

Japán „bennszülöttek”

Magyar írás

85. Jan. 25.

Amerikában

Többet ésszel, mint exporttal! — adhatták volna ki a jelszót a hetvenes évek második felében a japán gépkocsigyártók, amikor már az Egyesült Államokban is mind nagyobb volt a helyi termelők felháborodása az egyre növekvő autóexport miatt. A detroiti autóipari óriások tiltakozása a japán autóáradat ellen arra készítette a szigetország gépkocsigazdát, hogy mielőbb stratégiát változtasson az amerikai piacon. A „hadművelet” lényege pofonegyszerű: nem kell mindenáron erőltetni a növekvő visszatérést kiváltó exportot, hanem a termelés egy részét át kell helyezni az „oroszlán barlangjába”, tehát az USA-ba.

Az elmúlt évtizedben az amerikai vásárlók körében a japán kiskocsik igen nagy népszerűsége tetten szert. A siker oka több tényezővel magyarázható: egyrészt az energiaválság idején az amerikai gyártók több esztendőt késtek a kis fogyasztású kocsik tömeges piacra dobásával, másrészt az alacsony fogyasztású japán autók jóval olcsóbbak voltak amerikai vetélytársaiknál. Nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy a nagy japán autógyárak termékei minőségileg is kifogástalanok. Mindezek következtében az elmúlt évtized második felében a Toyota, a Nissan, a Honda és a többiek részesedése az USA autópiacon már megközelítette a 20 százalékot, ami szinte tragédiát jelentett a General Motors, a Ford, a Chrysler és az American Motors számára.

Emlékezzetek, hogy a hetvenes évek végén valóságos gépkocsiháború robbant ki Washington és Tokió között, amely hosszas huzavona és kölcsönös fenyegetőzések után a japán gyártók „önkéntes” exportkorlátozásával ért véget. A megállapodás értelmében — amely gyakorlatilag ma is érvényben van — a szigetország autógyárai évente legfeljebb 1,68 millió gépkocsit exportálhatnak az USA-ba. (Érdeemes megjegyezni, hogy az Egyesült Államokban évente mintegy 11 millió új kocsit talál gazdára.) A piac — a vásárlók igénye alapján — ennél a mennyiségnél jóval több japán kocsit is „fel tudna szívni”, de a két ország gazdaságpolitikusai nem akarták kenyértörésre vinni a dolgot.

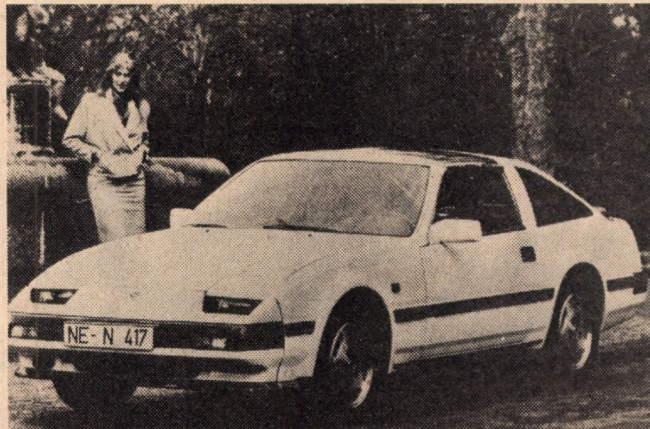
Időközben — a nyolcvanas évek elején — történelme legsúlyosabb válságát élte át az amerikai autógyártás, amelyből csak jelentős vérvesztések árán tudott kilábalni. A termelést visszafogták, a

gyárakat korszerűsítették, munkások tízezreit bocsátották el, átszervezték az egész vezetést, a gyártási és az üzletpolitikát, egyszerűen „áramvonalasították” az iparágat. Napjainkban a „fogyókúrára” fogott autóipar ismét az Egyesült Államok gazdaságának egyik alappillére, de szakértők véleménye szerint „ez az autóipar már nem azonos a korábbi önmagával”.

Miközben Amerikában súlyos válsággal küszködtek, a japán versenytársak elhódították az első helyet a világ gépkocsitermelésében. 1983-ban 40 millió gépkocsit gyártottak a világon, ebből a japán autógyárak termelése 11,1, az amerikaiaké pedig 9,2 millió volt. A japán gépkocsik — a világméretű tiltakozás ellenére — szinte zavartalanul taroltak a piacon, az exportáradatnak a növekvő protekcionizmus tudott csak ideig-óráig gátat szabni.

Visszatérve az új japán piaci stratégiára — amelyet azóta Nyugat-Európa több országában is alkalmaznak a szigetország gépkocsigyártói — elmondható, hogy teljes sikert hozott. Lényege az, hogy a japán autóipari óriások az Egyesült Államokban létesítenek gyártó- és összeszerelő üzemeket, illetve a nagy hazai cégekkel kooperációban gyártanak különböző modelleket — amerikai földön. Ezzel a „húzással” a japán autóipar több legyet is ütött egy csapásra.

Mindenekelőtt az új gyárak létesítésével tízezeknek teremtettek és teremtenek munkalehetőséget, s ez nem utolsó szempont a sok millió munkanélkülivel küszködő amerikai gazdaság számára. Egyúttal meghonosítja az irigyelt és sokat csodált japán termelési, szervezési módszereket az ameri-



kai autógyártásban, s végül a kooperációk révén bizonyos mértékű összefonódás alakul ki a két ország autóipara között. (Ez utóbbit elősegítik a közös tervezésre, értékesítésre, szervizszolgáltatásokra stb. szóló megállapodások.) Nem jártak persze rosszul a japán termelők sem. A piaca történeti betelepülés egyértelműen az eladások növelését jelenti, hiszen az export további bővítésére az „önkéntes” korlátozás miatt nem nyílt lehetőség. Igen nagy versenylőnyt jelent az is, hogy az USA-ban gyártott japán gépkocsikat nem terheli vám, tehát hazai termékek minőségűnek. A „vámmentesség”, a nagyobb hatékonyságot eredményező japán termelészervezés és munkafegyelem oda vezetett, hogy az USA-ban gyártott japán gépkocsik ára 1500–2000 dollárral alacsonyabb a hasonló kategóriájú „igazi” amerikai kocsikénál. Íme, a siker titka. De a „titokhoz” igen sok beruházható tőkére, s nem kevesebb gyorsaságra, rugalmasságra volt szükség.

Gyakorlatilag öt esztendő alatt váltak az USA-ban a japán autógyárak bennszülöttekké, vagyis ennyi idő kellett ahhoz, hogy sikeresen megvessék ott lábukat, s mind a termelők, mind pedig a vásárlók befogadják őket. Legelőször a Honda létesített az Egyesült Államokban — amolyan kísérleti jellegű — motorkerékpár-gyártó üzemét 1979-ben. Ugyanez a vállalat rövidesen autógyárat telepített amerikai földre: 250 millió dolláros beruházással a keleti parton fekvő Marysville-ben 1982-ben megkezdődött az Accord modell gyártása. 1984-ben naponta már 600 gépkocsi hagyta el a gyár szerelőszalagjait. Újabb 240 millió dolláros beruházással a Honda gyárat létesített a Civic modell amerikai termelésére is, s az új üzem kapacitása eléri az évi 300 ezer autót.

Nem váratott magára sokáig az amerikai piacon a Toyota sem: 1983 elején megállapodást írt alá a General Motors-szal kis-méretű gépkocsik közös gyártásáról. A versenyben

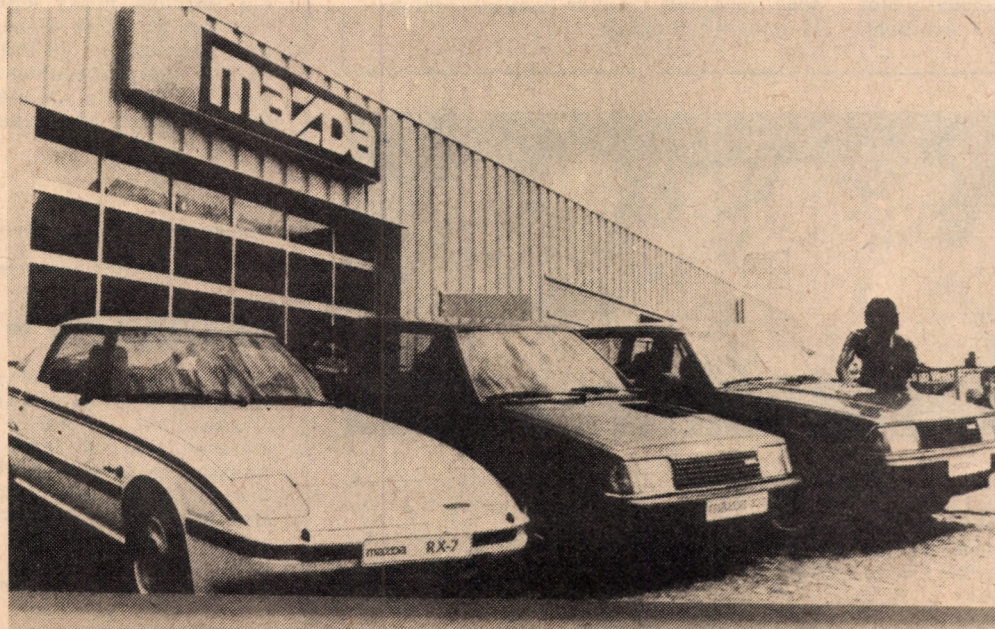
nem akart lemaradni a Nissan sem. 1983 közepén kezdte meg a kisteherautók gyártását az ugyan-csak keleti parti Smyrnában a Nissan önálló üzeme. Az új gyár évente mintegy 120–140 ezer kisteherautót készít.

S a legfrisebb hír, ami a japán terjeszkedésről 1984 végén érkezett: a Mazda gyár bejelentette, hogy a Ford gyár egy Michigan állambeli kiürített üzemében kisautókat fog összeszerelni.

Érdeemes röviden áttekinteni, hogy milyen újdonságokat hozott az amerikai autóipar számára a japánok még korántsem végetért letelepedése. Mindenek előtt a japánok „exportálták” saját termelési módszereiket, amelyeket nem őriznek hétpécsetes titokként. A vezetők száma igen kevés, a döntési jogköröket igyekeznek minél alacsonyabb — tehát a termelést végzők — szintre „leadni”. A munkások 20 fős csoportokban dolgoznak, s gyakorlatilag mindenki tudja helyettesíteni a másikat, vagyis az egyes szakmák nem különülnek el élesen egymástól. Újdonságot jelent a minden reggeli ötperces termelési megbeszélés is: ekkor a 20 fős csapat tagjai megbeszélik az aznapi feladatokat, s közlik észrevételeiket az előző napi termeléssel, anyagellátással, miegymással kapcsolatban. Hetente egyszer legalább egy órán át a dolgozók „agymosást” tartanak, amikor a termelést elősegítő és a minőség, valamint a hatékonyság javítását szolgáló javaslatokat, észrevételeiket adják elő.

Amerikai szemmel újdonságnak számít az is, hogy a helyi japán autógyárakban nem működhetnek szakszervezetek. Ezért „cserébe” a vezetés garantálja a munkahely biztonságát, tehát a dolgozónak nem kell állástalanságtól tartania. Fontos újdonság, hogy nemcsak a termelés, hanem a munkaidő is rugalmas, a dolgozók tehát nagyobb szabadságot élveznek, mint a detroiti futószalagok mellett.

1984 első felében az amerikai piacon 5,5 millió autó talált gazdára. Ennek a mennyiségnek 77 százalékát hazai, 23 százalékát pedig külföldi gyártók állították elő. Figyelemreméltó adat, hogy a csaknem 1,7 milliós közvetlen export mellett, az ez idáig az USA-ban megtelepedett japán autógyártók a teljes hazai piac 5 százalékát tudhatják a magukénak. Az Egyesült Államokban készült, de eredetileg mégis japán autók folytatják diadalútjukat a hatalmas amerikai piacon, s nem kizárt, hogy részesedésük az évtized végére eléri a 10 százalékot.



Gara Szabolcs



Számítógép az iskolában

A Szovjetunióban több mint háromszáz oktatási központ működik, ahol számítástechnikai szakembereket képeznek. Ezek egyike tíz éve üzemel Moszkvában. Tizenkét iskolából több mint ezer tanuló jár ide. Két évig tanulnak és több szakmát választhatnak a felsőtagozatosok.

Az oktatás speciális osztályokban és laboratóriumokban folyik. Minden tanulónak saját munkahelye van. Nem kell egymásra várni, mindenki dolgozhat az egész óra alatt. A végzősök operátor, programozó, ügyvitelszervező, karbantartó-műszerész, adatrögzítő szakmunkás-bizonyítványt kapnak és bármely számítőközpontban elhelyezkedhetnek.

(APN)

Kifogás

- Most a dalárdában vagyok.
- Baritonként?
- Nem, ürügyként.

Kutyadolog

- Főúr, a kutya folyton a tényéromat nézi!
- Persze, ez az ő tányérja.

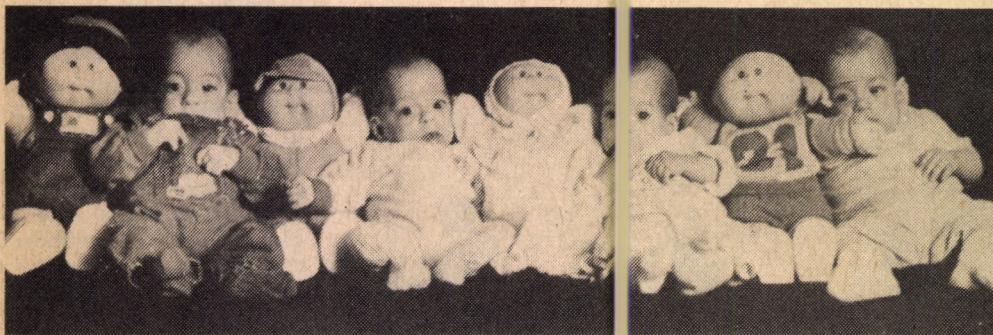
Tanárok fegyelmezése

A tanárok megfegyelmezésével próbálják erősíteni az iskolai rendet Indiában. Az új oktatási miniszter nyolcpontos memorandumban vetette a tanárok szemére lazaságukat. Megengedhetetlennek tartja egyebek között a folyosón való ácsorgást és tereferélést. A tanári fegyelem betartását szűrőpróbaszerűen fogják ellenőrizni, a vétkekre kiroható büntetésről azonban nem szól a feljegyzés.

Hegymászó-stressz

A hegymászó expedíciók tagjai nem éppen kiegyensúlyozott emberek, akik közösen, harmonikusan, tartalmasan akarják az expedíció idejét eltölteni. *Andreas Adler*, a Himalája több mint 8100 méter magas Manaslu csúcsának megmászására indított nyugatnémet expedíció résztvevője az Ärztliche

Praxis című folyóiratban írta le erre vonatkozó tapasztalatait. A „hegymászó bajtársak” a pszichológiai vizsgálatok szerint tartózkodóak, nehezen teremtenek kapcsolatot, visszahúzódnak, agszívek és bajtársaikat vetélytársaknak tekintik. Az alvászavarok és a rendkívül nehéz hegymászás stresszének más következményei már 5000 méternél kisebb magasságokban is megmutatkoznak.



Négy meg négy

Az ugye nyolc. Ez épp oly biztos, mint az, hogy a gyerekek nem a káposztaföldeken teremnek. (Bár

a francia gólyamese valamilyen ilyesmit sugall.) Mindenestre a hathónapos, Connecticut állambeli kerek határozottan kijelentik, hogy semmi közük a káposztaföldekhez, viszont jó barátságban vannak a káposztababáikkal. A világszerte hódító rongybábok gömböc fejük után kapták ezt a találó elnevezést.

Római levél

A FORGALMI DUGÓK VÁROSA

Ha valaki Rómában el akar jutni az „örök város” valamely pontjára, aligha teheti ezt meg gépkocsi nélkül. Ha valaki el akar jutni a város valamely pontjára, aligha jut el oda gépkocsival. Gyalog messze van, busszal szinte kilátástalanul sokáig tart. Az ördögi kör bezárult. S ha az embernek nincs helikoptere, megfelelő leszállópályával, mégiscsak a gépkocsi mellett marad. Így azután Olaszországban nem tekintik luxuscikknek az autót, az emberek szinte odanőttek a volánhoz, úgy mozognak kocsijukkal, mintha saját testük lenne.

Róma életét mégis az autók keserítik meg. Az utak elérték a telítettségi szintet, a közlekedést csak radikális változtatásokkal lehetne valamelyest javítani, s ha ilyesmire nincs mód, a lakosság kénytelen lesz ősi járművét, két lábát igénybe venni. Az egyik decemberi hétvégén azután betelt a pohár; a kérdéses pénteken és szombaton soha nem látott össznépi forgalmi dugó rekedt az utcákon. Pénteken a tömegközlekedés alkalmazottai sztrájkoltak, másnap pedig kísérleti jelleggel lezárták három órára a történelmi városközpontot a személygépkocsik elől. Nehéz meghatározni, hogy melyik volt a két nap közül az „emlékezetesebb”. Az elsőt a sajtó heteken át csak „lidérces pénteknek”, vagy „fekete pénteknek” nevezte. Mivel akkor nem jártak sem a buszok, sem a metró, azok is kocsiba szálltak, akik egyébként nem tették volna. Márpedig, ha több mint egymillió gépkocsi egyszerre indul meg Róma évszázados, szűk utcáin, olyan helyzet alakul ki, mint amikor valaki egy literes üvegbe három liter vizet próbál sűríteni.

A „fekete pénteket” követő szombaton a városi tanács ki akarta próbálni, miképpen viseli el a város, ha a történelmi városrészt egy kis időre kikapcsolják a forgalomból. A műemlékekkel teli városrész levegőjét, utcáit a gépkocsitömeg évről évre rongálja.

Valóban, a Capitolium és környéke csodálatos nyugalmat árasztott szombaton héttől tíz óráig. „Odakünn” azonban ismét elszabadult a pokol. Az előző naphoz hasonlóan ismét egymás hegyénhátán álltak a gépkocsik, a vesztéglés felfokozta az érintettek idegállapotát, néhány helyen öltre mentek a forgalom elcsigázott résztvevői. A tervezettnél sokkal több közlekedési rendőrt kellett az utcákra vezényelni.

A városi tanács baloldali vezetőire többfelől is nyomás nehezedik. Egyrészt minden eszközzel meg kell menteni a történelmi múlt értékeit. A városvédők most ki akarják eszközölni, hogy a májusi helyhatósági választásokon a rómaiak szavazzanak arra is: lezárják-e végleg a történelmi központot a forgalom elől avagy sem. Másrészt a tanácsnak ki kell jönnie a rendelkezésre álló pénzből. *Lucio Libertini* kommunista párti szenátor sajtóértekezletén arról tájékoztatót, hogy a 300 000 milliárd líra költségvetésből mindössze négyszáz milliárdot szánnak a közlekedés fejlesztésére. Felhívta a figyelmet arra is, hogy a metróvonal egyetlen kilométernyi szakaszának az építéséhez 110 milliárd lírára lenne szükség, a költségvetés azonban az egész ország metróhálózatának a fejlesztésére csupán 50 milliárdot biztosít. A szenátor ezért az igazi megoldást a közlekedés egész infrastruktúrájának a kiépítésében, fejlesztésében látja. Erre azonban pénzt kell áldozni, s nem is keveset.

Garzó Ferenc
(MTI-Panoráma)

Nyelvtanulás – vonaton

„Vége a céltalan csevegésnek, újságolvasgatásnak és egyéb időpocsékolásnak. Le Havre-től Párizsig megtanulhat angolul. Feltéve, ha sokat és rendszeresen utazik.” Így szólhatna a francia vasútársaság legújabb hirdetése. Az utasok 200 dollárnak megfelelő összeg ellenében a számukra foglalt első osztályú fülkékben, ötfős csoportokban, kurzusonként 20 nyelvvárt vehetnek képzett nyelvtanároktól. Három-három „nyelvoktató vonat” indul reggel Le Havre-től Párizsba, este Párizsból vissza.