

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЯПОНСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ КАК КУЛЬТУРНОГО ФЕНОМЕНА

Туделев Александр Михайлович

студент, Армавирский государственный педагогический университет, РФ, г, Армавир

Шаплинкин Никита Сергеевич

студент, Армавирский государственный педагогический университет, РФ, г, Армавир

Мишин Михаил Дмитриевич

студент, Армавирский государственный педагогический университет, РФ, г, Армавир

Назарова Вероника Вячеславовна

канд. ист. наук, доц., Армавирский государственный педагогический университет, РФ, г. Армавир

THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF THE JAPANESE AUTOMOTIVE INDUSTRY AS A CULTURAL PHENOMENON

Alexander Tudelev

Student, Armavir State Pedagogical University, Russia, Armavir

Nikita Shaplinkin

Student, Armavir State Pedagogical University, Russia, Armavir

Mikhail Mishin

Student, Armavir State Pedagogical University, Russia, Armavir

Veronika Nazarova

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Armavir State Pedagogical University, Russia, Armavir

Аннотация. В статье рассматривается история развития японской автомобильной промышленности, её становление и влияние на мировой рынок, а также значение в массовой культуре, которое она имеет сегодня, его историческое возникновение.

Abstract. The article examines the history of the development of the Japanese automotive industry, its formation and impact on the world market, as well as what importance it has in popular culture today and how it developed.

Ключевые слова: история; автомобильная промышленность; Япония; восток.

Keywords: history; automobile industry; West; Japan.

Автомобильная промышленность в Японии – одна из крупнейших в мире. Машины из страны восходящего солнца считаются лучшими по своей надежности, уровню комфорта и технологичности. Однако, история японского автопрома начиналась не так радужно и претерпевала большие трудности в процессе своего становления.

Как известно, Япония была и остаётся страной, небогатой природными ресурсами. В 30-е – 40-е годы прошлого века она была аграрной с неразвитым и необразованным населением. К тому же, в 1945 году Япония оказалась в числе стран, проигравших Вторую Мировую войну, и, чтобы выжить в условиях экономического упадка и стать передовой державой, ей необходимо было применить огромные интеллектуальные усилия [2].

Правительство Японии выбрало автомобильную промышленность как средство, способное дать толчок к выведению государства из кризисного состояния и внести её в число наиболее экономически развитых стран мира.

В то время потенциальным конкурентом и королём автомобилестроения были США. Каким образом Соединенные Штаты преуспели в этом? На протяжении долгого времени они снижали издержки за счет наращивания массового производства и уменьшения номенклатуры выпускаемых моделей автомобилей. В связи с этим у заводов имелись объёмные склады для хранения деталей и комплектующих. Явным преимуществом подобного типа производства было снижение себестоимости автомобиля за счет эффекта от масштаба, а недостатком – расходы на поддержание деталей и комплектующих на складах и высокая доля брака на промежуточных стадиях производственного процесса. Это американский стиль – массовое производство, эффективно использующийся во многих отраслях.

Причиной отставания Японии в автомобильной сфере можно считать пресловутый японский изоляционизм, долго не допускавший на острова чужаков и всем тем, что с ними связано. Японские традиции необычайно упорно сопротивлялись даже обычному колесу, не позволяя ему быть в массовом обиходе едва ли не до начала XIX века, не говоря уж об автомобилях.

Японцы в развитии своего автомобилестроения сделали ставку на тщательно продуманные технологии, неустанно контролировали производственный процесс, применяли уникальные методы производства.

Первые японские автомобили были созданы компанией, изначально не имевшей никакого отношения к автопрому, но ставшей столпом всего японского автомобилестроения – Toyota Automatic Loom Works. На фабрике производили ткацкое оборудование, однако с легкой руки Киичиро Тойода все кардинально изменилось. В 30 годах он продал производство, а вырученные средства стали стартовым капиталом для развития автоиндустрии. Этот момент можно считать началом становления автопрома. [7].

Toyota Model AA – первый легковой автомобиль, созданный японцами. Однако эта модель автомобиля была создана на определенной базе, являвшейся синтезом других достоинств автомобилестроения, привнесённых извне. Перед тем, как в 1935 году под руководством Киичиро Тойода был разработан и представлен прототип A1, в 1934-м автомобильным департаментом Toyota Automatic Loom Works был приобретен Chrysler Airflow. У первой «Тойоты», в итоге, с этой моделью оказалась масса сходств во внешнем виде. Механику и электрику японские инженеры «изучали» по образцам Ford, а прообразом двигателя, как говорят, стал 6-цилиндровый мотор Chevrolet с водяным охлаждением объемом 3389 см³, мощностью 62 л.с. и трехскоростной механической коробкой передач [2].

На самом деле, когда именно началась сборка серийных Toyota AA на заводе компании в

Коромо (ныне город Тойота, префектура Айти, недалеко от Нагойи), по прежнему неизвестно. Одни источники указывают на осень 1936-го, другие – на 11 апреля. Но в любом случае, почти одновременно стартовало производство сразу двух модификаций: АА – седан и АВ – кабриолет. Известно, что в общей сложности с 1936 по 1942 год на заводе в Коромо было произведено 1404 автомобиля указанной выше модели [2].

В послевоенные годы Toyota начала активное освоение зарубежных рынков, начиная с экспорта своих автомобилей в США и другие страны. В 1957 году был экспортирован первый автомобиль в США, а к 1960-м годам Toyota уже уверенно занимала свою нишу на американском рынке. Особенно успешным стал выпуск модели Corolla в 1966 году, которая быстро стала одной из самых продаваемых в мире. В 1970 годах объем экспорта составил 1 000 000 единиц в год. На начальном этапе японские машины не пользовались спросом, но со временем автомобилисты начали отмечать высокое качество и низкие цены, что привело страну к лидерству. Однако у компании «Toyota» были иные конкуренты на внутреннем рынке, которые тоже завоевали огромное влияние в области автомобилестроения. Кроме «Toyota» самыми влиятельными являются «Nissan» и «Mazda» [2].

Nissan Motor Co., Ltd., является одним из столпов японской автомобильной индустрии, начиная с 1933 года. Своими корнями Nissan уходит в DAT Motorcar Co., основанную еще в 1914 году. С тех пор компания прошла путь от небольшого национального производителя до одного из крупнейших глобальных автомобильных брендов.

История компании Nissan начинается с открытия автомобильного завода Kwaishinsha Co., созданного в 1911 году первооткрывателем японской автомобильной индустрии господином Масудзиро Хасимото (Masujiro Hashimoto) в районе Азабу-Хиро (Azabu-Hiroo) г. Токио. В 1914 был выпущен пассажирский автомобиль уникального дизайна, который через год дебютировал на рынке под названием Dat Car. Его максимальная скорость составляла 32 км/час. Название Dat представляет собой аббревиатуру из первых букв фамилий трёх основных меценатов господина Хасимото: Кендзиро Ден (Kenjiro Den), Рокуро Аояма (Rokuro Aoyama) и Мейтаро Такеучи (Meitaro Takeuchi). Кроме этого, название Dat на японском языке означает «живой, проворный» [4].

Компания Jitsuyo Jidosha Co. Ltd., ещё один предшественник Nissan, была основана в 1919 году в Осаке и производила трёхколёсный автомобиль в стиле Gorham, дизайн которого был создан американским инженером Уильямом Горэмом (William R. Gorham). Компания занималась импортом механических станков, комплектующих и материалов из США, и, таким образом, была признана одним из самых современных автомобильных заводов.

В 1926 году произошло слияние компаний Kwaishinsha Co. и Jitsuyo Jidosha Co., и была образована компания Dat Jidosha Seizo Co., которая в 1931 году стала подразделением Tobata Casting, ранее созданной г-ном Айкава.

Но официальной датой создания компании Nissan Motor Co., Ltd. является 26 декабря 1933 года, когда была образована компания-предшественник Jidosha Seizo Co., Ltd. с уставным капиталом 10 миллионов иен. Президентом компании был назначен г-н Йосисукэ Айкава (Yoshisuke Aikawa). Подразделение Tobata Casting Co., Ltd. передала Jidosha Seizo Co., Ltd. производство первых автомобилей Datsun. А в 1934 году было завершено строительство первого завода Nissan Yokohama Plant [3].

История же автомобильной марки Mazda начинается с Дзудзиро Мацуда (яп. 田中 幸四郎 Мацуда Дзедзиро, 1875-1952). Родился он в 1875 году близ Хиросимы в семье рыбака. Дзудзиро был двенадцатым ребенком в семье. Мальчик с детства увлекался кузнечным мастерством и в 20 лет он открыл свою кузницу. Только доходы она не приносила. Из-за этого вскоре её пришлось закрыть. В 1916 году он сделал вторую попытку открыть кузницу, которая тоже со временем закрылась. Мацуда совершал ещё несколько попыток открыть свое дело. И только в 1920 году ему удалось, когда он объединился со своими инвесторами, и выкупил обанкротившуюся фирму Abemaki [8].

Так началось прибыльное производство стройматериалов из пробкового дерева. Компания находилась в Хиросиме, после покупки ее переименовали в Тоюо Cork Когую. Благодаря

упорству и умелому управлению Дзюдзиро, компания встала на ноги, стала приносить прибыль и в 1921 году Мацуда стал её президентом. Руководство компании для развития бизнеса решило вложить капитал в производство, которое приносит больше денег. Был создан специальный отдел, занимавшийся изучением рынка. Обнаружилось, что люди с большим удовольствием приобретали мотоциклы, так как этот вид транспорта был компактней и способен был решать широкий спектр задач. Поэтому было решено перепрофилировать завод на выпуск подобных транспортных средств [8].

В 1927 году в связи с изменениями в компании из названия фирмы выпало слово «cork» (пробка) и компания стала носить имя Тою Когую Со Ltd., что было следствием перехода к промышленному производству. В 1929 году компания производит свой первый мотоцикл Mazda-Go. Спустя год он стал одним из самых популярных и продаваемых. В 1931 году вышел первый трехколесный грузовик компании. Автомобиль был небольшой и экономичный и предназначен для перевозки товаров. Объем двигателя составлял 500 куб.см. Внешний вид у него был больше похож на мотоцикл, чем на машину. Спрос на этот мотороллер был большим. За 25 лет его выпуска было продано около 200000 машин. Грузовичок пользовался большой популярностью среди жителей Японии [8].

Мацуда начал задумываться над развитием производства автомобилей, для этого компанию переименовывают на Mazda (в честь зороастрийского бога света Ахура-Мазда), которое, к тому же, было очень близким по звучанию к имени основателя компании – Мацуда. Тут же придумывают и логотип фирмы, который напоминает символ Хиросимы. Эмблему официально регистрируют в 1936 году. В 1940 году начинается работа по созданию небольшого седана. Однако Вторая Мировая война требует совсем других разработок. Во время войны компания снабжала армию своими мотоциклами. Солдаты пользовались мотороллерами для доставки и передвижению почты, что дало возможность предприятию успешно работать. В результате атомного взрыва в Хиросиме разрушена почти половина основного завода компании, однако уже в 1950 г. производство возобновляется. Начинается выпуск новых Mazda – трехколесных грузовиков Type CT, пожарных машин и обычных грузовиков. В 1952 году умер Дзюдзиро Мацуда, за год до этого президентом компании стал его сын Тенудзи (Tenuji Matsuda). Компания начала выпускать легковые автомобили. После войны, когда были сняты ограничения на экспорт японских товаров, компания приступила к производству грузовых автомобилей. Первые легковые автомобили появились в 1960 году. Это была модель R360 Coupe первого 2-х дверного пассажирского автомобиля, оснащенная 2-цилиндровым двигателем объемом 356 куб.см. [6].

Какое же влияние на культуру оказали японские автомобили? Все началось в 1970–2000-х, когда данные автопроизводители, а также другие автокомпании в лице менее известных, но также легендарных «Mitsubishi» и «Honda», поразили мир своей наивысшей степенью инженерного и конструкторского мастерства в автостроении. К тому же они полностью окунулись в создание спортивных автомобилей, с которых берет свое начало субкультура «JDM» – Japanese Domestic Car и самая популярная субкультура так называемого «Дрифта». Немаловажным явлением считается субкультура «Тюнинга». Свое распространение она также получила на родине, в Японии, в основном среди японской молодежи. Суть ее заключается в повышении технических характеристик собственного авто за счет установки в него различных модификаций. Такого рода изменение автомобиля стало стандартом того, что из себя должна представлять спортивная машина. Ярчайшим примером является выпускавшаяся с японских конвейеров в 1993 году Toyota Supra A80 с двухлитровым шестицилиндровым силовым агрегатом 2JZ-GTE. В то время этот силовой агрегат являлся прорывом в автомобилестроении так как обладал большим запасом хода и внутренними конструктивными преимуществами при общей мощности в 260 л.с и объёмом всего 2 литра. Автомобиль стал культовым среди любителей высоких скоростей и лошадиных сил.

Успех компании Toyota дал толчок другим автопроизводителям к созданию своих шедевров. Компании Nissan, Mazda и Mitsubishi выпускали в свет свои главные автомобили следующих серий: Nissan skyline GTR, Nissan firelady Z350, Nissan Silvia S15, Mazda MX-5, Mazda RX-7, Mitsubishi Eclipse и Mitsubishi Lancer Evolution с 7-го по 9-е поколения [8].

Дрифт же зародился в 1980-х годах как нелегальная субкультура. Она берет своё начало от амбициозных японских гонщиков-любителей, соревновавшихся на извилистых горных

перевалах.

Буквально с этого автомобиля родился «Дрифт» – это Toyota Trueno AE86, прозванная на родине «NachiRoku» (в переводе «Восемь – шесть»). Автомобиль стал по-настоящему культовым благодаря японскому мультсериалу «Initial D» [1].

Настоящим «Отцом Дрифта» считается японский гонщик Кейчи Тсучия. 30 января 1956 года в большом японском городе Нагано родился будущий король дрифтинга. Именно на горных перевалах он научился хорошо контролировать автомобиль.

Дрифт за всё время стал популярным и вышел за пределы страны «Восходящего Солнца», став полноценным видом автомобильного спорта в 2001 году и собрав вокруг себя много поклонников.

Свою роль сыграл здесь и кинематограф. Именно в России про дрифт узнали из фильма «Тройной форсаж – Токийский дрифт» [1].

Большая популярность обусловила становление «Дрифта» в России как полноценного вида спорта. Местом зарождения спортивного дрифта в России считается микрорайон Змеинка во Владивостоке – именно там начали проводить первые соревнования. Россия считается второй страной в мире, где «Дрифт» является самым распространённым видом спорта и повсеместно популяризируется. Один из самых крупных в мире соревнований по дрифту проводится в нашей стране – RDS GP (Russian Drift Series). В нем принимают участие профессионалы со всего земного шара на собственных специально спроектированных на базе японских автомобилей гоночных агрегатах.

Основателем данного мероприятия является Дмитрий Семенюк – мастер спорта, основоположник Российской Дрифт Серии и главный ее судья, а также владелец и тренер школы дрифта.

Таким образом, формирование японской автомобильной промышленности, как одной из сильнейших и передовых в мире, шло долго и упорно: она на долгие годы изменила положение дел на мировом рынке. Феномен возникновения на базе японских авто легальных и нелегальных субкультур «JDM» и «Дрифта» внесло свою лепту в мир автоспорта и также затронуло кинематограф, после которого стало наблюдаться перерастание культуры дрифта в полноценную автомобильную спортивную дисциплину [1].

Резюмируя, можно сказать, что японская автомобильная промышленность сыграла большую роль в становлении мирового автопрома. Кроме популярности и признания по всему миру, она завоевала статус примера надежного автомобиля. Массовость машин, их доступность – создали предпосылки для зарождения субкультуры тюнинга и дрифта. С приходом глобализации во все сферы жизни человека, авто также вышли за пределы Японии и завоевали существенную популярность по всему миру.

Список литературы:

1. История дрифтинга в России // Drive2. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.drive2.ru/b/517617914715570335/> (дата обращения: 30.11.2023)
2. Официальные периодические издания: отдел экономических исследований кабинета министров Японии [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.esri.cao.go.jp/jp/stat/juchu/2023/2309juchu-2.pdf> (дата обращения: 30.11.2023)
3. Спандарьян В.Б. Автомобильная промышленность Японии // Наука. – М.: Изд-во «Восточная литература», 1989.
4. Development History of Japanese Automobile Industry [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://carfromjapan.com/article/industry-knowledge/development-history-japanese->

automotive-industry/ (дата обращения: 30.11.2023)

5. Japan's Manufacturing Industry. - METI, 2010.

6. MAZDA 100-th Anniversary // MAZDA Virtual Museum. 100 Years Timeline, Chapter 1. MAZDA [Электронный ресурс] - Режим доступа:
https://www2.mazda.com/en/100th/virtual_museum/history/index.html (обращения: 30.11.2023).

7. Nippon 2010 // Business Facts and Figures. - 2010. - Vol. 1.

8. The Motor Industry of Japan. - JAMA, Inc, 2014.