

Цыплов Е.А. магистрант,

2 курс, Институт машиностроения,

Тольяттинский государственный университет,

Тольятти (Россия)

Глашкина В.С., студент,

4 курс, Институт финансов, экономики и управления,

Тольяттинский Государственный Университет,

Тольятти (Россия)

АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНДУСТРИЯ.

Аннотация: в данной статье рассмотрена такая промышленность, которая играет важную роль для экономического роста. Также рассмотрено значение данной отрасли для макроэкономической деятельности и международной торговли.

Ключевые слова: автомобили, производство, промышленность, экономический рост, бережливое производство, массовое производство, сборочные линии и заводы.

Tsyplov E.A., graduate student,

2 course, Institute of Mechanical Engineering,

Togliatti State University,

Togliatti (Russia)

Glashkina V.S., student,

4th year, Institute of Finance, Economics and Management,

AUTOMOTIVE INDUSTRY.

Abstract: this article examines an industry that plays an important role in economic growth. The importance of this industry for macroeconomic activity and international trade is also considered.

Key words: automobiles, manufacturing, industry, economic growth, lean manufacturing, mass production, assembly lines and factories.

Автомобильная промышленность на сегодняшний день играет особую и важную роль во всем мире. Данная отрасль настолько масштабна и динамична, что большинство стран опираются на нее для развития экономического роста. Связанно это с обширными связями и сферами экономики, которые близко взаимосвязаны с автомобильной промышленностью.

В автомобильной промышленности существует три осиновых этапа, через которые она прошла: ремесленное производство; массовое производство; бережливое производство.

За последнее столетия данная индустрия претерпела некоторые изменения, которые были связаны с необходимостью производить более быстро и с минимальными затратами. Так Генри Форд автоматизировал свои сборочные линии и упростил процесс сборки до 93 минут. Это позволило Форду занять лидирующие места, но это и останавливало, а также препятствовало инновациям.

Только через полвека произошли тотальные изменения в автомобильной промышленности, когда специалисты компании «General motors» улучшили сборочную линию Форда и перешли на новую технологию производства, которая стала мировым стандартом в

автомобильной индустрии. Эта система подразумевала, что автомобили будут проходить через процесс на базе спроса, тем самым сокращая запасы у поставщиков и сборщиков.

Не смотря на то, что эта комплексная система изначально была приспособлена только к региональным условиям, она свершила революцию во всем мире по производству автомобилей. [1]

Самые большие и важные инновации произошли исходя из потребностей клиентов. Таким образом, основной стратегической переменной в автомобильной промышленности стало позиционирование и изменение продукции несколькими методами. Это привело к производству автомобилей разных видов для различных сегментов, а также к исключению моделей компании Форда.

Разные страны осуществляли производство автомобилей и делали уклон на вещи, на которые спрос покупателей больше всего возрастал: японские производители опирались на минимализм, дефицит топлива и материалов, что определяло характеристики японских автомобилей; американские же производители делали уклон на комфорт, удобство и безопасность. Также производители делали все, чтобы интерьер и стиль автомобиля был на высшем уровне; и к примеру европейские производители устремили весь свой фокус на такие характеристики, как дисковые тормоза, турбодизельные двигатели и т.д.

Хочется еще раз отметить, что автомобильная промышленность является важнейшей частью экономики, особенно она играет роль в промышленно развитых странах. По статистке автомобильная промышленность создает 10,4 рабочих места на каждого сотрудника, который занят либо в данной сфере, либо в дополнительных услугах индустрии.

Также автомобили являются основными компонентами в международной торговле и в прямых иностранных инвестициях между странами. Десятилетиями доля автомобильной продукции оставалась неизменной и не могла сдвинуться с мертвой точки, пока в 2000 году она не составила 9,4 процента.

Кроме этого, в автомобильной промышленности появляются барьеры для защиты местного автомобильного сектора по всему миру. В развивающихся странах инвестиционные условия принимают форму неких правил и квот, которые заключаются в том, что местные производители могут расти и развиваться до того времени, пока они не столкнутся с производителями высших мировых классов, которые в разы превышают их в эффективности производства автомобилей. [2]

Местоположение сборочных заводов определяет очень важный фактор – стоимость. Все производственные затраты и шансы рынка являются именно теми причинами, по которым рабочие места оставляют свои географические центры производства автомобилей. Вместе с этим введение бережливого производства сдвигает центр производства в сторону поставщиков, у которых более масштабные возможности. Все производственные затраты прямо зависят от количества произведенных автомобилей. И сюда уже включены затраты на все необходимые материалы и компоненты, а также на рабочую силу.

Производственные затраты можно поделить на части: затраты на материалы составляют от 22 до 50 процентов; затраты на оплату труда составляют от 10 до 20 процентов.

Эти затраты зависят от очень многих факторов, поэтому поставщики и сборщики принимают активную роль в участии процесса оценки и изменений, которые в дальнейшем влияют на положение и работу их завода.

Все это остается важным фактором, но такие сравнительные достоинства не являются основными причинами в структуре торговли автомобилями.

Можно выделить три основные страны производства автомобилей, по-другому их еще называют «большая тройка». В нее входят: General motors – доля на мировом рынке составляет 13 процентов; Toyota motor corporation – доля на мировом рынке составляет 11 процентов; Ford motor company – доля на мировом рынке составляет 10 процентов. [3]

Также хочется отметить страны с таким объемом продаж, который составляет более миллиона автомобилей в год: Россия – 24 процента; Индия – 18,2 процента; Бразилия – 17 процентов; Мексика – 11,8 процента; Испания – 10,2 процента.

Исходя из всего вышеперечисленного, можно сделать такой вывод, что вся автомобильная промышленность занимает огромное место в мире и является важным аспектом роста и развития экономики. Кроме этого автомобильная промышленность влияет и на другие сферы: торговля, внедрение информационных технологий, производство, региональное и международное движение.

Список используемой литературы:

1. Выборнов М.И. Повышение экономической эффективности работы предприятий автомобильной промышленности России // Интеграл. 2011. №4. С. 52-53
2. Кондратьев В. Автопром: кризис и инновации // Мировая экономика и международные отношения. 2011. №3. С. 12-21
3. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость Майкл Е Портер; Пер. с англ. — М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. — 715 с.