



Nissan: a mi autónk! - is lehetett volna II.

Írta: Iskariotes



## Világá menni

A japán gazdaság a II. világháború miatt nehezen rendezte a sorait. Így a Nissan-Datsun is csak 1946-ban tudta újraindítani a termelés folyamatát. Nagy nehézségekkel kellett szembe néznie, hiszen az egész ország nyersanyaghiánnyal küszködött. Valamint a Nissan Mandzsuriaiában felépített termelőegységei szovjet-kínai kézbe kerültek, az anyaországi infrastruktúrát pedig az amerikaiak pusztították el.

A cég tehát lassan állt helyre, 1947-ben tudtak újra személygépkocsit gyártani, és újabb két év kellett ahhoz, hogy az amerikaiak mindenfajta szankciót feloldjanak az autógyártás területén Japánnal szemben.

Az éppen fellendülő Nissannak kapóra jött a koreai háború (1950-1953), így az amerikai hadseregtől kapott bőven megrendeléseket, főleg teherautók építésére (összesen 1000 teherautót lízingelték a cégtől); valamint a frissen megalakított Japán Önvédelmi Erőknek szüksége lett csapat és teherszállító járművekre. A Nissan elhatározta, hogy olyan terepjárót fog építeni, ami jobb vagy legalább olyan jó, mint az amerikai hadseregben akkor használt Jeepek. Végül egy összeraké-meghajtású 85 lóerős dzsipet raktak össze, ami jobb volt a legyőzendő Jeepnél. Az 1951-ben létrejött Nissan Patrol annyira sikeres lett, hogy ez a legrégebben futó típus a Nissanon belül.



1952-ben a Nissan felújította együttműködését a brit Austin autógyárral, amivel már az 1930-as években is kooperáltak. A kapcsolat lényege az volt, hogy az angol cég bizonyos licencket ad el a japán cégnek, így azok könnyebben tudnak kocsit fejleszteni. Bár maga a márka egészen az 1980-as évekig fennmarad, de a japánok már 1966-ban felvásárolták, így rengeteg technikai szabadságot birtokába jutottak. Bár több típust is az angol márkának köszönhetően fejlesztett ki a japán cég, kettőt külön ki kell emelni: a Gloriát és Skyline-t. A Skyline annyira sikeres, hogy 1957-es kifejlesztése óta a mai napig gyártják, míg a Gloria típus 1959 és 2004 között gyártották.

Egy évvel később 1953-ban elkezdődött a Nissan gyárban a 100 napos sztrájk, mely az egész japán gazdaságra hatást gyakorol mind a mai napig. A részleteket



mellőzve a dolog lényege az volt, hogy a dolgozók azt sérelmezték, hogy a cég rendkívül sok túlórárt követelt meg a dolgozóktól a fix bérre hivatkozva valamint, hogy az idős dolgozókat nem részesítették kellő tiszteletben. Végül azt a megoldást találták ki a konszern vezetői, hogy egy relatív alacsony fix bért adnak dolgozóiknak, de rengeteg plusz bónusszal egészítik ki. Ez függ az életkortól, a cégnél eltöltött időtől stb. Valamint az idősebb kollégákat folyamatosan képzik, hogy tudásuk ne kopjon el, így értékes dolgozók maradjanak. Mivel a Nissan akkor a maga 20 ezres dolgozói létszámával a legnagyobb autógyártó cég volt, példáját gyorsan követték a konkurens cégek, majd gyakorlatilag a komplett japán ipar is.

Nissan története más-képpen alakult volna, ha nem lett volna egy szenvedélyes autómániás dolgozója, Ka-



tayama Yutaka. Katayama már az 1930-as években a Nissan-Datsun alkalmazásában állt, a háború után pedig ő alapította az első autósklubot az országban. Tehát Katayama 1958-ban azzal lépett a cég igazgatósága elé, hogy a márkának terjeszkednie kellene Ausztrália és USA irányába. Mivel a márka viszonylag ismeretlen volt mindkét területen, ezért Katayama azt javasolta, hogy a Datsun nevezzen be az ausztrál rallyra, pilótának pedig saját magát jelölje meg. A konszern vezetői eleinte attól féltek, hogy a cég csak lejáratni fogja magát, hiszen nem rendelkezik kellő tereprally versenytapasztalattal. Végül azonban



rábólintottak a 16 ezer kilométeres versenytávra, Katayama pedig elindult. Bár a Datsun nem nyerte meg a bajnokságot, rengeteg értékes tapasztalattal lettek gazdagabbak a cég konstruktőrei. De ami fontosabb volt, hogy a márka újoncként egészen jól szerepelt a versenyen, így mind a rajongók, mind a szakértők közt tiszteletet vívott ki magának.

Ezzel párhuzamosan megtörténtek az első bizonytalan lépések az amerikai piac felé is. 1958-ban, első évükben kevesebb mint 100 Datsun1200-at adtak el. 1959-ben pedig a Datsun teherautók és targoncák mutatkozhattak be a világ legnagyobb autós piacán, a cég részt vett a Los Angeles-i Automotor Show-n, ahonnan szintén pozitív visszajelzéseket kapott. Végül 1960-ban Nissan irodát is nyitott Kaliforniában, melynek vezetését Katayamá-

ra bízta, aki egy hetedik emeleti irodából figyelte a forgalmat. Mint mondta, így látja az autók mozgását. Az amerikai divízió az évtizedek alatt folyamatosan bővült Mr. K – ahogyan hívták az amerikaiak – pedig mindent megtett a Nissan név öregbítése érdekében. Ennek köszönhetően 1998-ban bevásárlóként az Autózás halhatatlansági közlése is.

Közben a cég nem csak az amerikai piacra fókuszált, ennek köszönhetően 1959-ben megnyitotta első külföldi üzemet Tajvanon, 1961-ben pedig Mexikóban. Az első japán autógyártó cég lett, aminek Észak-Amerikában nyílt üzeme.

1960-ban Norvégia – mint első európai ország – elkezd japán autókat importálni, köztük Nissanokat is. Ennek leginkább az volt az oka, hogy a Nissanok akkoriban igen jól tudtak közeledni a jeges-havas utakon, ami a Skandináv országban prioritásnak számít autósárlásnál. 1964-ben a hongkongi piacra lépett be a japán autógyár, s ekkor került be az USA-ban a top10 legnagyobb autóexportőr közé. A '60-as években a Nissan alaposan átdolgozta kínálatát, főleg ami a prémium kategóriát jelentette. Mivel megjelentek a nemzetközi piacon, így a Formaviláguk is egyre inkább közelített az amerikai és az

európai stílushoz. Ezt a váltást leginkább a Nissan Bluebirdnél lehetett tapasztalni, ami első ránézésre akár egy olasz kocsit is lehetett volna.

A Nissan számára tehát a 1960-as évek tökéletes alkalom lett volna egy európai gyár létesítésére, mely kielégíthette volna a nyugat-európai igényeket, valamint elláthatta volna a nyugati autómárkák előtt érintetlen KGST piacot is.



### Megtalálni egymást

A II. világháborút követően a magyar és japán diplomáciai kapcsolatok mélypontra jutottak, mivel a két ország a hidegháború ellentétes oldalára került. A helyzetet tovább nehezítette, hogy Szovjetunió és Japán nem kötött békét (sőt hivatalosan a mai napig nincs béke a két ázsiai ország között).

Végül több éves tárgyalások során 1956. október 19-én a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége és a Japán



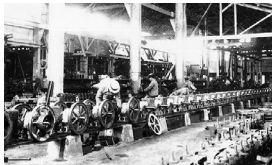


Császárság aláírták a hadiállapot megszüntetéséről szóló szerződést. Két hónapra rá az Egyesült Nemzetek Szövetsége (ENSZ) a tagjai közé fogadta a szigetországot. Ezt követően a többi szocialista ország is magasabb szintű tárgyalásokat kezdehetett Japánnal.

Hazánk 1959. augusztus 29-én vette fel a diplomáciai kapcsolatokat Japánnal. 1961-ben a két ország árucserre forgalmáról szóló szerződést is aláírták.

Az igazi nyitásra 1963-ig kellett várni. A közeledést Japán felé az segítette elő, hogy a szovjetvezetésnek új kelet-ázsiai partner után kellett néznie, miután konfrontálódott a Kínai Népköztársasággal. Japán pedig a lehető legjobb választás, hiszen gazdag ország volt, és bár Amerika barát külpolitikát folytatott, pacifista külpolitikája szimpatikus volt. Természetesen a császárság is elkezdte keresni az alternatívákat a közel másfél évtizedes USA barát külpolitika mellett, és erre nagyon is alkalmasak voltak a KGST tömb országai, különösen a lengyel, csehszlovák, jugoszláv és magyar vezetési.

1964-ben a legmagasabb szintre emelték a kapcsolatokat a felek, amikor a két ország kölcsönösen nagykövetséget nyitott egymás fővárosában. Ezután parlamentáris és egyéb hivatali kapcsolataik folyamatosan javultak. A korszak kiemelkedő diplomáciai eseménye 1967-ben történt,



amikor Miki Takeo japán külügyminiszter Péter János magyar külügyminiszter meghívására hazánkba látogatott. Takeo hazánkat egy komplex „Béke tábor” körültként kereste fel július 29. és 31. között.

1968. január elsején elindult a magyar közgazdaságban csak „Új gazdasági mechanizmusnak” nevezett projekt. Az 1960-as évek végére a szocialista országokban reform hangulat volt, nem függetlenül a nyugati érdekszférában lezajlott eseményektől. NDK-ban '68-ban új alkotmányt fogadtak el, majd 1970-ben Honecker került hatalomra. Lengyelországban szinte az egész 1968-as évben tiltakozások zajlottak, Bulgáriában is új alkotmányt fogadtak el. Csehszlovákiában pedig elindult a „Prágai tavaszként” elnevezett esemény sorozat, amely végső soron egyfajta demokratikus átmenetet próbált meg véghezvinni. Az Alexander Dubcek által vezetett fordulatot azonban augusztus 20-án a Varsói Szerződés tagállamainak tankjai leverték.

A magyar vezetési nem politikai refor-



mokon gondolkodott, inkább gazdasági téren kívánták megváltoztatni a folyamatokat. Még az 1960-as éveknek úgy vágott neki a Keleti Blokk, hogy 1980-ra elérni a kommunista állapotot, szűk 10 évvel később realizálódott, hogy ez a törekvés nem fog sikerrel járni. Arra következtetésre jutottak, hogy a lehető legtöbbet kell kihozni a jelenlegi helyzetből, erre szolgált volna az Új Gazdasági Mechanizmus. E tervnek az lett volna a célja, hogy az árakat valamelyest szabadabban állapítsák meg, inkább a piaci igényekhez és realitásokhoz közelítsen. Így természetesen sok áru drágult volna, megint más termékek veszítettek



volna értékükből. Kádárék terve az volt, hogy a '70-es években közel egymillió új lakást építenek fel, amelyeket aztán rendkívül kedvező áron lehetett volna megvásárolni, az embereknél megmaradt pénz pedig mára lehetett volna költeni, jelesül gépkocsira. Sajnálatos módon nem valósult meg a terv, sem a lakásépítés nagysága, sem pedig a gépkocsi vásárlás tömege.

1958 és 1962 közt a magyar agrárumba közel 44 milliárd forintot csoportosítottak át. Így az újonnan alakult TSZ-ek ha nem is világszínvonalon, de legalább olyan szinten értek el, amely biztosította az ország élelmiszer szükségletét. Az Új Gazdasági Mechanizmus során megint csak a termelő szövetkezetek jártak jól, nagyobb fizetést tudtak adni dolgozóiknak és több, nem mezőgazdasági területen is konkurenciaként tudtak fellépni (ilyen volt klasszikusan az építőipar). Kádárék elhatározták, hogy új impulzust adnak az iparnak, amire tökéletes lett volna egy nyugati autógyár, mely magával húzhatta volna az egész ipart.



Rádásul a gazdaság is felnőtt egy olyan gyár fogadására, ami a kor egyik vezető személygépköci gyára lett volna. Az infrastruktúra jelentősen javult, a közúthálózat folyamatosan bővült, a Szovjetunióból érkező energiahordozók biztosították, hogy az üzemek ne álljanak le energiahiány miatt, ahogyan az gyakran történt az '50-es években. A humán erőforrás is jelentősen javult, hiszen hazánkban már három helyen is foglalkoztak motorizációval (Győr-Rába, Budapest-Csepel Művek, Székesfehérvár-Ikarus). Valamint olyan kiszolgáló/bedolgozó gyárak is megépültek, mint pl.: Taurus gumigyár.

### Tárgyalások

A fentebb felsorolt események kellett ahhoz, hogy Nissan és Magyarország egymásra találjanak a tárgyalóasztaloknál. Az első puhatóldozó lépések már feltehetően 1967-ben Takeo Miki japán külügyminiszter hazánkba látogatásával történtek. Egy évvel később '68 áprilisában Yoshimi Nitta a Kelet-nyugati Kereskedelmet Elősegítő Társaság alelnöke érkezett. Az egy hétfő tartó tárgyalások, üzem látogatások során azt kutatták a japán és a magyar üzleti élet vezetői, hogy a verszegény magyar-japán exportot hogyan lehetne bővíteni. A japánok tovább menve arra is kíváncsiak voltak milyen műszaki együttműködés lehetséges a két ország közt, valamint a hazai gyárak mit tudnak gyártani. Igen, vi-



rágnnyelven azt írta a korabeli sajtó, hogy a japánok felmérték képesek vagyunk-e egy autógyárat kiszolgálni vagy sem. A küldöttséget fogadta Bacsoni Jenő és Szalai Béla külkereskedelmi miniszterhelyettesek, és Kallós Ödön Magyar Kereskedelmi Kamara elnöke is.

1969. április 18-án dr. Bíró József külkereskedelmi miniszter Japánba látogatott. Kint tartózkodása alatt fogadta Hichi Kiichi külügyminiszter, aki díszvacsorát is adott a magyar vendég tiszteletére. Bíró találkozott Ohira ipar és kereskedelmi miniszterrel, akivel tárgyalásokat folytatott. A magyar miniszter több híres japán céget

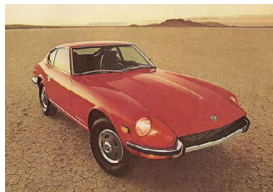
is felkeresett, így a Fujitsut, a Sumitomo Vegyiműveket és a Matsushita Electricet; ezeken a helyszíneken a magyar delegáció leginkább a munkaszervezést akarta tanulmányozni. Díszvacsorán kívül – amely a diplomácián belül is értékes gesztus – a császári család több tagjával is találkozott Bíró. A Tokiói Nemzetközi Vásáron az akkor még trónörökös Akihito vezette körben a magyar pavilonnál. A tokiói Seibu áruházban pedig, ahol magyar képzőművészeti vásár nyílt, Hirohito császár öccsét, Mikasa herceget és feleségét vezette körbe. Mint látható a japán fél szinte mindent latba vetett, hogy a magyar delegáció kedvében járjon, és a titokban zajló tárgyalások siker-



rel záruljanak. A tárgyalások egyik pozitív üzenete az volt, hogy Japán támogatja hazánk felvételét a GATT-ba (ez a szervezet a ma is létező WTO elődje volt), ami már csak azért is lényeges, mert így hazánk könnyebben tudott volna kereskedni a nem szocialista országokkal.

A Nissannal történő tárgyalások elkezdődtek, 1969 nyarán Horgos Gyula Kohó és Gépipari miniszter már egy levélben tájékoztatta Nyers Rezsőt, az MSZMP KB gazdaságpolitikáért felelős titkárat. A magyarok közt már ekkor erős felfogásbeli különbség ütközött ki. Horgos Gyula és az Országos Terhivatal Nemzetközi Osztálya a hangsúlyt abban látta, hogy a magyar népgazdaság gyorsan és könnyen relatíve sok dollárhoz jusson, amivel azt kezdenek, amit akarnak. Addig az Országos Terhivatal Ipari Főcsoport vezetője Sztankoczy Zoltán azzal érvelt Nyers előtt, hogy a végső cél az autógyár az egész magyar iparra jótékony hatással lenne, így nem az a legfontosabb, hogy gyorsan gyártsunk, hanem az, hogy minél több hozzáadott értékkel készüljenek el a kocsik. Sajnálatos módon döntően a Horgos vezette nézőpont került ki győztesen, mert az Országos Terhivatal elnökhelyettese Karádi Gyula is mellé állt.

1969 októberében Ohira Maszajoshi japán külkereskedelmi és ipari miniszter Budapestre érkezett. Bíró miniszter és Szalai Béla a Hungarorex Külkereskedelmi

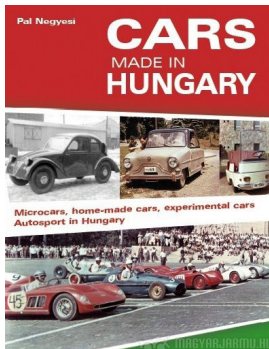


Vállalat vezetője fogadták. Későbbiekben Fock Jenő a minisztertanács elnöke (azaz a miniszterelnök) és Horgos Gyula miniszter is fogadták. A tárgyalások során érintették a gépipar műszaki fejlesztését, licenceteket és know-how vásárlásokat illetve ezek értékesítését.

Az egyre egyértelműbbnek látszó tárgyalások hirtelenjében a többi KGST ország figyelmét is felkeltették. Így a cseh-szlovákok nem hivatalos látogatást tettek Budapesten, ahol információkat kértek arra hivatkozva, csak így tudják eldönteni, hogy járműiparukat hogyan fejlesszék a következő években. Taraszov szovjet autóipari miniszter pedig arról tájékoztatta a magyar felet, hogy a V.A.Z. autógyár előre haladott tárgyalásokat folytat a FIAT-tal egy licence megvásárlásáról (a Ladáról). Így Horgos már ekkor visszavonulót akart fújni, leginkább azzal érvelt Nyers előtt, ha lesz magyar autógyár, akkor a KGST országai könnyen meg fogják találni a módját annak, hogy a magyar ipar termékeit ne

vegyék át, így azokat nem tudnák értékesíteni, ergo rosszabbul járnának a gyárral, mint nélküle.

Az utolsó tárgyalások 1969. december 1-je és 11-e közt zajlottak Budapesten. A magyar felet Hunicoop Gépipari Koopeációs Külkereskedelmi Iroda képviselte a tárgyalásokon, míg a Nissant egy négytagú csoport képviselte. A japánok konkrét számokkal érkeztek, és már a helyszínt is kiszemelték maguknak (Győrt), sőt egy sor műszaki adatot is átnyújtottak a magyar félnek, így könnyebben tudtak számolni a tervezési folyamatában. A japán fél arra hivatkozott, hogy a gyárak természetesen eleinte mindenhol veszteségesként működnek és csak pár év után kezdenek nyereségesé válni. Azzal érveltek, hogy az első 3-5 évben leginkább a KGST piacokra koncentrálnának (tehát amíg a „gyerekbetegek” el nem múlnak), továbbá megjegyezték, hogy ez a beruházás ipartechnológiailag elég előnyös lenne számunkra.



Bár mindkét fél úgy állt fel a tárgyaló asztalról, hogy 1970 januárjában Yamazaki igazgató úr bevonásával folytatják a tárgyalásokat, arra már nem került sor. Az egész tárgyalási sorozat 1970 nyarán végleg megfeneklett. A Nissan végül csak az 1980-as években épített autógyárat Nagy-Britanniában, míg Magyarországnak 1992-ig kellett várnia egy japán autógyárat, a Suzuki érkezéséig.

### Milyen lett volna?

Nissan összesen három különböző, ajánlatot tett le az asztalra a három tárgyalási forduló alatt.

**Kapacitás:** 1968-ban még évi 120 ezer darab gyártásáról szóltak a tárgyalások, majd ez folyamatosan csökkent 63, majd 60 ezer darabra.

**Típusok:** Konkrét Nissan típust nem neveztek meg a japánok, bár annyi világos volt, hogy gyártottak volna egy 1000 köbcentist, egy 1600-ast és egy 2000 köbcentis autót. Az első fordulóban még az 1000-ból gyártottak volna a legtöbbet (69.600 db), a második fordulóban már az 1600-as lett a nyerő a maga 36 ezrével. A legnagyobb 2000-s autóból egyik alkalommal sem érte volna el az 5 ezer darabos határt.

**Költségek:** Az első verzióban 24 millió dollárból kívánták felépíteni és berendezni a gyárat. A következő fordulóban, 1969 júliusában 61 millió dollárra emelkedett az ár, igaz ekkor már egy háromfázisú építkezés zajlott volna, és azoknak az összköltsége lett volna ennyi. Decemberre visszátértek a kezdeti 24 millióhoz.

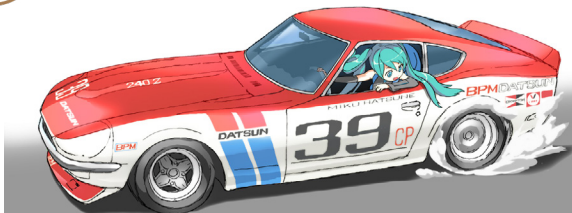
**Helyszín:** A japánok több helyszínt is megvizsgáltak az évek alatt. Így járt delegáció Tatabányán és Pécsen is, de ezek a városok hamar kiestek a rostán. Végül három város: Győr, Székesfehérvár és Budapest (Csepel) versenyzett a gyárrért. Székesfehérvár azért volt lehetséges helyszín, mert ott működött a világ egyik vezető buszgyára, az Ikarus, valamint relatív közel volt Budapesthez is. Végül maguk



a 'Fehérváriak iratkoztak le a listáról, mert az Ikarus vezetői féltek attól, hogy a jó szakembereiket elviszi az új cég. Csepel szimpatikus volt, a képzett munkaerő helyben volt, vízi, szárazföldi és légi úton is jól meg lehetett közelíteni. Győr nagy előnye pedig a vízi megközelítés, a szakemberi gárda és Ausztria közelsége. Abban, hogy végül Győrrre esett a választás nagy szerepet játszott a később a Rába vezérévé váló Horváth Ede, aki végig hitt abban, hogy Győrnek szüksége van egy személygépkocsigyárra.

**Területnagysága:** Először egy közel 862 ezres négyzetméteres teleppel számoltak a japánok, ez előbb 394 ezerre, majd pedig 450 ezerre módosult. A variálásnak az volt a fő oka, hogy mekkora raktár készletet halmozhatnak fel Győrben. Mivel az első verzió arról szólt, hogy mindent Japánból hoznak ide, így szükség lett volna több nagy raktárra. A későbbiekben a japánok már arra hegyezték ki a tárgyalásokat, hogy a magyarok minél több dolgot gyártsanak itthon, tehát kevesebb raktár kellett volna.

**Munkáslétszám:** Elsőre 2800 főt akartak alkalmazni, majd ez felment 3600 főre, végül pedig 2600 embert akartak közvetlenül dolgoztatni. Természetesen a sok beszálítótól több ember is profitált volna az üzletből.



**Értékesítés:** A Nissan még 1968-ban azt favorizálta, hogy a kocsikat ők fogják értékesíteni a nyugat-európai piacon, saját hálózatán keresztül. Utána ezt a feladatot is a magyarokra hárították volna, amitől teljesen megrettent a vezetés. A probléma leginkább az volt, hogy még itthon sem tudták megoldani a tisztességes autoértékesítést. Csakhogy egy jellemző példát említek Mogürt/Merkur arra is képtelen volt, hogy Szegeden építsen egy autóbázist a rendszerváltásig. El lehet



képzelní milyen megoldatlan feladat lett volna számukra egyik nagy nyugat-európai városban egy autószerelőt fenntartani, erős konkurencia mellett.



**Árak:** Ami hihetetlen lett volna az a Nissanok ára. Egy új Nissant külföldön átlagosan 870 dollárért értékesítettek a japánok 1969-ben. Akkoriban egy dollár 30 forintot ért, így könnyű kiszámolni, hogy egy autó átlagosan 26.100 forintba került volna. Csak a mihezartás végett: 1963-ban egy új Trabant 44 ezer forintba került, a Wartburgok 60, a Skodák 61, míg a Moszkvicok 64 ezer forintba kerültek.

Kortárs visszaemlékezésekből tudjuk, hogy hazánk felé érdeklődött még a Mazda, a Toyota és a Honda is. Sőt a Mazda még Csepellel is elkezdett tárgyalni, bár az a tapogatózás félénekbe sikeredett, mint a Nissan-é. Elmondható, hogy ha a Nissan már az 1970-es években hazánkat választotta volna, alapos lökést adhatott volna a magyar ipari kultúráknak. Bár az sem zárható ki, hogy a kezdetleges lendület után a cég hamar beleszürkült volna a magyar rögvalóságba. Azt is érdemes lezögezni, hogy a Nissan nem tudta volna kielégíteni a magyarok autó éhségét, bár csillapíthatta volna.

*Ha esetleg mind a négy japán cég hazánkba települt volna le, és az 1970-es években sorra nyitották volna meg gyárakat Magyarországon, az egy olyan kultúrát és prosperitást jelentett volna hazánknak, amit mai fejjel nehéz elképzelni. Reméljük a jövő vezetői felismerik majd a lehetőségeket és nem szalasztják el azokat.*