

## Автомобилестроение

Из книги «Российские реформы в цифрах и фактах», <http://refru.ru>

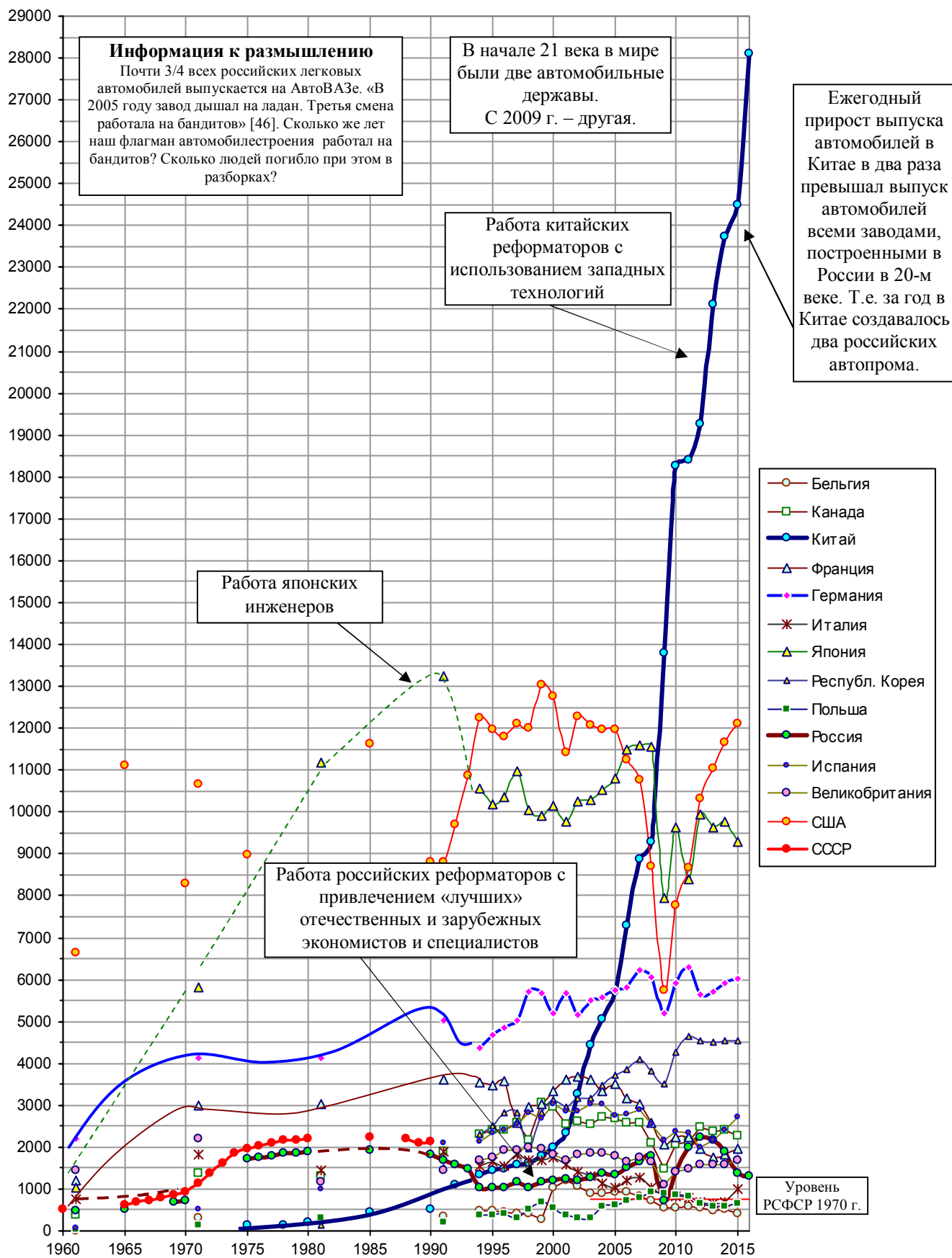


Рис. 1.160, а. Производство автомобилей (легковых, грузовых, автобусов), тыс. шт. Источники: [1.4, 1.6, 1.7]; Bureau of Transportation Statistics (BTS), Research and Innovative Technology Administration, RITA; National Bureau of Statistics of China; International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

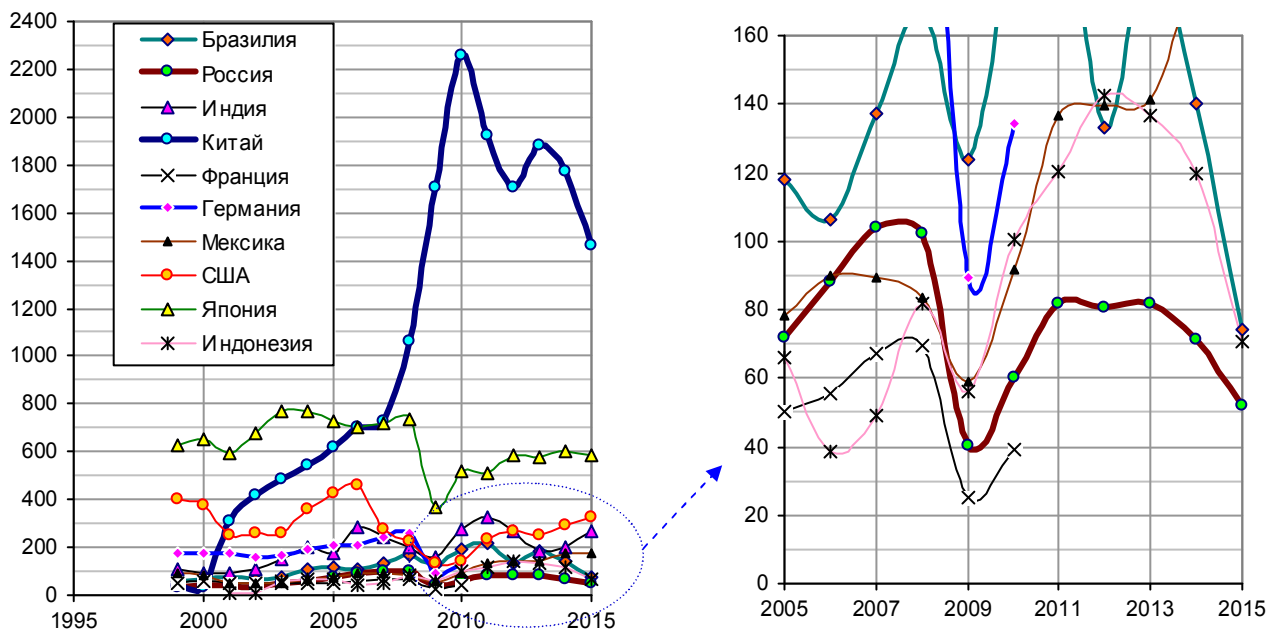


Рис. 1.160, б. Производство тяжелых грузовых автомобилей (heavy trucks). Источник: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

Мировыми лидерами в производстве автомобилей в 80-х – 90-х годах прошлого века были Япония, США, Германия и Франция. В начале 21 века в группу лидеров стремительно вошли Республика Корея и Китай. Причем производство автомобилей в Китае за период 1990 – 2016 гг. увеличилось в 55 раз (в России за этот период оно уменьшилось в 1,4 раза). США, Япония и Германия во второй половине нулевых уступили мировое лидерство в этой отрасли Китаю.

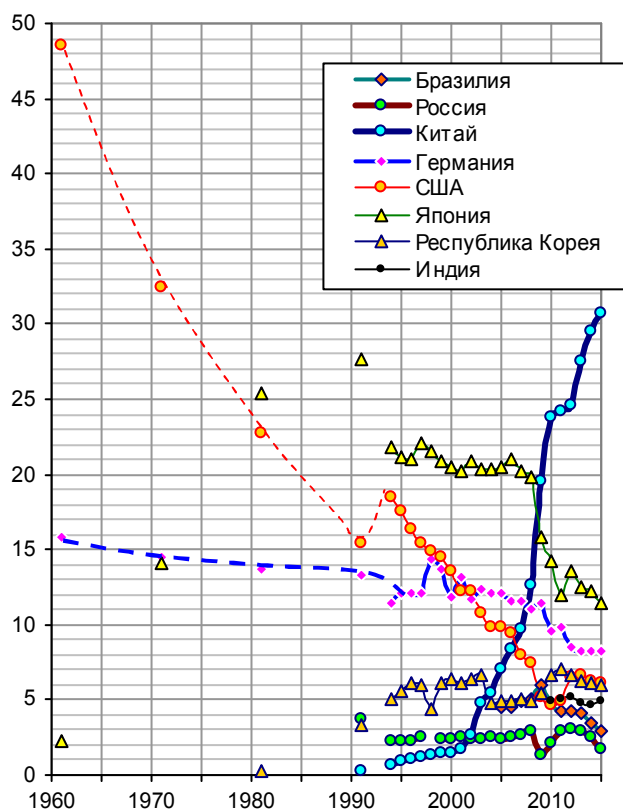


Рис. 1.161, б. Доля стран (%) в мировом производстве легковых автомобилей (passenger cars): лидеры мирового производства и Россия. Источники: Bureau of Transportation Statistics (BTS), Research and Innovative Technology Administration, RITA; International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

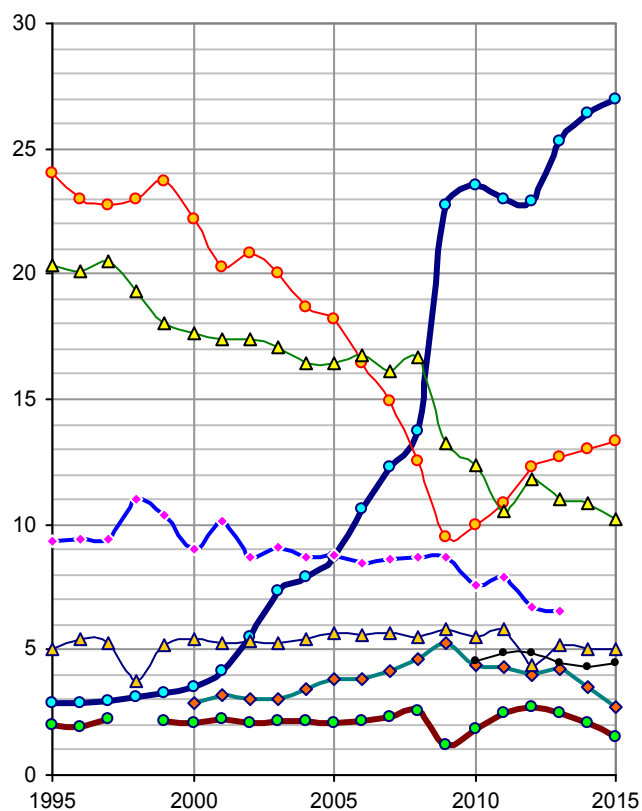


Рис. 1.161, в. Доля стран (%) в мировом производстве легковых и коммерческих автомобилей (total passenger cars and commercial vehicles): лидеры мирового производства и Россия. Источники: Bureau of Transportation Statistics (BTS), Research and Innovative Technology Administration, RITA; International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

В России же 20 - 30 заводов, работающих на страну, построены не менее 30 – 40 лет назад. Так, почти 79% всех российских автомобилей в 2005 году произведено на четырех заводах, построенных в период социализма – АвтоВАЗ, ГАЗ, УАЗ, КАМАЗ. Еще один бывший крупный завод – АЗЛК, выпустил свои последние автомобили в прошлом веке. Новых крупных отечественных заводов за период реформ не построено ни одного, старые выпуск увеличивают медленно – дореформенный уровень был временно превзойден только в 2011 году.

Понятно, что теперь нам и в этой отрасли за китайцами не угнаться: если в 1990 году Россия выпускала в 3,5 раза больше автомобилей, чем Китай, то в 2016 г. - в 22 раза меньше.

Первые китайские автомобили появились в нашей стране в 2004 году. Один из представителей «АвтоВАЗа» на вопрос корреспондента радио «Маяк» о перспективах китайских автомобилей на российском рынке тогда воскликнул: «Какие китайцы – им еще учиться и учиться». Однако «учиться и учиться» надо было нашим руководителям отрасли у китайцев, причем 10 – 15 лет назад. Сейчас уже поздно, речь идет о спасении отечественного автомобилестроения. Довольно высокие пошлины на ввоз импортных автомобилей, программа утилизации старых автомобилей, другая господдержка, привлечение иностранных инвесторов пока удерживают «на плаву» наши автомобильные заводы. Но долго, без серьезной модернизации производств, улучшения качества выпускаемых автомобилей, эти заводы работать не смогут.

В 2007 году наша страна стала одним из крупнейших в мире импортеров китайских автомобилей. А что творилось в самом Китае? Автомобильные заводы там росли как грибы после дождя (рис. 1.162). Созданы производства практически всех известных автомобильных марок (примерно 90 марок и более 250 моделей), сами китайцы не в состоянии их сосчитать. В 2009 году Китай надолго стал мировым лидером по объемам производства и продаж автомобилей. В мире нет пока рынка более емкого, чем китайский.

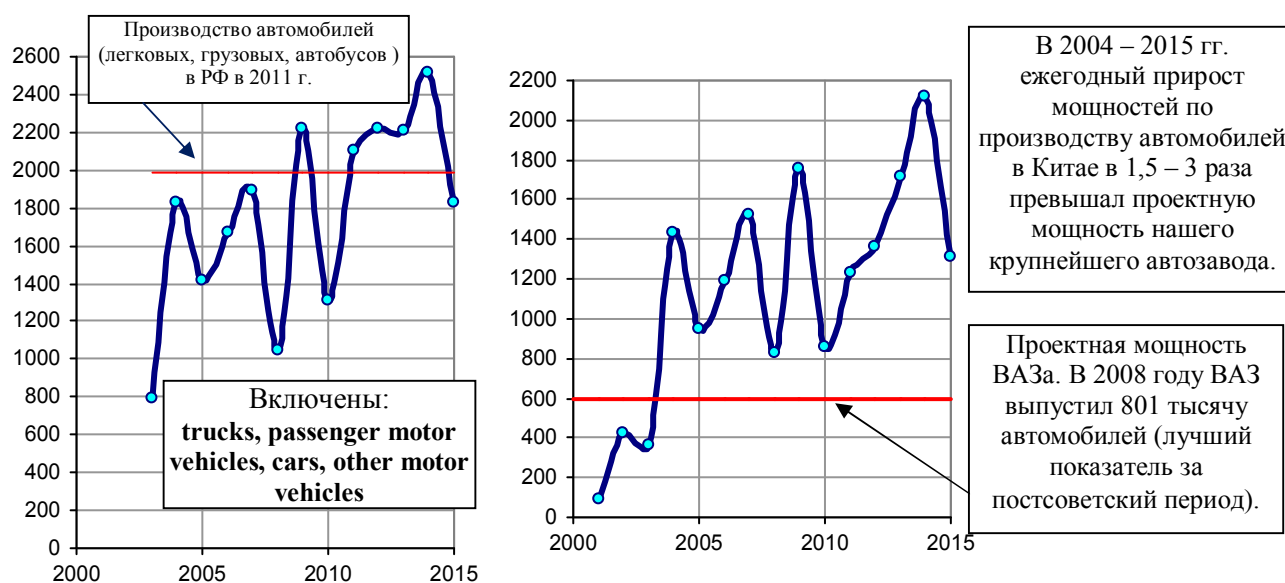


Рис. 1.162. Ввод мощностей по производству автомобилей в Китае (Newly Increased Production Capacity), тысяч штук в год. Источник: National Bureau of Statistics of China, China Statistical Yearbook.

Конечно, эти достижения не могут не радовать и россиян: насыщая свой рынок (рис. 1.163), параллельно китайцы будут активно насыщать и наш. Вполне возможно, что скоро дешевые автомобили из КНР запрудят наши дороги, как другие товары переполнили наши магазины и рынки. Вот только с нашими дорогами проблемы, а их у китайцев купить нельзя (см. раздел «Дороги и транспорт»). Здесь принцип реформаторов 90-х «ваши дороги – дерьмо, сколько нужно - скупим за границей» пока не срабатывает.

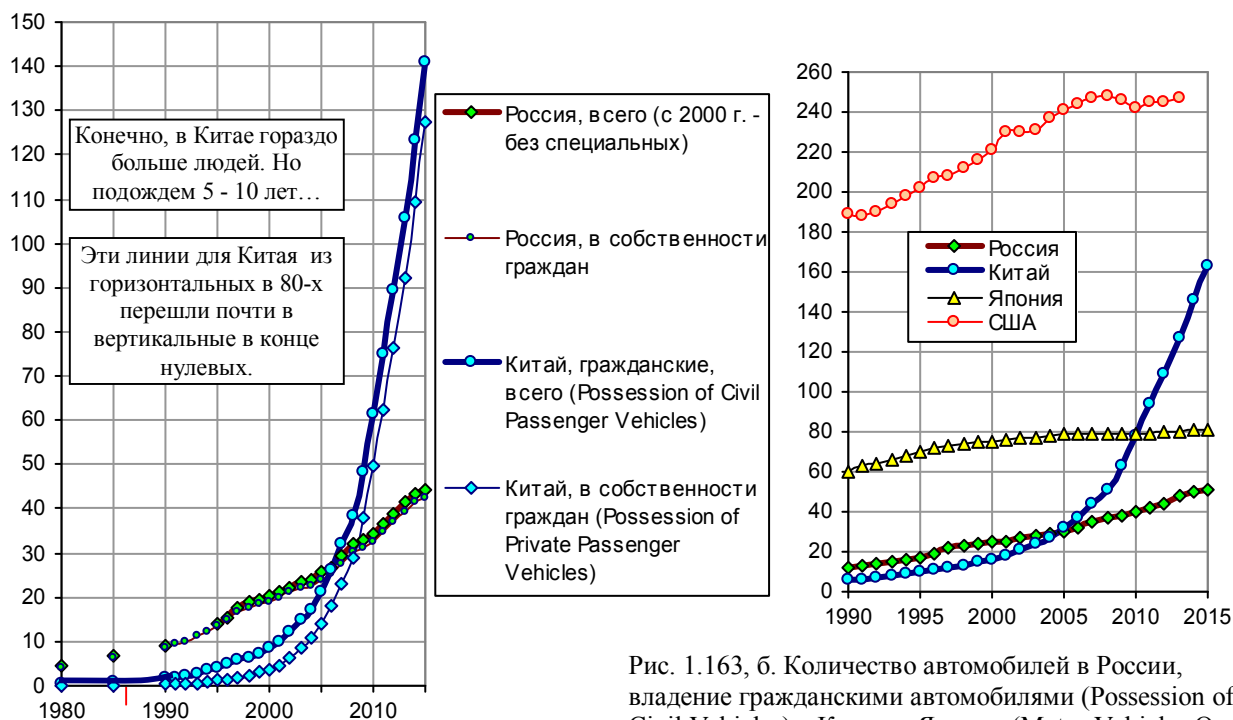


Рис. 1.163, а. Количество легковых автомобилей в России и владение пассажирскими автомобилями в Китае, млн. штук. Источники: [I.6]; National Bureau of Statistics of China.

Рис. 1.163, б. Количество автомобилей в России, владение гражданскими автомобилями (Possession of Civil Vehicles) в Китае, в Японии (Motor Vehicles Owned) и в США (registered vehicles), млн. штук. Включены легковые, грузовые и автобусы. Источники: [I.6]; National Bureau of Statistics of China; Japan Statistical Yearbook; RITA, National Transportation Statistics.

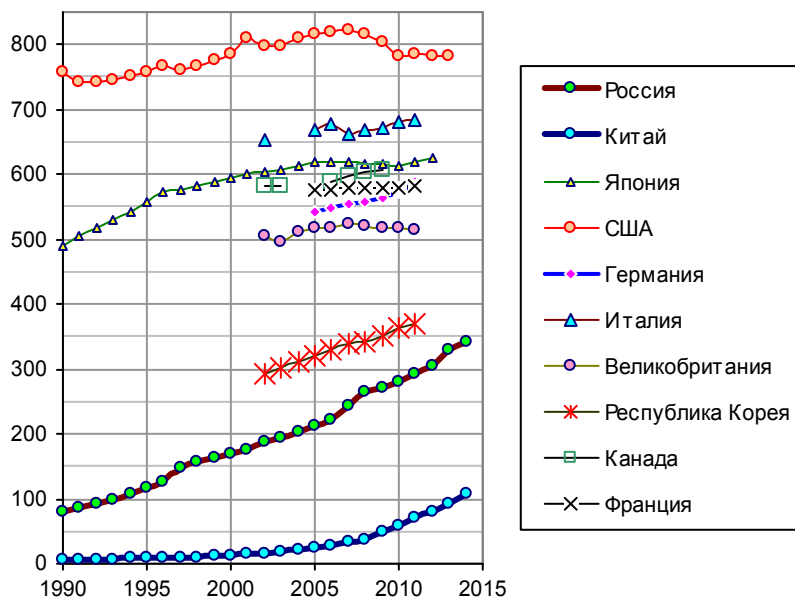


Рис. 1.163, в. Количество автомобилей на 1000 человек населения. Источники: [I.6]; National Bureau of Statistics of China; Japan Statistical Yearbook; RITA, National Transportation Statistics; WDI.

Не только Китай ускоренными темпами развивает автомобильную промышленность. В 1990 году по количеству произведенных автомобилей Россия уверенно опережала другие страны БРИК, с 2004 г. – уже все другие страны БРИК уверенно опережают нашу страну (рис. 1.164). Быстрыми темпами развивался автопром также в Мексике, Тайланде, Турции, Чехии, Иране.

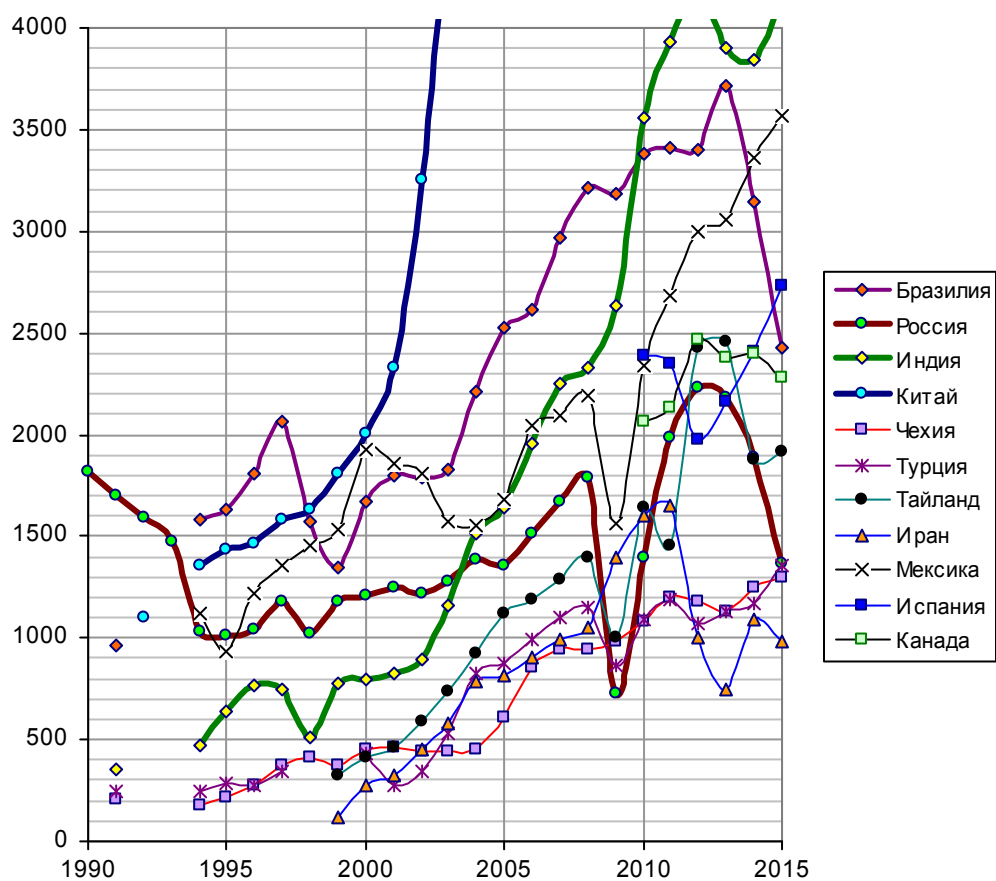


Рис. 1.164. Производство автомобилей (легковых, грузовых, автобусов) в странах БРИК и в некоторых других, тыс. штук. Источники: [1.6]; Bureau of Transportation Statistics (BTS), Research and Innovative Technology Administration, RITA; National Bureau of Statistics of China; International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

Список литературы см. в книге или на сайте