

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЯПОНИИ

ЕН ОЛЕГ 10 F

СОДЕРЖАНИЕ:

- Введение
 - 1. Автомобильная промышленность Японии
 - 2. Японские компании автомобильной промышленности
-

ВВЕДЕНИЕ:

Автомобильная промышленность — одна из ведущих отраслей японской экономики.

После первой мировой войны автомобилестроение в Японии в основном было занято копированием американских образцов и технологий. К середине 30-х гг. в стране был принят закон, по которому все расположенные на территории Японии предприятия становились собственностью Японии. В результате американские компании были вынуждены свернуть свою деятельность в Японии. Автомобильная промышленность Японии все больше отставала от мирового уровня. Разрыв в технологическом отношении резко увеличился в годы войны, когда зарубежный опыт стал вообще недоступен.

После поражения Японии во второй мировой войне, в годы оккупации, развитие автомобильной промышленности было искусственно заторможено введением различного рода запретов и ограничений, в частности на выпуск продукции, со стороны штаба оккупационных войск. И хотя в 1949 г. они были сняты, а предприятия автомобильной промышленности изъяты из списка подлежащих демонтажу и вывозу по репарациям, тем не менее, конец 40-х гг. расценивается как период борьбы за выживание автомобильной промышленности Японии.

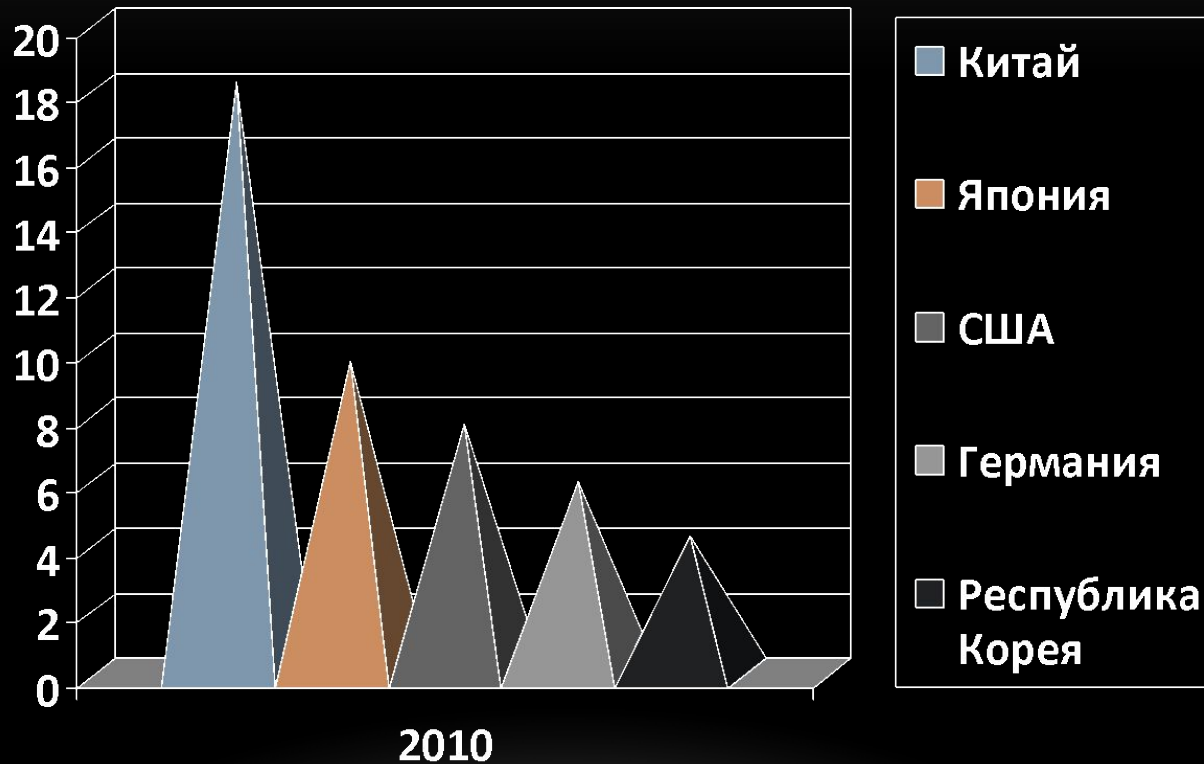
К тому же немалый урон отрасли в это время наносил импорт иностранных автомобилей. Официально он до 1949 г. был запрещен, но автомашины ввозились американцами.

В определенной мере развитие национального автомобилестроения сдерживалось и тем, что в 40-х гг. в руководстве Японии не было единого мнения о перспективах отрасли. Банк Японии и финансовые круги оценивали капиталовложения в автомобилестроение как малоперспективные.

С подобным подходом были не согласны специалисты Министерства внешней торговли и промышленности (МВТП). Они считали, что эта отрасль должна стать «локомотивом промышленного развития». МВТП рекомендовало ограничить импорт автомобилей и сформировать собственную базу для подъема отрасли.

В данном реферате пойдет речь о автомобилестроении Японии и компаниях, основывающих данную отрасль машиностроения Японии.

МЕСТО В МИРОВОМ ПРОИЗВОДСТВЕ АВТОМОБИЛЕЙ



1. АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЯПОНИИ



26 июня 1950 г. началась война в Корее. Для обеспечения боевых действий Соединенные Штаты начали закупать в Японии сталь, автомобили, фармацевтическую продукцию, текстиль и многое другое. Только за первый месяц после начала войны на эти закупки было израсходовано 9,4 млрд. иен (21,1 млн. долл.). «Благодатный дождь после засухи», «Бум закупок в автопромышленности за счет корейского народа» — такими и подобными им заголовками пестрели японские газеты. За 8 месяцев Соединенными Штатами было закуплено 11 920 автомобилей на сумму 9,8 млрд. иен (27,2 млн. долл.). «Тойота» увеличила ежемесячный выпуск с 700 до 1000 автомобилей. «Если бы не война в Корее, — констатировали японские экономисты, — автомобильная промышленность страны вряд ли смогла в будущем развиваться столь быстро и мощно».



- Большую роль в подъеме автомобильной промышленности сыграла «Программа восстановления американских автомобилей». Она действовала с 1945 г., когда после демобилизации армии США в Японию начали свозиться автомобили со всего Тихоокеанского театра военных действий. Новый мощный толчок этой программе дала война в Корее, когда ежемесячно восстанавливалось до 4 тысяч автомобилей. Это позволило открыть около 30 тысяч рабочих мест, до полутора десятков компаний занималось ремонтом американской техники.
- Правительство взяло под жесткий контроль развитие отрасли. Упрочив финансовое положение за счет заказов армии США, обновив оборудование, автомобильная промышленность Японии начала бурно развиваться. По инвестициям до конца 50-х гг. она занимала второе место среди других отраслей, а в 60-х вышла на первое.
- В 60-е гг. в крупнейших японских автомобильных компаниях началась коренная перестройка организационно-производственной структуры. Создавалась основанная на подрядах система взаимодействия с жестким планированием на всех этапах. В настоящее время некоторые автомобильные производства в Японии имеют третьи, четвертые и даже пятые ступени субподряда. На первый взгляд, это громоздкая пирамида, но она работает четко, без срывов благодаря жесткому планированию и контролю за работой и состоянием каждого звена субподрядной системы. В итоге каждая компания такой пирамиды получила возможность устанавливать месячные, недельные и даже дневные графики производства и отгрузки продукции. А это, в свою очередь, обеспечило максимально эффективную загрузку оборудования, как на головных предприятиях, так и на предприятиях субподрядчиков. В результате такой перестройки были значительно снижены издержки производства, а конкурентоспособность была повышена до мирового уровня.

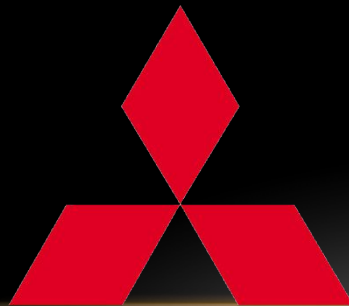
- На государственном уровне была поставлена задача добиться повышения надежности японских изделий, в первую очередь автомобилей, исходя из того, что главным орудием в конкурентной борьбе в перспективе станет качество. Это оказалось делом далеко не простым, и успех к японскому автомобилестроению на внешних рынках пришел лишь в конце 60-х годов, когда была создана производственная система, обеспечивавшая оптимальные масштабы производства, невысокие издержки и, главное, отличное качество автомобилей за счет строгого контроля на каждом рабочем месте непосредственным исполнителем, имеющим к тому же высокую квалификацию.
- Автомобилестроение в 60-е гг. действительно стало «локомотивом», вытягивающим экономику страны. Темпы роста производства в нем были выше поражавших мир темпов роста экономики Японии в целом в те годы. С первых шагов, даже в самые сложные годы, отрасль была ориентирована на экспорт. Однако и внутренний спрос был очень большим, особенно во второй половине 60-х гг., по этой причине экспорт вплоть до 70-х гг. не превышал 20% производства. И тем не менее в стоимостном выражении к 1970 г. он составлял уже 8,2% всего экспорта страны. Из произведенных в том году 3179 тыс. автомобилей 726 тыс. было экспортировано.
- 70-е гг. стали триумфальными для японских автомобильных компаний. Именно тогда заговорили о «японском» этапе в мировом автомобилестроении. «Нефтяной шок» 1973 г. вызвал рост цен на бензин. В результате покупатели стали отдавать предпочтение малогабаритным, экономичным автомобилям, а над такими моделями долгие годы работали японские конструкторы в расчете на условия внутреннего рынка. В США покупатели месяцами были готовы ждать поставок японских автомобилей. Американские дилеры ехали в Японию, чтобы ускорить отгрузки. Уже в 1974 г. Япония обошла по экспорту автомобилей Германию и с тех пор не уступает первого места в мире по этому показателю. К 1980 г. в стоимостном выражении доля экспорта автомобилей в общем объеме экспорта страны увеличилась до 20%. У основных японских производителей на экспорт шло больше половины выпускаемых автомобилей.
- В 1980 г. Япония впервые преодолела 10-миллионный рубеж в выпуске автомобилей. В тот год с конвейеров их сошло 11 043 тысячи штук. Япония вышла на первое место в мире по производству автомобилей и удерживала его 15 лет. Сейчас производство автомобилей в самой Японии по ряду причин сократилось, в первую очередь из-за роста курса иены. США вновь вышли на первое место в мире по этому показателю. Но это не вызвало особого беспокойства у руководства японских компаний. Они давно, еще с середины 80-х гг., начали перенос производства за рубеж, в том числе и в США.

- Япония активно сотрудничает в глобальной «Программе развития автомобильной промышленности», в которой участвуют 7 держав с развитой автомобильной промышленностью (США, Япония, ФРГ, Франция, Италия, Великобритания, Швеция). На эти страны приходится 3/4 объема мирового производства автомобилей, 2/3 продаж новых автомобилей. Все участники программы едины во мнении, что жесткие торговые ограничения, протекционизм и изоляция рынков несовместимы с развитием мирового автомобилестроения.
- Японские компании исходят из того, что внутренний рынок должен наполняться местным производством, обеспечивая занятость, а коренные технологические секреты должны сохраняться внутри страны. Перенос производства за рубеж, они оставляют за собой изготовление наиболее важных узлов — двигателей, коробок передач. В связи с этим наращивается экспорт японскими компаниями комплектующих для автосборочных заводов за рубежом, и не только японских.
- Развитие своего производства японские компании начали на всех уже сложившихся и потенциальных автомобильных рынках. Компании стремятся создать производственные базы непосредственно в США, Европе, Азии. Входящие в эти базы предприятия должны поставлять продукцию в свои регионы в соответствии с требованиями и спросом на местах. В первую очередь японские компании начали налаживать собственное производство на емком американском рынке.



- Еще в 1982 г. с конвейера завода компании «Хонда Норс Америка» в Огайо сошли первые автомобили «Хонда Аккорд», которые сразу завоевали популярность у американцев. Сейчас на Североамериканском континенте действуют уже три автосборочных завода «Хонды»: два — в США и один — в Канаде, наращивают производство моторный завод и завод по выпуску коробок передач. На 31 марта 1998 г. кумулятивный выпуск на заводах «Хонды» в Америке превысил 7 млн. автомобилей. За 1997 г. «Хонда Норс Америка» произвела 813 тысяч автомобилей. 5 крупнейших автомобильных компаний Японии планировали довести производство автомобилей на своих заводах в США до 3 млн. штук в год уже в 1998 г.
- По подсчетам экономистов, продажи японских компаний на европейском рынке в 1999 г. составят около 2,4 млн. автомобилей при общем объеме продаж примерно 15 млн. автомобилей. Половину из 2,4 млн. составит непосредственный экспорт из Японии, а другую — производство на трансплантах.
- Большое внимание японские компании уделяют созданию своей производственной базы в странах Азии, особенно в Китае, рынок автомобилей которого расценивается как весьма перспективный.
- Заглядывая в новый век, большинство специалистов констатируют изменение баланса сил в мировом автомобилестроении и рекомендуют использовать по возможности японский опыт организации производства и управления.
- Японское автомобилестроение лидирует в мире по низким издержкам производства. По оценкам зарубежных специалистов, это лидерство заметно, например, на организации управления складскими запасами. Если бы «Дженерал моторз» смогла управлять своими запасами также эффективно, как «Тойота», то она смогла бы высвободить несколько миллиардов долларов, которые у нее заморожены на складах и в цехах в форме незавершенного производства, сырья и комплектующих. Работая по системе «поставки точно в срок», японские компании создают значительные резервы для борьбы в ценовой конкуренции на внешних рынках.
- В отличие от крупных американских компаний, которые пытались снизить издержки производства, наращивая число машин в серии, японские компании основную ставку начали делать на внедрение гибких производственных систем, которые позволяют на одном конвейере выпускать небольшие серии моделей, с учетом персональных запросов покупателей.

2. ЯПОНСКИЕ КОМПАНИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



mitsubishi
motors



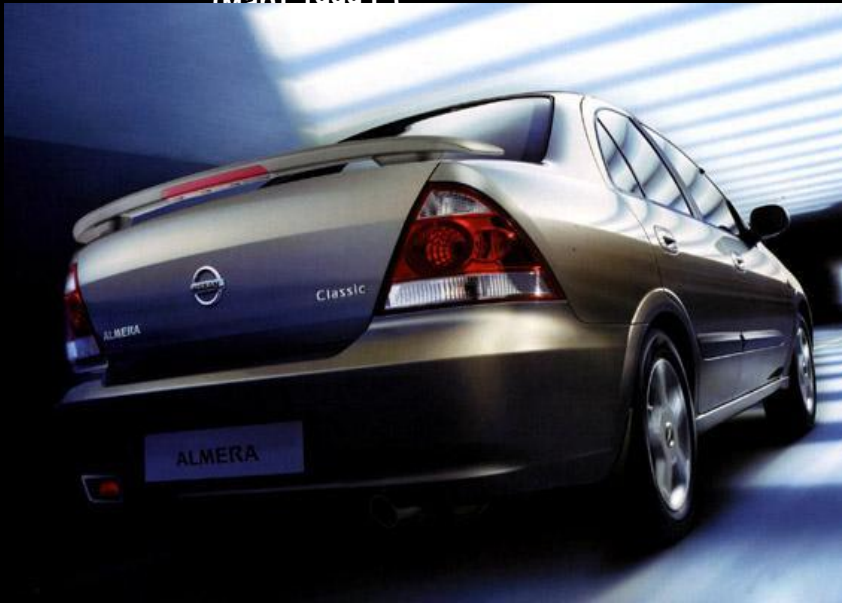
ТОЙОТА МОТОР (TOYOTA MOTOR CORP.)

- Ядро финансово-промышленного объединения (кэйрэцу) «Тойота». Создание прообраза будущего автомобильного гиганта относят к 1890 г., когда 23-летний Сакити Тойода изобрел деревянный ткацкий станок, названный его именем. Сакити и его потомки сумели затем расширить производство, долгое время специализируясь на изготовлении ткацкого оборудования.
- С 30-х гг. нашего века фирма приступила к разработкам перспективных автомобильных технологий. Первый автомобиль — седан модели «Тойота АА» — был выпущен в 1936 г. На следующий же год была создана новая фирма — «Тойота мотор Ко., Лтд.», а еще через год был открыт первый завод в г. Тойота (префектура Айти), ставший главным сборочным цехом «Тойоты». После расформирования довоенных дзайбацу, в число которых входила «Тойота», компания пережила серьезный кризис, сменившийся резким подъемом, в котором немалую роль сыграл новый подход к управлению фирмой. В 1957 г. «Тойота» начала экспортировать свои автомобили в США, а в 1962 г. число собранных машин достигло миллиона. За следующие 9 лет своего существования фирма выпустила еще 9 млн. автомобилей.
- В 1982 г. «Тойота мотор Ко, Лтд.» объединилась с «Тойота Мотор сэйлз Ко., Лтд.». В результате слияния образовалась новая компания — «Тойота мотор корпорейшн». Капитал корпорации достиг почти 400 млрд. иен, объем продаж — 7770 млрд. иен, а количество персонала равняется теперь приблизительно 71 тыс. человек. ТМС вышла на третью позицию в мире по уровню производства автомобилей (4756 тыс. машин в год), пропустив вперед только «Дженерал моторс» и «Форд». На японском рынке «Тойота» — безусловный лидер. Ее доля продаж без учета мини-автомашин составляет 39,2% от общего объема производимых в стране автомобилей. «Тойота» располагает сегодня двумя мощными исследовательскими техническими центрами в Японии, тремя в США и одним в Европе, а также целым рядом дизайнерских центров и полигонов. Продукция компании создается на 12 заводах внутри страны и 40 за ее пределами.
- «Тойота» является также одним из лидеров среди мировых автогигантов в области применения передовых научных разработок. В Москве с 1997 г. функционирует представительство компании.
- Общий объем продаж составляет 12 749 млрд. иен, количество сотрудников — 67,9 тыс. чел. (март 1999 г.).



НИССАН МОТОР (NISSAN MOTOR CO., LTD.)

- компания, основанная в 1933 г. и являющаяся одним из крупнейших в Японии и в мире производителей широкой гаммы автомобилей.
- Помимо производства автомобилей, широко известна как автор ряда разработок для нужд аэрокосмической промышленности.
- Многие предприятия, ориентированные главным образом на местные рынки, вынесены за пределы Японии, в т.ч. в Европу.
- Годовой объем продаж — 6580 млрд. иен, количество работающих — 39,4 тыс. человек (март 1999 г.)



ХОНДА МОТОР (HONDA MOTOR CO., LTD.)

- Известная фирма — производитель мотоциклов, автомобилей, двигателей.
- В 1998 г. на долю мотоциклов приходилось 12%, а на автомобили — 75% от общего объема продаж компании. Кроме того, «Хонда» производит лодочные моторы, мини-тракторы, автономные электростанции, мотоблоки для фермерских хозяйств и прочие оснащенные бензиновыми двигателями механизмы.
- В 1963 г. «Хонда» выпустила свои первые автомобили — мини-грузовик и спортивную автомашину. Ровно через 20 лет число проданных компанией автомашин достигло 10 миллионов, а к октябрю 1995 г. их количество возросло до 30 миллионов. Первой из японских компаний «Хонда» наладила производство своих автомобилей в США — это произошло в 1982 г. Десять лет спустя фирма стала выпускать свои автомашины и в Европе — на одном из заводов в Великобритании.
- Сегодня в компании ведутся интенсивные работы по созданию не отравляющего природу выхлопными газами «постбензинового» транспортного средства. Занимаются этим специалисты, которые ранее разрабатывали автомобили для гонок «Формула-1». Фронт исследований и разработок смещается из области создания скоростных в сферу создания экологически чистых машин. Уже сейчас «Хонда» располагает несколькими моделями электромобилей. Опытная модель «Civic EV» успешно преодолела дистанцию в 42,195 км. А созданный мотоциклетным отделением фирмы электроскутер «CUV-EH» уже может использоваться не только как опытный образец: он способен пройти на одной подзарядке 35 км в условиях городского движения, подзарядка его батареи производится от домашних источников электропитания, а управление им мало отличается от управления обычным мотоциклом. п



СУБАРУ (SUBARU)



- *Основатель и первый президент компании Fuji Heavy Industries Ltd., Кэндзи Кита (Kenji Kita), был настоящим энтузиастом автомобилестроения и принимал личное участие в создании первого прототипа пассажирского автомобиля Р-1 в 1954 году.*
- *Конкурс на название марки автомобиля результатов не принёс, и Кита сделал выбор самостоятельно.*
- *«Субару» — это японское название скопления Плеяды в созвездии Тельца. Шесть звёзд можно разглядеть на ночном небе невооружённым глазом, ещё около 250 — с помощью телескопа. Знаки каны, которыми записывают слово «Субару», переводятся как «указывающая путь» или «собирающие вместе». [источник не указан 299 дней] В Японии это название созвучно названию Мицурабоси (Mitsuraboshi) («шесть звёзд»). Примечательно, что компания FHI была образована в результате слияния именно шести компаний, что ещё раз подтверждает справедливость выбора названия.*



МИЦУБИСИ МОТОРС (MITSUBISHI MOTORS CORP.)

- Автомобильная корпорация, входящая в группу Мицубиси и первую пятерку крупнейших автомобильных компаний Японии. Имеет широкий спектр выпускаемой продукции — от крупных многотонных грузовиков и автобусов до микролитражных автомобилей. Поддерживает тесные производственные связи с американской корпорацией «Крайслер» и немецкой «Даймлер-Бенц». Производит автомашины на заводах как в Японии, так и за ее пределами, в том числе в США.
- Годовой объем продаж — 3513 млрд. иен (март 1999 г.). Число работающих — 26,7 тыс. человек.

