

## Автомобильная промышленность и компания "Тойота" в период послевоенной оккупации Японии (1945–1952 гг.)

Анна Сергеевна МОСТОВАЯ

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН,  
Владивосток, Россия, e-mail: kartashema@gmail.com

**Аннотация.** В статье рассматриваются особенности развития автомобильной промышленности Японии и компании "Тойота", анализируется исторический фон и факторы, оказавшие влияние на состояние отрасли. Исследуется политика оккупационных властей в отношении Японии и японского автопрома, а также ее последствия. Рассматривается антимонопольное законодательство и его влияние на автомобильные компании, тесно связанные с финансово-промышленными концернами дзайбацу. Результатом развития отрасли стали структурные изменения, выразившиеся в появлении ряда новых производителей, укреплении подотрасли поставщиков, усилении кадрового потенциала, обновлении системы трудовых отношений, а также переориентации производства с военных нужд на гражданские.

**Ключевые слова:** Япония, автомобильная промышленность, Тойота, автомобильные производители, послевоенная оккупация Японии

**Для цитирования:** Мостовая А. С. Автомобильная промышленность и компания "Тойота" в период послевоенной оккупации Японии (1945–1952 гг.) // Известия Восточного института. 2024. № 3. С. 95–106. <https://doi.org/10.24866/2542-1611/2024-3/95-106>

Original article  
<https://doi.org/10.24866/2542-1611/2024-3/95-106>

## The Japanese Automotive Industry and Toyota Company During the Occupation Period (1945–1952)

Anna S. MOSTOVAIA

Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia, kartashema@gmail.com

**Abstract.** The paper analyzes the specific characteristics of the Japanese automotive industry and Toyota considering the historical background and factors that influenced the industry. Special attention is paid both to the general analysis of the occupation authorities' policy towards Japan and to its specific measures related to the automobile companies. The problems faced by Japanese companies during the occupation period, in particular Toyota, caused both by the occupation authorities' policy and by the severe consequences for Japan of defeat in World War II, are considered. The post-war antitrust legislation and its impact on automobile companies, closely related to financial and industrial monopolies, is analyzed in detail. As a result of the development of the automotive industry in this period there was a profound change in the structure of the automotive industry, led to an emergence of new companies, the strengthening of the supplier sector, the relocation of engineering personnel from other industries, establishing a new system of labor relations, as well as conversion to civilian production.

**Keywords:** Japan, automotive industry, Toyota company, Japan's occupation, automotive companies

**For citation:** Mostovaia A. S. The Japanese Automotive Industry and Toyota Company During the Occupation Period (1945–1952) // Oriental Institute Journal. 2024. No. 3. P. 95–106. <https://doi.org/10.24866/2542-1611/2024-3/95-106>

Период оккупации (1945–1952) стал важнейшей вехой в развитии современного японского автомобилестроения. После поражения Японии во Второй мировой войне эта новая отрасль национальной промышленности, находясь на грани крушения, преодолела многочисленные трудности и стала набирать обороты для дальнейшего мощного скачка.

Необходимо отметить, что к моменту окончания войны японская автоиндустрия имела непродолжительную историю. Ее появление во второй половине 1930-х годов было результатом государственной политики, направленной на соз-

дание собственного независимого от американских компаний<sup>1</sup> производства автомобилей для обеспечения нужд императорской армии в условиях подготовки страны к полномасштабной войне. Первыми национальными производителями, получившими от правительства в сентябре 1936 г. права на массовый выпуск автомобилей и прилагаемую к ним государственную поддержку [15, с. 329], стали "Тойота"<sup>2</sup> и "Ниссан"<sup>3</sup> (в апреле 1941 г. к ним добавилась "Токё дзидося когё"<sup>4</sup> (совр. "Исудзу"). За годы войны эти три компании значительно увеличились в масштабах, усилив свой производственный потенциал за счет непрерывного роста государственных заказов<sup>5</sup>.

После поражения в войне Япония оказалась в тяжелых экономических условиях. В результате американских авиабомбардировок было уничтожено около четверти жилого фонда страны, значительный ущерб нанесен инфраструктуре, население испытывало острый дефицит продовольствия, предметов первой необходимости, жилья, все это усиливалось высокими темпами инфляции. Прекращение военного производства и последующая реконверсия промышленности проходила с большими трудностями, порождая ряд проблем социально-экономического характера, одной из которых являлась безработица, вызванная массовым закрытием фабрик и заводов, а также возвращением демобилизованных военнослужащих и японских репатриантов из бывших колоний.

В то же время производственно-техническая база индустрии по большей части сохранилась. Это относилось и к автомобилестроительному сектору, основные производственные мощности которого практически не пострадали. Вместе с тем деятельность японской автоиндустрии была парализована в силу ряда причин: был утрачен доступ к источникам сырья и топлива в бывших колониях; исчез спрос на продукцию военного назначения; потеряны рынки сбыта товаров в Азии [1, с. 15]. Кроме того, промышленности, ориентированной на военные заказы, требовалась масштабная реконверсия. Еще одной проблемой, препятствующей возобновлению производственной деятельности, являлась сильная изношенность оборудования, которое использовалось в годы войны со сверхнормативными нагрузками, а поэтому нуждалось в срочной модернизации. Это, в свою очередь, также было затруднительно, так как Японию обязали выплатить огромные репарации странам, пострадавшим в результате военных действий.

В транспортной сфере наблюдался масштабный кризис. Железные дороги сильно пострадали от бомбардировок, на их восстановление требовалось время и значительные финансовые ресурсы. Автопарк страны находился в состоянии упадка: количество автомобилей к концу войны сократилось до критического уровня – к 1945 г. в стране осталось менее 50% грузовых автомобилей и 18% легковых автомобилей от показателей, зарегистрированных в 1940 г. Для восстановления разрушенного народного хозяйства и возобновления работы системы пассажирских и грузовых перевозок требовалось колоссальное количество автомобильных транспортных средств. Подобная ситуация должна была способствовать быстрому восстановлению деятельности национального автопрома, но события стали разворачиваться в ином ключе.

<sup>1</sup> До принятия в 1936 г. Закона об автомобильной промышленности, ограничившего деятельность иностранных автопроизводителей, около 90% от общего количества производства и продаж автомобилей в Японии контролировали японские филиалы компаний "Форд" и "Дженерал моторс".

<sup>2</sup> Автомобильное подразделение компании "Тоёда сёкки", от которого ведет свою историю современная корпорация "Тойота", было официально учреждено 1 сентября 1933 г., а как самостоятельная автомобильная компания "Тойота" была зарегистрирована 27 августа 1937 г.

<sup>3</sup> Автомобильная компания "Ниссан" была учреждена в 1934 г. в преф. Канагава.

<sup>4</sup> В 1929 г. была учреждена под названием "Исикавадзима дзидося сэйсакусэ". В апреле 1941 г. компания была переименована в "Дизель дзидося когё", в июле 1949 г. сменила название на "Исудзу".

<sup>5</sup> Подробно деятельность компании "Тойота" и государственная политика Японии по учреждению автомобильной промышленности в довоенный и военный период рассматривается в статье Мостовой А. С. История становления и развития автомобильной промышленности Японии в 1920–1945 гг. (на примере компании "Тойота") // Проблемы Дальнего Востока. 2023. № 1. С. 121–134.

В период оккупации (1945–1952) деятельность японских автомобильных компаний в большей степени определялась политикой штаба оккупационных войск (ШОВ). На первом этапе (1945–1948) меры оккупационной администрации были сконцентрированы на подавлении экономического потенциала Японии, в частности, в автомобильной промышленности предполагалась ликвидация основных компаний – возможных конкурентов американских автоконцернов. Второй этап (1948–1952) отражал изменение курса США в отношении Японии: на фоне изменений международной ситуации (создание КНР, ухудшение обстановки на Корейском полуострове и т. д.) Японии отводилась роль младшего союзника США.

Сразу после начала оккупации в 1945 г. в рамках задачи по "экономическому разоружению" Японии ШОВ ввел запрет на производство военной продукции, к которой в том числе относились автомобили. Затем действия оккупационных властей по подавлению японской автоиндустрии распространились на все аспекты ее деятельности. Серьезным ударом для автопромышленников стала ликвидация в том же году единой государственной компании по сбыту автомобилей: автомобильным компаниям, прежде существовавшим за счет государственных военных заказов и практически не имевшим опыта функционирования в рыночных условиях, предстояло самостоятельно вести торгово-сбытовую деятельность. Также была ликвидирована Ассоциация автомобилестроительных компаний – контролирующий орган, действовавший в 1941–1945 гг. под эгидой министерства торговли и промышленности Японии<sup>6</sup>. В 1946 г. был отменен действовавший с 1936 г. Закон об автомобильной промышленности [11], создавший фундамент для появления и развития национальной автоиндустрии.

На примере компании "Тойота" можно детально рассмотреть процессы восстановления компаний автомобильной отрасли. Необходимо отметить, что за годы войны организационно-производственная структура автомобильной компании "Тойота" сильно трансформировалась под влиянием государственной политики, направленной на поддержку приоритетных направлений промышленности. Из автомобильной компании выделили ряд подразделений и центров (металлургического, литейного, производство резин и др.), которые были укрупнены и преобразованы в отдельные производственные единицы. В результате к 1945 г. вокруг автомобильной фирмы "Тойота" сформировалась мощная промышленная группа. Масштабы ее деятельности значительно увеличились благодаря огромным военным заказам, системе государственной поддержке, а также труду мобилизованных на предприятия граждан. Производственные комплексы "Тоёты" практически не пострадали от американских бомбардировок. Единственным случаем, когда компании был нанесен прямой ущерб, была бомбардировка 14 августа 1945 г. завода "Коромо", в результате которой получила разрушения четвертая часть производственного комплекса [10].

Руководство компании предприняло экстренные меры для адаптации к новым условиям. 16 августа 1945 г.<sup>7</sup> на чрезвычайном совещании администрации компании была сформулирована цель – возобновить деятельность с выпуска грузовиков, необходимых для восстановления Японии [12, с. 503]. На следующий день было запущено производство грузовых автомашин. Однако, как отмечалось выше, сразу после начала оккупации 2 сентября 1945 г. работа военных предприятий, к которым относились и автомобильные заводы, была остановлена и введен запрет на выпуск продукции военного назначения [8]. 25 сентября того же года ШОВ издал меморандум "О деятельности обрабатывающей промышленности", разрешающий выпуск грузовых автомашин, что, казалось бы, давало возможность автомобильным компаниям возобновить производство. Пример "Тоёты" наглядно

<sup>6</sup> Входила в число 11 контролирующих организаций для отраслей, которые военное министерство обозначило как стратегические. В 1948 г. для координации своей деятельности в масштабах страны автомобильные компании учредили Ассоциацию автопроизводителей Японии, которая постепенно стала играть важную роль в защите интересов отрасли.

<sup>7</sup> На следующий день после издания императорского рескрипта о капитуляции Японии.

демонстрирует, с какими сложностями сталкивались компании во время процессов восстановления и реконверсии промышленных предприятий<sup>8</sup>. 10 октября 1945 г. руководство "Тоёты" направило заявку на проведение реконверсии четырех заводов – "Коромо", "Кария минами", "Кария кита" и "Аити"<sup>9</sup>. 8 декабря 1945 г. от штаба Шестой армии США было получено разрешение на выпуск лодочных моторов, радиоприёмников, бытовой электротехники (обогреватели, утюги, плиты) и т.д. Однако уже с января 1946 г. почти все заводы "Тойота" включили в ремонтные списки, и производство было вновь прекращено.

Несмотря на текущие трудности, весной 1946 г. президент компании "Тойота" Тоёда Киитиро обнародовал среднесрочный план послевоенной реконструкции компании, в котором были обозначены приоритетные цели и задачи:

Для проведения работ по полному восстановлению и обновлению оборудования, изношенного или пришедшего в негодность вследствие сверхнормативной эксплуатации, учредить временное управление.

Изменить существующий подход к производству комплектующих; учредить для выпуска запчастей специализированный завод, оснащенный независимыми производственными мощностями.

Возобновить работы по модернизации и проектированию автомобилей, приостановленные в военный период; наряду с разработкой новых автомобилей создать систему бесперебойного снабжения запчастями для ремонта существующих моделей.

Из компании, которая поставляла и ремонтировала автомобили для армии в условиях контролируемой экономики, превратиться в рыночно-ориентированную компанию, продукция которой в полной мере будет соответствовать пожеланиям и запросам потребителей [8, с. 491].

В первую очередь было учреждено временное управление по реконструкции оборудования, которое возглавил сам К. Тоёда. Пострадавший от бомбардировки завод "Коромо" в течение года был восстановлен, и в марте 1947 г. производство перезапустили в плановом режиме. Для реализации второго пункта плана была проведена конверсия производившей авиационные двигатели компании "Токай хикоки", входящей в группу "Тойота". Ее переименовали в "Аити когё" и перепрофилировали на выпуск автокомплектующих. Важнейшую роль в дальнейшем развитии компании сыграла успешная реализация третьего пункта плана. С середины октября 1945 г. в "Тоёте" возобновили работы по проектированию компактного автомобильного двигателя; к производству его прототипов приступили в феврале 1946 г. В 1947 г. на основе иностранных автомобилей поколения второй половины 1940-х годов была разработана и испытана новая линия компактных легковых и грузовых автомобилей (серия "Тоёпэт"). Таким образом, несмотря на действовавший в отношении производства легковых автомобилей запрет, руководство "Тоёты" продолжало в плановом порядке готовиться к запуску массового производства собственных моделей. Реализация последнего пункта плана была наиболее сложной. Поскольку в 1945 г. единая государственная ассоциация по сбыту автомобилей была ликвидирована, "Тоёте" требовалось организовать новую собственную систему продаж. Руководство "Тоёты" в лице К. Тоёда и С. Камия воспользовались для решения проблемы подходом, примененным ими еще в короткий довоенный период работы компании. 16 ноября 1946 г. была учреждена "Ассоциация по продажам Тойота", в которую вошло 46 дилерских компаний. "Ассоциация" была учреждена на базе упраздненной национальной сбытовой компании<sup>10</sup>: ее бывшие

<sup>8</sup> Согласно отчету "О состоянии реконверсии производства на гражданские нужды 337 основных военных заводов и арсеналов", опубликованном 20 декабря 1945 г. МТП, за три с половиной месяца после капитуляции конверсию произвели 26% предприятий сектора машиностроения (1 место) и 17% сектор транспортного машиностроения – производство автомобилей (2 место)

<sup>9</sup> Переименован в феврале 1947 г. в "Накагава".

<sup>10</sup> В середине 1940-х годов из-за ограниченных финансовых возможностей С. Камия использовал для продажи автомобилей "Тойота" сбытовые каналы американского филиала "Дженерал моторс".

сотрудники перешли на работу в торговые филиалы "Тоёты". В результате четкое планирование, оперативность и слаженность действий различных подразделений компании на данном этапе обеспечили "Тоёте" ряд преимуществ перед другими автопроизводителями, что позволило в следующие десятилетия, уже в более благоприятных условиях быстрее реагировать на различные вызовы.

На автомобильную промышленность Японии огромное воздействие оказала антимонопольная политика оккупационных властей. Согласно плану по демилитаризации Японии, были ликвидированы крупнейшие торгово-промышленные монополии *дзайбацу*, игравшие ведущую роль в экономике страны [4, с. 12], вследствие чего три ключевые автомобильные фирмы ("Тойота", "Ниссан", "Исудзу") утратили связи со своими холдинговыми компаниями, потеряв важные источники финансирования. Довоенная история компании "Тойота" была тесно связана с концерном "Мицуи", дочерние компании которого поддерживали бизнес семьи Тоёда с начала его появления<sup>11</sup>.

Кроме того, в результате роспуска *дзайбацу* и введения полного запрета на производство самолетов и судов образовались новые автомобильные компании, которые прежде в рамках холдинга занимались выпуском военной продукции для авиации и судостроения. Если во второй половине 1920-х – 1930-х гг. *дзайбацу* отказывались от капиталовложений в автомобилестроение из-за невозможности конкурировать с американскими автогигантами, занимавшими ключевое положение на японском рынке, то в послевоенные годы, они устремились в эту гражданскую сферу, пытаясь сохранить собственное промышленное производство и занять нишу в этой перспективной отрасли. Эти тенденции в дальнейшем привели к тому, что в послевоенный период структура сектора автомобилестроения значительно усложнилась. К указанным выше трем автомобильным компаниям добавилось еще восемь. Следует подчеркнуть, что все эти производители за исключением компании "Хонда"<sup>12</sup> существовали еще в довоенный период, однако производство автомобилей не являлось для них профильным направлением деятельности. Так, в период оккупации компания "Мицубиси дзюко", начавшая производство армейских грузовиков в середине войны, была в 1950 г. разделена на три компании, две из которых занялись производством автомобилей<sup>13</sup>. Из распущенного авиаконцерна "Накадзима хикоки" выделились две компании: "Фудзи дзюкогё" (совр. "Субару") и "Принс дзидоса когё", – которые также перепрофилировались на выпуск автомобилей. В автомобилестроение перешли также компании "Хино"<sup>14</sup>, "Тоё когё" (в наст вр. "Мазда")<sup>15</sup> и "Дайхацу когё"<sup>16</sup>.

Запрет деятельности в авиастроении и судостроении привел к перемещению квалифицированных специалистов из этих отраслей в автомобилестроение, испытывавшей в довоенный и военный период проблему дефицита инженерно-технических кадров. В большинстве случаев процессы перетока кадров носили плавный характер, так как многие автомобильные предприятия во время войны имели

<sup>11</sup> Необходимо отметить, что, несмотря на роспуск "Мицуи" и ослабление связей с бывшей холдинговой компанией, ее представители продолжали активно внедряться в высшее руководство "Тойота". После ликвидации головного банка в 1950 г. выходец из "Мицуи" Ф. Накагава был "переведен" на пост исполнительного директора в "Тоёту" для надзора за финансовой реорганизацией, а в 1961 г. стал президентом компании.

<sup>12</sup> "Хонда гикэн когё" – единственная японская автомобильная компания, учрежденная после войны (1946 г.). Первоначально выпускала двухколесные транспортные средства.

<sup>13</sup> На начальном этапе эти компании занимались субконтрактным производством для "Ниссана" и "Тоёты". Позднее эти две автомобильные компании вновь объединились в одну под старым названием.

<sup>14</sup> "Хино дзюкогё" выделилась из компании "Дизель дзидоса когё" в мае 1942 г.; выпускала крупногабаритные специализированные дизельные грузовики для армии. В 1946 г. переименована в "Хино сангё", в 1948 г. – в "Хино дизель когё", в 1959 г. – "Хино дзидоса когё".

<sup>15</sup> В довоенный период занималась деятельностью в различных сферах: производство станков и другого оборудования, выпуск трехколесных легковых и грузовых автомобилей, мотоциклов и т.д.

<sup>16</sup> Производство трехколесных и малагабаритных автомобилей.

опыт сотрудничества с производителями авиационной отрасли и с готовностью брали в штат проверенных специалистов<sup>17</sup>. В этот период в компанию "Тойота" были приняты инженеры-авиаконструкторы, которых сразу подключили к работам по изучению британских и немецких моделей автомобилей.

Еще одним положительным сдвигом стало укрепление подотрасли поставщиков, которая в довоенный период находилась в стадии формирования и являлась наиболее слабым звеном автомобилестроения. Проблема дефицита поставщиков материалов и комплектующих в 1930-е годы вынудила руководство "Тоёты" создавать свои собственные опытно-производственные структуры, занимающиеся разработкой и выпуском сталей и сплавов, резин и других материалов для нужд автомобилестроения<sup>18</sup>. После окончания войны в автопром вслед за своими заказчиками из авиационной, судостроительной и других отраслей пришли и их поставщики и подрядчики, что в значительной мере способствовало усилению этой подотрасли.

Аналогичная ситуация наблюдалась в секторе станкостроения, который не имел опыта создания и производства оборудования для выпуска автомобилей и комплектующих, что ставило японские компании в полную зависимость от зарубежных производителей. "Ниссан" и "Исудзу" изначально закупали оборудование в США и европейских странах, и его эксплуатация осуществлялась под надзором иностранных специалистов. "Тойота" первой из японских автомобильных фирм еще до войны начала выпускать станки и сотрудничать в этой области с японскими компаниями. Промышленное оборудование японского производства было не самого высокого качества, но уже тогда инженеры "Тоёты" обозначили необходимые им характеристики – небольшой размер и возможность быстрой переналадки под разные задачи, что впоследствии обеспечило преимущество в выпуске автомобилей различных моделей. Благодаря такому подходу уже в 1950-е годы "Тоёте" удалось намного быстрее решить проблему модернизации основных фондов, чем, например, "Ниссану", у которого одновременно устарело иностранное оборудование, преимущественно ориентированное на выпуск определенных зарубежных моделей.

На возобновление деятельности промышленности отрицательно влияла жесткая репарационная политика оккупационной администрации, реакцией на которую стал саботаж со стороны руководства ключевых японских компаний. Так как под изъятия попали военные арсеналы и 505 предприятий крупнейших японских фирм, имевших существенное значение для экономики страны, процессы реконверсии значительно задерживались. Предприятия компании "Тойота" также попали в репарационные списки: первым в январе 1946 г. стал завод "Аити". Компании предписывалось содержать станки и оборудование для производства самолетов в надлежащем состоянии, производство было остановлено. В мае того же года этот завод исключили из списка, но в него попали три других производственных комплекса ("Коромо", "Кария кита" и "Кария минами")<sup>19</sup>. В течение этого периода компания не имела права использовать свои производственные мощности, что значительно тормозило планы по реструктуризации и перезапуску предприятий.

Антимонопольная политика оккупационных властей также препятствовала возобновлению деятельности компании. В соответствии с директивой Дальневосточной комиссии в 1947 г. японский парламент принял Закон о запрещении частных монополий и обеспечении честных и справедливых сделок [13] и Закон о ликвидации чрезмерной концентрации экономической мощи [14]. Пример компании

<sup>17</sup> "Тойота" и авиастроительная компания "Кавасаки" создали совместное предприятие, на котором был налажен массовый выпуск авиационных двигателей на основе технологий, применяемых в автомобилестроении.

<sup>18</sup> Поставщики ориентировались на сотрудничество со стратегическими секторами, в первую очередь самолетостроением и судостроением, которые являлись приоритетными для страны.

<sup>19</sup> После подачи апелляции предписания также были отменены (для "Коромо" – в 1946 г. и для остальных двух заводов – в 1948 г.)

"Тойота", тесно связанной с "Мицуи", хорошо демонстрирует, как реализовывалась эта политика и как на нее реагировали компании, попавшие под ее действие.

Руководство "Тоёты", чтобы не попасть под критерии холдинговой компании, в ноябре–декабре 1945 г. провело комплекс упреждающих мероприятий (сокращение количества административных должностей в головной и аффилированных компаниях, перерегистрацию и изменение названий фирм и т.д.), в результате чего ликвидации удалось избежать. Однако 25 ноября 1946 г. на деятельность компании наложили ограничения в связи с тем, что в апреле 1946 г. "Тойота" превысила разрешенную долю участия в капитале одной из аффилированных фирм концерна "Мицуи", подлежащего роспуску. Кроме того, в марте 1947 г. был издан правительственный указ об удалении с командных постов и лишении имущества 56 членов 11 дзайбацу [6, с. 31]. Президент "Ниссана" Ё. Аюкава был включен в этот список, однако К. Тоёда удалось сохранить свой пост в компании.

Тем не менее мероприятия высшего руководства "Тоёты" не позволили уйти от действия закона о чрезмерной концентрации экономической мощи, принятого в декабре 1947 г. 8 февраля 1948 г. Комиссия по регулированию холдинговых компаний признала "Тоёту" компанией с чрезмерной концентрацией экономической мощи. В комиссию были представлены планы по разделению компании, ликвидации заводов и акционерного капитала.

Изменение международной ситуации с середины 1948 года заставили США пересмотреть курс в отношении Японии. Для превращения Японии в подконтрольного себе союзника требовалась поддержка крупного капитала, поэтому оккупационные власти пошли на смягчение антимонопольного регулирования, отказавшись от плана по ликвидации чрезмерной экономической концентрации в Японии. Более того, американское правительство отозвало свои предложения по программе "промежуточных репараций, выдвинутых в 1947 г. в Дальневосточной комиссии" [2, с. 531]. Это привело к тому, что 21 января 1949 г. постановление о роспуске "Тоёты" было отменено, а вскоре из репарационных списков исключили заводы компании.

Несмотря на то что ликвидации удалось избежать, компания "Тойота", как и вся автомобилестроительная отрасль, продолжала находиться в состоянии кризиса. Это было вызвано в том числе последствиями политики экономической стабилизации Японии, которую оккупационные власти начали проводить в декабре 1948 г. Введение в апреле 1949 г. единого обменного курса (360 иен за 1 долл. США) негативно отразилось на состоянии японской промышленности: стоимость сырья и материалов повысилась, а готовой продукции снизилась. Спрос на автомобили оставался на крайне низком уровне, в то время как автомобилестроительные компании нуждались в срочном наращивании выпуска продукции. В октябре 1949 г. был снят запрет на производство легковых автомобилей, однако у "Тоёты", действовавшей в рамках жестких правовых ограничений, не было необходимых средств для возобновления производства. Меры по стабилизации экономики, направленные на сокращение бюджетных расходов, запрещали государственное субсидирование промышленности. Правительство оказывало финансовую поддержку частным банкам, которым вменялось в обязанность кредитование под собственную ответственность компаний в важнейших отраслях промышленности. Таким образом, концерн "Мицуи", попавший под основной удар закона о роспуске дзайбацу, не имел возможности оказать "Тоёте" финансовую поддержку, а банковские организации, не связанные с компанией, в свою очередь, из-за высоких рисков не видели перспективы в кредитовании ее деятельности.

Помимо вышеперечисленных текущих проблем в конце 1940-х годов в японских правительственных кругах возник вопрос целесообразности существования национальной автомобильной промышленности. За дальнейшее приоритетное развитие отрасли выступало Министерство внешней торговли и промышленности (МВТП), которое высоко оценивало потенциал автоиндустрии как экспортной отрасли (по примеру западноевропейских стран) и отводило ей важную роль в содействии экономическому росту Японии. Оппонентами МВТП являлись Банк

Японии, министерство финансов, которые, обосновывая свою позицию теорией сравнительных преимуществ, призывали отказаться от дальнейшего развития собственного автопрома и отдать японский рынок легковых автомобилей на откуп американским и европейским компаниям.

Тем не менее именно противники развития автопрома сыграли важную роль в дальнейшей судьбе компании "Тойота". Для того чтобы избежать банкротства, управляющий директор компании "Тойота" С. Камия предпринял беспрецедентный шаг – обратился с просьбой о предоставлении кредита в представительство Банка Японии в г. Нагоя. Управляющий Банком Японии Х. Итимада являлся противником стратегии индустриального развития за счет тяжелой промышленности, особенно автомобилестроения. Однако региональное представительство смогло убедить руководство Банка в необходимости выдачи кредита "Тоёте", мотивируя тем, что банкротство крупнейшего автопроизводителя повлечет обрушение экономики региона [7, с. 58]. При содействии Банка Японии был создан консорциум из 24 финансовых организаций во главе с банками "Тэйкоку"<sup>20</sup> и "Токай", которые обещали обеспечить для "Тойота" кредит на сумму 188,2 млн иен при выполнении следующих условий: департамент продаж компании преобразуется в отдельную торгово-сбытовую компанию, чтобы отделить операционные прибыли от других фондов; производство ограничивается до объемов, согласованных с торгово-сбытовой компанией; вводится система продажи автомобилей на основе ежемесячных взносов; проводятся сокращения персонала. Выполнить первый пункт для "Тоёты" было несложно, так как С. Камия еще в 1945 г. разработал план по выделению департамента продаж в отдельную торгово-сбытовую компанию. Однако ограничения, наложенные на активы "Тоёты", не давали возможности реализовать план своими силами<sup>21</sup>.

3 апреля 1950 г. после достижения соглашения с банками и профсоюзом "Тоёты" департамент продаж был преобразован в независимую торгово-сбытовую компанию, которая получила название "Тойота дзидося хамбай" (англ. "Тойота мотор сэйлс"). Возглавил ее С. Камия. "Тойота" на тот момент имела статус "компания с ограничениями деятельности" и в соответствии с законодательством не могла напрямую участвовать в капитале "Тойота дзидося хамбай", поэтому его обеспечили через 18 частных лиц, прежде занимавших посты руководителей разного уровня. Кроме того, несмотря на действующие рестрикции, С. Камия изыскал возможность перевести 358 сотрудников департамента продаж в новую компанию, а также продолжил использовать торговую марку "Тойота" и свой прежний офис. Таким образом, под давлением обстоятельств "Тойота" была разделена на две компании – производственную и маркетинговую.<sup>22</sup>

Еще одним важным результатом политики ШОВ по демократизации Японии стало кардинальное изменение в характере трудовых отношений на предприятиях, ключевую роль в котором сыграли образованные после войны профсоюзные организации. Закон о профсоюзах, принятый в декабре 1945 г., способствовал резкому росту численности членов профсоюзов в стране. Это объяснялось отменой существовавшего в военное время запрета на создание рабочих организаций и тем, что профсоюзы создавались на базе ликвидированных "обществ служения отечеству на производстве", образованных во время войны. В январе 1946 г. профсоюз работников завода "Коромо" появился в компании "Тойота".

После создания в 1946 г. Национального конгресса производственных союзов ("Санбэцу") профсоюзы компаний "Тойота", "Ниссан" и "Исудзу" вступили в него

<sup>20</sup> Банк "Тэйкоку" с 1954 г. вернул название "Мицуи". В 1960 г. банк сформировал горизонтальную "кэйрэцу" с универсальной торговой компанией "Мицуи", слотив компании, связанные с "Мицуи дзайбацу".

<sup>21</sup> Лишь в 1949 г. удалось провести инвентаризацию запасов и выявить дефицит в 200 млн иен.

<sup>22</sup> Консолидация "Тойота" и "Тойота дзидося хамбай" произошла 1 июля 1982 г., в результате чего образовалась современная корпорация "Тойота".



в качестве независимых организаций [5, с. 502]. В 1947 г. был учрежден Первый Всеяпонский рабочий профсоюз автомобильной промышленности ("Дзэндзи")<sup>23</sup>.

Депрессия в экономике и промышленности Японии, вызванная дефляционной политикой оккупационных властей, ухудшила состояние рабочих автомобильной отрасли и привела к обострению социальных конфликтов на предприятиях. Снижение заработной платы и введение довоенных методов расчета оплаты труда в октябре 1949 г. в компаниях "Ниссан" и "Исудзу" вызвало масштабные протесты профсоюзов, на которые администрация ответила массовыми увольнениями<sup>24</sup>. Не удалось избежать сокращений и "Тоёте", хотя ее руководство почти на год отложило это решение. Сначала администрация снизила заработную плату на 10%, затем были проведены увольнения в дочерних компаниях (более 700 чел.). Это привело в апреле 1950 г. к забастовке на головном заводе "Коромо". Несмотря на яростные протесты со стороны профсоюза компании и "Дзэндзи", летом 1950 г. было уволено 2146 чел., более трети от общей численности персонала "Тоёты". Из-за двухмесячного простоя компания несла серьезные убытки, грозящие крахом, поэтому К. Тоёда предложил компромисс: он и ряд других ключевых руководителей компании уволятся вместе с остальными работниками. На свое место К. Тоёда предложил Т. Исида (1888–1979)<sup>25</sup>, президента компании "Тоёда сёкки", входящей в группу "Тойота". Эту кандидатуру поддержали собрание акционеров и профсоюз. Конфликт был урегулирован. После массовых увольнений оставшиеся работники были в большей степени обеспокоены собственным будущим на предприятии, сохранением своих рабочих мест, чем защитой прав трудящихся, судьбой профсоюза и его исполнительного комитета в Токио.

В "Тоёте" в отличие от других автомобильных компаний взаимодействие администрации и профсоюзов было конструктивным, несмотря на то что в процентном отношении в "Тоёте" было уволено больше сотрудников, чем в "Ниссане". Обе стороны выказывали стремление к продолжению диалога, не прекращая переговоры весь период забастовки<sup>26</sup>. При этом профсоюз "Тоёты" показал себя наиболее консервативным среди профсоюзов автомобильной отрасли. Его лидеры в меньшей степени симпатизировали коммунистам и социалистам, чем их коллеги из "Ниссана" и "Исудзу". В 1950 г. рабочие "Тоёты" не присоединились к антивоенным протестам, осуждающим американскую агрессию на Корейском полуострове, и не стали отказываться от работы по "спецаказам". Профсоюз постепенно отходил от политических требований, сосредоточившись на социальных аспектах (обеспечение трудовых гарантий, увеличение уровня заработной платы постоянных работников, кооперация с администрацией в вопросах производственной деятельности). Во время всеобщей забастовки работников автомобильной промышленности в 1953 г. администрация "Тоёты" быстро урегулировала вопросы с профсоюзом. Большую часть наиболее активных членов уволили еще в 1950 г.; немногим оставшимся дали гарантии пожизненного найма в обмен на лояльность администрации. Такой своеобразный "подкуп" стал неотъемлемой составляющей политики "Тоёты" во взаимоотношениях с профсоюзом: сотрудничество с администрацией обеспечивало рабочим лидерам продвижение по карьерной лестнице. Профсоюз постепенно превращался в подконтрольную администрации организацию.

Ограничения деятельности компаний автомобилестроения оккупационной администрацией, обострение социальных конфликтов, отсутствие спроса на автомобили в виду крайне низких доходов населения, а также приток на внутренний

<sup>23</sup> Всеяпонский рабочий профсоюз автомобильной промышленности (яп. сокр. "Дзэндзи"). Распушен в 1954 г. после всеобщей забастовки работников автомобильных компаний 1953 года.

<sup>24</sup> "Ниссан" уволил 1826 чел., "Исудзу" 1271 чел. – около четверти от общего числа работников.

<sup>25</sup> Это назначение было временным, однако из-за смерти К. Тоёда Т. Исида остался на посту до 1961 г.

<sup>26</sup> В "Ниссане" противостояние было ожесточенным, руководство и профсоюз демонстративно прерывали переговоры, постоянно обостряя ситуацию.

рынок иностранных автомашин<sup>27</sup> ввергли отрасль в состояние депрессии. В тот момент было очевидно, что при таком состоянии дел автомобильная промышленность не выстоит в конкурентной борьбе с иностранными компаниями, которые планировали дальнейшую экспансию на японский рынок.

Выйти из затяжного кризиса японским автопроизводителям, как и всей японской экономике, помогла начавшаяся 26 июня 1950 г. Корейская война, во время которой территория и ресурсы Японии использовались для обслуживания нужд американских вооруженных сил. Американские "специальные заказы", а также благоприятная конъюнктура на мировых рынках, способствовали восстановлению японской промышленности: впервые после войны объемы производства достигли уровня начала 1940-х годов. За годы войны (1950–1953) японские автомобильные фирмы произвели для американской армии несколько тысяч грузовых и специальных военных автомобилей, что позволило им восстановить выпуск продукции на уровне 1941 г. и накопить средства, необходимые для инвестиций в обновление оборудования, модернизацию производства и разработку новых моделей автомобилей.

Война на Корейском полуострове положила конец спорам о целесообразности развития национального автомобилестроения внутри правительства. Автопроизводители в кратчайший срок смогли выйти из кризиса, получив от американской армии "специальные" заказы на сумму более 23 млн долл. Среди компаний японской промышленности "Тойота" и "Ниссан" вышли на первое и второе место по объему долларовых поступлений от "спецзаказов", что произвело переворот в сознании политических, экономических и общественных кругов.

10 июля 1951 г. "Тойота" получила от командования Восьмой Армии США первый заказ на поставку грузовых автомобилей в количестве 1000 ед. Всего за период войны компания произвела для вооруженных сил США 4679 ед. грузовиков; общая сумма контрактов составила 3,66 млрд иен. Для выполнения "специальных заказов" "Тойота" увеличила план ежемесячного производства с 650 до 1000 ед., вследствие чего на ее предприятиях возник дефицит рабочей силы. Такая ситуация была характерна для всего сектора автомобилестроения. Дефицит трудовых ресурсов компенсировали путем увеличения продолжительности рабочего дня и привлечения временных рабочих. "Тойота" отказалась от найма дополнительных рабочих и с недостатком сотрудников стремилась справляться за счет кадровых перемещений и сверхурочной работы. После проведения массовых увольнений в 1950 г. ее администрация опасалась увеличивать штаты, чтобы избежать возникновения социальных конфликтов, так как перспективы дальнейшего роста компании и отрасли в целом были неясными.

Масштабные закупки армии США позволили автопроизводителям скорректировать запасы нереализованной продукции, осуществить выплаты по банковским кредитам. Компания "Тойота" перед началом Корейской войны, как упоминалось ранее, имела огромную задолженность перед банками. Уже через год огромные прибыли от "спецзаказов" позволили ей не только погасить долги, но и выплатить дивиденды акционерам. Более того, "Тойота" выполнила первоочередную задачу – вернула контроль над компанией "Тойота дзидося хамбай", став 11 апреля 1951 г. одним из ее главных акционеров<sup>28</sup> с долей 22,5% в акционерном капитале [12, С. 587].

С началом Корейской войны под давлением оккупационных властей началась постепенная ремилитаризация Японии, активным участником которой стала автомобильная промышленность. Новым заказчиком для автомобильных фирм стал корпус национальной безопасности, преобразованный в октябре 1952 г. из резерв-

<sup>27</sup> Наряду с официальными продажами, доля которых была незначительна, в стране существовал черный рынок, на котором спекулировали американские военнослужащие.

<sup>28</sup> К этому времени с "Тоёты" сняли все ограничения, связанные с антимонопольным регулированием.

ного полицейского корпуса. Уже в феврале 1953 г. компания "Тойота" получила от него первый заказ на поставку 1236 ед. четырех- и шестиколесных автомобилей.

Окончание Второй мировой войны ознаменовало новую важнейшую веху в развитии японской автомобильной промышленности. Автоиндустрия сумела преодолеть тяжелые последствия поражения Японии в войне, выстоять в сложных условиях оккупации и встроится в новый политический, экономический и социальный порядок, установившийся вследствие реформирования всех сторон жизни японского общества. Если в предвоенный и военный периоды японские автомобильные компании существовали за счет военных заказов, то после войны им предстояло функционировать в новых рыночных условиях, ориентироваться на нужды гражданских потребителей. Изменился и характер трудовых отношений на предприятиях, сформировались характерные особенности взаимодействия администрации и персонала, впоследствии оказавшие влияние на результаты деятельности автомобильных компаний. Именно в этот период были поставлены ориентиры и задачи, определившие вектор развития молодой отрасли автомобилестроения и ее лидера – компании "Тойота".

## Литература

1. Власов В.А. Японская промышленность: научно-технический прогресс и его последствия. М.: Наука, 1979. 207 с.
2. История Японии. Т. 2. 1868–1998 / отв. ред. А.Е. Жуков. М.: Институт востоковедения РАН, 1998. 703 с.
3. Мажоров С.Т. Военно-экономический потенциал современной Японии. М.: Наука, 1979. 200 с.
4. Экономика Японии: учебное пособие / под ред. Лебедевой И.П. М.: Вост. лит., 2008. 406 с.
5. Современная Япония. Справочное издание. М.: Наука. 1972. 853 с.
6. Сутягина, М. В. Группа "Сумитомо" / М.В. Сутягина. М.: Наука, 1979. 160 с.
7. Genter, Ph. A History of Japan's Government-Business Relationship Book: The Passenger Car Industry Book / Phyllis Genter. Michigan: University of Michigan Press, 1990. 252 p.
8. 一般命令第一号 聯合國最高司令官總司令部= Меморандум главнокомандующего союзных держав №1 (12 сентября 1945 г.) // МИД Японии. URL: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000097066.pdf> (дата обращения: 15.02.2024).
9. 和田 一夫. 豊田喜一郎文書集成. 名古屋, 名古屋大学出版会, 1999. 650 p. = К. Вада. Собрание документов и писем Тоёда Киитиро / Нагоя: Нагоя дайгаку сьуппанкай, 1999. 650 с.
10. 敗戦とトヨタ再興=Поражение в войне и возрождение компании "Тойота" // 日経ビジネス [Нikkeй бизнес]: официальный сайт. 15 июля 2016. URL: <https://business.nikkei.com/atcl/NBD/15/041800014/071100015/> (дата обращения: 13.02.2019).
11. 自動車製造事業法 = Закон об автомобильной промышленности // Национальная библиотека Парламента Японии. URL: <https://hourei.ndl.go.jp/simple/detail?lawId=0000025503&current=-1> (дата обращения: 02.01.2024).
12. トヨタ自動車30年史 / トヨタ自動車工業株式会社. トヨタ: トヨタ自動車工業, 1967, 903 p. = 30-летняя история компании "Тойота дзидосья" / сост. "Тойота дзидосья когё кабусики гайся". Тойота: Тойота дзидосья когё, 1967. 903 с.
13. 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律 = Закон о запрете частных монополий и обеспечении честных и справедливых сделок // Портал электронного правительства Японии. URL: <https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawId=322AC0000000054&openerCode=1> (дата обращения: 29.02.2024).
14. 過度経済力集中排除法 昭和22年12月18日法律第207号 = Закон о чрезмерной концентрации экономической мощи: 1947 // Национальная библиотека Парламента Японии: официальный сайт. URL: <https://hourei.ndl.go.jp/simple/detail?lawId=0000039487&current=-1> (дата обращения: 30.01.2023).
15. 日本自動車工業史稿 第3 / 自動車工業会. 東京: 自動車工業, 1969. 406 p. = Сборник материалов по истории автомобильной промышленности Японии. Том 3 / сост. Ассоциация автомобильных производителей Японии]. Токио: Дзидосья когёкай, 1969. 406 с.

## References

1. Vlasov, V. A. The Manufacturing Industry of Japan: Scientific and Technical Progress and Its Implications. M.: Nauka, 1979. 207 p. (In Russ.).
2. History of Japan. Vol. 2. 1868–1998 / ed. by Zhukov A. E. M.: Institute of Oriental Studies, 1998. 703 p. (In Russ.).
3. Madzhorov S.T. Military-Economic Potential of Contemporary Japan. M.: Nauka, 1979. 200 p. (In Russ.).
4. Economy of Japan / ed. by Lebedeva, I. P., Timonina, I. L.-M.: Vostovhnaya literature, 2008. 406 p. (In Russ.).

5. Contemporary Japan / ed. by Latyshev I.A. M.: Nauka, 1973. 853 p. (In Russ.).
6. Sutyagina M.V. Sumitomo Group. M.: Nauka, 1979. 160 p. (In Russ.).
7. Genther, Ph. A History of Japan's Government-Business Relationship Book: The Passenger Car Industry Book / Phyllis Genther. Michigan: University of Michigan Press, 1990. 252 p.
8. General Order No. 1 Office of The Supreme Commander for the Allied Powers // Ministry of Foreign Affairs of Japan: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000097066.pdf> (accessed 15.02.2024).
9. Wada K. A collection of Letters and Documents by Toyoda Kiitiro. Nagoya: Nagoya daigaku shuppankai, 1999. 650 p. (In Jap.).
10. The Defeat in the War and the Restoration of Toyota // Nikkei Business: Official Site. 15th July 2016. URL: <https://business.nikkei.com/atcl/NBD/15/041800014/071100015/> (accessed 13.02.2021).
11. Automotive Industry Law: 1936 // Diet Library: Official Site. – Tokyo. URL: <https://hourei.ndl.go.jp/simple/detail?lawid=0000025503&current=-1> (accessed 02.01.2024). (In Jap.).
12. A Thirty-year History of Toyota Motor Company. Toyota: Toyota jidosha kogyo, 1967. 903 p. (In Jap.).
13. Act on Prohibition of Private Monopolization and Maintenance of Fair Trade]: 1947 // e-Gov: Official Site. URL: <https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=322AC0000000054&openerCode=1> (accessed 29.03.2023). (In Jap.).
14. Law for the Elimination of Excessive Concentration of Economic Power: 1947 // Diet Library: Official Site. Tokyo. URL: <https://hourei.ndl.go.jp/simple/detail?lawid=0000039487&current=-1> (accessed 30.01.2023). (In Jap.).
15. Collection of materials on the history of the automobile industry of Japan. Volume 3 / compiled by the Association of Automobile Manufacturers of Japan. Tokyo: Jidosha Kogyokai, 1969. 406 p. (In Jap.).



Анна Сергеевна МОСТОВАЯ, младший научный сотрудник Центра глобальных и региональных исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, г. Владивосток, Россия, e-mail: kartashema@gmail.com

Anna S. MOSTOVAIA, Junior Researcher, Center of Global and Regional Studies, Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia, e-mail: kartashema@gmail.com

Поступила в редакцию  
(Received) 07.05.2024

Одобрена после рецензирования  
(Approved) 27.08.2024

Принята к публикации  
(Accepted) 07.09.2024