

KITEKINTÉS

A súlyosan eladósodott Mexikó számára néhány évvel ezelőtt a Nemzetközi Valuta Alap hasonló gyógymódokat ajánlott, mint Magyarországnak

**DETROIT - ALSÓ**

**SZÍVRE LÉP**

A diagnózis és a recept egyaránt sikeres volt. Detroit-Alsó – így hívják újabban vonatnyelven a mexikói autóipart – tavaly már egymillió gépkocsit állított elő, s a termelés a tervek szerint az ezredfordulóra eléri majd az évi hárommilliót. Melyek e sikersztori tanulságai?

A Nemzetközi Valuta Alap által „minta” adós országként jellemzett Mexikó szép lassan belopakodik az autógyártó nagyhatalmak sorába. Az izmosodó mexikói autóipar Detroit „há-tán” szárnyall a magasba, per-sze az amerikai gépkocsigyár-tás fellegvára távolról sem önérdék nélkül cselekszik. Pusztán arról van szó, hogy a déli szomszédnál jóval alacson-nyabbak a termelési költsé-gek, s így a General Motors, a Ford és a Chrysler hazai és külföldi versenyképessé-ge –, amely a japán autóipar „jóvöltából” az elmúlt években igencsak „megroggyant” – számottevően javulhat.

Jelenleg a gyártott kocsik 36 százaléka kerül exportra, a jö-vőben ez az arány el fogja érni az 50 százalékot. A latin-ame-rikai ország autóipara persze nem az olajutak árnyékában nőtt fel egyik napról a másikra; a sikersztori több mint negyed-százada kezdődött, s a jelek szerint mostanra érett be a gyümölcs. Huszonhat eszten-dővel ezelőtt az Egyesült Álla-mok és Mexikó megállapodást kötött az úgynevezett maquila-dora-gazdaságról. Ennek az a lényege, hogy a közös határ mexikói oldalán az amerikai vállalatok összeszerelő üzeme-ket létesíthetnek, ahol az USA-ból bevitt részegységekből késztermékeket gyártanak. Az árukat – elsősorban háztartási gépeket, elektronikai terméke-ket, valamint gépkocsi-kat – ezután visszaszállítják az Egyesült Államokba, ahol csak a hozzáadott érték – vagyis az alacsony munkabér – után vetik ki a vámot. Jelenleg a kö-zös határ mexikói oldalán több mint kétezzer maquiladora-üzem működik, amelyek révén egy-részt több tíz milliárd dollár működőtőke áramlott be az or-szágba, másrésztől Mexikó-ban meghonosodóban van a korszerű termelési kultúra. Ar-ról nem is szólva, hogy ezek az üzemek eddig félmillió új munkaalkalmat teremtettek...

Kezdetben az amerikai autó-

gyárak a mexikói leányvállala-tokra valóban csak kisebb rész-egységek – elektromos kap-csolások, fényszóróbúra stb. – összeszerelését bízták, s „igazi” autógyártás gyakorlati-lag az elmúlt évtized második feléig nem folyt. (A Volkswa-gen merészebb volt amerikai versenytársainál, a német au-tógyár ugyanis már másfél év-tizeddel ezelőtt Pueblában gyártóüzemet alapított, ahol a világon utolsóként még mindig ontják a bogárhátúakat.)

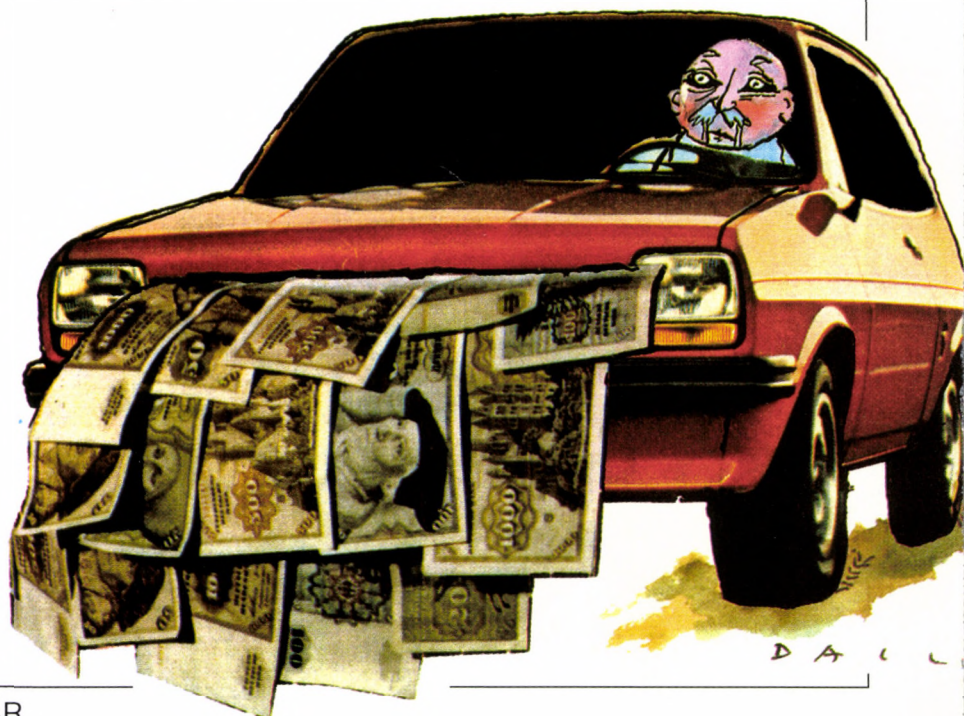
Időközben a maquiladora-gyárak munkásai elsajátították a legkorszerűbb termelési kul-túrát, munkafegyelmük, terme-lékenységük ma már jobb amerikai kollégáiknál. Ráadá-sul munkájuk semmiféle minő-ségi gonddal nem jár. S egyébként az sem mellékes, hogy a mexikói szakmunkások órabére egynolcada az ame-rikainak, s többségük nem tagja semmiféle szakszerve-zetnek.

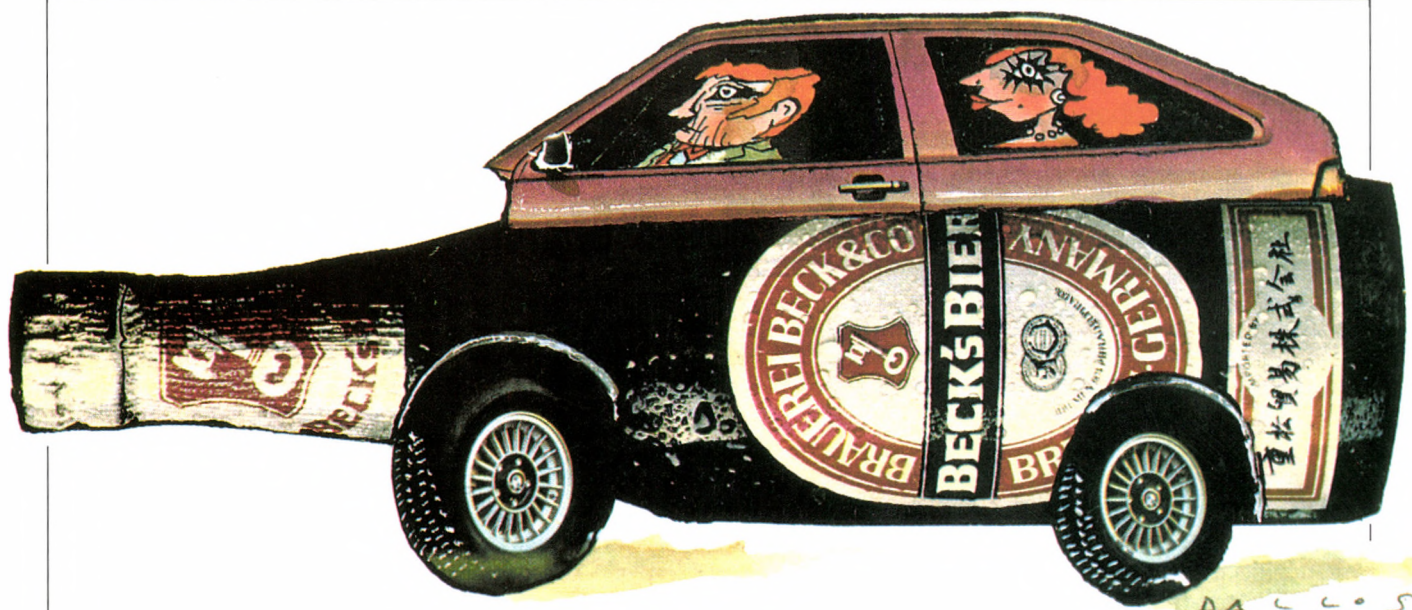
Tavaly a világon 33,6 millió személyautót gyártottak, ebből az USA és Kanada részesedé-se 6,7 millió kocsi volt. A ter-melés 1990-hez képest e két országban több mint 8 száza-lékkal csökkent. Ennek első-sorban nem a recesszió volt az oka, hanem a japán autóipar

gőzhengerének tarolása. 1991-ben a japán autók része-sedése az amerikai gépkocsi-piacon meghaladta a 31 szá-zalékot, tehát minden harma-dik eladott autó a szigetország terméke volt, illetve az USA-ban megtelepedett japán autó-ipari leányvállalatok gyártmá-nya. Az amerikaiak szívesen vásárolják az igen korszerű, kényelmes és kedvező árfe-kvésű japán kocsikat. Jellemző módon tavaly a legtöbb kocsi az óceán túlsó oldalán a Hon-da Accord típusból talált gaz-dára. Detroit mind nehezeb-ben állja a versenyt a japán kocsikkal, amelyek kínálata a kiskocsiktól a luxuskategóriáig terjed.

Az amerikaival azonos kate-góriájú japán autók 2000–3000 dollárral olcsóbbak, s az ame-rikai vásárló, ha a pénztárcájá-ról van szó, nem nevezhető hazafinak. Érthető tehát, hogy a detroiti „három nagy” Mexi-kóban látta és látja a mentőkö-telet korábbi versenyképessé-ge visszaszerzésére, piaci ré-szesedésének esetleges növe-lésére.

Mivel a mexikói munkaerő ma már megfelel az amerikai minőségi kívánalmaknak, s a termelési költségek pedig a versenyképességnek kedvez-





nek, Detroit a déli szomszédot már nemcsak alkatrészek, egyszerűbb részegységek gyártására veszi igénybe, hanem sorra telepíti délre a komplett autógyárakat. Ramos-Arizpe-ben a helyi General Motors a mexikói piacra és exportra termeli a Buick Century és a Chevrolet Cavalier típusokat, Toluca-ban a Chrysler pedig exportra gyártja a Spirit és a Shadow modelljeit. Chihuahua-ban a Ford 750 millió dolláros beruházással benzinmotorgyárat létesít, amely elkészülte után az észak-amerikai autómotor-igény több mint 40 százalékát elégíti majd ki. Gomba módra szaporodnak az amerikai autógyárak Mexikóban, de már nem tétlenkednek a versenytársak sem.

Cuernavacában a helyi Nissan-üzem kisbuszokat és Sentra típusú személykocsikat gyárt, s egymilliárd dollárért már épül az új Nissan-gyár Aguascalientesben. A pueblai VW-gyárat az anyavállalat egymilliárd dollár beruházással korszerűsíti és bővíti, s az itt gyártandó Jetták és Golfok célállomása az Egyesült Államok lesz. A Renault Gomez-Palacióban autómotorokat gyárt, amelyek Európában kerülnek beszerelésre. A meglévő és az épülő autóiipari beruházások felsorolását még hosszasan lehetne folytatni, de látnivaló,

hogy Mexikó autóiiparának csillaga feljövőben van.

A GM és többiek persze a gyártmányszerkezet meghatározásánál ügyelnek arra is, hogy Mexikót is ellássák helyi termelésű olcsóbb kiskocsikkal. S miután a mexikói munkakerő jól képzett és olcsó, nem titok, hogy az ottani autógyárakban kevesebb ipar robotot és drága gépet használnak, mint Detroitban. Így a „három nagy” jelentős beruházási költségek megtakarításával is csökkentheti a kocsik árát.

Amerikai szakemberek véleménye szerint a mexikói autómunkások tanulékonyabbak északi kollégáiknál, s munkafegyelmük eléri a japán munkásokét. Az amerikai autógyárak a mexikói üzemekben japán termelési módszereket alkalmaznak, amelynek az a lényege, hogy az igen magasan képzett dolgozókat rugalmasan tudják foglalkoztatni: a munkások egy-egy csoportja az autógyártás szinte minden résztevékenységébe „bevethető”, tehát nem betanított „élő robot”. Jól jellemzi a japán stílus elsajátítását és alkalmazását, hogy a Ramos-Arizpe-i gyárban a munkások minden reggel eléneklik a céghimnuszot: „*Óh, kedves autógyáram, a te dolgozóid nagyon egybeforrtak és nagy felelősséggel végzik munkájukat...*”

Ismeretes, hogy az Egyesült Államokban igen erős és befolyásos az autóiipari dolgozók szakszervezete, az UAW. A mexikói „kitelepülés” láttán a szakszervezet erélyesen tiltakozik, mert véleménye szerint a mexikói autógyártás felemelkedése miatt amerikai munkahelyek tízezrei szűnnek meg. Tiltakoznak az ottani alacsony bérek miatt, s ugyanakkor tartanak is a mexikói munkaerőtől annak tanulékonyága és fegyelmezettsége miatt. „Nem engedjük a munkát délre vándorolni” – hangoztatják, de a detroiti autógyárak nem szentimentálisak. Oda települnek, ahol nagyobb profitra számíthatnak. Számukra a legfontosabb az eredményes verseny a japán gyártókkal, s ennek egyik fontos eleme az árkérdés. Márpedig a mexikói gépkocsik ára mind jobban közelít a japánokéhoz.

Az amerikai üzletemberek többsége örül annak, hogy a detroiti autógyárak terjeszkednek Mexikóban. Üzleti filozófiájuk szerint a mexikói autóiipari munkások jövedelme a következő esztendőben folyamatosan emelkedik majd, s ezt a többletpénzt amerikai áruk vásárlására fogják fordítani. Végeredményben tehát kétszeres a haszon: egyszer az amerikai autógyárak hazai és export versenyképessége növekszik,

## KITEKINTÉS

másodszor pedig az amerikai termékek bővülő piacra számíthatnak Mexikóban.

Miközben az amerikai autógyárak odahaza sorra állítják le időlegesen, illetve zárják be véglegesen gyártóüzemeiket, a mexikói „leányok” szinte csodákat produkálnak. Öt esztendő alatt a Ramos-Arizpe-i autógyár a General Motors birodalom első számú üzeme lett, ahol a világ összes GM-gyára közül a legmagasabb a termelékenység és a minőség. Szakértők véleménye szerint az amerikai autóiipari dolgozókra nem elsősorban a termelés kitelepülése, hanem az alkatrészgyártás „lekúszása” hozza a veszélyt.

A detroiti és a többi autógyár beszállítók ezreit foglalkoztatja. A detroiti raktárakból az alkatrészek és a részegységek továbbítása mexikói gyárakba nem olcsó mulatság, ráadásul nem minden esetben biztosítható az áru pontos érkezése. S miután a japán módszerekkel működő mexikói autógyárak nem tartanak raktárkészletet, a késés megakaszthatja a termelést. (A japán úgynevezett just in time rendszer lényege az, hogy a beszállítók óraműpontossággal szinte a szerelőszalagok mellé szállítják az árut. Így nincs szükség raktározásra, készlet-halmozásra, s a pénz is gyorsabban „dolgozik”.) Várható tehát, hogy a mexikói autógyártás bővülése nyomán a detroiti gyárak arra kényszerítik beszállítóikat, hogy Mexikóba is telepítsenek üzemeket. Ez pedig azt jelenti, hogy az USA-ban újabb százvezrek maradhatnak állás nélkül.

Noha a szakszervezetek mindent elkövetnek megakadályozására, elkerülhetetlennek látszik, hogy Detroit-Felső és -Alsó egyesüljön, a földrajzi távolság ellenére összeolvadjon. Ez egyben az első és a harmadik világ találkozását is jelenti: a mexikói munkás a sivatagból belép a korszerű, légkondicionált, patikatisztaságú autógyárba.

Nyugati gazdasági elemzők szerint ma még korai mexikói csodáról beszélni, de a közép-amerikai ország gazdaságában az elmúlt három évben történtek nem állnak messze ettől a fogalomtól. Salinas elnök kemény és következetes gazdaságpolitikája mind több sikert hoz az ország számára. A Mexikói Egyesült Államok gazdasági helyzete látványosan javul, s mind kevesebb a nyoma a nyolcvanas évek elején kirobbant mély válságnak. 1988-ban Mexikóban az infláció még meghaladta a 180 százalékot, 1991-ben 18,5 százalékos volt, s az előrejelzések szerint idén a pénzümlést sikerül 10 százalék alá szorítani. Tíz esztendővel ezelőtt a kőolaj az ország teljes exportjában 80 százalékkal részesedett, tavaly ez az arány már nem haladta meg a 31 százalékot. Időközben ugyanis számottevően átalakult a kivitel szerkezete, amelyben az ipari kész- és félkész termékek napjainkban csaknem 50 százalékot képviselnek. Jó ütemben halad a privatizálás, a bruttó nemzeti termék növekedése

eléri a 4 százalékot, az ipari termelés pedig idén várhatóan 6 százalékkal bővül.

A nyitás jellemzi az egész gazdaságirányítást és -politikát, amely a szigorú szabályok lebontása révén igyekszik a külföldi tőke számára még vonzóbbá tenni Mexikót. Naponta érkeznek hírek újabb és újabb amerikai, japán és nyugat-európai beruházásokról, a „mexikói modell” tehát működőképes. Erdemes megjegyezni, hogy a súlyosan eladósodott Mexikó számára néhány évvel ezelőtt a Nemzetközi Valuta Alap hasonló gyógymódot ajánlott, mint Magyarország számára. A diagnózis és a recept egyaránt sikeres volt, de a fő érdem a mexikói gazdaságpolitikáé.

Nem kis elismerés az erősödő mexikói autóiipar számára az a bejelentés, mely szerint a világ gépkocsigyártásának „zászlóshajója”, a Mercedes-Benz egy esztendőn belül megkezdi autóinak gyártását újonnan létesítendő ottani gyárában...

GONDA GYÖRGY

