки дверей имели "безопасный" дизайн.  144я модель также ознаменовала появление треугольно-разделенной двухконтурной тормозной системы. У машины было два контура тормозной   системы и, при поломке одного из них, система по-прежнему выполняла 80% своих функций. 144я модель вышла в свет с двумя разными двигателями, B18A, развивающим 85л.с. с горизонтальным карбюратором и B18B, развивающим 115 л.с. с двойным карбюратором.

**1968**

Volvo 164, престижная версия с эксклюзивным оформлением салона и усилителем руля была представлена в этом году. Двигатель был 6-цилиндровый и выдавал 145 л.с. Салон был намного более шикарный, чем в 140 Series. Передок был удлинен, чтобы вместить больший двигатель.  
Этот автомобиль развивал скорость 175 км/ч.

**1970**

После четырнадцати лет производства, за время которых было произведено 667,323 машин, выпуск Volvo Amazon был приостановлен в начале летнего периода.

**1971**

Год нового подъема в области продаж. В этом году был представлен наиболее мощный автомобиль из всех, производимых ранее - Volvo 164 E. Двигатель имел электронный впрыск и развивал 175 л.с.

**1972**

В 1972 Volvo презентовала VESC (Volvo Experimental Safety Car). Экспериментальная машина, в то же время смотрящая далеко в будущее.  VESC была фактически мобильной лабораторией, в которой разрабатывались и тестировались различные компоненты повышения безопасности - такие как антиблокировка тормозов, подушки безопасности, телескопические бампера. Богатый опыт, полученный от проекта VESC, позже был применен к 240/260 сериям. В 1972 г был открыт VTC (Volvo Technical Centre).

**1973**

Производство было в самом разгаре, когда на горизонте появились первые тучи первого нефтяного кризиса. В этом году производство было на самом высоком уровне за всю историю Вольво. Соединенные Штаты стали наибольшим рынком сбыта после Швеции. Вряд ли кто-то мог предположить тогда, что международный спад в экономике не за горами. Большие бампера начали устанавливаться на моделях этого года, как это требовали стандарты США. Однако наиболее существенным изменениям подвергся интерьер салона. Они включали в себя новое торпедо, на котором наиболее важное оборудование было сгруппировано перед водителем. Руль стал меньше и посередине появилась мягкая прямоугольная защитная подушка.

**1974**

Новое поколение автомобилей Вольво: Volvo 240 с шестью разными модификациями и Volvo 260 с двумя модификациями. У этих машин был новый передок, пришедший из экспериментального автомобиля VESC. Панель была изменена. 240 серии оснащались новым двигателем B21. 260 серии тоже получили новый двигатель, B27. Этот новый 6-цилиндровый двигатель был первым плодом совместного предприятия Вольво с Рено и Пежо по разработке автомобильных двигателей. СП было основано в 1971г. Производство 240/260 Series вывело Вольво в лидеры среди мировых автопроизводителей в категории безопасности.  8 февраля был закончен новый завод Вольво в Калмаре.

**1975**

В течение 1975г. были презетованы еще две новые модели: Volvo 265 и Volvo 66. 265 был эксклюзивным универсалом, обеспечивающим прекрасный комфорт, с 6-цилиндровым двигателем. 66 представляла собой усовершенствованный DAF 66, приятную городскую машинку, комплектуемую трансмиссией - вариатором.

**1976**

Американская Администрация Безопасности Движения (NHTSA) приобрела несколько автомобилей Volvo 240s, которые были использованы для установки стандартов безопасности, которым должны были соответствовать все новые автомобили на рынке США.  Volvo 343 из Голландии вступила на сцену. Это был автомобиль, полностью разработанный "с нуля" на Volvo Car B.V. С Volvo 343 Вольво взяло на прицел новый, но уже быстро растущий рынок машин среднего класса. Первая модель оснащалась двигателем объемом 1.4 л и трансмиссией-вариатором. Несмотря на ее внешнюю кажущуюся миниатюрность, внутренний объем этой машины предоставлял массу места. Большой задний отдел "багажника" этого хетчбека, мощные однолистовые рессоры задней подвески системы DeDion и складные сидения делали эту машину очень практичной. Изначально принятые публикой без особого восторга (из-за несовершенного дизайна), после внесенных доработок   модели 340й серии, наряду с 240/60 серией, стали бестселлерами Вольво на протяжении 70х и 80х годов. В Швеции Вольво ввело новый тип сервисной гарантии - VSG - которая защищала клиентов от неожиданных расходов в связи с сервисом и ремонтом на протяжении первых трех лет жизни машины.  Вольво ввело впервые в мире (в Калифорнии, США) трехстадийный каталитический конвертер с Лямбда зондом. Он уменьшил выброс вредных газов приблизительно на 90%.

**1977**

Вольво отметило свою 50-ю годовщину производством специальной модели 240. Эта машина была цвета серебристый металлик с черно-золотыми декоративными молдингами. На протяжении этого года также было представлено Volvo 262 Coupе. Это была очень эксклюзивная модель, построенная с помощью дизайнерских разработок итальянского дизайнера Бертоне. Сидения были изготовлены из кожи и машина была оснащена кондиционером, электростеклоподъемниками, зеркалами заднего вида и акустической системой. Двигатель был тот же, что и в 260х моделях, 140-сильная V-образная "шестерка" B27. Предполагаемый мергер между Вольво и Сааб-Скания был одним из самых известных событий в бизнесе в этом году. Но впоследствии Вольво отказалось от этой идеи, не почувствовав достаточной заинтересованности со стороны управления Сааб-Скания.

**1978**

Еще с начала 70х автомобилестроение Вольво стало гораздо более независимым. Еще один шаг в этом направлении был принят посредством реорганизации Volvo Cars в дочернюю компанию, Volvo Car Corporation, президентом которой стал Hеkan Frisinger. В первый раз продажи перевалили отметку 10,000 крон, и составляли около 54% общего оборота Volvo Group. Ряд усовершенствований салона, новые версии и даже улучшенные характеристики вождения были презентованы в моделях 1979года. 343-я модель получила наконец ручную КПП. Действительно огромной новостью был 6-цилиндровый дизель, разработку которого Вольво начало в 1979г. К нему позже присоединился 5-цилиндровый дизель. В 1978 менеджмент Вольво выступил с предложением серьезного СП с Норвегией. Но большинство акционеров Вольво не поддержали эту идею, поэтому управление компании решило не воплощать ее в жизнь.

**1979**

Француский производитель Рено и Вольво подписали соглашение о сотрудничестве в производстве, разработке и развитии продукта. Двигатели совместной разработки Рено-Вольво долгое время ставились на 340/60 и позднее на 440/60 серии. На протяжении нескольких лет Рено также был крупным акционером Volvo Car Corporation.  Модели 1980 года были презентованы в августе и были очень хорошо восприняты на рынке. В дополнение к 6-цилиндровому дизелю, новые модели 240 пополнились GLT с 140-сильным 4-цилиндровым двигателем. В 340 сериях был введен 5-дверный хетчбек - Volvo 345 с 70-сильным двигателем. После десятилетия проблем Вольво разработало стратегию агрессивного развития своей продукции в 1980х.

**1980**

Итак, первая турбированная машина от Volvo Car Corporation! Volvo 240 Turbo с двигателем B21ET развивающая 155 л.с. стала настоящей популярной моделью, имеющей характеристики, которые люди ожидали от спортивных машин. Все бензиновые двигатели были усовершенствованы в целях уменьшения расхода топлива и увеличения мощности.

**1981**

25 февраля 1981г миллионная машина, предназначенная для Северной Америки, сошла с конвеера завода в Гетеберге. Эта юбилейная машина была серебристым универсалом. Вольво стало крупнейшим европейским экспортером в США. Большой новостью 80-го года стало то, что передок 340 серий был изменен, удлинен, а также на эту серию начал устанавливаться спойлер. Решетка была изменена и фары получили большие рефлекторы. Новый передок давал 340й серии большую схожесть с более крупными моделями. В течение этого года Голландия увеличила свою долю акций в Volvo Car B.V. до70%, оставшиеся 30% по-прежнему принадлежали Вольво.

**1982**

2 февраля 1982 г Вольво сдернула покрывало с новой модели - Volvo 760. В плане стиля, качества и безопасности это была машина, опережающая время. 760 производилась с двумя разными двигателями - 6-цилиндровым бензиновым B28E и новым турбированным 6-цилиндровым дизелем TD24. С двигателем TD24 Volvo 760 GLE достигала скорости 100км/ч за 13 секунд и была на то время самой быстрой в мире дизельной машиной.

**1984**

Пришло время следующего важного дополнения к 700 серии - Volvo 740. Первые две модели, GLE и Turbo, превнесли новые силы в программу Вольво. Volvo 740 комплектовалось двигателем с малым коэффициентом трения. Volvo 740 GLE оснащалось 4-цилиндровым двигателем объемом 2.3 л с электронным бесконтактным зажиганием. Volvo 740 Turbo был оснащен очень мощным 2.3 литровым турбированным двигателем мощностью 182 л.с., снабженным также Интеркулером. Volvo 740 также было представлено в дизельном варианте с 6-цилиндровым, 2.4 л двигателем, с турбонаддувом и без.  Сила и целеустремленность Volvo Car Corporation была подтверждена обширной программой инвестиций на период 80-х годов в общей сумме 20,000 шведских крон. В конце 1983/84 был назначен новый президент Volvo Car Corporation. Роджер Хольтбек сменил Хекейна Фришинджера, который, в свою очередь, возглавил AB Volvo.

**1985**

Год был наполнен блистательными автомобильными новостями. Volvo 780 - новвая эксклюзивная "двухдверка", разработанная в сотрудничестве с Carrozzeria Bertone в г. Турин, Италия, была представлена публике на Женевском автосалоне. Volvo Car B.V. в Голландии презентовала Volvo 480 ES, спортивную четырехместную машину. Новое поколение универсалов, Volvo 740/760 Estates, получило свое рождение в этом году. Теперь у Вольво были универсалы, соответствующие всем моделям-седанам - от Volvo 740 GL Estate до эксклюзивного 760 GLE Estate. Продажи и производство по-прежнему росли уже шестой год и достигли отметки почти 400,000 автомобилей. На протяжении этого года начала планирование нового завода в Uddevalla, около 80 километров северозападней заводов Вольво в Гетебурге. Завод Вольво в Европе (Бельгия) отметил свою 20-ю годовщину.

**1986**

Двигатели с каталитическими преобразователями и Лямбда-зондом были введены в нескольких странах Европы. Другая новость из области двигателей - новая V-образная "шестерка" - B280 - и широкомасштабные усовершенствования в B230K. Зажигание, контролируемое микропроцессором результировало в улучшенной производительности и уменьшила расход топлива. Вольво ввело серию устройств безопасности для детей - они включали в себя съемное сидение для детей до 4 лет.

**1987**

Новое Volvo 760. Наиболее заметными новшествами внешнего вида были сглаженные линии передка. Характеристики вождения также были улучшены посредством независимой задней подвески Volvo Multilink. Контролируемый микропроцессором климат -контроль ECC (Electronic Climate Control) также появился на свет в этом году. Люк, автоматический контроль подъема, электростеклоподъемники, электрозеркала заднего вида, центральный замок - все это было стандартной "начинкой" этой модели.

**1989**

Несколько новых усовершенствований было введено на прлотяжении этого года. 740 серия получила "подтяжку лица" в виде двух новых передков - один для GL/GLE, другой - для GLT/Turbo.

Новое поколение турбированных двигателей было разработанно, а также - более компактные, эффективные и удобные в обслуживании турбины.

**1990**

Появление VOLVO 960 стало очередным шагом вперед. В нее устанавливался шестицилиндровый, трехлитровый мотор мощностью 204 л.с. и автоматическая коробка передач с электронным управлением. Новый двигатель B6304F имел два распредвала и двадцать четыре клапана. VOLVO 960 пришла на смену 760-й. Взамен 740-й была представлена 940-я, которая похожа по дизайну кузова на 960-ю и выпускалась в трех версиях: GL, GLT и Turbo. В эти машины устанавливалась подушка безопасности в руль, подголовник по центру на заднем сиденьи и для среднего пассажира, а также детское сиденье, встроенное в подлокотник заднего сиденья.

**1991**

В июне 1991 года "VOLVO Car Corporation" провела презентацию модели volvo 850 GLT. По мнению специалистов, это была модель, которая содержала в себе сразу четыре технических новшества:

- поперечно расположенный 5-цилиндровый мотор;

- задняя подвеска Deltalink;

- система защиты от боковых ударов;

- автоматическая подтяжка ремней безопасности передних сидений во время удара.

Эта модель, вне всякого сомнения, была самой прогрессивной среди остальных моделей VOLVO, производимых в начале 90-х годов. Представленная в этой модели система защиты от бокового удара вскоре была использована на остальных моделях. На 850-й серии были использованы подголовники новой  конструкции, рулевая колонка была выполнена в более безопасном исполнении и стала регулироваться под водителя как в вертикальной плоскости, так и в горизонтальной. Осенью этого года было заключено трехстороннее соглашение между Нидерландами, "VOLVO Car Corporation" и "Mitsubishi" о создании совместного предприятия под названием "Ned Car BV", где каждой стороне принадлежало по 33%.

**1992**

Летом этого года была представлена volvo 850 GLE. Эта модель отличалась от GLT только двигателем. На GLT устанавливался 20-клапанный мотор мощностью 170 л.с. при объеме 2,5 л, на GLE стали ставить такой же точно мотор, но с 10 клапанами и мощностью соответственно 130 л.с.

VOLVO 940/960 была представлена в этом году с кузовом пикап, где заднее сиденье было выполнено согласно всем последним достижениям по безопасности. В этом году Кристера Зеттенбсрга на посту Президента VOLVO сменил Серен Гилл.

**1993**

В феврале была проведена презентация volvo 850 с кузовом пикап. Заднее сиденье было сделано складывающимся таким образом, чтобы обеспечить максимум свободного места в заднем салоне. Что касается подвески и двигателя, то они были такие же, как на модели 850 седан.

**1994**

Этот год характеризуется модернизацией и переоснащением ряда предприятий компании.

На Женевском автосалоне была представлена volvo 850 Т-5 R - самая мощная серийная машина VOLVO - 250 л.с. Она имела ряд изменений по подвеске (более опущенная, чем GLE, GLT) и по дизайну салона и спойлера переднего бампера. Мощность была увеличена на 25 л.с. по сравнению с 850 Turbo за счет установки турбины большей производительности и, как следствие, изменения установочных коэффициентов системы управления впрыском. Volvo 850 стал первым автомобилем в мире, где была установлена боковая подушка безопасности в дополнение к системе защиты от бокового удара. В ходе лета была представлена VOLVO 960, которая имела измененный дизайн как снаружи, так и в салоне. Эта машина имела новую заднюю подвеску Multilink-2, которая от предыдущий версии отличалась отсутствием пружин и заменой их на пластиковую рессору расположенную поперек кузова. Двигатель предлагался кроме трехлитрового с объемом 2,5 л B6254FS мощностью 170 л.с. Кроме автоматической можно было установить и ручную коробку.

**1995**

В сентябре этого года была проведена презентация новой модели S40/V40. Это был плод совместных работ "VOLVO" и "Mitsubishi" в Борне в Нидерландах. Вместе с этой моделью было предложено новое обозначение моделей, где буква обозначала тип кузова: S - седан, V - пикап и С - купе или кабриолет, а цифры означали номер модели. Новая модель полностью отличается от своих предшественников как по дизайну так и по устройству и должна была прийти на   смену 400-й серии. В качестве силовой установки к этой модели предлагались три типа двигателей: 2,0 ли 1,8 л бензиновые и 1,9 л турбодизельный.  В семейство 850-й серии в этом году добавился дизельный мотор 2,5 л. Боковые подушки безопасности с этого года стали устанавливаться на все модели.

**1996**

Этот год был ознаменован презентацией большого количества новых моделей. В конце 1996 года была представлена С70 кабриолет, выполненная целиком и полностью на базе С70 купе. До этого последний кабриолет был выпущен более десяти лет назад. Взамен 850-й серии была представлена серия S70/V70, которая сильно изменилась по дизайну кузова и салона. Техническая сторона вопроса осталась незыблемой, что подтверждает сохраняющуюся до сегодняшних дней конструктивную исключительность 850-й серии. На базе 850 серии в этом году был выпущен автомобиль, способный работать как на бензине, так и на метане, за счет двойной топливной системы. Кроме этого, на базе 850-й серии пикап было начато производство полноприводного автомобиля, задняя подвеска которого является модифицированной Multilink-1 и задние колеса приводятся в действие при пробуксовке передних колес за счет вязкостной муфты. 9б0-я модель в этом году была переименована на S90/V90 без особых отличий. В этом году компанией "VOLVO" был произведен 10-милионный автомобиль.

**1997**

С этого года и по сегодняшний день весьма широко представлена гамма возможных модификаций 70-й серии в целом. В части, касающейся S70, это широкий спектр двигателей, предлагаемых к кузову седан, которые подразделяются на 5 типов бензиновых двигателей с мощностью от 126 л.с. до 250 л.с., дизельный мотор мощностью 140 л.с. и также мотор с двойной топливной системой, работающий на бензине и метане. V70 представлена еще шире, так как помимо всех этих типов двигателей она имеет классификацию по ходовой части. Возможен передний привод, полный привод 4х4 и полный привод с увеличенным дорожным просветом.

В этом году Серена Гилла на посту президента "VOLVO" сменил Лейф Юхонсон.

**1998**

S90/V90 в мае 1998 года снята с производства. Ее заменит серия S80, которая внешне будет продолжать дизайнерскую линию моделей 1996-1997 годов. К модели S80 предлагаются четыре модификации бензиновых двигателей от 140 л.с. до 272 л.с. и один дизельный мотор мощностью 140 л.с. Привод у этой модели сделан на передние колеса. Вне всякого сомнения на этом автомобиле "VOLVO" достойно въедет в XXI век. Таким образом, на данный момент "VOLVO" не производит заднеприводные автомобили.  С этого года VOLVO предложила своим клиентам установку системы RTI (Road and Traffic Information). По сути дела, это навигационное оборудование, которое через спутник постоянно определяет место нахождения автомобиля. После загрузки CD с картой данной местности система на экране, расположенном на верхней части торпеды, обозначает местонахождение автомобиля в привязке к карте.  После этого водителю необходимо ввести конечный пункт назначения движения,   и система, имея базу данных по состоянию дорог, наличию пробок и аварии, самостоятельно выбирает маршрут, наиболее оптимальный с точки зрения времени движения, расхода топлива и так далее. Общение системы с водителем происходит как при помощи световых символов на экране, так и путем звуковых сообщений. В развитых странах этой системе пророчат большое будущее.

**1999**

В результате финансовой сделки с компанией Ford, Volvo вошла в корпорацию Ford. Права на использование марки Volvo для легковых автомобилей, минивэнов, спортивных автомобилей и микроавтобусов перешли к компании Ford. За Volvo остались права на использование брэнда для всех остальных направлений деятельности компании.

**2000**

Volvo и компания Renault подписали совместное соглашение о создании единой компании по производству грузовых автомобилей. С этого момента Volvo стала крупнейшим производителем грузовых автомобилей в Европе и второй в мире. С ноября 2000 года в продаже модель S60. Этот автомобиль отличается большим количеством устройств,  обеспечивающих отменную безопасность пассажирам и признан в 2001 году самым безопасным автомобилем. Это один из самых стильных и безопасных автомобилей в мире, оснащенный наиболее современными системами личной безопасности: мощный защитный каркас кузова, усиленный высокопрочной сталью; приклеенное PUR-герметиком лобовое стекло; зона деформации, уменьшающая силу удара; двухпороговые подушки безопасности; система SIPS; WHIPS; надуваемая занавеска (IC) и другие элементы, отклоняющие и рассеивающие силу удара. В продаже появилась модификация модели V70 с увеличенным до 209 мм клиренсом, полным приводом, усиленной подвеской и еще некоторыми изменеиями. Данная модель получила название Cross Country. Салон автомобиля идентичен салону модели V70. Самый совеременный привод на все колеса с вязкостным дифференциалом Haldex и аптипробуксовочной системой TRACS обеспечивает исключительную устойчивость при любых дорожных условиях. Автомобиль оснащен самой современной ходовой частью с подвеской типа Multi-link, мощными тормозами с ABS, системами STC, DSTC, EBD

**2001**

Впервые новый Volvo S60 AWD (All Wheel Drive) был представлен публике на международной автомобильной выставке во Франкфурте в сентябре 2001 года. Главное отличие нового Volvo S60 AWD от предыдущей системы полного привода Volvo Cars заключается в принципиально новой системе электронного привода всей системы. Она была разработана совместно со шведской компанией Haldex — одним из пионеров в этой области.   В новой системе крутящий момент распределяется между передними и задними колесами через жесткие диски, а не через вязкостную муфту, которая используется в сегодняшних моделях Volvo AWD.

**2002**

Год больших перемен в продукции компании Вольво. Анонсирован первый внедорожник XC90, проведен рестайлинг модели s40, s80. И вот наконец в августе 2002 года было начато серийное производство модели ХС90.

**2003**

Модельный ряд шведской компании Volvo пополнился еще одним полноприводным автомобилем - вслед за Volvo S60 и V70 привод на все колеса получил и флагман компании, седан Volvo S80. В этом автомобиле используется система, аналогичная применяемой в Volvo S60.

**2004**

Появление долгожданных новинок шведской компании: автомобилей **Volvo S40** и Volvo V50. Новый **Volvo S40** на 50 мм короче предшествующей модели, но, несмотря на это, Volvo предлагает свойства и качества, присущие большим моделям Volvo. Первой в дилерские центры попала V50 170-сильная версия с 2,4-литровым двигателем и 5-скоростной трансмиссией

**2005**

Японская компания Yamaha выпустила первый двигатель для новой Volvo XC90 V8.

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**Тема 9. История автомобильных войн.**

Основной материал

Всемирный рынок - это арена острой конкурентной борьбы между экспортерами аналогичных или взаимозаменяемых товаров, а также столкновения интересов экспортеров и импортеров. На мировом рынке нередко вспыхивают своеобразные «автомобильные», «компьютерные», «мясные», «помидорные» и другие войны.

В современной теории торговые войны рассматриваются как результат взаимодействия стран, каждая из которых включает три типа действующих лиц: избирателей, отраслевых групп интересов и политиков. Избиратели представлены домохозяйствами, группы интересов - политически организованными отраслями, способными влиять на выбор политиков с помощью финансовой поддержки. Политикам, находящимся у власти, принадлежит решающая роль в определении уровня защиты или поддержки конкретных отраслей. При этом они учитывают свою зависимость от избирателей и групп интересов, обеспечивающих необходимую политическую поддержку. В зависимости от специфики отрасли групповые и общие интересы могут совпадать или противоречить друг другу.

В данной схеме двусторонняя торговая война - это ситуация установления тарифов каждой страной аналогично дуопольной ценовой войне в рамках отраслевой конкуренции. Каждое государство (в лице политиков) действует в интересах избирателей и отраслевых групп, учитывая защитную реакцию конкурента, но оставляя без внимания его потери. При этом уровень защиты или поддержки той или иной отрасли складывается из двух компонент: первая отражает баланс общих и групповых интересов, вторая обусловлена оптимизацией условий торговли (соотношения импортных и экспортных цен).

В условиях торговой войны следует ожидать введения импортных тарифов в политически организованных отраслях, сталкивающихся с конкуренцией импортеров. Напротив, использование экспортных пошлин характерно для отраслей, ориентированных на экспорт, с низким уровнем политической организации. В этих двух случаях исход торговой войны однозначен, поскольку специальные и общие интересы не противоречат друг другу. В двух противоположных случаях, когда конкурирующие с импортерами отрасли неорганизованны, а экспортно-ориентированные организованны, исход торговой войны в общем случае неопределен из-за конфликта общих и групповых интересов. Степень защиты или поддержки организованной отрасли выше при более высоком объеме производства в данной отрасли и при низкой эластичности спроса на ее продукцию. Низкая эластичность спроса означает возможность увеличения искажающих налогов при меньших потерях благосостояния.

Торговые переговоры происходят по той же схеме, что и торговые войны,

с той лишь разницей, что стороны учитывают взаимный ущерб и достигают кооперативного соглашения. По аналогии с ценовой конкуренцией данная ситуация ближе к картельному или иному соглашению, позволяющему увеличивать двусторонний выигрыш. Переговоры совсем необязательно приводят к устранению тарифных барьеров, они лишь позволяют рационализировать их уровень и структуру с учетом интересов сторон.

В частности, в отличие от исхода торговой войны, где уровень защиты отрасли определяется помимо прочего уровнем организации отрасли и эластичностью спроса на ее продукцию, исход торговых переговоров зависит от относительного положения конкурентов в каждой из стран. Уровень защиты конкретной отрасли будет выше в той стране, где ее представители более организованны, выше объем производства в долях ВВП и ниже эластичность спроса. Исход переговоров симметричен, если отрасль имеет одинаковые характеристики в обеих странах. При этом полностью устраняется искажающий эффект защитных мер. В общем случае такой исход недостижим, как и вариант свободной торговли. Чем больше имеется различий для данной отрасли в двух странах, тем больше разрыв в выигрышах и тем труднее устранить искажающие эффекты тарифов, устанавливаемых в результате переговорного процесса.

Американо-японская автомобильная война — самая известная из последних торговых войн. Япония экспортирует в США свои автомобили на общую сумму $40 млрд. Свой же внутренний рынок не хочет полностью открыть для американских машин. Америка начала переговоры с Японией об этой несправедливости еще в 1994 году. Результата не было. Тогда США поступили решительно: в прошлом году они обещали ввести на импортируемые японские машины 100-процентный импортный налог, что сделало бы их продажу просто невозможной. Чтобы этого избежать, Японии предлагалось открыть свой автомобильный рынок для американского экспорта. Все переживали, комментировали события, считали миллиарды, которые потеряет Япония... Но за остававшиеся до начала действия санкций полтора месяца страны, конечно, договорились. В выигрыше неожиданно остались японские автофирмы: как расхватывали американцы их машины накануне возможного введения налога!

**Война скидок.**

Недоброй памяти эпоха холодной войны сверхдержав, как мы считаем, закончилась. Но по тому же самому сценарию войны идут и сегодня, хотя и в меньших масштабах: воюют крупные концерны. Когда нескольким гигантам становится тесно на переполненном рынке, в ход идут проверенные временем методы ведения «боевых действий».

«Вы платите столько же, сколько и мы» - таков девиз американской программы «Джи-Эм», названный «Скидка для сотрудников - каждому». Суть ее в том, что любой покупатель платит за автомобиль столько же, что и работникифирмы, пользующиеся льготами. Клиенты клюнули, да как. В июне продажи подскочили сразу на 41%! В абсолютном выражении - это реализованные 558 092 авто: лучший результат с 1986 года. Соответственно, и доля марки на рынке скакнула с 25% сразу до 32%). Это в автомобилях, а итог в долларах подведем ниже.

Прохлопавшие этот трюк «Форд» и «Крайслер» прибавили в июне всего лишь 1 и *5%.* Зато уже в июле нашли симметричные ответы. «Крайслер» выступил с инициативой «Цены для сотрудников плюс»: каждый покупатель мог приобрести автомобиль по цене для работников фирмы и плюс к тому получить скидку до 3500 долларов! Например, за «Джип-Гранд Чероки» вместо прейскурантных 27 050 долларов (не удивляйтесь, пожалуйста, - это американские цены) можно было выложить всего... $22 261 или, скажем, за «Крайслер-Пасифик» лишь 20 747 долларов вместо обычных $25 345.

«Форд», естественно, тоже не остался в стороне и развернул кампанию «Добро пожаловать в нашу семью». Вы уже догадались: цена, как для рабочих фирмы и их семей.

Покупатели от такой войны, конечно, только выиграли, но прибыли концернов устремились к нулю и вопрос в том, кто дольше сможет продержаться. Надо полагать, у «Джи-Эм» накопленный жирок потолще.

Отношение к скидкам у европейцев неоднозначное. На обложке журнала «Штерн» сказано коротко и ясно: «Скидка - дикая охота на клиента».

Последствия не замедлили сказаться. И вот уже «Уолл Стрит Джорнэл» сообщает, что «Форд» уволит в Северной Америке не 2700 человек, как планировалось, а все 10 000, то есть почти треть! Во втором квартале автомобильный бизнес принес концерну жирный минус - 907 миллионов долларов. Придется, однако, терпеть: «Джи-Эм» не приостановил действие скидок, а, напротив, объявил о снижении цен с 1 августа на 30 из 76 моделей. В ответ «Форд» продлил «семейную программу» до 6 сентября. Аналогично поступил и «Крайслер». Более того, он спешно переоснащает свои заводы в США, чтобы на каждом можно было выпускать одновременно не одну-две, а три и больше моделей. Тогда меньшие тиражи станут прибыльными.

Подводя предварительные итоги (сражение еще не закончилось), назовем еще несколько любопытных цифр. Итак, июль обошелся трем американским китам в 4,33 млрд. долларов, зато их продажи выросли на *26,5%.* Средняя скидка на автомобиль составила у «Джи-Эм» 4135 долларов, у «Форда» - $3776, у «Крайслера» - $3623. Чтобы удержать позиции, в гонку включились европейские автопроизводители (они сбросили по 2382 доллара на авто) и японцы (минус $1236). Последние пока побеждают: продажи «Тойоты» и «Хонды» выросли на 8,1 и 10,3%) при том, что доходы оказались заметно большими, чем у американцев.

**Рынок Китая.**

Главный автомобильный генерал напал не только на земляков, но и на немецких соперников. Причем - на китайском театре военных действий (сегодня этот рынок - третий в мире). В первом полугодии «Джи-Эм» впервые продал здесь больше машин (308 722), чем «Фольксваген» (262 198), хотя последний открыл этот рынок на 12 лет раньше.

Идет наступление и в Европе. Особенно успешно у «Опеля», несколько хуже - у СААБа. Смотрите: в первом квартале «Опель» еще приносил убытки, а во втором - впервые за последние пять лет! - обрадовал заокеанских хозяев 37 миллионами прибыли. Да и «молниеносных» машин в первом полугодии на континенте продано 190 тысяч - на 5% больше, чем год назад. Правда, до 2007 года 9000 человек получат расчет - таковы волчьи законы рыночной экономики!

Прогнозы в экономике часто не сбываются. В 2002 году концерну «Даймлер-Крайслер» некоторые предрекали падение. На сегодня правый мотор (Mitsubishi) сгорел и отвалился, Юрген Шремпп катапультировал, его место занял Дитер Цетше, сумевший в полете починить левый двигатель (Chrysler). He сбылись и мрачные прогнозы октября 2004 года: теперь американский сапог уже не собирается растоптать «Опель» - кто, как не эта фирма, приносит прибыль «Джи-Эм»?

**Некоторые результаты войн.**

Результатом военных игрищ стало беспрецедентное понижение кредитного рейтинга «Джи-Эм» и «Форда» у рейтингового агентства Stan-dard & Poors (S&P): обоим концернам придется платить за кредиты заметно больший процент. Такого в отношении столь крупных фирм еще не бывало. Эксперты агентства сильно засомневались, что топ-менеджеры автогигантов справятся с клубком проблем из миллиардных платежей в пенсионные фонды, простоя мощностей, падения долей на рынке и все более жесткой конкуренции со стороны японцев.

Один только «Джи-Эм» должен выплатить в этом году 75 млрд. долларов на медицинское обеспечение сотрудников. Да еще на одного рабочего в концерне приходятся два пенсионера! Конечно, обе фирмы поспешили заверить, что все у них тип-топ, никакой угрозы банкротства нет и в помине, и вообще дела идут все лучше. Биржа, однако, отреагировала падением курса акций, включая и акции крупнейших поставщиков «Вистеона» («Форд») и «Делфай» («Джи-Эм»). На всякий случай Рик Вэгонир (глава «Дженерал моторе) провел переговоры с президентом «Тойоты» Фуджио Хо о «возможной технологической помощи».

А вот «Крайслер» чувствует себя как нельзя лучше. Продажи растут, появляются новые привлекательные модели, да и вопрос с медицинскими платежами здесь уже решили. Правда, грозное агентство, раздающее кредитные рейтинги, все же погрозило пальчиком и «Даймлер-Крайслеру»: мы, мол, начеку и если только положение «Мерседеса» ухудшится - пеняйте на себя. При этом имелись в виду крупные затраты на отзывы автомобилей (из-за проблем с тормозами SBC) и санацию убыточного «Смарта».

Кто же, однако, победит в схватке гигантов? По итогам полугодия «Форд» и «Джи-Эм» торговали себе в убыток (минус 170 и 1465(!) евро на автомобиль). Может статься, лавровый венок достанется... японцам. Круто вверх идут дела у «Нис-сана» и «Тойоты» (прибыль на один автомобиль 2228 и 1815 евро), на пятки им, в свою очередь, наступает «Хёндэ». Но и корейцам надо почаще оглядываться, чтобы не пропустить набирающего скорость китайского соперника. Обстановка на фронтах меняется быстро.

Победу одержит тот, у кого выше производительность труда. Ее, конечно, можно считать по-разному. Например, как оборот, приходящийся на одного работника. Тут впереди всех «Хёндэ» и «Порше»...

В долгосрочной перспективе отдачу дадут инвестиции в исследования и разработки. По этому показателю соперники первой четверки («Дженерал моторе», «Тойота», «Форд», «Даймлер-Крайслер») идут плотно друг за другом. Только американцы сворачивают эти расходы, а японцы, напротив, форсируют. Что-то будет...

**Иномарки против «АвтоВАЗа».**

Снижение пошлин до 15% обострит конкуренцию.

Вслед за вступлением России во Всемирную торговую организацию (ВТО) начнется и снижение пошлин на ввоз автомобилей. С 2008 по 2015 год они будут снижены с 25 до 15%. Эксперты отмечают, что снижение пошлин приведет к изменению структуры спроса, что повлечет усиление конкуренции в нижнем ценовом сегменте. В результате доля АвтоВАЗа, если завод не изменит стратегию, будет сокращаться еще быстрее.

В течение семи лет после вступления в ВТО пошлины на ввоз новых легковых автомобилей будут снижены с 25 до 15%, сообщил заместитель директора департамента торговых переговоров Минэкономразвития России Андрей Кушниренко в пятницу на конференции «Автофорум-2006». Снижение пошлин начнется с января 2008 года и закончится в конце 2015 года. При этом основное снижение придется на последние три года, добавил он. Первые четыре года ставки будут снижаться на примерно один с небольшим процент. А в 2012 году будет введена единая ставка 20%. Наиболее активно ставка импортной пошлины будет сокращаться в оставшиеся три года, и к 2015 году она дойдет до 15%). При этом пошлины на подержанные иномарки за этот период снизятся с 25 до 20%. По мнению г-на Кушниренко, семилетний переходный период будет положительным для российских предприятий, для которых вступление в ВТО будет в принципе болезненным.

По мнению директора по развитию [Auto-dealer.ru](http://Auto-dealer.ru) Олега Дацкива, снижение пошлин и вытекающее из него снижение цен на автомобили вряд ли серьезно подстегнет импорт. «Сегодня рост продаж тормозится прежде всего логистическими трудностями и ограниченностью квот, выделенных для России автопроизводителями», — пояснил эксперт.

Правда, по его мнению, в результате снижения пошлин изменится структура спроса. По словам директора по маркетингу дилерской компании Genser Ольги Михеевой, сегодня основная конкурентная борьба среди автопроизводителей происходит в ценовом сегменте 15—17 тыс. долл. в Москве и 10—12 тыс. долл. в регионах. По мнению г-на Дацкива, теперь автомобили более дорогих категорий станут дешевле и массовый покупатель сможет позволить себе более сложные и дорогие автомобили.

Сегодня, как пояснил Олег Дацкив, к цене автомобиля при его ввозе в РФ добавляется около 55% его стоимости. Из них 25% составляет сама импортная пошлина, 18% — НДС, а остальные 12% складываются из акцизного и других сборов. «Введение единой ставки 20% в 2012 году позволяет установить прозрачные и единые правила игры», — радуется эксперт.

В результате снижения пошлины с 25 до 15% автомобиль, который сегодня можно купить за 15 тыс. долл., подешевеет до 13 тыс. долл. В результате снижения пошлин конкуренция в низшем ценовом сегменте станет еще более жесткой, считает г-н Дацкив.

Таким образом, АвтоВАЗ продолжит терять свое основное конкурентное преимущество — низкую цену, считает аналитик ИК «Финам» Владислав Кочетков. «Конечно, за счет дилерской сети, лояльности к бренду в регионах, а также все еще более доступных цен, АвтоВАЗ не потеряет весь рынок, но доля его заметно сократится, — считает эксперт. — Если АвтоВАЗ не изменит свою стратегию, можно ожидать снижения его рыночной доли на 2—3% в год». Стоит напомнить, что еще в 2003 году волжский автозавод занимал 63% российского рынка, в то время как по итогам 2006 года его доля упадет ниже 40%.

**Экспансия зарубежных автогигантов.**

Сражение за Москву, похоже, на исходе. Столицу наконец поделили. Почти все автокомпании мира обозначили здесь свои интересы - обзавелись таким количеством дилерских центров, какое считали необходимым. Резерв активного развития практически исчерпан. Начинается второй этап битвы за российского покупателя - теперь провинциального. Для всех очевидно: в ближайшие два-три года в глубинке ожидается настоящий дилерский бум. Новые автоцентры станут расти как грибы после дождя.

План региональной атаки лежит на столе практически у каждого главы представительства зарубежного автопроизводителя. Кто-то готов действовать молниеносно, другие решили растянуть операцию по развитию мощной дилерской сети в провинции на несколько лет. Однако абсолютно всех объединяет стремление закрепиться в большинстве крупных городов, как правило, с населением более миллиона человек. Кроме того, лакомым куском для западных компаний являются нефтяные регионы, где их дилеры пока представлены совсем слабо. Правда, региональные претенденты на дилерство не должны обольщаться - требования к ним будут стандартными. То есть такими же жесткими, как в двух столицах.

- Российские города- «миллионеры» представляют для нас стратегический  
интерес, - соглашается генеральный директор московского представительства  
«Volvo» Бенгт Карлссон. - Однако, несмотря на это, кандидатам в дилеры не  
будет никаких поблажек. Стать нашим партнером в провинции сможет только  
сильная команда профессионалов, готовая выполнять корпоративные требования.

Примерно так же определяют свое отношение к дилерам и в представительстве «Audi». Тем более, здесь есть из чего выбирать - в конкурсах на дилерство в 18 регионах участвуют в среднем по три претендента. Есть регионы, где конкуренция значительно выше.

- «Audi» предоставляет дилерам очень выгодные условия работы, -  
признается глава российского представительства компании Оскар Ахмедов. - Но  
при этом наши партнеры должны строго следовать определенным правилам. Не  
имеет значения, где расположены дилерские центры - в Москве или, например, в  
Тюмени. Вне зависимости от географии они обязаны гарантировать клиентам  
высочайший уровень сервиса. Наконец, недопустимо совмещение дилерства  
«Audi» и других марок.

Кстати, в самое ближайшее время официальные продавцы «Audi» появятся в Калининграде, Екатеринбурге, Уфе, Тюмени, Челябинске и Красноярске. А на вторую половину 2002 года запланировано подписание дилерских контрактов в Казани, Иркутске, Краснодаре, Магнитогорске и Тольятти. Везде требования к дилерам будут стандартными.

Не стоит рассчитывать на поблажки и будущим региональным партнерам «General Motors». Если несколько лет назад джиэмовцы (как, впрочем, и их коллеги из других крупных корпораций и концернов) при подписании контракта в провинции могли закрыть глаза на некоторые недостатки партнера, то теперь, наоборот, смотрят в оба. Если кандидат в дилеры по каким-то параметрам не соответствует корпоративным требованиям, у него практически нет шансов.

- Разумеется, масштабы наших центров в провинции могут быть  
скромными по сравнению с Москвой, - объясняет политику компании менеджер  
по развитию дилерской сети «General Motors» Юрий Соловьев. - Однако их  
оформление и техническое оснащение в любом случае должны соответствовать  
высоким стандартам GM.

В расписании джи-эмовцев на будущий год - завоевание городов-»миллионеров» от Санкт-Петербурга до Восточной Сибири. Разумеется, особым пунктом в этом плане значатся так называемые «сырьевые» регионы с их большим покупательским потенциалом.

Всерьез взяться за Тюмень, Магнитогорск, Иркутск и Красноярск планируют и в компании «BMW Russland Traiding».

- Кроме того, мы будем открывать дилерские центры в Волгограде и  
Ставрополе, - рассказывает менеджер компании Денис Петрунин. - От  
московских они могут отличаться лишь меньшими размерами. О каких-то  
скидках «на провинциальность» не может быть и речи.

Кстати, конкурс на право стать дилером BMW обычно тоже довольно высокий. Ну а если в регионе не находится хотя бы трех претендентов, представительство откладывает решение вопроса на некоторое время.

Чуть демократичнее относятся к кандидатам в дилеры в корпорации «Ford». Например, иногда разрешают совмещать дилерство (при условии обустройства отдельного шоу-рума, оформленного в корпоративном стиле). Между прочим, фордовцы планируют действительно крупномасштабное наступление по всей России: согласно решению руководства московского представительства компании, должно быть открыто несколько десятков дилерских центров.

Наконец, большие возможности открываются перед региональными компаниями, готовыми связать свое будущее с «Citroen» (у этой компании дилеры есть пока только в Москве и Санкт-Петербурге). Но французы уже присматриваются к провинции, не имея, правда, определенных планов региональной экспансии. Наверное, в этой ситуации многое зависит от инициативы самих кандидатов из российской глубинки...

Казалось бы, региональные сливки могли снять крупные столичные автохолдинги, которые способны делать солидные и долгосрочные инвестиции. Но они не спешат за пределы Московской кольцевой автодороги, оставляя шанс регионалам. Объясняется такая позиция, конечно, не состраданием к провинциальному бизнесу, который из Москвы кажется слишком скромным, а серьезными расчетами. Оказывается, эффективно управлять автоценрами в регионах из Москвы не так просто.

- На наш взгляд, это практически невозможно, - резюмирует президент  
«Рольф-Холдинга» Сергей Петров. - Топ-менеджеры в провинции вполне могут  
выйти из-под контроля и принимать решения, вредные для бизнеса.

С Петровым согласны и представители других стремительно развивающихся автомобильных структур Москвы: надежнее вкладывать деньги в столичные проекты. «Отбить» инвестиции здесь в любом случае можно быстрее, чем в регионах.

**Китайским автомобилям в России объявили войну.**

Автопроизводители именно из этой страны являются самыми опасными конкурентами для всех автомобильных заводов России и СНГ. Следовательно, ультиматум: «Либо мы, либо они».

Холодная война между новыми продавцами китайских автомобилей и отечественными производителями начинает переходить в стадию открытого конфликта. Своеобразной первой ласточкой почему-то стала компания «КамАЗ», которая поставила своим дилерам ультиматум: «Либо мы, либо они». В обращении к своим официальным продавцам, попавшим в СМИ, российский производитель без лишних экивоков обозначил свою позицию: «Прошу Вас определить приоритеты своей дальнейшей работы либо в качестве официального дилера ОАО «КамАЗ», либо представителя китайских производителей».

Несмотря на то, что КамАЗ не дает официальных комментариев и, похоже, не обрадована тем фактом, что письмо было предано огласке, все-таки кажется, что подобным действием она призывает и других участников рынка последовать своему примеру. Ведь, по мнению компании, «автопроизводители именно из этой страны являются самыми опасными конкурентами не только для ОАО «КамАЗ», но и для всех автомобильных заводов России и СНГ».

В общем-то, КамАЗ недалека от истины, стоит только вспомнить, что за 2006 год в России было продано в 4 раза больше китайских авто, чем в 2005-м, что составляет цифру в 20 тыс. штук. Это уже сравнимо с продажами Opel и Volkswagen или с суммарным объемом годовых продаж Peugeot и Citroen. К уже активно продвигаемым на нашем рынке «китайцам» в ближайшее время прибавятся еще по меньшей мере две компании, заявившие о выходе на российских рынок, каждая пока с одной моделью: пикапом Changfeng Flying и внедорожником SCEO.

Фактически развязывание подобной открытой войны свидетельствует и о том, что российский производитель уже начинает нервничать, одновременно признавая конкурентоспособность китайских автомобилей. «Подобная практика в отношении своих дилеров является общемировой, - отмечает Алексей Кардашев, генеральный директор компании «Восточно-европейский торговый альянс». -Обычно компании-производители обязывают собственных дилеров продавать различные бренды в разных помещениях. Все зависит от договорных обязательств между дилером и производителем, если все в рамках этих соглашений, то такие действия вполне правомерны. Такие меры предпринимаются и другими российскими производителями автомобилей, просто в силу определенных причин в прессе не афишируются».

Что касается непосредственно китайских продавцов, то они, судя по всему, чувствуют себя вполне уверенно и не считают, что проведение заградительной политики каким бы то ни было производителем может вытеснить их с рынка. Как отмечает руководитель отдела общественных связей компании «Ирито» Андрей Матвеев, наивно было бы предполагать, что все дилеры разом откажутся от продажи китайских машин. Конечно же, они найдут (собственно, уже нашли) другие пути сотрудничества с «Ирито». Где вы видели коммерсанта, который добровольно отказался бы от доходного бизнеса?

Собственно, «Ирито» не видит в ситуации никакого конфликта. Требования КамАЗа никоим образом не отразились и не отразятся на бизнесе поставщиков автомашин из Китая. Что, в общем-то, похоже на правду, а в свете растущей доли азиатских поизводителей на рынке и добровольного отказа некоторых продавцов отечественных авто продавать российские «поделки» призыв КамАЗа звучит скорее как крик о помощи. Учитывая же скорое вступление России в ВТО, политика «запрещать и не пущать» скоро вообще станет неприменимой.

**Российский рынок по результатам на начало 2006 г.**

Российский автопром на пороге нового этапа своего развития. Но это не заслуга отечественных производителей: иностранные автоконцерны один за другим объявляют о производственных проектах в России. Причем среди прописавшихся на российских сборочных линиях иномарок не только американцы, европейцы, корейцы, но даже китайцы. По прогнозам экспертов, ~же через два-три года число иномарок, собираемых в России, может сравняться . объемом импортируемых новых автомобилей. Отечественным автозаводам дастся в лучшем случае стабилизировать объемы на нынешнем уровне, и то во •шогих случаях за счет перехода на сборку иномарок.

Начало года было для отечественных производителей автомобилей нелегким. По данным Росстата, за пять месяцев 2005 г. объем производства :егковушек в России снизился почти на 6% до 415 000 штук. Потери понесли все крупнейшие автозаводы. Причина - проблемы со сбытом. «Цена отечественного автомобиля доползла до нижней границы ценового диапазона дешевых иномарок, **и** отечественные производители начали испытывать трудности с реализацией своей продукции», - говорит управляющий директор AG Capital Александр Агибалов. Одно из наиболее популярных изделий российского автопрома -вазовская «десятка» по стоимости оказалась сопоставима с автомобилем Daewoo Nexia узбекской сборки: осенью прошлого года на вазовских машинах появился новый двигатель, увеличивший их стоимость на 10 000 руб., а с 1 января ВАЗ поднял отпускные цены еще на 2%, рассказали в компании «Автомир». В итоге Daewoo Nexia в базовой комплектации в начале года стоила около $8300, а седан ВАЗ-2110 - около $8250. Это и позволило узбекскому Daewoo отобрать покупателей у российских автозаводов, став, неожиданно для наблюдателей, в I квартале года самой продаваемой иностранной маркой.

Флагман российского автопрома - «АвтоВАЗ» за первые пять месяцев уменьшил выпуск автомобилей на 3,6%, собрав 280 074 легковушки. Из-за снижения спроса предприятию пришлось дважды сокращать план производства на нынешний год - сначала с 730 000 до 700 000 автомобилей, а затем до 694 000-696 000 автомобилей.

Лишь действия дилеров завода, снизивших цену на «десятку» за счет собственной прибыли на 4000-8000 руб., а также возобновившийся рост курса доллара привели к тому, что в мае спрос увеличился, продажи выросли на 14%, и в июне завод вернул отмененные во время сбытового кризиса дополнительные смены.

Нижегородский ГАЗ, по данным компании «АСМ-Холдинг», в I квартале 2005 г. выпустил 10 027 автомобилей, что на 39,7% меньше, чем за аналогичный период 2004 г. Причем, как рассказали «Ведомостям» нижегородские дилеры ГАЗа, снижались в первую очередь продажи легковой «Волги», а коммерческих «ГАЗелей» - держались на прежнем уровне. Весной, чтобы стимулировать продажи, завод снизил наценку на автомобили ГАЗ на 1-1,5% по сравнению с прошлым годом.

«Иж-Авто», в последние четыре года наращивавший производство, за первые пять месяцев года снизил объем производства по сравнению с аналогичным периодом 2004 г. на 40%» - до 26 242 автомобилей. По данным информагентства [Ladaonline.ru](http://Ladaonline.ru), предприятие сокращает выпуск классических моделей LADA. Также в июне было прекращено производство хетчбеков Иж-2126 «Ода». При этом производство универсалов «Фабула» и пикапов Иж-2717 должно сохраниться.

На свободных мощностях Ижевского автозавода сейчас организовывается производство автомобилей корейской модели Kia Spektra, промышленная сборка жоторых должна стартовать 1 августа 2005 г.

Два российских завода - производителя малолитражки «Ока» в этом году

поменяли владельцев. «АвтоВАЗ», владевший Серпуховским автомобильным заводом, продал предприятие своему поставщику - самарской компании «Автоком». Завод малолитражных автомобилей (ЗМА) в Набережных Челнах перешел от КамАЗа к «Северсталь-Авто». И оба новых владельца вскоре после покупки заявили, что производство «Оки» на этих заводах может быть в будущем прекращено. У малолитражки серьезные проблемы со сбытом. До недавнего времени (до 50%) продукции этих заводов покупало государство для передачи автомобилей через органы соцзащиты ветеранам и инвалидам. Сейчас эти покупки стали менее масштабными. Правда, празднование 60-летия Победы в Великой Отечественной войне помогло производителям «Оки»: государство заказало в подарок ветеранам столько автомобилей, что в I квартале СеАЗ увеличил производство почти на 17%. Но праздник прошел, и в июне СеАЗ был вынужден приостановить работу. По информации агентства [Autonews.ru](http://Autonews.ru), причиной остановки конвейера стало затоваривание складов готовой продукции.

Новые владельцы СеАЗа заявляют, что через несколько лет на заводе может начаться производство новых моделей автомобилей - возможно, в тандеме с иностранным партнером.

«Северсталь-Авто», хозяин ЗМА, иностранного партнера уже нашла: компания намерена начать на площадках завода сборку автомобилей корейской компании Ssang Yong Motor Company.

Однако в конце июня «Ока» все-таки получила шанс остаться на конвейере СеАЗ и ЗМА выпустили общее заявление о намерении совместно модернизировать малолитражку, усовершенствовав силовой агрегат, тормозную систему, а также проведя ре-стайлинг автомобиля. Итогом этих работ должно стать соответствие «Оки» требованиям «Евро-2»

Нынешний кризис - не первый для российского автопрома. В 1998 г. отечественных автогигантов спас дефолт, благодаря которому цены на их машины снизились в несколько раз. А три года назад наплыв подержанных мномарок правительство остановило повышением таможенных пошлин. Сейчас помощи ждать неоткуда - рубль стабилен, а чиновники не планируют повышения пошлин на иномарки. «Этот год обещает быть непростым для отечественных производителей. На правительство, видимо, полагаться не приходится. С одной стороны, ужесточается конкуренция, с другой - растут издержки, бремя которых не получается переложить на потребителя, так как в этом случае исчезнет основное преимущество российских автомобилей - низкая стоимость», - отмечает аналитик ИК «ФИНАМ» Наталья Кочешкова.

**Иностранцев зовут в Россию.**

Принятые российским правительством в 2005 году (и далее данные на 5 год) решения свидетельствуют, что чиновники сделали основную ставку на швлечение крупнейших мировых автоконцернов к созданию производства в России.Весной правительство отменило или снизило пошлины на 61 позицию автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки, и упразднило таможенные сборы с некоторых видов технологического оборудования для автопрома. Это печальная новость для российских автозаводов. Как полагает Кочешкова из «ФИНАМа», снижение пошлин приведет к упадку российских производителей комплектующих и потере в течение трех-пяти лет 100 000-120 000 рабочих мест и суммы, равной 1% ВВП 2004 г. Возможное после вступления России в ВТО повышение пошлин на ввоз иномарок с 25% до 35% также преследует цель привлечь на российский рынок иностранных производителей, считает Рубен Манукян, директор отдела маркетинга группы компаний «Независимость». Он напоминает, что после переходного семилетнего периода пошлины должны быть снижены по сравнению с нынешним уровнем.

Однако, несмотря на складывающуюся ситуацию, существенного падения темпов производства отечественных автомобилей в ближайшие пять лет эксперты не прогнозируют. Манукян из компании «Независимость» предполагает, что объем производства стабилизируется на уровне 980 000-1 млн автомобилей в год. Гендиректор «Автомира» Николай Груздев также считает, что объемы выпуска отечественных автомобилей будут стабильными, а рост рынка будет обусловлен увеличением продаж новых иномарок, в том числе собранных в России.

Председатель совета директоров «АвтоВАЗа» Владимир Каданников в интервью «Форуму» заявил, что «АвтоВАЗ» к 2010 г. рассчитывает выпускать 750 000-800 000 автомобилей, т. е. даже увеличивать объемы производства.

Тольяттинский автозавод надеется на свои новинки - «Калину» и Lada Priora. Цена этих машин от $7000 до $9500. Как рассказал «Ведомостям» Каданников, предприятие готовит еще один новый автомобиль класса С в ценовой нише до $10 000. Причем разработка идет сразу в двух вариантах: один вариант автомобиля разрабатывается с помощью стратегического партнера -концерна GM, второй «АвтоВАЗ» разрабатывает самостоятельно, «чтобы можно было выбирать». Правда, производство этой модели в Тольятти может начаться не раньше 2009 г.

Однако Валерий Тараканов, генеральный менеджер по стратегическо маркетингу группы компаний «Рольф», крупнейшего продавца иномарок, считает, что отечественный автопром ждет печальная судьба. «Упущено время, когда можно было в России развивать автоиндустрию по успешным китайской, индийской или бразильской моделям», - считает он. Правительство обозначило курс на развитие автопрома через создание иностранными концернами собственных автосборочных заводов или совместных предприятий с отечественными производителями. Это означает, что традиционному российскому автопрому, который страдает от недостатка финансовых ресурсов, от гигантского отставания в технологиях и от крушения надежд на протекционизм, придется столкнуться с невиданной доселе конкуренцией. В условиях, когда заработает конвейер по производству Renault Logan, когда ТагАЗ станет наращивать производство Hyundai Accent, а с востока пойдут новые модели неизвестных китайских и, возможно, индийских марок, успех вазовских проектов «Калина» и Lada Priora сомнителен, считает Тараканов.

В 2004 г. в России было собрано 120 000 иномарок. Импортировано - в два слишним раза больше. С этого года должен начаться значительный рост объемов продаж иномарок в России, пик которого придется на 2006-2008 гг. По оценке экспертов ИК «ФИНАМ», в этот период темпы роста выпуска «русских иномарок» составят не менее 25-30% в год. А но расчетам Минпромэнерго, выпуск автомобилей на предприятиях с иностранным участием к 2008 г. должен возрасти в два-три раза. Некоторые участники рынка полагают, что это может жроизойти и раньше.

Рубен Манукян из «Независимости» считает, что объемы продаж новых импортированных автомобилей и иномарок российской сборки сравняются примерно к 2007 г. на уровне более 400 000 единиц - даже без учета Chevrolet-Niva. С такой оценкой согласны Михаил Бахтиаров, президент автомобильного холдинга Major, и Валерий Тараканов из «Рольфа». Самый пессимистичный прогноз у Николая Груздева из «Автомира»: он считает, что паритет между «настоящими» иномарками и собранными в России может быть достигнут «лет через пять».

Но в любом случае почти все работающие сейчас в России предприятия по сборке иномарок готовятся к росту.

Первым иностранным концерном, открывшим завод в России, стал Ford. Инвестиционное соглашение с ним российское правительство подписало в августе 1999 г., а спустя три года во Всеволожске (Ленинградская область) было запущено производство, в которое автоконцерн вложил более $150 млн. Ford планирует до середины 2006 г. добавить к ним еще $30 млн, которые пойдут на увеличение производственных мощностей предприятия. Как рассказал в конце июняпрезидент компании Ford of Europe Джон Флеминг, эти инвестиции золжны позволить Ford к январю 2006 г. фактически удвоить мощность Всеволожского завода - до 60 000 автомобилей в год. В прошлом году во Всеволожске было собрано чуть меньше 30 000 Ford Focus. В этом году компания планирует произвести здесь 32 000 автомобилей - 24 000 Ford Focus II и 8000 Ford .Focus I.

Кстати, российский завод Ford пока не вышел на окупаемость. По оценкам экспертов, продажа Всеволожских Focus принесла компании только 10,5 млрд поэтому американская компания в России зарабатывает на импорте автомобилей, запчастей и на сервисных услугах.

Первое сборочное производство с иностранным капиталом, которое будет получать прибыль в России, - «GM-АвтоВАЗ». Это совместное предприятие иностранного концерна и тольяттинского автозавода. General Motors «АвтоВАЗ» владеют по 41,5% акций предприятия, и еще 17% принадлежит РР. Стартовавший три года назад проект стоимостью $338,2 млн в прошлом году принес совладельцам около $45 млн прибыли. В прошлом году на совместном предприятии проектной мощностью 102 000 машин в год было собрано 55 150 автомобилей Chevrolet-Niva. В этом году начался серийный выпуск модели Chevrolet-Viva на базе Opel Astra. «GM-АвтоВАЗ» в конце прошлого года объявил о намерении выпустить в 2005 г 7500 Chevrolet-Viva и 67 500 Chevrolet-Niva. Однако в апреле гендиректор «GM-АвтоВАЗа» Ричард Свандо сообщил, что в нынешнем году предприятие выпустит около 55 000 автомобилей.

В 2005 году начало работать в промышленных объемах СП «Автофрамос», созданное еще в 1998 г. правительством Москвы и Renault на паритетных началах. Сейчас Renault принадлежит уже 76% акций завода. СП собирало автомобили лишь в 2003 г. - тогда с его конвейеров сошли 1343 Renault Symbol, но через год выпуск свернули. Renault начал готовить предприятие к производству автомобиля Logan, специально разработанного для восточноевропейского рынка. Более чем годовая реконструкция «Автофрамоса» обошлась в 230 млн евро. Этой весной Renault приступил к сборке Logan. Гендиректор Renault Луи Швейцер обещает, что ударным для «Автофрамоса» станет следующий год: в 2006 г. завод выпустит 60 000 автомобилей. А если рынок будет развиваться, Renault подумает и о других модификациях Logan или о моделях Nissan, обещает Швейцер. Сейчас Renault разрабатывает универсалы Logan на пять и семь мест, а также пикап.

В этом году должен начаться и полномасштабный выпуск лицензионных KJA Spectra на заводе «Иж-Авто». В 2004 г. предприятие собрало 659 автомобилей KIA Spectra, в этом году, как ожидается, соберет 8000 автомобилей. Планируется, что к 2007 г. объем производства составит 40 000 автомобилей в год.

Крупнейший корейский автопроизводитель Hyundai в России доверил сборку своих автомобилей финансово-промышленной группе «Донинвест». С 2003 г. принадлежащий группе Таганрогский автозавод (ТагАЗ) собирает Hyundai Accent, а с весны 2004 г. - Hyundai Sonata. В первом полугодии этого года завод выпустил 8988 машин.

Однако Hyundai ищет в России и новые площадки для сборки своих автомобилей. Наиболее вероятным партнером корейской компании участники рынка называют Ульяновский автозавод, входящий в холдинг «Северсталь-Авто». Hyundai ведет переговоры об организации на площадке УАЗа сборочного производства микроавтобусов Starex и внедорожников Terracan. «Hyundai поставила перед собой амбициозную задачу - к 2010 г. стать производителем вкшер пять в мире по количеству выпускаемых машин. А у России очень большой потенциал рынка», - объясняет активность корейской компании Валерий Тараканов из «Рольфа».

Из производителей автомобилей класса премиум в России сборочное производство есть только у BMW. Оно было открыто в 1999 г. на заводе «Автотор» в Калининграде; сейчас там выпускаются BMW 3-й и 5-й серий. Ксения Климушина из BMW отмечает, что именно открытие сборочного вроизводства позволило BMW в 2002 г. завоевать и с тех пор удерживать лвщерство по продажам машин премиум в России (в 2004 г. продан 5001 автомобиль, 2449 из них - калининградской сборки). Ведь разница в цене между автомобилем, произведенным в Калининграде, и ввезенным из Германии, составляет 12%, говорит Климушина.

Немецкий концерн - не единственный партнер «Автотора». В прошлом калининградское предприятие выпустило более 11 300 автомобилей марки 120 внедорожников Hummer H2, 433 внедорожника Chevrolet Tahoe и 267 омобилей Chevrolet TrailBlazer. В этом году «Автотор» рассчитывает как "м удвоить объемы производства.

Прошедшие годы показывают, что российский автомобильный рынок привлекателен для иностранных производителей. О возможности щии своего производства на территории страны успели заявить мировые автогиганты, до сих пор его не создавшие. Дальше других продвинулась в подобных планов японская Toyota. Ton-менеджеры Toyota 14 июня заложили первый камень и начали строительство собственного завода в Санкт-Петербурге и проект оценивается примерно в $250 млн.

Самостоятельная работа.

Задание на самостоятельную работу содержаться в фонде оценочных средств.

**2.3 Методические рекомендации по подготовке к рубежному контролю**

Рубежный контроль студентов осуществляется в тестовой форме на 8 и 14 неделе каждого семестра. Тестирование позволяет путем поиска правильного ответа и разбора допущенных ошибок лучше усвоить тот или иной материал. Для выполнения тестового задания, прежде всего, следует внимательно прочитать поставленный вопрос. После ознакомления с вопросом следует приступать к прочтению предлагаемых вариантов ответа. Необходимо прочитать все варианты и в качестве ответа следует выбрать индекс (цифровое обозначение), соответствующий правильному ответу. На выполнение теста отводится ограниченное время. Оно может варьироваться в зависимости от уровня тестируемых, сложности и объема теста. Как правило, время выполнения тестового задания определяется из расчета 30-45 секунд на один вопрос. К работе над тестовым заданием следует приступать после изучения рекомендованной литературы и материалов лекций.

**2.4 Методические рекомендации по подготовке к зачету**

Цель зачета - проверка и оценка уровня полученных студентом специальных познаний по учебной дисциплине, а также умения логически мыслить, аргументировать избранную научную позицию, реагировать на дополнительные вопросы, ориентироваться в массиве правовых норм. Оценке подлежит также и правильность речи студента. Студент в целях получения качественных и системных знаний должен начинать подготовку к зачету задолго до его проведения, лучше с самого начала лекционного курса.  В ходе подготовки студентам необходимо обращать внимание не только на уровень запоминания, но и на степень понимания излагаемых проблем.