

На правах рукописи

Мостовая Анна Сергеевна

**ЭВОЛЮЦИЯ КОРПОРАЦИИ «ТОЁТА»
В КОНТЕКСТЕ ИСТОРИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЯПОНИИ**

Специальность 5.6.2. – Всеобщая история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Владивосток – 2024

Работа выполнена в ФГБУН Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук.

Научный руководитель: Ларин Виктор Лаврентьевич
академик РАН, доктор исторических наук, зав. Центром глобальных и региональных исследований ФГБУН Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук.

Официальные оппоненты:

Ведущая организация: _____

Защита состоится __ «_____» 202? г. в __ часов на заседании диссертационного совета 24.1.068.01 по адресу: 690001, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 89, зал заседаний ФГБУН ИИАЭ ДВО РАН.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте ФГБУН ИИАЭ ДВО РАН <http://ihaefe.org/training/dissertation-council-ihaefe/futured>

Автореферат разослан «___» _____ 2024_ г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор исторических наук

Федирко Оксана Петровна

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

Актуальность темы исследования. Деятельность крупнейших японских корпораций сегодня привлекает внимание не только в экономическом аспекте, но и историческом, так как позволяет шире взглянуть на развитие современной Японии. Это связано с тем, что в XX-XXI вв. крупные компании стали оказывать все более значимое влияние на различные стороны жизнедеятельности японского общества. В этом контексте особого внимания заслуживает историческое развитие автомобильной корпорации «Тоёта», которая стала одним из символов современной Японии в мире.

История «Тоёты» неразрывно связана с эволюцией японского общества в XX веке. Подобно тому, как Япония за короткий период стала передовой экономической державой мира, «Тоёта» стремительно прошла свой уникальный путь, превратившись из автомобильного подразделения небольшой компании по производству ткацких станков в гигантскую транснациональную компанию, лидера мирового автомобилестроения. С одной стороны, развитие «Тоёты» определялось важнейшими историческими событиями, происходившими в стране и мире, а с другой – достигнув определенного уровня развития, компания сама начала оказывать влияние на многие аспекты экономической, социальной, политической и деловой жизни Японии. Развиваясь и трансформируясь вместе со всей страной, «Тоёта» успешно справлялась с различными внутренними и внешними вызовами, своим примером демонстрируя уникальную способность японского общества постоянно перестраиваться и модернизироваться.

Несмотря на то что «Тоёта» является глобальной корпорацией, в ней продолжают сохраняться присущие японскому обществу черты, которые во многом определяют ее успехи и достижения. С учетом той роли, которую «Тоёта» как один из лидеров национальной экономики и промышленности играет в развитии Японии, а также ее усиливающегося влияния на другие страны, изучение различных аспектов этого процесса представляет интерес как с научной, так и с практической точки зрения.

Степень изученности проблемы. В СССР научный интерес к изучению мировой, в том числе японской автомобильной промышленности, стал проявляться с 1960-х годов, что было обусловлено интенсивным развитием этой отрасли в стране. Серия исследований на эту тему была проведена в Научно-исследовательском институте информации автомобильной промышленности¹. Техничко-экономические и производственные аспекты

¹ Кузнецов, В. А. Автомобильная промышленность ведущих зарубежных стран. В 2 томах. Том 2. Автомобильная промышленность Японии, Великобритании, Франции, ФРГ и Италии / В. А. Кузнецов, А. С. Рыжик, С. П. Никитин ; Науч.-исслед. ин-т информации автомоб. пром.-сти. - Москва : НИИНавтопром, 1970. - 185 с.; Григорова, В. В. Японские легковые автомобили 1967 г. / В. В. Григорова, Г. П. Блокин. - Москва : НИИНавтопром, 1967. - 89 с.; Лунев, С. И. Автомобильные компании США и Японии / С. И. Лунев, З. В. Ковалева, В. Н. Андрианов. - Москва : НИИНавтопром, 1982. - 80 с. Соловьев, Н. С. Автомобильные компании США и Японии / Н. С. Соловьев, О. В. Фомина. - Москва : НИИНавтопром, 1977. - 97 с.; Фомина, О. В. Компания "Honda Motor" / О. В. Фомина. - Москва : НИИНавтопром, 1976. - 43 с.; Колесников, Ф. Н.

деятельности японского автопрома рассматривались в диссертационных исследованиях Е. Б. Пасхина² и Г. П. Блокина³. История и особенности деятельности торгово-промышленных концернов «Мицубиси» и «Сумитомо», связанных с автоиндустрией, исследовались в монографиях М. В. Сутягиной⁴.

Наиболее полно тематика автомобильной промышленности Японии была раскрыта в работе В. Б. Спандарьяна и М. Б. Спандарьян⁵. В ней освещались проблемы, связанные с особенностями организационной структуры автопрома, процессами управления производством и сбытом, основные направления НИОКР. «Тоёта» рассматривалась как структурная составляющая японской автоиндустрии.

В середине 1990-х – 2000-х гг. деятельность японских автопроизводителей, включая «Тоёту», преимущественно исследовалась через призму экономики, менеджмента, производства и технологий, также внимание уделялось международному аспекту их деятельности. Корпорация «Тоёта» в контексте изучения японской промышленности и предпринимательства рассматривалась в трудах японоведов-экономистов И. П. Лебедевой⁶, И. Л. Тимониной⁷, А. В. Белова⁸, И. Ю. Наумовой⁹. В диссертации П. А. Королева¹⁰ анализировался внешнеэкономический аспект деятельности японских автопроизводителей, в том числе компании «Тоёта». Единственной работой, специально посвященной «Тоёте», являлась статья Д. Н. Сухоруковой¹¹, в которой автор исследует стратегию корпорации по преодолению последствий кризиса 2008 г.

Японская автомобильная фирма "Тоё Когё" / Ф. Н. Колесников, А. И. Петруничев. – Москва : НИИНавтопром, 1974. – 44 с.

² Пасхин, Е. Б. Автомобильная промышленность Японии : специальность 08.00.00 : диссертация на соискание ученой степени канд. эконом. наук / Пасхин Евгений Борисович ; Ин-т мировой экономики и междунар. отношений АН СССР. – Москва, 1964. – 494 с.

³ Блокин, Г. П. Особенности экономики и перспективы развития автомобильной промышленности Японии : специальность 08.00.16 : диссертация на соискание ученой степени канд. эконом. наук / Блокин Геннадий Прохорович ; Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. - Москва, 1974. – 281 с.

⁴ Сутягина, М. В. Мицубиси / М. В. Сутягина. – Москва : Наука, 1973. – 176 с.; Сутягина, М. В. Группа «Сумитомо» / М. В. Сутягина. – Москва : Наука, 1979. – 160 с.

⁵ Спандарьян, В. Б. Автомобильная промышленность Японии / В. Б. Спандарьян, М. Б. Спандарьян. – Москва : Наука, 1989. – 198 с.

⁶ Лебедева, И. П. Автомобильная промышленность Японии: национальные особенности / И. П. Лебедева // Ежегодник Японии. – 2011. – № 40. – С. 90–109; Лебедева, И. П. Япония – промышленность и предпринимательство (вторая половина XX – начало XXI в.) / И. П. Лебедева. – Москва : Восточная литература, 2007. – 221 с.; Лебедева, И. П. Японские корпорации: стратегия развития : (Финансово-орг. аспекты) / И. П. Лебедева ; Рос. акад. наук, Ин-т востоковедения. – Москва : Изд. фирма "Вост. лит.", 1995. – 163 с.; Лебедева, И. П. Глобализация японского промышленного производства/ И. П. Лебедева. – Москва : Институт востоковедения РАН, 2012. – 222 с.

⁷ Тимонина, И. Л. «Ниссан» в условиях глобализации: от выживания к успеху / И. Л. Тимонина // Ежегодник Японии. – 2006. – № 35. – С. 71–91.

⁸ Белов, А. В. Япония: экономика и бизнес / А. В. Белов. – Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петербургского ун-та, 2017. – 381 с.

⁹ Наумова, И. Ю. Япония: структурные особенности национальной экономики / И. Ю. Наумова. – Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 2018. – 308 с.

¹⁰ Королев, П. А. Конкурентные стратегии транснациональных корпораций Японии на мировом рынке автомобилей : специальность 08.00.14 : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Королев Павел Алексеевич ; Гос. ун-т упр. – Москва, 2014. – 180 с.

¹¹ Сухорукова, Д. Н. Стратегия выживания в условиях мирового экономического кризиса 2008 г. «Тоёта Мотор Корпорейшн» / Д. Н. Сухорукова // Ежегодник Японии. – 2009. – №38. – С. 122–129.

Таким образом, в российской исторической науке комплексных исследований, посвященных собственно истории автомобильной компании «Тоёта», не проводилось. Но при этом важно отметить наличие серии трудов отечественных ученых – А. Е. Жукова, Я. А. Певзнера, А. Н. Мещерякова, Д. В. Стрельцова, В. Э. Молодяковой, Э. В. Молодякова, С. Б. Маркарьян, Л. Д. Гришелевой, Н. И. Чегодарь, В. А. Власова, Ю. Д. Денисова¹² – исключительно важных для оценки исторических процессов и событий, оказывавших влияние на японское общество и корпорацию «Тоёта».

В США и европейских странах научный интерес к автоиндустрии Японии стал проявляться с середины 1970-х годов, что было обусловлено феноменальными успехами японских автомобильных компаний на международных рынках. В этот период появился ряд исследований, в основе которых лежало стремление понять причины возникновения подобной ситуации.

Изучению японских компаний «Тоёта» и «Ниссан» посвящен труд американского ученого М. Кусумано¹³. В исследовании проводился сравнительный анализ различных аспектов деятельности двух автопроизводителей в 1930-1983 гг., что позволило выявить их характерные черты и особенности развития. С. Синклер¹⁴ анализировал деятельность «Тоёты» в рамках изучения текущих тенденций мировой автоиндустрии. Специфике торгово-сбытовой и производственной деятельности японских автопроизводителей в США посвящено исследование С. Чанга¹⁵. Дж. Абегглен исследовал особенности развития и конкурентные преимущества крупнейших японских корпораций, в том числе «Тоёты» в период «высоких темпов роста»¹⁶.

Работы Центра японских исследований Массачусетского университета¹⁷ были адресованы проблемам американо-японских торговых отношений, вызванных ростом экспорта автомобилей. Ф. Гентер¹⁸ рассматривал вопросы

¹² Гришелева, Л. Д. Японская культура нового времени. Эпоха Мэйдзи / Л. Д. Гришелева, Н. И. Чегодарь. – Москва : Восточная литература, 1998. – 240 с.; История Японии. В 2 томах. Том 2. 1868–1998 / отв. ред. А. Е. Жуков. – Москва : Институт востоковедения РАН, 1998. – 703 с.; История Японии. XX век / В. Э. Молодяков, Э. В. Молодякова, С. Б. Маркарьян. – Москва : ИВ РАН, 2007. – 526 с.; История Японии / под ред. проф. Д. В. Стрельцова. – Москва : Аспект Пресс, 2018. – 590 с.; Денисов, Ю. Д. Основные направления научно-технического прогресса в современной Японии / Ю. Д. Денисов. – Москва : Наука, 1987. – 181 с.; Власов, В. А. Японская промышленность: научно-технический прогресс и его последствия / В. А. Власов. – Москва : Наука, 1979. – 207 с.; Власов, В. А. Обработывающая промышленность современной Японии / В. А. Власов. – Москва : Наука, 1972. – 296 с.; Певзнер, Я. А. Монополистический капитал Японии / Я. А. Певзнер. – Москва : Издательство Академии Наук, 1950. – 530 с.; Певзнер, Я. А. Государство в экономике Японии / Я. А. Певзнер. – Москва : Наука, 1976. – 319 с.

¹³ Cusumano, M. The Japanese automobile industry : technology and management at Nissan and Toyota / Michael A. Cusumano. – Cambridge: Harvard University Press, 1985. – 487 p.

¹⁴ Sinclair, S. The World Car : Future of the Automobile Industry / Stuart W. Sinclair. – London : Euromonitor PLC, 1982. – 220 p.

¹⁵ Chang, C. S. Japanese Auto Industry and the United States Market / C. S. Chang. – New York :Praeger, 1982. – 214 p.

¹⁶ Abegglen, J. Kaisha, the Japanese corporation / C. J. Abegglen. – New York : Basic Books, 1985. – 167 p.

¹⁷ Cole, R. The Japanese Automotive Industry Book : Model and Challenge for the Future? / Robert E. Cole. – Michigan : University of Michigan Press, 1981. – 161 p.

¹⁸ 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.

взаимодействия японского правительства и автопромышленников в послевоенный период, исследовал влияние государственной политики на развитие «Тоёты» и других производителей. В труде Р. Фаррела, посвященном международной деятельности японских компаний, на примере «Тоёты» рассматривается специфика зарубежного сектора автопрома Японии¹⁹.

Дж. Лайкер в научно-популярной книге «Дао Toyota: 14 принципов менеджмента ведущей компании мира» сделал акцент на достижениях компании в различных аспектах управленческой деятельности²⁰. Для этой книги характерны чрезмерная идеализация системы «Тоёта», уход от анализа проблемных вопросов и отсутствие критической оценки ее деятельности. В аналогичном ключе общие вопросы деятельности «Тоёты» рассматривал Д. Чамберс²¹.

В западной историографии компания «Тоёта» также изучается преимущественно с позиций экономики, менеджмента и бизнеса. Работ, непосредственно посвященных истории развития компании, нет.

Самая многочисленная группа исследований, имеющих отношение к корпорации «Тоёта», представлена работами японских авторов, которые анализируют различные аспекты деятельности корпорации. Определенная часть таких публикаций написана по контрактам в целях демонстрации исключительных достижений компании, а поэтому не отличается объективностью.

Значительный массив японских исследований представлен биографиями ключевых представителей компании «Тоёта»²², особое внимание уделяется основателю компании – Тоёда Киитиро, оставившего заметный вклад в развитии «Тоёты»²³.

Первую попытку комплексного изучения истории «Тоёты» предпринял в 1959 г. Т. Кумаки²⁴. В его работе рассматривались вопросы становления

¹⁹ Farrel, R. Japanese Investment in the World Economy : A Study of Strategic Themes in the Internationalisation of Japanese Industry / Roger Farrel. – Cheltenham : Edward Elgar, 2008. – 459 p.

²⁰ Liker, J. The Toyota Way: 14 Management Principles From the World's Greatest Manufacturer / Jeffrey Liker. – New York : McGraw Hill, 2003. – 362 p.

²¹ Chambers, D. Toyota / D. Chambers. – Greenwood Press, 2008. – 132 p.

²² 佐藤正明. ザ・ハウス・オブ・トヨタ : 自動車王豊田一族の百五十年 [Сато, М. Дом «Тоёты» : 150 лет семьи Тоёда – автомобильных королей]. – Токио : 文藝春秋 [Бунгэй сюндо], 2005. – 615 с. (яп. яз.); 広谷清明. トヨタの真実 : 勇気ある決断の系譜 [Хиротани, А. Правда о «Тоёте» – генеалогия смелых решений]. Токио : ダイヤモンド社 [Дайямондо], 1983. – 193 с. (яп. яз.); 橋本紀彰. トヨタ三代の決断 / 橋本紀彰, 吉原勇. [Хасимото, Н. Решимость трех поколений / Н. Хасимото, И. Ёсихара]. – Токио : ビジネス社 [Бизнесу-ся], 1986. – 238 с. (яп. яз.); 鈴木敏男. 裸の神谷正太郎 : 先見と挑戦のトヨタ戦略 / 鈴木敏男, 関口正弘 [Судзуки, Т. Камия Сётаро : стратегия «Тоёты» предвидение и вызов / Т. Судзуки, М. Сэкигути]. – Токио : ダイヤモンド社 [Дайямондо], 1970. – 294 с. (яп. яз.); 池田政次郎. トヨタ外史 - 佐吉・利三郎・喜一郎・石田退三・神谷正太郎系譜 [Икэда, М. История Тоёты в лицах – Сакити, Рисабуро, Киитиро, Исида Тайдзо, Камия Сётаро]. Токио : さんちょう [Сантё], 1980. – 234 с. (яп. яз.); 坂田稔. トヨタを築いた人たち [Саката, М. Люди, создавшие «Тоёту»]. Токио : につかん書房 [Никкан сёбо], 1981. – 227 с. (яп. яз.).

²³ 尾崎正久. 豊田喜一郎氏 [Одзаки, М. Тоёда Киитиро]. – Токио : 自研社 [Дзикаюся], 1955. – 228 с. (яп. яз.); 和田一夫. 豊田喜一郎伝 / 和田一夫, 由井常彦 [Вада, К. История Тоёда Киитиро / К. Вада, Ц. Юи]. – Нагоя : 名古屋大学出版会 [Нагоя дайгаку сьоппанкай], 2002. – 392 с. (яп. яз.)

²⁴ 熊木啓作. トヨタ自動車 – 日本の自動車 [Кумаки, Т. Автомобиль Тоёта – японский автомобиль]. – Токио : 展望社 [Тэмбося], 1959. – 300 с. (яп. яз.)

компании и формирования вокруг нее промышленной группы. Ситуацию в японской автоиндустрии накануне либерализации 1970-х годов, в частности противостояние двух национальных лидеров – «Тоёта» и «Ниссан», исследовал Н. Ёсида²⁵. С. Аоки²⁶ рассматривал трансформацию подходов к организации производства внутри группы «Тоёта» после нефтяного «шока». Истории создания и проблемам эффективности производственной системы Тоёта (TPS) посвящены работы К. Симокава, Т. Фудзимото, Ц. Нодзи, Я. Монден и Т. Хорикири²⁷. К. Томоо проанализировал переломные этапы развития компании «Тоёта», сделав акцент на ключевых изменениях структуры ее кадрового потенциала²⁸.

Отдельную группу составляют исследования, посвященные истории автоиндустрии Японии, в которых «Тоёта» представлена вместе с другими компаниями отрасли²⁹. М. Касаи³⁰ анализировал деятельность и изменения организационно-производственной структуры «Тоёты» в период войны на Тихом океане, когда компания стала частью военной экономики.

В 1990-е – 2000-е годы японские исследователи преимущественно интересовались международной деятельностью «Тоёты» как глобальной ТНК³¹, пытались оценить ее роль в социально-экономическом развитии

²⁵ 吉田信美. 激闘する自動車産業：トヨタ対日産をめぐる乱戦気流 [Ёсида, Н. Борьба внутри автомобильной отрасли: «Тоёта» против «Ниссана»]. – Токио : [徳間書], Токума сётэн, 1967. – 241 с. (яп. яз.)

²⁶ 青木慧. トヨタその実像 [Аоки, С. Настоящий облик «Тоёты»]. – Токио : 汐文社 [Тёбунся], 1978. – 241 с. (яп. яз.)

²⁷ 下川浩一. トヨタシステムの原点 [Симокава, К. Истоки системы Тоёта / К. Симокава, Т. Фудзимото]. – Токио : 文眞堂 [Бунсиндо], 2001. – 232 с. (яп. яз.); 野地秩嘉. トヨタ物語 [Нодзи, Ц. Сказание о «Тоёте» / Ц. Нодзи]. – Токио : 新潮社 [Синтёся], 2021. – 592 с. (яп. яз.); Монден, Я. Как работают японские предприятия : [Сокр. пер. сангл.] / Я. Монден. – Москва : Экономика, 1989. – 288 с.; Монден, Я. Система менеджмента Тойоты : [пер. с англ.] / Я. Монден. – Москва : Ин-т комплексных стратегических исследований, 2007. – 198 с.; Монден, Я. «Тоёта» : Методы эффективного управления : [Сокр. пер. с англ.] / Я. Монден. – Москва : Экономика, 1989. – 287 с.; Хорикири, Т. Код Toyota : секреты самого сильного производства в мире / Т. Хорикири. – Москва : Synergy book, 2019. – 301 с.

²⁸ 近藤智雄. かくて彼らは勝った : トヨタ 50年の戦い [Томоо, К. Так они победили : 50-летняя битва «Тоёты»]. – Токио : 毎日新聞社 [Майнити симбунся], 1987. – 275 с. (яп. яз.)

²⁹ 天谷章吾. 本自動車工業の史的展開 [Амая, С. Историческое развитие японской автомобильной промышленности]. – Токио : 亜紀書房 [Акисёбо], 1982. – 328 с. (яп. яз.); 上山邦雄. 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (上) [Камияма, К. Японская автомобильная промышленность довоенного периода: становление и зарубежная деятельность. Часть 1] // 城西経済学会誌 [Дзёсай кэйдзай гаккай си]. – 2016. – №37. – С. 33–64. (яп. яз.); 上山邦雄. 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (下) [Камияма, К. Японская автомобильная промышленность довоенного периода: становление и зарубежная деятельность. Часть 2] // 城西大学大学院研究年報 [Дзёсай дайгаку дайгакуин кэнкю нэмпо]. – 2018. – №31. – С. 19–42 (яп. яз.); 北村嘉行. 日本四輪自動車工業の地域的展開 [Китамура, Ё. Региональное развитие производства четырехколесных автомобилей в Японии] // 地理学評論 [Географическое обозрение]. – 1961. – №34. – С. 326–343. (яп. яз.); Shimokawa, K. The Japanese Automobile Industry : A Business History / Koichi Shimokawa. – London : Athlone Press, 1994. – 189 p.

³⁰ 笠井雅直. 戦時下のトヨタ自動車工業 [Касаи, М. «Тоёта дзидося когё» в условиях военного времени] // 名古屋学院大学論集 [Сборник статей университета Нагоя]. – 2015. – № 2 (52). – С. 109–126.

³¹ 舘澤貢次. トヨタの「哲学」 : 奥田碩の「人間の顔をした市場主義」 [Татэсва, К. Философия «Тоёты» – рыночная экономика с человеческим лицом – Окуда Хироси]. – Токио : 山下出版 [Ямасита сюппан], 2001. – 223 с. (яп. яз.); Horaguchi, H. Japanese foreign direct investment and the East Asian industrial system : case studies from the automobile and electronics industries / H. Horaguchi, K. Shimokawa. – Tokyo : Springer. – 2002. – 363 с.; 溝上幸伸. トヨタが世界一になる日 : 世界をあっという間に驚かせたグローバル戦略の全貌 [Мидзоуэ, Ю. День,

Японии³². К. Окадзаки рассматривал корпорацию «Тоёта» через призму истории ее автомобилей, делая акцент на развитии ее технологий и дизайна³³.

Таким образом, в российской, зарубежной и японской историографии, несмотря на, казалось бы, большое количество публикаций о корпорации «Тоёта», существует очень мало работ, посвященных ее комплексной истории, и практически отсутствуют исследования, увязывающие эту историю с развитием японского государства и общества, в котором «Тоёта» возникла, развивалась и трансформировалась на протяжении без малого ста лет.

Цель исследования – комплексное изучение процесса зарождения, становления и развития компании «Тоёта» в контексте истории Японии, выявление ее роли и места в японском обществе. Достижение поставленной цели предполагает решение следующих задач:

1. Проанализировать предпосылки и условия возникновения национальной автомобильной промышленности и автомобильной компании «Тоёта»;
2. Выделить основные этапы развития компании «Тоёта» и оценить особенности каждого из них;
3. Установить ключевые социально-политические, экономические и иные факторы, оказавшие влияние на компанию «Тоёта» на различных этапах ее развития;
4. Изучить основные направления политики японского государства в отношении автомобильной промышленности и оценить ее влияние на развитие компании «Тоёта»;
5. Исследовать эволюцию модели взаимодействия «Тоёты» с внешним миром, определить особенности ее международной деятельности в различные исторические периоды.
6. Выявить характерные особенности корпорации «Тоёта», отличающие ее от других компаний японского автопрома.

Объект исследования – процессы формирования социально-экономической системы современной Японии, определившие вектор развития корпорации «Тоёта».

Предмет исследования – история развития корпорации «Тоёта» в контексте эволюции японского общества в XX – начале XXI вв.

Область исследования соответствует п.6, п.8, п. 9, п. 15 научной специальности 5.6.2. - Всеобщая история.

когда «Тоёта» стала первой в мире : обзор глобальной стратегии, поразившей мир]. –Токио : ぱる出版[Пару сьоппан], 2005. – 207 с. (яп. яз.); 影山僖一.トヨタシステムと国際戦略 : 組織と制度改革の展望 [Кагэяма, К. Система Тоёта и глобальная стратегия: перспективы организационного и структурного реформирования]. - Токио : ミネルヴァ書房 [Минэрува сёбо], 2003. – 237 с. (яп. яз.); Makino, Sh. Transformation of Japanese Multinational Enterprises and Business / Shige Makino, Yasuro Uchida, Tamiko Nasahara. – Tokyo : Springer, 2024. – 357 p.

³² 塩見治人. トヨタショックと愛知経済—トヨタ伝説と現実/ 塩見治人, 梅原浩次郎 [Сиоми, Х. Шок «Тоёта» и экономика Айти / Х. Сиоми, К. Умэхара]. – Токио : 文眞堂 [Бунсиндо], 2011. – 232 с. (яп. яз.)

³³ 岡崎宏司.トヨタ自動車の研究 : その足跡をたどる[Окадзаки, К. Исследование автомобилей «Тоёта» – по следам истории]. – Токио : グランプリ出版 [Гранпури сьоппан], 2002. – 580 с. (яп. яз.)

Хронологические рамки исследования охватывают период с 30-х годов XX в. до 10-х годов XXI в. Нижняя граница определяется временем возникновения компании «Тоёта». Верхняя хронологическая граница отмечена 2010-ми годами – периодом интенсивной глобализации деятельности корпорации и расширением ее влияния внутри Японии и за ее пределами.

В развитии корпорации «Тоёта» выделяется **четыре основных этапа**. **Первый этап (1933–1945)** – зарождение и становление компании в ходе милитаризации Японии и войны на Тихом океане. **Второй этап (1945–1955)** – преобразование военной компании в гражданскую в результате политики демилитаризации и демократизации Японии и ее дальнейшая модернизация в условиях государственного протекционизма. **Третий этап (1955–1985)** – выдвижение «Тоёты» в лидеры национальной автоиндустрии в условиях бурного внутреннего развития Японии. **Четвертый этап (1985–2010-е годы)** – трансформация «Тоёты» в глобальную транснациональную корпорацию в процессе интернационализации Японии.

Географические рамки исследования включают практически всю территорию Японии, особое внимание уделяется регионам Тюкё, Кюсю, Тохоку и др.; также рассматривается деятельность корпорации «Тоёта» в других странах мира.

Теоретико-методологическую основу работы составляют общенаучные принципы исследования – историзма, системности, объективности. Принцип историзма позволил исследовать исторические процессы, происходившие в Японии с конца XIX века до настоящего времени, установить влияние событий и факторов на эволюцию автомобильной компании «Тоёта». Принцип системности и объективности позволил дать объективную оценку используемым в исследовании историческим фактам.

В работе использовались основные методы исторического исследования. С помощью историко-генетического метода удалось проследить причинно-следственные связи и закономерности в эволюции компании «Тоёта» с момента ее появления до 10-х годов XXI века. Историко-сравнительный метод позволил провести сравнительный анализ в различные хронологические периоды существования «Тоёты» и на его основе выявить характерные особенности и установить переломные моменты в эволюции компании «Тоёта». Проблемно-хронологический метод использовался для изучения изменений в развитии «Тоёты», происходивших в процессе ее трансформации из национальной компании в глобальную корпорацию. Анализ количественных показателей, характеризующих динамику развития компании «Тоёта» и японской автомобильной промышленности, проводился на основе историко-статистического метода. Кроме этого, в исследовании использовался биографический анализ, с помощью которого была выявлена роль отдельных личностей в истории компании.

Источниковая база исследования. При подготовке к диссертации были использованы несколько групп источников, позволивших решить поставленные задачи.

Первая группа источников включает нормативно-законодательные акты японского государства, опубликованные официальные документы министерств и ведомств (программы развития автомобильной отрасли, проект «народного автомобиля», программы финансовой поддержки автопроизводителей и др.), а также документы Штаба оккупационных войск союзных держав. Нормативно-законодательные акты можно поделить на три подгруппы: 1) общенациональные законы («О всеобщей мобилизации нации», «О запрете частных монополий и обеспечении честных и справедливых сделок», «Об иностранном капитале», «Об иностранной валюте и внешней торговле» и др.), 2) имеющие прямое отношение к автомобильной промышленности и деятельности автомобильных компаний (Закон «О поддержке производства военных автомобилей», Закон «Об автомобильной промышленности» и др.) 3) законы, связанные с автомобильным транспортом, дорожной инфраструктурой и т. д. («О дорогах», «Об автомобильном транспорте» и др.). Законы и нормативные акты позволяют проследить изменения в отношении автомобильной отрасли и автомобильного транспорта, происходившие в сознании японского общества на протяжении 90 лет, исследовать эволюцию государственной политики в отношении японских автопроизводителей и оценить ее результаты.

Вторая группа источников содержит корпоративные материалы компании «Тоёта». Из них наибольший интерес представляют истории компании «Тоёта» и «Тоёта мотор сэйлз», выпущенные к юбилейным датам. В них содержится обширный фактологический материал, представляется наиболее полная информация о значимых для компании событиях, достижениях и т. д., дается характеристика ведущих сотрудников компании, оценивается их вклад в работу, приводятся данные о результатах деятельности предприятий группы «Тоёта». Кроме того, данные источники позволяют познакомиться с подходами руководства компании к преодолению тех или иных проблем (которые зачастую противоречат общепринятым трактовкам), позволяют увидеть внутренние процессы и механизмы принятия решений, оценить успешность или неуспешность тех или иных решений. Недостатком корпоративных историй является определенная необъективность, вызванная желанием руководства преувеличить значимость отдельных личностей в истории компании, заретушировать неприятные факты в ее деятельности и т. д. Среди других корпоративных материалов следует выделить ключевые программные документы компании различных периодов, определяющие ее цели, задачи и подходы. Также важными источниками для изучения истории компании являются: стратегии и концепции развития, планы действий, хартия о земле, кодексы поведения за рубежом, отчеты о социальной ответственности, финансовые отчеты и др. Эти документы позволяют последовательно проследить эволюцию различных аспектов деятельности компании, оценить

изменения ее базовых характеристик и ценностей. Также важными источниками информации о компании являются корпоративное издание «Toyota Times», освещающее текущие новости и события «Тоёты», и информационный бюллетень «Т-ТМЕ» Музея Тоёта, в котором с 2000 г. публикуются архивные данные по истории автомобиля и автомобилестроения.

Третья группа включает статистические отчеты Ассоциации автопроизводителей Японии (JAMA), ежегодники Национального бюро статистики, «Белые книги промышленности» Министерства экономики, торговли и промышленности, «Белые книги по внешней торговле и зарубежным инвестициям» Японской организации по развитию торговли (JETRO), на основе которых можно проследить изменения и динамику развития различных аспектов деятельности корпорации «Тоёта».

Четвертая группа представлена устными историями, воспоминаниями, мемуарами, автобиографиями, интервью и сборниками цитат ключевых деятелей компании «Тоёта» и других автомобильных фирм, а также представителей министерства внешней торговли и промышленности.

Пятая группа источников представлена материалами периодической печати, такими как финансово-экономическое издание «Тоё кэйдзай», газетные издания «Нихон кэйдзай», «Санкэй» и «Ёмиури».

К шестой группе можно отнести материалы, собранные автором настоящего исследования лично во время научно-исследовательской работы в Японии: 1) в специализированных архивах и фондах (Национальный архив Японии, архив префектуры Киото, архив г. Нагоя, библиотека Ассоциации автопроизводителей Японии, архивы Музея Тоёта в г. Нагакутэ и Музея промышленности и технологий «Тоёта» в г. Нагоя, архив Центра исследований экономики Кюсю); 2) собственные интервью с представителями компании «Тоёта», 3) результаты полевых исследований на производственных объектах компании «Тоёта» в регионах Тюкё и Кюсю, а также в компаниях «Ниссан», «Мицубиси», «Хонда» и др.).

Научная новизна исследования заключается в попытке создания комплексного исследования, посвященного истории зарождения, становления и развития компании «Тоёта» в контексте исторического развития Японии. Для получения объективных результатов в научный оборот были введены ранее не рассматриваемые российскими и иностранными специалистами источники, такие как внутренние корпоративные документы компании «Тоёта», материалы Министерства внешней торговли и промышленности Японии и Ассоциации автопроизводителей Японии. История компании впервые рассматривается во взаимосвязи с историей страны, выявляются ключевые факторы, оказавшие влияние на развитие компании, определяется роль и место «Тоёты» в японском обществе.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Полученные результаты исследования существенно дополняют имеющиеся в отечественной науке знания об истории Японии, развитии и деятельности японских ТНК. Результаты этих исследований могут быть применены при

подготовке историко-теоретических курсов по истории мировой экономики, автомобильной промышленности и отдельных компаний. Материалы диссертации могут быть интересны японоведам, историкам, экономистам, представителям автомобильной промышленности и др.

На защиту выносятся **следующие положения:**

1. Появление, становление и последующее развитие компании «Тоёта» находится в тесной взаимосвязи с процессом исторического развития Японии и трансформацией политического курса страны.

2. «Тоёта» как лидер японского автопрома использовалась государством для решения экономических и стратегических задач, в связи с чем на отдельных этапах своего развития получала разные формы государственной поддержки.

3. На протяжении всей истории прослеживается влияние американского фактора на развитие «Тоёты», что обусловлено тесными взаимоотношениями Японии и США в политической, экономической и других сферах, передовыми достижениями американских автомобильных компаний в мировой автомобильной промышленности, а также важным значением рынка автомобилей США для японских автопроизводителей.

4. Развитие «Тоёты» с момента зарождения и до настоящего времени определяется всеобъемлющим стратегическим планированием, которое обеспечивает компании устойчивость в периоды нестабильности и помогает адаптироваться к постоянным изменениям среды в Японии и мире.

5. В процессе исторического развития корпорация «Тоёта» выработала ряд характерных черт, в которых проявляется ее национальная идентичность и уникальность.

Апробация работы. Основные результаты исследования были изложены в пяти научных публикациях (четыре статьи в научных рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК, из них три по специальности 5.6.2 - Всеобщая история).

Основные положения и результаты исследования были представлены на XVI Совещании географов Сибири и Дальнего Востока (г. Владивосток, Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, 28 сентября – 1 октября 2021 г.), Круглом столе «Япония в условиях глобальной трансформации» (г. Владивосток, Институт истории, археологии и этнографии ДВО РАН, 19 мая 2022 г.), Круглом столе «Экономика современной Японии: векторы и проблемы развития» (г. Владивосток, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, 13 октября 2022 г.).

Структура работы определяется целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы, приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, анализируется степень ее изученности, определяются объект, предмет, цель, задачи, хронологические рамки исследования, описывается источниковая база и методология, указывается научная новизна и апробация работы.

Первая глава **«Истоки формирования автомобильной компании «Тоёта» в первой половине XX века»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе «Социально-экономическое положение Японии в 1870-е - 1920-е годы и предпосылки зарождения автомобильной промышленности» рассматриваются особенности развития японского государства в период модернизации, когда был заложен фундамент для формирования современной индустрии и транспортной инфраструктуры.

Первые автомобильные компании появились в Японии в 1910-е гг., однако предпосылки и условия для развития автомобильного производства начали складываться после реформ Мэйдзи (1868-1889). Среди них были выделены следующие: модернизация экономики, сопровождающаяся внедрением достижений научно-технического прогресса в различных областях; создание системы современного образования и науки на основе западных стандартов; бурно развивающаяся промышленность, испытывающая растущие потребности в транспорте; интенсификация процессов урбанизации за счет притока трудовых ресурсов в мегаполисы, что обусловило необходимость организации эффективной городской транспортной системы; а также прогрессивное развитие мирового автопрома.

В то же время, существовал ряд факторов, препятствующих становлению национальной автомобильной отрасли: незаинтересованность государства в автомобильном транспорте, обозначившего своим приоритетом развитие железных дорог; отсутствие соответствующей дорожной инфраструктуры; крайне низкий уровень доходов населения, неспособный вызвать массовый спрос на автомобили; а также полный контроль над внутренним рынком со стороны американских автогигантов («Форда» и «Дженерал моторс») со второй половины 1920-х гг.

Переломным моментом в развитии автомобильного транспорта послужило Великое землетрясение 1923 г., в результате которого железнодорожная инфраструктура столичного региона была разрушена. В этих условиях единственным альтернативным вариантом стала организация сети городского транспорта с использованием автомобилей, которые в срочном порядке были заказаны из США. Всего за один год автобусы и грузовые автомобили стали важной частью транспортной системы Японии. Растущий спрос на автомобили удовлетворялся за счет импорта из США, так как японские автопроизводители могли выпускать только штучную продукцию. После открытия в Японии заводов «Форда» и «Дженерал моторс» количество автомобилей в стране резко выросло. Американские автогиганты подавили зачатки зарождающегося национального автопрома, компании

которого были не в состоянии конкурировать с лидерами мирового автомобилестроения, и до 1936 г. сохраняли монополию в сфере производства и продажи автомобилей в Японии. В то же время, благодаря американским компаниям японцы познакомились с самыми передовыми для того времени технологиями массового производства и маркетинга, что впоследствии оказало положительное влияние на будущее национального автопрома.

Во втором параграфе «Первые шаги по созданию национального автопрома и становление компании «Тоёта» в 1910-е - 1930-е гг.» изучаются ранние попытки создания национального автомобиля, рассматривается деятельность первых японских автомобильных компаний («Кайсинся», «Хакуёся» и др.), анализируются истоки происхождения бизнеса семьи Тоёда, исследуется история создания автомобильной компании «Тоёта» и биография ее основателя Тоёда Киитиро.

Появление автомобильной компании «Тоёта» было тесно связано с развитием текстильной промышленности, которая в первой четверти XX в. составляла основу японской экономики. Предшественницей современной «Тоёты» являлась компания «Тоёда дзидо сёкки», специализирующаяся на производстве ткацких станков, которую в 1926 г. основал известный японский предприниматель и изобретатель (автоматических ткацких станков) Тоёда Сакити (1867–1930). В создании автомобильной компании главную роль сыграл его сын инженер Тоёда Киитиро (1894–1952). После изучения автомобильной промышленности в США и Великобритании К. Тоёда создал команду из японских специалистов и предпринял первые попытки разработать собственный автомобиль на основе иностранных образцов. В этот период появились и другие автомобильные производители, которые в отличие от К. Тоёда приобретали за рубежом производственные линии для выпуска определенных моделей и привлекали иностранных специалистов для обеспечения их эксплуатации.

Кризис текстильной отрасли, вызванный последствиями экономической рецессии конца 1920-х – начала 1930-х гг., поставил предприятия семьи Тоёда на грань банкротства: объемы заказов резко сократились, на предприятиях начались массовые увольнения персонала. Для того чтобы спасти семейный бизнес К. Тоёда в 1933 г. в качестве нового направления деятельности учредил в составе компании «Тоёда сёкки» автомобильное подразделение. В 1934 г. был введен в строй первый экспериментальный автомобильный производственный комплекс, в котором использовалось сочетание иностранного и японского оборудования и технологий. Этот гибкий подход к организации производства в послевоенный период стал главным преимуществом «Тоёты». В 1935 г. компания представила прототип первого легкового автомобиля «А-1» для массового производства. Важным событием для компании стало появление в 1935 г. «Пяти главных принципов Тоёда», первого внутрифирменного документа, в котором декларировались подходы к ведению бизнеса, ставшие основой корпоративной идентичности «Тоёты».

В третьем параграфе «Государственная политика Японии в отношении автомобильной промышленности и ее влияние на развитие компании «Тоёта» в 1930-е - 1940-е годы» анализируется деятельность японского правительства, направленная на учреждение национального автопрома в условиях милитаризации страны.

Становление национальной автоиндустрии в 1930-е гг. проходило в условиях ужесточения государственного контроля в экономике и промышленности Японии. Усиление напряженности в отношениях с США после оккупации Маньчжурии в 1931 г. и подготовка к войне с Китаем вынудили правительство под давлением военных кругов предпринять срочные меры по созданию собственной автомобильной промышленности, так как зависимость императорской армии от поставок американского автотранспорта ставило под угрозу национальные интересы страны.

«Закон об автомобильной промышленности», вступивший в силу в 1936 г., полностью ограничил деятельность иностранных компаний в стране, американские концерны покинули Японию. С этого момента ключевая роль в развитии автомобильного производства принадлежала национальным компаниям (подразделению «Тоёда сёкки» и «Ниссану»), которые в 1936 г. правительство наделило монопольными правами на выпуск военных автомобилей. В 1937 г. для организации массового производства грузовых автомобилей подразделение было преобразовано в самостоятельную компанию «Тоёта». После принятия в 1938 г. закона «О всеобщей мобилизации нации», поставившего под тотальный контроль все сферы жизни общества, «Тоёта» окончательно переориентировалась на выпуск грузовых автомобилей и стала частью структуры военной экономики. Во время войны на Тихом океане (1941-1945 гг.) в январе 1944 г. «Тоёта» была обозначена правительством как компания по производству оружия и боеприпасов и перешла под полный контроль Министерства военного снабжения.

Во время войны государственная политика по поддержке приоритетных отраслей промышленности содействовала выделению из автомобильной компании ряда подразделений (металлургического, литейного, производство резин и др.) и их преобразованию в отдельные производственные единицы. За годы войны потенциал «Тоёты» значительно укрепился благодаря огромным государственным заказам, системе государственной поддержке, а также труду мобилизованных граждан. В результате к моменту окончания войны в 1945 г. вокруг автомобильной фирмы «Тоёта» сформировалась мощная промышленная группа.

Вторая глава **«Автомобильная компания «Тоёта» в 1945-1972 годы»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе «Автомобильная компания «Тоёта» в 1945-1951 годы: преодоление последствий войны» рассматривается социально-экономическая ситуация в Японии после поражения в войне, исследуется политика оккупационной администрации в отношении промышленности,

оценивается влияние послевоенных реформ по демократизации и демилитаризации страны на японский автопром и компанию «Тоёта».

После поражения в войне Япония находилась в тяжелой социально-экономической ситуации: в стране царили разруха и нищета, деятельность промышленности была парализована из-за утраты доступа к источникам сырья и рынкам сбыта за рубежом, а также потери военных заказов. Политика оккупационных властей в 1945-1948 гг. была направлена на подавление потенциала японских автопроизводителей: в 1945 г. был введен запрет на производство легковых автомобилей, ликвидированы государственная компания по сбыту автомобилей и Ассоциация автомобилестроительных компаний, в 1946 г. отменен Закон об автомобильной промышленности от 1936 г. Реконверсии производства и возобновлению работы автопрома также препятствовала репарационная политика.

В 1948 г. «Тоёта» попала под действие антимонопольного законодательства и как компания с чрезмерной концентрацией экономической мощи подлежала роспуску. Только в связи с резким поворотом политики США в отношении Японии в 1949 г. постановление о ликвидации было отменено. В этом же году были упразднены ограничения на выпуск легковых автомобилей, однако «Тоёта» не имела собственных средств необходимых для возобновления деятельности. В 1950 г. для того чтобы получить кредиты от финансовых организаций и избежать банкротства, «Тоёта» была разделена на две компании – производственную и торгово-сбытовую.

В течение пяти первых послевоенных лет производственные мощности автопрома практически не использовались. Спрос оставался на крайне низком уровне, в то время как автомобилестроительные компании нуждались в срочном наращивании выпуска продукции. Восстановление деятельности «Тоёты» началось после получения «специальных заказов» для армии США с началом Корейской войны в 1950 г.

Результатом политики демократизации Японии стало кардинальное изменение характера трудовых отношений на предприятиях, в котором ключевую роль сыграли созданные после войны профсоюзные организации. Депрессия в экономике ухудшила состояние трудящихся и привела к обострению социальных конфликтов на производстве. Последствия массовых забастовок, организованных профсоюзом завода «Коромо» в 1950 г., заставили администрацию «Тоёты» пересмотреть подходы к взаимодействию с профсоюзами и трудовым коллективом, что в дальнейшем привело к формированию специфической системы трудовых отношений внутри компании.

Во втором параграфе «Развитие компании «Тоёта» в период государственной поддержки автопрома в 1952-1956 годы» рассматривается развитие экономики и промышленности после завершения оккупации, изучается деятельность правительства по развитию автомобильных компаний и автомобилизации страны, характеризуется участие «Тоёты» в этих процессах.

После завершения оккупации в 1952 г. начался новый этап развития автомобильной промышленности, курс которого определяло Министерство внешней торговли и промышленности Японии (МВТП). Автомобилестроение, обладающее высоким мультипликационным эффектом и значительным экспортным потенциалом было выделено в качестве одного из приоритетных направлений промышленности, поэтому главной целью министерства являлась подготовка «молодой» отрасли к функционированию в условиях конкуренции мирового рынка. Основу государственной политики в отношении развития национального автопрома составили два принципа – защита внутреннего рынка от внедрения иностранных производителей и преодоление технологического разрыва, существовавшего между японскими и западными компаниями. Уже в конце оккупации правительство запретило ввоз подержанных иностранных автомобилей, в также увеличило пошлины на импортные автомобили. Автомобильные компании на льготных условиях получали кредиты, освобождались отряда налогов и импортных пошлин и др.

Японские производители достигли высоких показателей в производстве грузовых автомобилей, но не могли самостоятельно в короткие сроки перепрофилироваться на выпуск легковых автомашин, способных конкурировать с иностранными. Для форсированной реконструкции производственно-технической базы автомобилестроения МВТП сделало ставку на сотрудничество с иностранными фирмами. В 1952-1953 годы почти все японские компании кроме «Тоёты» заключили с ними договоры о техническом сотрудничестве.

«Тоёта» лучше других национальных производителей была подготовлена к деятельности в рыночных условиях. В оккупационный период инженеры компании на основе европейских компактных моделей разработали собственную серию «Тоёпэт», которую стали массово выпускать после снятия запрета на автомобильное производство. Станки и другое оборудование для «Тоёты» по ее специфическим требованиям создавали японские станкостроительные компании. Кроме того, к этому времени «Тоёта» смогла воссоздать свою дилерскую сеть на всей территории страны и создать собственную ассоциацию поставщиков. Важную роль играли маркетинговые технологии, разработанные по опыту «Дженерал моторс» еще в довоенный период. Также «Тоёта» опасалась, что контрактные обязательства перед иностранными производителями ограничат ее экспортные возможности, как это произошло с другими японскими фирмами. По этим причинам «Тоёта» продолжила придерживаться своей независимой политики – укреплять связи внутри своей группы, делая упор на развитие собственных уникальных технологий.

В третьем параграфе «Развитие компании «Тоёта» в период высоких темпов экономического роста (1955-1972 годы)» изучается деятельность компании «Тоёта» в условиях бурного развития экономики Японии, рассматриваются процессы развития автомобильной

промышленности и транспорта, исследуется влияние автомобилизации на японское общество.

В этот период Япония превратилась в одного из экономических лидеров капиталистического мира. Автоиндустрия и транспорт приобрели для государства особое значение, став движущей силой экономического роста. Автомобильная отрасль переживала бурное развитие, которому способствовала деятельность правительства по строительству промышленной и транспортной инфраструктуры и организации современной дорожной сети.

Отличительной чертой этого периода стало стремительное расширение спроса на автомобили. Это было обусловлено ростом личных доходов, увеличением численности населения, распространением способа продаж в рассрочку, урбанизацией, а также вестернизацией образа жизни японцев. «Тоёта» сыграла большую роль в автомобилизации Японии, катализатором для которой стало появление самой востребованной в стране модели «Corolla», сочетавшей последние достижения отрасли и невысокую стоимость.

С начала 1960-х гг. значимым фактором для развития автопрома стала подготовка к намеченной на 1971 г. либерализации. В 1967 г. Япония вышла на второе место в мире по выпуску автомашин, «Тоёта» поднялась на пятое место в мировом рейтинге автопроизводителей, т.е. отрасль отчасти была готова к конкуренции с иностранными компаниями. Под воздействием либерализации начались процессы глубокой перестройки автоиндустрии, в результате чего сложилась новая структура отрасли; форсированными темпами наращивался ее производственный потенциал, в производство внедрялись новейшие научно-технические достижения, создавались инновационные подходы к организации труда на предприятиях; был увеличен объем выпуска легковых автомобилей, расширен спектр и улучшены технические характеристики выпускаемой продукции.

«Тоёта» являлась лидером в этих процессах, при этом сохраняя приверженность основному принципу – отказу от сотрудничества с иностранцами. Для противодействия вторжению зарубежных производителей «Тоёта» консолидировалась с «Дайхацу» (1966) и «Хино» (1967 г.), в результате чего образовалась крупнейшая в стране автомобилестроительная группа, выпускающая полную линейку продукции от грузовиков до мини-автомобилей.

К концу 1960-х гг. проявились негативные стороны автомобилизации: рост количества дорожных заторов и ДТП, загрязнение окружающей среды, утилизация отходов производства и устаревших автомобилей, проблемы безопасности конструкции автомобиля и т.д. Эти новые социальные вызовы поставили под угрозу дальнейшее развитие автопрома. В 1968 г. «Тоёта» обозначила задачу – создать в обществе позитивное отношение к автомобилям. При тесном взаимодействии с властями разрабатывались подходы к организации дорожного движения, создавались и внедрялись новые системы регулирования дорожного трафика, пристальное внимание уделялось

проблеме безопасности пешеходов, в частности детей. Важное место в политике компании стали занимать экологические проблемы.

Восстановление дипломатических отношений Японии с зарубежными странами способствовало расширению внешнеэкономической деятельности «Тоёты». Компания вышла на рынки стран ЮВА и Латинской Америки, а затем развернула экспортную деятельность в США и странах западной Европы.

Третья глава **«Корпорация «Тоёта» в условиях глобализации (1970-е - 2010-е годы)»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе «Корпорация «Тоёта» в период структурной перестройки и интернационализации японской экономики в 1973 - 1980-е гг.» рассматриваются изменения в развитие компании, возникшие вследствие нефтяных кризисов и смены модели экономического роста Японии, анализируются причины возникновения японо-американских противоречий, вызванных экспортом автомобилей в США, исследуются факторы, связанные с расширением международной экспансии «Тоёты».

С начала 1970-х годов Японии вступила в стадию умеренных темпов экономического роста, что было вызвано неблагоприятными внешними условиями (последствиями «нефтяного шока» 1973 г.) и накопившимися внутренними проблемами (загрязнение окружающей среды, дефицит рабочей силы др.). Главным следствием топливного кризиса стало осознание обществом ограниченности ресурсов и энергии, что привело к пересмотру подходов к их использованию. Правительство Японии взяло курс на проведение масштабной рационализации производства внутри страны.

Топливный кризис продемонстрировал высокую степень уязвимости сектора автомобилестроения для внешнего воздействия, поэтому перед автопроизводителями особенно остро стояли вопросы оптимизации производственных процессов и эффективного использования сырья и материалов. «Тоёта» стала одним из лидеров в разработке и использовании новых энергоэффективных подходов и технологий на всех этапах производства.

Высокие цены на топливо, ужесточение правовых основ регулирования состояния окружающей среды и ряд других факторов обусловили появление новых требований к автомобилям. Японские автопроизводители переориентировались на выпуск небольших энергосберегающих моделей, которые стали пользоваться высоким спросом за рубежом, в частности в США. Кризис в американской автоиндустрии, усугубившийся вследствие увеличения экспорта японских автомашин, спровоцировал между США и Японией торговый конфликт, итогом которого стало введение добровольных ограничений японского экспорта. Протекционистские настроения охватили другие развитые страны, в результате чего большинство рынков оказались закрыты для японских компаний.

Для усиления своего финансового и производственно-технического потенциала в 1982 г. «Тоёта» объединилась со своей дочерней компанией «Тоёта мотор сэйлс», образовав «Корпорацию Тоёта». Для преодоления

экспортных ограничений «Тоёта» приступила к организации производства в других странах, в первую очередь на рынках сбыта своей продукции в Северной Америке и Западной Европе. Дальнейшей международной экспансии корпорации способствовали снятие ограничений на экспорт капитала из Японии в начале 1980-х гг., а также повышение курса иены после заключения соглашения «Плаза» (1985 г.). «Тоёта» стала принимать широкое участие в международном разделении труда, учредив производственные филиалы в странах ЮВА, которые в этот период проводили политику индустриализации с привлечением иностранных инвестиций. Благоприятные тенденции со второй половины 1980-х годов в японской экономике способствовали наращиванию производственных мощностей внутри страны.

Во втором параграфе «Корпорация «Тоёта» в условиях экономической рецессии 1990-х годов» рассматриваются проблемы национальной автоиндустрии в период «потерянного десятилетия», исследуется роль «Тоёты» в социально-экономической и политической жизни Японии.

После краха экономики «мыльного пузыря» в Японии началась затяжная экономическая рецессия, которая привела к кризису в автомобильном секторе. Негативные тенденции в национальной автоиндустрии усиливались внешними факторами (высоким курсом иены, вновь обострившимися торговыми противоречиями, повышенным вниманием к экологическим проблемам, изменениями в структуре мировой экономики вследствие завершения холодной войны и др.). «Тоёта» оказалась единственной компанией японской автоиндустрии, способной самостоятельно преодолеть кризисные явления. В короткие сроки была проведена консолидация внутри промышленной группы «Тоёта», реформирована ее корпоративная структура.

В данный период возросло значение внешнеэкономического фактора в деятельности корпорации. В начале 1990-х годов «Тоёта» имела торговые сети в 160 странах, производственные базы – в 22 странах мира. Темпы глобализации «Тоёты» нарастали, усиливая ее взаимодействие с международным сообществом. Это заставило руководство пересмотреть корпоративные приоритеты «Тоёты» как исключительно национальной компании. Новые программные документы – «Руководящие принципы» (1992) и «Новый глобальный бизнес-план» (1995) придали «Тоёте» облик глобальной корпорации. Экологический аспект стал еще одним важным направлением деятельности «Тоёты» как глобальной компании. Принципы по охране окружающей среды были сформулированы в «Хартии Земли», в которой внимание акцентировалось на таких аспектах, как разработка автомобилей с минимальной эмиссией, минимизация отходов производства и совместная работа с обществом по решению экологических проблем. Настоящим прорывом в мировом и национальном автомобилестроении стало появление модели Prius с гибридным двигателем в 1997 г.

В 1990-е годы автомобилестроение стало играть стратегическую роль в экономике и промышленности Японии. Представители корпорации

возглавили ключевые деловые организации страны, что позволило «Тоёте» напрямую участвовать в экономической и общественно-политической жизни Японии.

В третьем параграфе «Деятельность корпорации «Тоёта» в 2000-е – 2010-е годы: глобальный и национальный аспект» рассматриваются особенности развития «Тоёты» в контексте социально-экономических и политических процессов, происходящих в Японии и мире, исследуются глобальные стратегии и инновационные направления деятельности компании, изучается вклад корпорации в региональное развитие.

В два первых десятилетия XXI в. Япония развивалась в русле депрессивных тенденций 1990-х годов. После утраты статуса второй экономики мира в 2010 г. пессимистические настроения в японском обществе значительно усилились. Обострились внутренние проблемы: снижение рождаемости, старение общества, сокращение промышленного производства и его перенос за рубеж и др.

«Тоёта», несмотря на глубокие структурные изменения в мировой автоиндустрии и череду экономических кризисов, оказавших влияние на международные рынки автомобилей, в этот период достигла наивысшего расцвета – впервые в истории вышла на лидирующее место в мире по показателям производства и продаж автомобилей, потеснив американских и европейских конкурентов. В трудные времена выдающиеся результаты флагмана японской индустрии были особенно важны для нации и способствовали укреплению авторитета корпорации в стране и мире.

К 2000-м годам «Тоёта» превратилась в гигантскую ТНК, торгово-производственные сети которой охватывали весь мир. Последствия мировых кризисов 1998 г. и 2008 г. подвергли компанию серьезными испытаниям, которые она преодолела, продемонстрировав высокую степень устойчивости к воздействиям различного рода рисков. В 2000-е годы «Тоёта» создала эффективную модель развития, которая сочетала в себе разнообразные «гибкие» формы зарубежной экспансии и долгосрочную стратегию внутри Японии. На основе инновационной стратегии IMV за пределами Японии была создана единая система, сочетающая в себе элементы локального, регионального и глобального производства и сбыта. Этот этап зарубежной деятельности «Тоёты» также характеризовался не только глубоким проникновением в экономические структуры, но усилением ее влияния на политическую, социальную и культурную стороны жизни принимающих стран.

В после Великого Восточно-японского землетрясения 2011 г. руководство «Тоёты» призвало другие автомобильные компании сделать ставку на развитие отрасли внутри страны и сохранить национальные традиции производства. В результате на пострадавших от стихии территориях был образован третий по величине центр национального автомобилестроения, деятельность которого стала устойчивым фактором в процессах восстановления и дальнейшего развития региона Тохоку.

Несмотря на противодействие со стороны государственных структур и общественно-политических организаций США «Тоёта» стала доминировать на американском и мировом рынке. Под влиянием «революции» форматов автомобилей в рамках глобальной «зеленой» повестки, продвигаемой США, начала изменяться расстановка сил в мировом автомобилестроении. В результате нарастающей конкуренции со стороны западных и азиатских компаний перед «Тоётой» возникла угроза утраты лидерства, что заставило ее руководство в конце 2010-х гг. пересмотреть перспективы дальнейшей деятельности с учетом того, что современному обществу и человеку требуется не традиционный автомобиль, а продукция иного рода. «Тоёта» из автопроизводителя стала трансформироваться в «компанию мобильности». В результате появилась стратегия умного города будущего Toyota Woven City – продукта нового поколения, сочетающего в себе передовые достижения автомобилестроения и инновационных технологий.

В заключении формулируются основные выводы.

Предпосылки и условия для создания в Японии автомобильного производства начали формироваться в период модернизации страны в конце XIX века, когда были заложены основы современной индустрии и инженерно-технического образования. Дальнейшее бурное развитие экономики, и как следствие интенсивная урбанизация, обусловили необходимость организации эффективной транспортной системы с привлечением таких новых видов транспорта, как автомобиль. Однако развитию автотранспорта, и следовательно организации его производства, препятствовал крайне низкий уровень доходов населения, не способный породить спрос; недооценка возможностей автомобильного транспорта со стороны правительства, избравшего приоритетом развитие железных дорог; отсутствие соответствующей дорожной инфраструктуры, а после 1923 г. захват внутреннего рынка Японии американскими автогигантами – «Фордом» и «Дженерал моторс».

Появление и становление автомобильной компании «Тоёта» в сер. 1930-х – первой пол. 1940-х гг. было главным образом обусловлено стратегическими интересами в условиях милитаризации Японии и являлось следствием государственной политики, направленной на создание национальной автомобильной промышленности для ликвидации зависимости императорской армии от американских автоконцернов. Накануне окончания второй мировой войны в 1945 г. «Тоёта» представляла собой крупную промышленную группу с широким спектром производств, ориентированных на военные заказы. В период оккупации (1945–1951) «Тоёта», как и вся японская нация, прошла через процессы демилитаризации и демократизации, и в результате преобразовалась в современную компанию, занятую выпуском гражданской продукции. В 1950-е – 1960-е годы «Тоёта» в условиях государственного протекционизма развивалась высокими темпами; непрерывно модернизировалась и ассимилировала достижения мирового автопрома, вместе с тем вырабатывая свои уникальные инновации и готовясь

к завоеванию международных рынков. С 1980-х годов Япония взяла курс на интернационализацию, и «Тоёта» стала одним из активных участников этого процесса. В 1990-е – 2000-е годы компания преобразовалась в глобальную ТНК, что отчасти стало отражением трансформации политического курса страны, которая стремилась к большей вовлеченности в мировые политические и экономические процессы.

В экономическом развитии послевоенной Японии автомобильным компаниям отводилась важная роль. С их помощью был решен ряд важных стратегических задач. Автоиндустрия отличалась высоким мультипликативным эффектом, что позволяло включить в орбиту ее развития значимое количество других отраслей и стало своего рода двигателем экономического роста. Высокий экспортный потенциал автомобилестроения также открывал широкие перспективы для непрерывного развития. Компания «Тоёта» была проводником государственных интересов в автомобильной отрасли. Она успешно взаимодействовала с правительством, выполняя важнейшие стратегические задачи (создание «народного автомобиля» в 1950-е годы, консолидация автомобилестроительной отрасли в условиях либерализации экспорта и капитала в 1960-е годы, рационализация производственной деятельности после нефтяных шоков, внедрение энерго- и материалосберегающих технологий, разработка экономичных моделей автомобилей, организация зарубежного сектора автомобилестроения в 1980-е годы, содействие экологической повестке в 1990-е годы, региональное развитие в 2010-е годы и т. д.). Государство, в свою очередь, оказывало автомобильной отрасли необходимые формы поддержки, преимущественно на законодательном уровне.

По мере развития компании «Тоёта» зарубежный аспект деятельности приобретал для нее все более важное значение. География, методы взаимодействия с другими странами, модели проникновения на зарубежные рынки компании определялись главным образом такими факторами, как внешнеполитический курс Японии и политика принимающих стран. В развитии зарубежной деятельности также происходили изменения: экспортная модель, преобладавшая до сер. 1980-х годов, сменилась инвестиционной моделью деятельности на международных рынках, что было вызвано ограничениями со стороны развитых стран на ввоз продукции автомобилестроения из Японии, политикой индустриализации стран ЮВА и КНР, направленной на привлечение иностранного капитала и технологий в промышленность, а также изменением курса иены вследствие Плазского соглашения 1985 г.

На протяжении всей истории развития компании «Тоёта» прослеживается влияние американского фактора, что обусловлено сильной степенью взаимозависимости Японии и США. Так, появление «Тоёты» явилось следствием ухудшения отношений между Японией и США, и ее развитие в предвоенный период было обусловлено «уходом» американских автопроизводителей с японского рынка. В период оккупации политика США,

направленная на подавление конкурентов американской автоиндустрии, поставила «Тоёту» и другие японские компании на грань исчезновения, а затем после начала Корейской войны «специальные заказы» для вооруженных сил США имели важное значение для восстановления деятельности японского автопрома. В конце 1960-х годов компания «Тоёта» в условиях подготовки к либерализации автомобильной промышленности, за введением которой стояли власти США, в результате консолидации с другими компаниями значительно усилила свой потенциал и заняла господствующее положение в отрасли. Триумф «Тоёты» на международной арене в начале 1980-х годов привел к введению жестких ограничительных мер в отношении экспорта японских автомобилей со стороны США, что привело к пересмотру внешнеэкономической стратегии корпорации. С 2000-х гг., когда «Тоёта» стала лидером мировой автоиндустрии, наблюдался новый виток обострения с США. Таким образом, за исключением 1952-1965 гг., когда в Японии действовал режим протекционизма, «Тоёта», как и остальные компании автомобильной отрасли, постоянно испытывала давление со стороны.

В процессе исторического развития «Тоёта» выработала специфические черты, выделяющие ее среди других иностранных и японских компаний. Некоторые из них, в частности автономность и независимость, появилась еще на стадии создания компании вследствие того, что в этот период в Японии не существовало собственных производств, выпускающих оборудование, материалы и комплектующие для автомобилестроения, все закупалось у иностранных производителей. К. Тоёда в отличие от других японских автопромышленников в этих вопросах полагался только на свои силы, отказавшись от сотрудничества с иностранцами. Постоянное внешнее давление и угроза со стороны США и других государств также усиливало стремление сохранению независимости. Однако при этом к ним добавлялась и другая особенность – высокая степень адаптивности как вынужденная мера, обеспечивающая функционирование компании в независимых от нее условиях. Такая черта «Тоёты», как приверженность национальным интересам, обусловлена длительной историей успешного сотрудничества компании и государства, сложившейся за многие годы системой взаимодействия с поставщиками и дилерами, стремлением сохранить накопленный потенциал и уникальные технологии в своей стране, а также негативным опытом деятельности в других странах.

Основные положения диссертации изложены в публикациях:

Статьи в изданиях, рекомендованных ВАК:

1. Мостовая А. С. Развитие автомобильной корпорации «Тоёта» в первой четверти XXI века : глобальный аспект деятельности // Манускрипт. – 2024. – Т. 17. – № 3. – С. 282-287.
2. Мостовая А. С. Трансформация автомобильной промышленности Японии в 1990-е – 2000-е гг. (на примере корпорации «Тоёта») // Труды

Института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. – 2023. – № 4. – С. 83-97.

3. Мостовая А. С. Экономика Японии в эпоху перемен: внешние вызовы и внутренние проблемы // Россия и АТР. – 2023. – № 2. – С. 28-45.

4. Мостовая А. С. История становления и развития автомобильной промышленности Японии в 1920–1945 гг. (на примере компании «Тоёта») // Проблемы Дальнего Востока. – 2023. – № 1. – С. 121-134.

Статьи и тезисы для конференций, опубликованные в других изданиях:

5. Мостовая А. С. Особенности пространственной организации автомобильной промышленности Японии в странах АСЕАН // Фундаментальные исследования. – 2021. – № 6. – С. 64-69.

6. Мостовая А. С. Пространственная трансформация автомобильной промышленности Японии в 2000–2019 гг. // Материалы XVI Совещания географов Сибири и Дальнего Востока. – Владивосток: Тихоокеан. ин-т географии ДВО РАН, 2021. – С. 234-237.