

XX 187  
34

1.  
Всесоюзная  
БИБЛИОТЕКА  
ИМЕНИ  
В. И. ДЕНИНА



# За рулем

8

апрель  
1936

жургазобъединение      москва



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ  
на 1936 год

С О В Е Т С К И Е

С У Б Т Р О П И К И

Ежемесячный научно-прикладной  
иллюстрированный журнал—  
орган Главного Управления суб-  
тропических культур НКЗ СССР  
Ответственный редактор  
Д. М. ЛЕЖАВ

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:**  
12 месяцев . . . . . 30 руб. — коп.  
6 " . . . . . 15 " — "  
3 " . . . . . 7 " 50 "

ПОДПИСКУ НАПРАВЛЯЙТЕ  
ПОЧТОВЫМ ПЕРЕВОДОМ:  
МОСКВА, 6, Страстной бульвар, 11,  
Жургазоб'единение. или сдавайте  
инструкторам и уполномоченным  
Жургаза на местах. Подписка  
также принимается повсеместно  
почтой и отделениями Союз-  
печати.

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ

У П Р А В Л Е Н И Е  
П Р О И З В О Д С Т В Е Н Н Ы Х  
П Р Е Д П Р И Я Т И Й  
М О С Ф К

## АВТО- ТРЕНАЖЕРНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

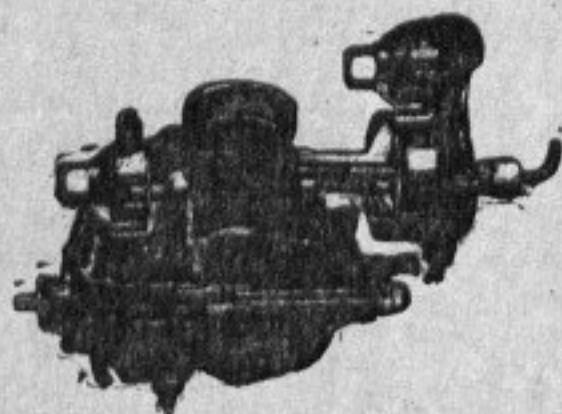
гор. Москва,  
Мал. Андроновка, 42

Расч. счет № 160 063  
в Пролетарском  
отделении Госбанка

## ИЗГОТОВЛЯЮТ УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ ПО АВТОДЕЛУ

Подробнее см. объявления  
„ЗА РУЛЕМ“ №№ 4 и 5

## Контора „ТЕХУЧПОСОБИЕ“



## ОБЪЕМНЫЕ УЧЕБНО- НАГЛЯДНЫЕ ПОСОБИЯ ПО АВТО-ДЕЛУ

выполненные из промышленных об-  
разцов, одобренные кафедрой Авто-  
мобилей и Тракторов Автомобильно-  
Дорожного Института в Ленинграде.

### РАЗРЕЗЫ КАРБЮРАТОРОВ:

Форд-Зенит . . . . .	Цена 100 руб.
Энсайн RV . . . . .	„ 150 „
Мааз-5 . . . . .	„ 130 „

Расч. сч. № 40825 в Ленинградском Центр. отд. Госбанка

Заказы и запросы направлять по адресу:  
ЛЕНИНГРАД, проспект 25 Октября, № 28

ПРОЕКТО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ

УЧПЕДСНАБ'а ГЛУУЗ НКТП

РЕДАКЦИЯ: Москва, Б. 1-й Само-  
течный пер., 17. Телеф. Д1-23-37.  
Трамвай: 28, 11, 14.

АПРЕЛЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ  
Н. ОСИНСКОГО

Массово-тиражный сектор  
Телеф. Б-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:  
год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р. 80 к.,  
3 мес. — 1 р. 80 к.

8



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 187  
34

# Американская автопромышленность в начале 1936 года



Н. ОСИНСКИЙ

1935 год оказался для американского автопроизводства годом резкого улучшения и явно повышенной конъюнктуры. В наших очерках «Виденное и слышанное в США», печатавшихся в «Известиях ЦИК» весной прошлого года<sup>1</sup>, мы отметили начало этого перелома и указывали на основные его причины.

Первой из них было то, что американская автоиндустрия начала догонять другие отрасли американской промышленности в смысле использования общего улучшения, которое сменило тяжелые 1930—1932 годы. В самом деле, за 1934 г. американская промышленность в целом достигла двух третей от уровня производства 1929 г. Американская же автомобильная промышленность в 1934 г. выпустила немного больше половины своей продукции 1929 г. Во-вторых, к началу 1935 г. прошло уже пять лет с того времени, как стали резко сокращаться производство автомобилей, снабжение ими страны, а следовательно и замена старых, изношенных машин новыми: **восстановительный** спрос должен был дать себя знать. В-третьих, вследствие проведенного Рузвельтом обесценения доллара, получалась возможность несколько усилить **вывоз** машин и частей для сборки за границу. А ведь вместе с ослаблением мирового кризиса повсеместно обнаружился острый спрос на машины: автомобилизация мира даже в пределах буржуазных возможностей чрезвычайно далека от завершения. Далее, в 1935 г. на рынке появился новый, достаточно доработанный восьмицилиндровый Форд, и вместе с тем **фордовский рынок** вышел из угнетенного состояния. Фактом является то, что у Форда имеется как бы свой, особый, рынок, целая сеть продавцов и покупателей, тесно с ним связанных и привыкших к его товару. Депрессия на этом рынке (из-за выпуска Фордом неудачной модели) отчасти **помогает** конкурентам Форда, но еще больше

содействует общему ухудшению дел в автопромышленности США; улучшение же на этом рынке содействует общему улучшению дел.

Наконец, на благоприятную обстановку 1935 г. подействовала и хитроумная мера президента Рузвельта — перенос автомобильной выставки и выпуска новых моделей с января на ноябрь. Благодаря этому в 1935 г. было две выставки и два периода усиленной **продажи новинок**: в начале года и в последние его месяцы. Это искусственно создавало дополнительное оживление.

В чем же конкретно выразилось это оживление?

Прежде всего — в сильнейшем росте выпуска автомобилей: за один год он составил **45,8 проц.** и поднялся до 4,182 тыс. штук (США и Канада).

Вот таблица выпуска автомашин, начиная с 1929 г. (в тыс. штук):

1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
5622	3510	2472	1431	1986	2870	4182

Отсюда видно, что автопроизводство 1935 г. уже перешагнуло цифру 1930 г., первого года кризиса. Однако оно еще почти на полтора миллиона единиц ниже, чем в рекордном 1929 г., и не достигло еще уровней 1928 г. (4601 тыс.), 1926 г. (4506 тыс.) или 1925 г. (4428 тыс. шт.); оно почти равно продукции 1923 г. (4180 тыс. единиц).

В какой мере этому росту содействовал, кроме внутреннего спроса, также и вывоз за границу, видно из того, что по подсчету журнала «Automotive Industries» всего в 1935 г. за границей продано (включая сборку машин в Европе и Канаде) 564 тыс. машин. В прошлом году та же цифра составляла 427 тыс. единиц, а в 1929 г. — почти миллион штук. Экспорт таким образом возрос, значительно поднялся по сравнению, например, с 1932 г. (181 тыс. шт.). Но он все еще далеко отставал от прежних времен. Рост производства

<sup>1</sup> Вышли также отдельной книжкой в изд-ве «Союзоргучет», Москва, 1935 г.

главным образом основывался на внутреннем спросе.

Это и понятно, так как в Европе 1935 год был годом большого оживления автопромышленности, можно даже сказать — еще **большого** оживления ее, чем в Америке. Если в Европе в 1929 г. было произведено 650 тыс. автомобилей, то в 1935 г., по данным «American Automobile», — 975 тыс. машин — почти миллион штук. Немалую долю этой цифры дали дочерние предприятия американских фирм и притом такие, которые работают не на привозных из США частях, а сами производят на месте все детали машин (завод Опель в Германии, принадлежащий Дженерал Моторс, завод Форда в Дэгенхэме близ Лондона и т. п.). Кстати сказать, в 1936 г. можно ожидать **дальнейшего** роста европейской продукции как потому, что СССР подымет свое производство с 96,7 тыс. единиц до 161,5 тыс. штук, так и потому, что общее экономическое улучшение стало, наконец, обнаруживаться и во **Франции**, которая до сих пор отставала по линии производства автомобилей.

Большее значение, чем облегчение экспорта удешевлением доллара, имело для американской автопромышленности устройство **второй выставки** в ноябре 1935 г. Эта мера мотивировалась желанием устранить осенне-зимнее затишье в американской автопромышленности, обычно наступавшее с окончанием летнего, наиболее «ездового» времени и продолжавшееся до начала января, когда устраивались выставки и в свет выходили новинки. Если взять данные за пятилетие 1925—1929 гг. о том, какой процент годового производства машин выпускался в каждом квартале года, мы получаем следующую картину (в проц.):

I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.
25	31	26	18

Если перенести выставки на ноябрь, рассуждали советники Рузвельта, можно добиться того, что в каждом квартале будет выработано примерно по 25 проц. общего годового итога. А тогда исчезнет сезонная безработица, особенно тяжелая для рабочих в зимнее время.

Что получилось в действительности? Об этом говорит таблица, где мы сопоставляем за 1934 и 1935 гг. поквартальный выпуск машин в тысячах штук и процентную долю этого выпуска к общегодовому итогу:

	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.
1934 г.	754 (26)	1042 (37)	697 (24)	377 (13)
1935 г.	1109 (26)	1264 (30)	693 (17)	1116 (26)

Мы видим: в 1935 г. наблюдается более равномерное, чем в 1934 г., распределение продукции по кварталам года; в последнем квартале 1935 г. вместо снижения производства наблюдается значительное оживление.

Но если мы сравним данные 1935 г. с приведенными выше данными 1925—1929 гг., то оказывается, что вся разница в смысле равномерности распределения производства по четвертям года состоит в следующем: в 1935 г. **четвертый квартал лучше третьего**, а раньше было **наоборот**. Колебания переместились, но не исчезли. Далее, в 1935 г. третий квартал получился настолько плох, что не-

смотря на рост продукции в 1½ миллиона машин за год, в этом квартале продукция ниже, чем в 1934 г. Наконец возникает вопрос: не является ли сугубое улучшение в конце 1935 г. отчасти результатом **досрочной** продажи машин в счет потребностей 1936 г., по случаю более раннего выхода в свет моделей? Действительно, если бы, например, в сезоне 1934—35 г. выставка была перенесена с января 1935 г. на ноябрь 1934 г., то весьма вероятно: четвертый квартал 1934 г. дал бы не 377 тыс. машин, а **больше**, но за счет выпуска первого квартала 1935 г., который соответственно уменьшился бы.

Поэтому возможно, что и **годовой прирост** в 1½ миллиона за 1935 г. является форсированным, искусственно увеличенным (примерно на полмиллиона машин), и в дальнейшем это отразится на темпах прироста производства (об этом см. ниже).

Теперь взглянем на то, как обстояли в 1935 г. дела отдельных крупных концернов США, и в частности выясним, играло ли улучшение «фордовского рынка» существенную роль в общем улучшении автомобильной конъюнктуры.

Вот сопоставление выпуска автомобилей тремя крупнейшими фирмами США за 1934 и 1935 гг. (тысячи штук):

	Дженерал Моторс	в том числе Шевроле	Форд	Крейслер
1934 г.	1240	ок. 900	810	599
1935 г.	1716	1066	1311	843
	+38 проц.	+18 проц.	+62 проц.	+41 проц.

Таблица дает бесспорно **положительный** ответ на поставленный вопрос — Форд сильнее всего увеличил продукцию и сбыт. При общем росте продукции на 46 проц. у него мы видим рост на 62 проц. Крейслер несколько отстал в темпе прироста, еще больше отстал Дженерал Моторс, особенно же слаб прирост продукции массовой, дешевой модели этой фирмы — Шевроле.

Успех Форда явился результатом выпуска в начале 1935 г. вполне удовлетворительной восьмицилиндровой модели, описанной в упомянутых выше наших очерках. Эта модель, кстати сказать, претерпела весьма небольшие изменения к ноябрю 1935 г., когда Форд, наряду с другими фирмами, выпустил обновленный ее вариант (изменены очертания передней части машины, а также сменены колеса — в угоду требованиям моды, кроме того, улучшен руль, — вот почти все изменения). И вообще надо отметить попутно, что перенесенная на ноябрь выставка не показала американской публике каких-либо радикальных новшеств и значительно реконструированных моделей<sup>1</sup>. Дело в большинстве случаев свелось к изменению внешнего оформления, особенно передней части машины: форма кожуха радиатора почему-то сделалась излюбленным игралцем американской автомобильной моды.

<sup>1</sup> Исключением можно считать только появление новой модели машины «Форд» с передними ведущими колесами и полуавтоматическим переключением передач. Также подверглись значительному улучшению и «Бюики», но в последнем случае это сделано еще до ноябрьской выставки. Новизной является также «Линкольн-Зефир», о котором — ниже.