

A tengeren túl

Örület az amerikai autógyártásban

Észak-Amerikában a hetvenes évek végéig az autópiacon a detroiti hármas uralta: a General Motors a Ford és a Chrysler. A kisebb helyi gyártók, mint például az American Motors vagy a Studebaker vagy tönkrementek, vagy részei lettek valamelyiknek a három nagy közül. A három nagy autógyár már régóta kinőtte Detroitot, a gyártás nagy része elhagyta nemcsak Detroitot, de az USA-t is, autókat gyártanak Kanadában és Mexikóban is. A kanadai Ontario tartományban ma már több autót gyártanak, mint Detroitban. A kiszolgáló, beszállítói iparágak mellett sok ember megélhetését biztosítja az autógyári dolgozók személyes igényeinek kielégítése, így például az építőipar és a kiskereskedelem. Ezért is tartják oly nagy becsben az autógyártókat. Legalábbis ezt hinné az ember.

Az autógyártás kulisszái mögött óriási politikai és gazdasági harcok folynak. Az érdekcsoportok (pl. a kőolaj vagy autógyártás) nemcsak a választók vagy a Greenpeace-mozgalom érdekeivel ellentétes döntéseket képesek kierőszakolni, hanem áldozatos munkájuk eredményeképpen a formális logika is a feje tetejére áll.

A másik nagy mozgató erő maguk a dolgozók. Az autógyári munkások szakszervezetekbe tömörültek, melyek az osztályharc jelszava alatt agresszív és önző politikai harccal szinte szemérmetlenül nagy jussokat sajtoltak ki a mai napig a munkaadókból. A szakszervezetbe tömörült kanadai autógyári dolgozókat 10 nap különleges fizetett szabadnap illeti meg. Ezzel egy törzsgárdatag éves szabadsága eléri a tíz hetet.

E kétirányú erő lassan korrodálta a detroiti hármasfogat erejét. A szakszervezetek által kivívott rendkívül magas bérek és juttatások a gyártás gazdasági hatékonyságát lerombolták, a vákuumba a külföldi, európai és japán gyártók könnyedén betörték, és az amerikaiak mondott autógyártók piaci aránya fokozatosan lecsökkent.

Mielőtt rátérnék napjaink ellentmondásaira és a tézisem alátámasztására, két példát említek az elmúlt évekből.

Jimmy Carter logikusan és helyesen törvénybe iktatta, hogy USA nem növelheti olajimportját,

és ezért a gazdaságnak át kell állnia energiatakarékos megoldásokra, értelemszerűen a gépkocsik tüzelőanyag-fogyasztásának csökkentésére. Ez volt Carter. Jött Reagan és az egyik első intézkedéseként bejelentette az említett törvény felülvizsgálatát, ami gyakorlatilag a törvény megszüntetését jelentette. Ennek végrehajtását elnökhelyettesére, George Bushra bízta. Mi lett az eredmény: megjelentek és elterjedtek a fogyasztók számára kényelmes és méretük miatt imponáló, a gyártóknak és olajvállalatoknak óriási profitot hozó, de a kedvezőtlen üvegházhatású gáz kibocsátású többcélú szabadidőjárművek (SUV-ok). Az USA függősége a kőolaj-behozattól tovább nőtt. Nem vitás, ki állt a reagani döntés hátterében.

A kilencvenes évek végére főleg a szigorú kaliforniai környezetvédelmi előírások miatt a GM elektromos gépkocsik gyártásába kezdett az EV1-gyel. Le is gyártottak úgy 1200 darabot. Ez belehasított az olajmonopóliumok profitjába. A GM vezetői kitárlták, olcsóbb beperelni Kalifornia államot a nevelésesen szigorú emissziós előírások miatt, mint felfuttatni az EV1 gyártását. Bízta a kőolajforrások kifogyhatatlanságában, a vásárlók SUV-okat fogyasztó étvágyában, így az EV1 gyártását megszüntették.

És mindezek után jött 2008, amikor is minden a feje tetejére állt. Kiderült, hogy mindenki hitelre vásárolt, még a bankok is hitelre vásárolták a hiteleket. A hitelpiac összeomlott. Hirtelen kiderült, hogy a fogyasztóknak nincs se pénze, se hitele, hogy vásároljanak. Ha nem vásárolnak, nem kell a termék, ha nem kell a termék, nem kell gyártani sem. Az amerikai autógyártók (is) hirtelen nagy bajba keveredtek, a járművek eladása töredékére csökkent, a legyártott kocsik ott álltak és állnak a tárolótereken, a gyártóknak nem maradt se hitelük, se pénzük. Megoldásként Washingtonhoz és Ottawához fordultak kisegítő pénzzuttatásért, beszállítóikkal együtt közösen 130 milliárd kanadai dollárt kértek anyagi kisegítésként. Cserében vállalták, hogy 100 ezer dolgozót elbocsátanak. A kormányoknak nem az a feladata, hogy anyagi segítséget nyújtsanak munkahelyek létrehozására? Az autógyárak

tevékenysége most nagyító alatt van, és amit látunk, az az örülettel határos.

A detroiti autógyárak nyugdíjalapjából kifogyott a pénz. Milliárdokra van szükség, hogy az autógyárak nyugdíjfizetési vállalásainak eleget tudjanak tenni, mely pénzt most a kormányzattól várják. Az autógyári dolgozók ehhez az alaphoz sosem járultak hozzá, ezt a most fizetési képtelenséggel küzdő autógyárak tették. Akkor milyen alapon várják el, hogy a kormány fizessen?

A kanadai szövetségi kormány létrehozott egy programot, mely szerint az öreg autókat kivonják a forgalomból, ezzel mintegy stimulálják az új autók eladását. Minden leadott öreg autóért a vevő kap 300 dollárt, ami kb. egy százaléka egy új autó árának, ezt is egy biciklire szóló utalvány formájában. Most a program készítői azon tanakodnak, hogy a dolog miért nem működik. A kormánypropaganda arra ösztönzi a vásárlókat, hogy vásároljanak tüzelőanyag-takarékos hibrid járműveket. Ezek mintegy három-, ötezer dollárral kerülnek többbe, mint a hagyományos járművek. Dacára annak, hogy a vásárlónak ez a beruházása sosem térül meg, a kormányzatok azt akarják, hogy ez a technológia még jobban elterjedjen.

Úgy tűnik, a kanadai kormány a járműveket ártalmasabbnak tartja, mint a dohányzást. Így aztán a járművekkel összefüggésben álló minden tevékenységet és árut, így magát a gépkocsit is agyba-főbe adóztatja. A kormány kétségbeesetten próbálja megmenteni a személygépkocsi-gyártó szektor 800 000 munkahelyét, miközben a vásárlók az adópolitikán keresztül azt a jelzést kapják, hogy az autózás káros, ne vegyél gépkocsit.

És mi lesz a megoldás? Ezt csak találgatni lehet. A kormányok és az autógyártók tárgyalása folyamatban van, miközben folyik az egyezkedés a szakszervezetekkel is, hogy adjanak fel a kivívott bérekből és juttatásokból. Valószínű, hogy nem hagyják összeomlani az autógyártókat, a gazdasági és politikai tét sokkal nagyobb ennél. Egy biztos, az amerikai autóiparnak váltania kell mind termékösztetében, mind operációs módszerekben.

SZEMERÉDY LÁSZLÓ
AZ AT KANADAI TUDÓSÍTÓJA