

Elsőként a Nissan ajánlkozott... ^[1]

Magyar–japán közös autógyártási tervek 1968–1970-ben

A krónikus hiány által generált társadalmi feszültségek, illetve az 1968. január 1-jén bevezetett új gazdasági mechanizmus teremtette meg annak a lehetőségét, hogy a magyar vezetés fontolóra vegye a japán Nissan autógyár magyarországi összeszerelő üzem létesítésére vonatkozó ajánlatát. Az ígéretesnek induló tárgyalások – részben gazdaságossági okok miatt, de elsősorban a szocialista országok politikai nyomására, illetve a KGST szerződéses kötelezettségek miatt – szakadtak meg.

Bevezető

Magyarországon 1956. január 1-jén 9845 db személyautót írtak össze, ennek közel 80%-a (7729 db) állami, közületi tulajdonban volt, magánszemélyek legálisan mindössze 2116 db személyautót használhattak. A magyar személygépkocsi állomány a II. világháború után 1958-ig nem érte el a háború előtti utolsó békeév (1938) 18 896 db-os szintjét. De szűkös volt a közületi gépjárműállomány nagysága is. A vidéki taxik száma 1955-ben 750 db-ra, a szinte kivétel nélkül Ikarus járművekből álló távolsági autóbuszok átlagos száma 1905 db-ra, a TEFU átlagos gépkocsiállománya 3860 db-ra rúgott.

Világviszonylatban úgyszólván egyedülálló módon Magyarországon *visszafeljődött* a motorizáció a nagy világgégés utáni években. Csak a privilegizált helyzetben lévő politikusok, művészek, orvosok, juthattak autóhoz. Pedig az a kb. 2500 magánszemély, aki autóval rendelkezett, illetve a 100 ezer főre tehető motorkerékpár tulajdonos, eltekintve a rossz utaktól, a ritka szerviz- és benzinkúthálózatától, a lehetetlen alkatrész-utánpótlástól viszonylag olcsón furikázhatott. A számítások szerint az 1938-as árakhoz képest a benzin ára 1957-re 3,6-szeresére nőtt, miközben más iparcikkekénél 11-szeres volt az árszorzó. Az 1957. április 1-jei áremelésig a literenként 1,50 Ft-os benzinnel 100 km megtétele motorkerékpárral 35 Ft-ba, autóval 32 Ft-ba került személyenként, a gyorsvonat fapados osztályán viszont ezért a távolságért 43,40 Ft-ot kellett fizetni. Ezért a benzin árát 1957. április 1-jén 4 Ft-ra emelték, amely a tervezett 18-20 millió literes fogyasztás mellett 45-50 millió Ft-tal növelte a költségvetés bevételét. A szűkös készletek miatt az áremelés után még egy ideig fenntartották a benzinjegyet.

Az 1955. december 31-én összeírt személygépkocsi állomány közel 60%-át még a háború előtt, alatt hozták be az országba, vagyis erre az időre koruk elérte a 15-20 évet, tehát bőven megérték a cserére, kicserélésre. A javítást, alkatrészellátást nagyon megnehezítette, hogy ez a csekély állomány 60 gyártmány közel 200 típusából állt, így a gyártmányonkénti darabszám nem érte el a 200-at, a típuszám pedig az 50-et. Hasonló volt a helyzet az egyéb járművekkel is, 1959-ben az ország teherautó parkja mintegy 90 gyártmányból és 320 típusból, autóbuszparkja pedig kb. 40 típusból tevődött össze.

A személygépkocsi-állomány és a gépkocsi sűrűség alakulása Magyarországon 1938 és 1958 között:

Év	Összes db	Ebből magántulajdonban	Egy gépkocsira jutó lakosok száma
1938	18 896	Kb. 14 000	486 fő
1949	12 890	Kb. 5 000	720
1950	13 054	Kb. 4 500	718
1951	8 507	Kb. 2 000	1 110
1952	9 472	2 422	1 006
1953	9 437	1 623	1 020
1954	10 083	1 872	940
1955	10 092	2 220	977
1956	10 681	2 493	917
1957	12 728	3 980	777
1958	17 908	7 687	558

Forrás: MNL OL XIX-A-16-J. 3. d. Országos Tervhivatal Belkereskedelmi Főosztály. A lakosság személygépkocsi és motorkerékpár ellátásával kapcsolatos egyes kérdések, 1959. április

Ezekből az adatokból következik, hogy a gépkocsi sűrűség Magyarországon 1938-hoz képest az 1950-es évek közepére a felére csökkent, és még a kelet-európai országokhoz viszonyítva is alacsony volt, nem is beszélve a nyugatról. Ebben a tekintetben a fejlettség számos mutatója alapján jócskán mögöttünk álló Spanyolország, sőt Törökország is megelőzött bennünket. 1955-ben egy személygépkocsira Magyarországon kerekken ezer fő, Törökországban 402, Spanyolországban 231, a II. világháborúban hozzánk hasonlóan nagy veszteséget elszenvedő és egy évtizedig megszállt Ausztriában csak 45,6. Jobban voltak autóval ellátva azok a környező szocialista országok is, ahol folyt személyautó-gyártás, Csehszlovákiában pl. egy autóra 95 fő esett. A szocialista országok közül is csak Albániát, Bulgáriát és Jugoszláviát előztük meg a gépkocsialomány sűrűsége tekintetében. Természetesen a gazdag, az autógyártás terén évtizedes hagyományokkal rendelkező országok ezen a téren verhetetlennek tűntek. Nagy-Britanniában 1957-ben 13,5, Svédországban tíz, az USA-ban pedig, ahol 1926-ban egy kérdőíves felmérésre egy munkásfeleség azt válaszolta, hogy „Inkább pucéran járunk, de az autóról nem mondunk le”, egy személygépkocsira (a csecsemőket és az aggastyánokat is ideértve) mindössze 3,2 fő jutott.

Hiába tették 1956 után lehetővé magánszemélyek számára a gépkocsi vásárlását, a személyi jövedelmek alacsony színvonala miatt évtizedekig a legtöbb magyar kizárólag közösségi közlekedést vehetett igénybe utazásai során. 1956 tavaszán több mint 230 ezer fő fizetése nem érte el az akkoriban minimálbérek tartott havi 600 Ft-ot. De az 1000-1200 Ft között mozgó átlagkeresetből (1957) akkor sem sokan engedhették volna meg maguknak az 50 000 Ft-os fogyasztói árú Moszkvics és a 40 000 Ft-ba kerülő Wartburg vásárlását, ha történetesen elegendő számú keleti autót hoznak be Magyarországra. Ebben a tekintetben Magyarország helyzete a környező, személygépkocsit gyártó szocialista országokhoz képest is rossz volt. Csehszlovákiában pl. 1957-ben egy Skoda Spartak autóhoz 24 havi átlagfizetés árán lehetett hozzájutni, miközben Magyarországon ezért a különleges kincsért 43 hónapig kellett dolgozni. Mindezek ellenére a személyautó import oly jelentéktelen volt, hogy a roppant alacsony életszínvonal ellenére sem tudták az igényeket kielégíteni. Ezért - mint korábban már láttuk - 1957. április 1-jén felemelték a benzint, majd a túlkereslet csökkentése érdekében 1958. február 1-jén a személyautók, május 10-én a motorkerékpárok fogyasztói árát. Az átlagosan 30%-os áremelés után idehaza egy Skoda Oktavia 65 ezer, egy Moszkvics 407-es 69 ezer, egy Simca Aronde 75 ezer Ft-be került. Ilyen árak mellett ebben az évben mindössze 2920 magánszemély engedhette meg magának azt a luxust, hogy új autót vásárolhasson, ezeknek több mint a fele orvos és állatorvos, 12%-a mérnök, 11,7%-a vezető, 10,7%-a tudós, élsportoló, BM és HM alkalmazott volt.

A II. világháború utáni magyar személyautó-gyártás szerény kezdetei 1955 októberére nyúlnak vissza, amikor a Kohó- és Gépipari Minisztérium két törpeautó-típus kísérleti példányainak elkészítésével bízta meg a hadiipari termelőt éppen csökkenteni kénytelen Székesfehérvári Repülőgépjavitó Üzemet. Magyarországon ugyanis igen nagy volt az érdeklődés egy olyan motoros jármű iránt, amely üzemi tulajdonságai, vételára, fenntartási költségei tekintetében az oldalkocsis motorkerékpár kategóriának felel meg, viszont utasait megvédi az időjárás viszontagságaitól és négy kereke révén stabilabb és üzembiztosabb. A székesfehérvári üzem 1956. május 1-jén mutatta be az Alba Regia és Balaton elnevezésű törpeautóját. A mini autók a kísérletek során mintegy 2500 km-et futottak, a nullszéria elkészítését 1957 végére, 1958 elejére tervezték. A gyártást az ún. középgépipari üzemekben (vagyis az enyhüléssel kapacitásaik egy részét kihasználni nem tudó hadiüzemeknél) akarták megszervezni Székesfehérvárott, Esztergomban, Veszprémben, illetve támaszkodtak volna a Rákosi Mátyásról Csepel Művekre átkeresztelt üzem nagy hagyományú motorkerékpár gyártási tapasztalataira. A társadalom fokozódó elégedetlenségétől megrettenő hatalom 1956-ban engedményekre kényszerült, és kénytelen volt respektálni a tömegek igényeit. A II. ötéves terv irányelveit nyilvánosságra hozták és társadalmi vitára bocsátották, amelynek során sokan javasolták a nagy hagyományokkal rendelkező magyar személyautó-gyártás újraindítását, vagy autók importját, amely lehetővé teszi, hogy magánszemélyek is vásárolhassanak ilyeneket. Az első törpeautók nem váltak be, ezért a Kohó- és Gépipari Minisztérium 1956 szeptemberében pályázatot írt ki újjak tervezésére. A nagy érdeklődésre utal, hogy a pályázatra 265 pályamunka érkezett, ennek ellenére ezeknek az autóknak a gyártása nem kezdődött el.



Balaton törpeautó, 1956

A felmérés 1957 végére született meg: a magyar személyautógyár felépítéséhez, a hazai személyautó megkonstruálásához nincs elegendő erő, tapasztalat és felkészültség. Az is egyértelmű volt, hogy azok a KGST tagországok, amelyek személyautó gyártottak, Magyarország igényeit még hosszú évekig nem tudják majd kielégíteni. Ezért 1957 végén az Országos Tervhivatalban olyan javaslatok születtek, hogy Magyarország tőkésvállalatokkal kooperálva létesítsen előbb összeszerelő üzemet, majd az itt szerzett tapasztalatok birtokában térjen át a saját autógyártásra.

A Gazdasági Bizottság elé 1957 nyarán egy sor olyan javaslat került, amelyben nyugatnémet, olasz, francia és angol cégek magyarországi gépkocsi összeszerelő üzem létesítésére tettek javaslatot. A vegyesvállalati formájú üzemekben túlnyomórészt 1000 köbcmentnél kisebb hengerűrtartalmú autók gyártását akarták beindítani részint azért, mert ezeknek volt a legkisebb a fogyasztása és a fenntartási költsége, másrészt pedig Magyarország a KGST szakosodás keretében az egy literesnél nagyobb motorokkal hajtott gépkocsi gyártásáról mondott le, és a szakosodási megállapodás az ennél kisebb hengerűrtartalmú autókra nem vonatkozott.

A MOGÜRT szakemberei 1956 nyarán kezdtek tárgyalni francia Simca típusú gépkocsi behozataláról. (A Simca Aronde típusú személyautóból kisebb mennyiséget ténylegesen vásárolt is Magyarország.) A Simca árának lehetséges csökkentése érdekében felmerült egy évi 10 000 db kapacitású magyarországi összeszerelő üzem létesítése, amelyet a francia cég hajlandó lett volna hazánkknak hitelbe szállítani. A hazai igények viszonylag korszerű autótípusokkal való kielégítésére az összeszerelő üzem tűnt a lehető legkisebb költséggel járó megoldásnak. Azt tervezték, hogy az anyaggyár eleinte minden fő- és majdnem az összes részszemet készen szállítaná Magyarországra, ahol csak az összeszerelés és a fényezés folyna úgy, hogy egyes részegységeket egyre bővülő körben hazai beszállítók adnák. A magyarországi összeszerelésre kiszemelt francia autótípus a Simca Aronde volt, amelynek 920 dollárra becsült anyagköltségéből 80%-ot szállítana az anyaggyár, Magyarország pedig mintegy 184 dollár értékű alkatrészszel járulna hozzá az autohoz. A gépkocsi Ft-ban kalkulált 27 ezer Ft-os önköltségéből igen jó dollár kitermelési mutató adódott volna, ti. egy dollárt az összeszerelő üzem mindössze 29,34 Ft-ért állított volna elő. (Egyes gyenge minőségű, csak nagy árengedményekkel, vagy még a fejlődő országok piacán is nagy nehézségekkel eladható magyar gépipari termékek exportjával megszerzett minden egyes dollár 100 Ft körül, vagy azt is meghaladó összegbe került az országnak.) A már említett évi 10 000 db-os termelésből 2000 db maradt volna Magyarországon a bérnunka kompenzációja fejében. Az üzlet többek között amiatt hiúsult meg, mert a franciák a hazai 2000 db-osra becsült igény fölött Magyarországon összeszerelt autó értékesítését saját hálózatukkal nem vállalták, az eladás kockázatát teljes egészében Magyarországnak kellett volna viselnie.



Simca Aronde

A francia fiaskó után többen javasolták, hogy más nyugati autógyárakkal (az olasz Fiat-tal, a nyugat-német Volkswagennel) hozzon létre Magyarország gépkocsi összeszerelő üzemet hitelből, később vásárolja meg ezeknek a típusoknak a licencét és térjen rá a hazai gyártásukra. Szorgalmazták pl., hogy Magyarország a Fiat 600-as típusú kisautóinak összeszerelésére és gyártására rendezkedjen be, közületi célokra (taxi, vállalatok, hivatalok stb.) pedig hozzanak be a Fiat autógyár 1100 köbcmentis autóból. Az előterjesztők természetesen ismerték a KGST tagállamokkal kötött szakosodási megállapodásokat. Azt javasolták a magyar kormánynak,

hogy a szocialista szállítók felé vessen fel egy hasonló konstrukciót, vagyis kérjen tőlük hitelben magyarországi autó-összeszerelő üzem létesítését. Biztosak voltak abban, hogy a KGST országok saját forrásból nem fognak Magyarországnak autógyárat építeni és ezzel a szovjet, a cseh és az NDK állampártok ellenállását és kifogásait le lehet szerelni, azok hozzá fognak járulni a nyugati kooperációhoz. Az alapos és részletes javaslatot 1957. december 6-án egy szakmai grémium megtárgyalta, sokan pártolták, mások (a Külkereskedelmi Minisztérium, az Országos Tervhivatal képviselője) kompenzációs üzletet szorgalmaztak a KGST-n belül. A vitában az ő álláspontjukat respektálta a hatalom .



Fiat 600-as a záhraí ipari vásáron, 1958

Az 1956-os felkelés leverését követő nyugati kooperációs autógyártási ötletek a konszolidációval és a Kádár-rendszer megszilárdulásával gyorsan elenyésztek. Ám az életszínvonal emelkedése, a személyautók árának 1963. évi leszállítása és főleg a hitelre történő vásárlás bevezetése kielégítetlen méretű keresletet generált a magyarországi autópiacon. A Merkur Autókereskedelmi Vállalat 1964. január elsején alakult. Előtte az új autók eladásával a Csepel Kerékpár és Motorkerékpár Nagykereskedelmi Vállalat foglalkozott. Magyarországon nyugati típusú személyautót elvéve, igen magas áron, vagy - pl. az ún. IKKA-konstrukció keretében - devizáért lehetett vásárolni. Az átlagosnál magasabb jövedelemmel rendelkező lakosok döntő többségének azonban csak keleti típus jutott, de még ebből sem tudták teljes egészében a mennyiségi igényeket kielégíteni, pedig az 1960-as évek közepén az autó behozatal már évi 120 millió devizaforinttal terhelte az ország szocialista relációjú nemzetközi fizetési mérlegét. Az autópiacon felszabadítása után elkerülhetetlenné vált a sorban állás és az adagolás, ezért 1965 márciusában bevezették az előjegyzést. Néhány hónap alatt 34 ezren iratkoztak fel a gépkocsira várakozók listájára, sokan kifejezetten spekulációs szándékkal. A vásárlói rohamot még ugyanennek az évnek az októberében a letéti rendszer bevezetésével igyekeztek normális mederbe terelni. Ettől kezdve a vásárlói listán csak az maradhatott, aki az OTP-nél letétbe helyezte a gépkocsi árának a felét. Ennek hatására az előjegyzések száma rövid idő alatt 9472-re csökkent .

A lakosság tulajdonában lévő személygépkocsi állomány - a bérek és jövedelmek emelkedésének függvényében - 1961-1962-ben viszonylag gyorsan, 1963 után a stagnáló életszínvonal látható jeleként egyre lassabban bővült. A nemzeti jövedelem nagyságrendjéből és az ország gazdasági fejlettségéből adódó 50 000 db magánhasználatú személygépkocsi számot 1963-ban érte el Magyarország .

Az értékesített gépkocsi mennyisége 1961-1965 között (kerekítve)

Év	Értékesített mennyiség, db
1961	6 100
1962	11 200
1963	12 300
1964	8 800
1965	10 000

Forrás: MNL OL XIX-A-16-j. 20. d. A lakosság személygépkocsi vásárlása, 1966. március.

A gépkocsi iránti igényeket azonban a keleti importtal egyre nehezebben lehetett kielégíteni. Az éveikig tartó várakozás, az üzletelés a sorszámmokkal és az ezt óhatatlanul kísérő korrupció politikai kérdéssé vált.

A krónikus hiány által generált társadalmi feszültségek, illetve az 1968. január 1-jén bevezetett új gazdasági mechanizmus teremtette meg annak a lehetőségét, hogy a pártállami vezetés egyáltalán foglalkozzon a japán Nissan autógyár magyarországi összeszerelő üzem létesítésére vonatkozó minden addiginál komolyabb ajánlatával. A közös vállalkozás alapelveiről *Horgos Gyula* kohó- és gépipari miniszter 1969 nyarán tájékoztatta *Nyers Rezsőt*, a Politikai Bizottság tagját, az MSZMP KB gazdaságpolitikáért felelős titkárát. (**Lásd az 1. számú forrást!**)

Az ötlet, hogy a japánok összeszerelő üzemét létesítenének hazánkban, 1968 tavaszán merült fel, amikor *Nitta* úr, a szocialista országokkal folytatott kereskedelem japán bizottságának az alelnöke Magyarországra látogatott. Ezt követően *Bienerth János* kereskedelmi tanácsos, majd 1968 októberében magyar delegáció folytatott tárgyalásokat Tokióban. A kérdés *Biró József* külkereskedelmi miniszter 1969 elején Japánban tett látogatása során is felmerült. A Nissan a Hunicoop Gépipari Kooperációs Irodával tartotta a kapcsolatot, a magyar állami szervek ugyanis a munka előkészítő szakaszában háttérbe kívántak maradni.

A Nissan Európában 1963-ban kezdte meg autóinak értékesítését, elsősorban a skandináv országokban. Az akkor Európában még nem túl népszerű, de viszonylag olcsó autóival első japán gyárként szeretett volna a minden számítás szerint nagy fellendülés előtt álló kelet-európai autópiacon betörni és a nagy mennyiségi konjunktúrát kihasználni. Az ajánlattétel idején a japán autógyárnak 26 szerelőüzeme létezett a világban, de Európában még csak egy, mégpedig Portugáliában.

A Nissan első elgondolásának az volt a lényege, hogy vegyes vállalati formában japán autókat összeszerelő üzemét építenek Magyarországon. A közös vállalkozás számára a magyarok biztosítják az építési területet, felépítik a gyárat, adják a gyártó berendezés egy részét és a munkaerőt, míg a technológiát és a gyártó berendezések nagyobbik részét a japán cég szállítja. A közös vállalatban a két fél az apportként bevitt javak értékének megfelelő arányban szerez részesedést. Eleinte a fődarabokat és a részegységeket is egységgládákba csomagolva Japánból szállítják, de már a tárgyalások első szakaszában is szó volt arról, hogy később az alkatrészek egyre bővülő körét magyar vállalatok szállítják. A magyar vezetők érdeklődését a közös üzlet iránt leginkább az keltette fel, hogy a Nissan első üzleti ajánlatában magára vállalta a vegyes vállalatból kikerülő autók nagyobb részének saját európai kereskedelmi hálózata révén Nyugat-Európában történő értékesítését, illetve az autók szervizelését. A magyar bér munka ellenértékéért a gyár autókért fizetne. A Nissan nem zárkózott el attól sem, hogy a magyar fél apportját a Magyar Nemzeti Bank kezességvállalása mellett nyújtott kölcsönrel meghiételezze. A 120 ezer/év kapacitású magyar szerelőüzemben három típusú (1,0-es, 1,6-os és 2,0-es) autókat gyártának, zömében az első két típust. (A későbbi tárgyalások során kis teherautók és mikrobuszok gyártásának beindítása is felmerült.) A beruházás költségét a japánok 24 720 000 dollárra becsülték, amiből az építés 8 360 000 dollárt tesz ki. A 32 hónap alatt kivitelezhető, 862 500 négyzetméteren felépülő autóösszeszerelő üzem a tervek szerint 2808 főt foglalkoztatott volna.

A japán partner ajánlata az eredeti elgondoláshoz képest 1969 nyarára lényegesen, és a magyarok számára előnytelen módon változott. Ekkor a Nissan már nem vállalta a nyugat-európai piacra szánt gépkocsik értékesítésének kockázatát, csak segítséget ígért a közös vállalatnál előállított autók értékesítéséhez. Ezen túl kormánypreferenciákat és a külföldi konkurencia elleni állami védelmet várt el a magyar kormánytól, ráadásul a kelet-európai autógyárakat is a potenciális

versenytsárak közé sorolta. A Nissan a magyar ipar bekapcsolását három lépcsőben képzelte el. Eleinte az autók minden alkatrésze Japánból érkezne, később az alvázat és a karosszéria nagy részét, majd bizonyos motoralkatrészeket, a mellső tengelyeket a komplett teleszkópos első kerék felfüggesztés nélkül Magyarországon gyártanák. A korábbi elgondoláshoz képest jelentősen, évi 63 600 db-ra csökkentették a tervezett kapacitást, ugyanakkor a magyar gyártókapacitás növekedése miatt a kivitelezési költség 61 millió dollárra nőtt, miközben a munkaerő-szükséglet 3900 főre emelkedett, a magyar részegység-gyártás beindulása miatt a területi igényt (a raktározási kapacitás csökkenése miatt) a korábbinál jelentősen kisebbre, 394 000 négyzetméterre becsülték.



Nissan Datsun, 1970

A nyugat-európai értékesítési lehetőségeket meglehetősen rizikóssá tette az a körülmény, hogy a Nissan európai vásárlói a Japánban készített autók kifejezetten előnyben részesítették az európai üzemekben szerelt autókkal szemben. A távol-keleti autógyár többek között a Magyarországon összeszerelt japán autók várható értékesítési nehézségei miatt csökkentette az első tervezett kelet-európai összeszerelő üzemének eredeti kapacitását. A Nyugat-Európába irányuló magyar külkereskedelem erősen kontingentált volt, és a tőkés országokkal kötött kvóta- és klíring-megállapodások jelentős korlátokat szabtak a leendő magyarországi autógyárból kikerülő autók tőkés értékesítése elé.

Mielőtt Horgos Gyula kohó- és gépipari miniszter a Nissan-kooperációval kapcsolatos óvatos, a második variációt egyértelműen elutasító véleményét Nyers Rezsővel közölte volna, kérésére az Országos Terhivatal két fontos egysége véleményezte a vegyes vállalatra vonatkozó japán elképzelést. A Nemzetközi Együttműködési Főosztály egyértelműen támogatta a kohó- és gépipari miniszter álláspontját, és azt javasolta, hogy a továbbiakban csak a Nissan első ajánlatáról tárgyaljanak, a második variációt vessék el. Horgos Gyulával teljes mértékben egyet értve magyar részről ennek a vállalkozásnak a fő célját nem abban látták, hogy a japán autók gyártásával hozzájáruljanak a hazai vagy a kelet-európai országok autószerelésének a kielégítéséhez, hanem elsősorban abban, hogy nyugati piacokon viszonylag kis kockázattal konvertibilis devizát szerezzenek. **(Lásd a 2. számú forrást!)** Ezzel szemben az Ipari Főcsoport a Nissan második ajánlatát egyenesen kedvezőbbnek tartotta, mivel az „fokozatosan ugyan, de végülként a személygépkocsi gyártás megvalósítását eredményezné”. Sőt, a Nissan elképzelésének a megváltozásáért burkoltan ugyan, de a magyar tárgyalófelet tette felelőssé. Az Ipari Főcsoport vezetője, *Sztankóczy Zoltán* világosan látta, hogy a szocialista országok személygépkocsi gyártása olyan kis volumenű (a világtermelés kb. 3%-a), amely az akkor tervezett licencvásárlások és fejlesztések ellenére sem fogja tudni teljes egészében a KGST (így a magyar) igényeket kielégíteni. A főcsoport tehát „előzetes feltétel” nélküli tárgyalást javasolt a Nissannal a közös vállalkozás működési feltételeinek a tisztázására. **(Lásd a 3. számú forrást!)**

Annak ellenére, hogy az OT két egységének a véleménye alapján eltérő volt, *Karádi Gyula* tervhivatali elnökhelyettes 1969. augusztus 6-án az Országos Terhivatal hivatalos véleményével Horgos Gyula álláspontját erősítette meg a tervezett japán-magyar vegyesvállalattal kapcsolatban. **(Lásd a 4. számú forrást!)**

A felmerült vitás kérdéseket a Hunicoop Gépipari Kooperációs Külkereskedelmi Iroda népes delegációja és a Nissan Motor Company Ltd. négy vezető munkatársa 1969. december 1-11 között Magyarországon tartott tárgyalássorozaton próbálta meg tisztázni. A japánok nem engedtek a 63 000 db/év kapacitásból. A négytagú japán tárgyalódelegáció az üzem telepítése szempontjából Győr környékét ajánlotta, mert a vízi úton megközelíthető, magas ipari kultúrájú város Ausztriához (ezzel együtt a potenciális nyugati piacok) közel fekszik, nagy autó- és gépgyártó hagyományai miatt a szakmunkásgárda helyben biztosítható. A magyarok a telephely kérdésében nem foglaltak állást. A 400 000 négyzetméteres területen 24 000 négyzetméteres szerelőcsarnokot és 30 000 négyzetméter raktárt, segédüzemeket magába foglaló gyárban 2600-en dolgoztak volna, felépítése 24-28 millió dollárba kerülne. A japánok a magas szállítási költségek csökkentése érdekében kifejezetten szorgalmazták a magyar beszállítók mielőbbi bekapcsolását. Ennek érdekében itartózkodásuk során egy sor magyarországi gyárat (pl. a Csepel Autógyárat, az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár budapesti telepét, a Magyar Vagon és Gépgyárat, a Győri Pamutszövő és Műbörgyártó stb.) felkerestek abból a célból, hogy személyes tapasztalatok gyűjtsenek a kooperációba bevonható gyárak termelési színvonaláról és termékeik minőségéről.

A japánok rendelkezésre bocsátottak egy sor műszaki dokumentációt, így a Nissan autó szerelési családfáját, néhány tucat fontosabb alkatrész árjegyzékét, a létesítendő gyár és szerelőüzem elrendezésének vázlatát stb. A magyar követelés hatására az értékesítés kérdésében engedelményt tettek, vagyis visszatértek az eredeti elgondoláshoz, tehát saját értékesítési hálózatukon keresztül főleg Nyugat-Európában akarták eladni a magyar piacon főleg az autók. Erre azonban csak 3-5 év után kerülhet sor, amikor a közös vállalat már produkálja a nyugati piacokon elvárt minőséget és a versenyképes árat. Addig viszont, amíg erre nem látnak garanciát, a gépkocsikat főleg Magyarországon és a KGST-országokban szeretnék forgalomba hozni. A Nissan munkatársainak piackutatása alapján lehetőséget láttak arra, hogy távolban kielégítsék a fellendülő magyar illetve a KGST-országok gépkocsi igényét.

Az itthon összeszerelt autók önköltségét a magyarok 800-822 dollárra becsülték, és mivel Európában a Nissan 1000-es személygépkocsikat 870 dolláros áron értékesítette, így - ha ezt az árat a hazai összeszerelésű Nissanokon is el lehet érni - a magyar befektetők már az üzemelés első időszakában tisztán nyereségben reménykedtek. A gépkocsi költségéből a magyar hozzájárulás (összeszerelés, festés stb.) mértékét a Hunicoop szakértői autónként 143-165 dollárra becsülték. A japánok ezzel szemben sokkal magasabb fődarab és alkatrészárakkal és mindössze 24 dolláros magyar hozzájárulással kalkuláltak autónként. A tárgyalások során a japán fél az ideszállított alkatrészek árából 30 dollárt azonnal hajlandónak mutatkoztak engedni és ebben a kérdésben nem zárkóztak el további engedményektől sem.

A távol-keleti ország képviselői rámutattak arra, hogy minden új szerelő üzemük eleinte veszteséges volt. A nyereség a befogadó ország számára a korszerű, magas műszaki kultúrájú üzem létesítésében, illetve a bedolgozó üzemekre gyakorolt kedvező hatásában mutatkozott meg azonnal. Külön kiemelték, hogy a japán autógyár létesítésével Magyarország olyan modern technológiákhoz, gépekhez és berendezésekhez jut, amelyek korszerűbbek az összes KGST-ország autógyáraiban működőknél. **(Lásd a 5. számú forrást!)**

A tárgyalások híre kiszivárgott, ami némi zavarban és meglepetéshez vezetett azokban a szocialista országokban, amelyek Magyarországnak személygépkocsikat szállítottak. A Kyodo Japán Hírügynökség olyan sajtótudósítást jelentett meg, amely arról szólt, hogy a tervezett japán-magyar autóipari vegyesvállalat gyártmányaival a kelet-európai piacokat (ideértve a Szovjetuniót is) célozza meg. A prágai magyar nagykövetség 1968 novemberében jelentette a Külügyminisztériumnak: a csehszlovákok nem hivatalosan Budapestre készülnek, hogy tisztázzák „a magyar személygépkocsi gyártásra vonatkozó elképzeléseket”, ugyanis ennek figyelembevételével akarnak saját gépkocsigyártásuk továbbfejlesztéséről dönteni. Egy csapásra fontossá vált a magyar autóipac az oroszok számára is. *Tarasov* szovjet autóipari miniszter a japánokkal folytatott tárgyalások hírére a moszkvai magyar nagykövetnek felvetette, hogy a személygépkocsi gyártás terén már megkötött szovjet-magyar kooperációs együttműködési formákon túl a Szovjetunió szívesen létesítene Magyarországon szovjet autókat összeszerelő üzemeket. (Így, többes számban, vagyis nem egyet, hanem egyenesen többet.)

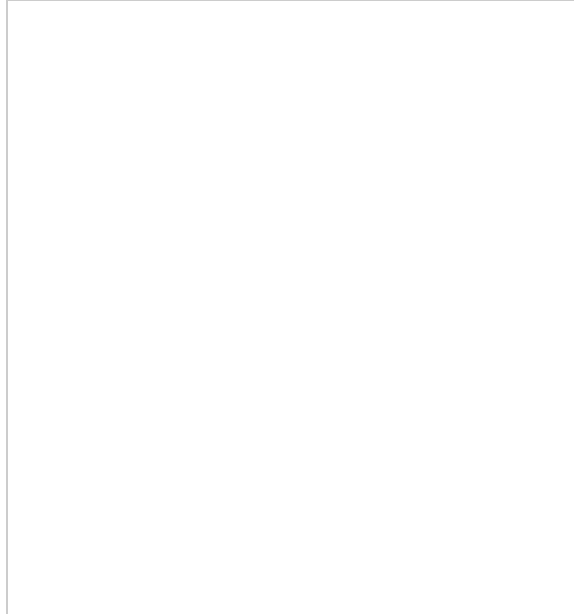
A japán üzlet kondícióinak a romlásán túl a magyarok végső döntését alapvetően befolyásolta az a körülmény, hogy a KGST országokkal lefolytatott tárgyalások eredményeképpen Magyarország személygépkocsi igényét csaknem teljes egészében szocialista importból akarta biztosítani, amiért ellentételezéseként eszonzjárműveket (elsősorban autóbuszokat, kisebb mértékben teherjárműveket), illetve részegységeket (főleg hátsóhidakat) és személygépkocsi alkatrészeket szállított. Az előzetes egyeztető tárgyalásokat már lefolytatták, amelynek értelmében 1971-1975 között egyedül a Szovjetunió 175 000 személygépkocsi szállítására tett ígéretet Magyarországnak számára. A szocialista országokból behozni tervezett személygépkocsi igen jelentős helyet foglalt el a magyar gépipari importban. A kohó- és gépipari miniszter a legnagyobb veszélyt abban látta, hogy a keleti autóimport csökkentése „kedvezőtlenül befolyásolhatja a szocialista országokba irányuló gépxportunk alakulását”. Tehát ha mi nem vásároljuk meg a szocialista autókat, akkor ők sem veszik át a más piacokon nemigen értékesíthető magyar közúti és vasúti járműveinket, hajóinkat, szerszámegységeinket. Horgos Gyula kohó- és gépipari miniszter Nyers Rezső KB titkárhoz írt levelében a Nissan új javaslatát több vonatkozásban visszalépésnek tartotta. Különösen kedvezőtlennek minősítette az értékesítés irányának a megváltoztatását, azt, hogy a japán autógyár elsősorban már nem a nyugati, hanem a magyar és a környező kelet-európai (távlatilag vásárlóképessé váló) piacokat célozza meg. A miniszter szerint magyar részről a közös vállalkozás fő céljának „nem a hazai szükségletek kielégítését, hanem nyugati piacokon viszonylag nem nagy kockázattal járó értékesítés útján tőkés deviza szerzését” tekintik. Horgos a Nissannal további - Magyarországon lefolytatott - tárgyalásokat javasolt, amelyben egyértelműen a japán autókonszern tudomására akarta hozni, hogy a „japán tőke részvételével közös vállalkozás megvalósításában abban az esetben vagyunk érdekeltek, ha fenntartják eredeti elképzelésüket”.

Mint láttuk, 1969 decemberében még folytak tárgyalások a japán-magyar vegyesvállalat létrehozásáról, ahol a felek abban állapodtak meg, hogy a megbeszéléseket 1970 januárjában a Nissan igazgatójának, *Yamazaki* úrnak budapesti tervezett látogatása során folytatják, de az üzletből - és így japán autók magyarországi összeszereléséből - a rendszerváltásig nem lett semmi. Ebben a már ismertetett okokon túl minden bizonnyal szerepet játszott az a tény is, hogy az új gazdasági mechanizmusnak két évvel az elindulása után a tábor országaiban és idehaza is erősödő ellenszéllel kellett megküzdenie. A prágai tavaszt, amely a magyar reform legfontosabb támogatója lehetett volna, 1968 augusztusában eltaposták a „testvéri tankok”, a Szovjetunió, Lengyelország és legfőbbsképpen az NDK szektás, dogmatikus vezetői pedig egyre kevésbé tolerálták a korlátozott piaci reformokkal kísérletező magyar irányítási mechanizmust. A japán kooperációs autógyártás az új irányítási rendszer bevezetésekor került napirendre, megíúsulása pedig a dogmatikus visszarendeződés kezdetére tehető.

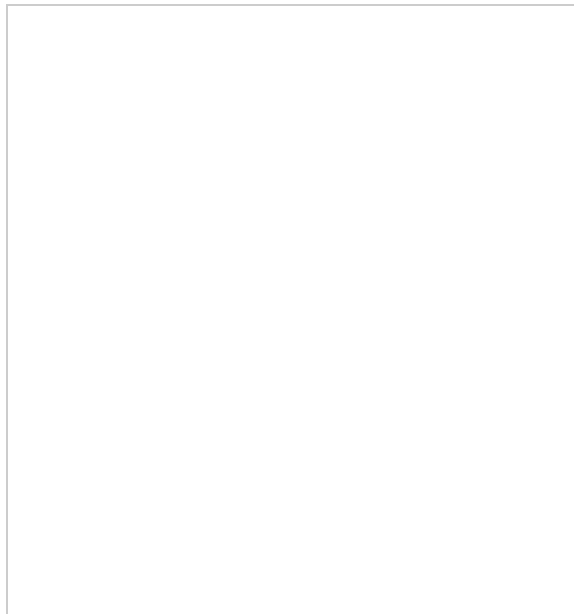
Kifejezett szovjet tiltás nem volt, csak biztató ígéret, hogy a Fiat egyik típusának a gyártásával teljes egészében kielégítik a magyar személygépkocsi igényeket mégpedig úgy, hogy ezért nem kell hazánkban nagy beruháással új gyárat létesíteni és kockázatos vállalkozásba fogni. Magyar részről bizonytalannak tartották az itt előállított japán autók nyugati értékesítését és gazdaságtalannak ítélték a tervezett sorozatnagyságot. A legfőbb kifogás azonban az volt, hogy a keleti autóimport csökkentése veszélyeztetné a szocialista országokban irányuló magyar gépxportot.

Források

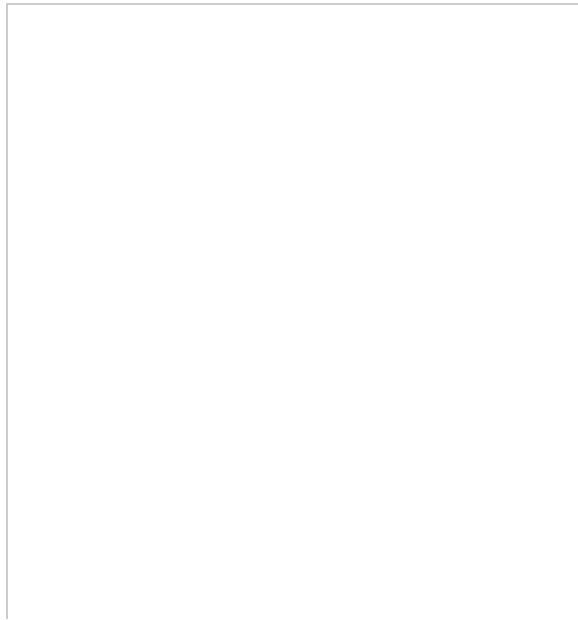
1. Horgos Gyula, a Kohó- és Gépipari Minisztérium vezetőjének levele Párdi Imrének, az Országos Tervhivatal elnökének a Nissan személygépkocsik magyarországi gyártásáról



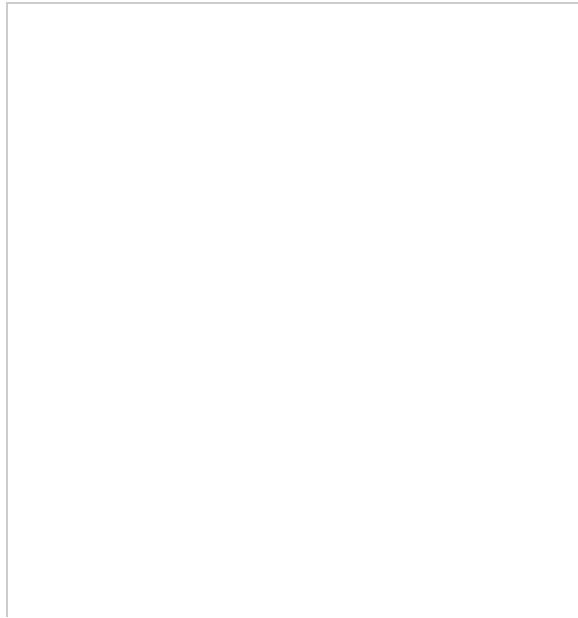
2. Az OT Nemzetközi Együtműködési Főosztályának feljegyzése a Nissan konszernnel közös vállalkozás ügyében



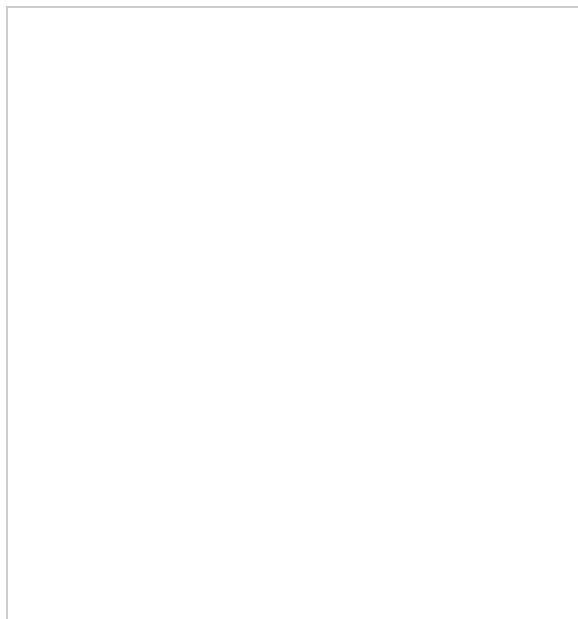
3. Az OT Ipari főcsoportjának feljegyzése a Nissan személygépkocsik magyarországi gyártásáról

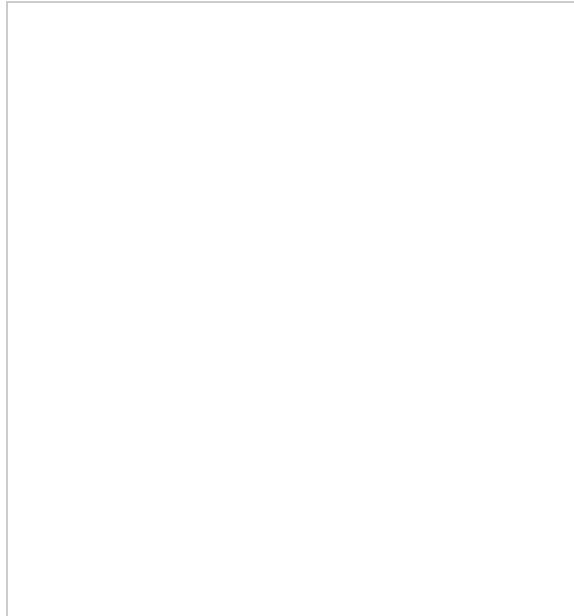


4. Karádi Gyula OT elnökhelyettes levele Horgos Gyulának a Nissan konszern ajánlatáról



5. A Hunicoop Kooperációs Külkereskedelmi Iroda jelentése Horgos Gyula kohó- és gépipari miniszternek a Nissan képviselőivel folytatott tárgyalásokról





Címkék:

[Nissan](#) ^[2]

[közlekedés](#) ^[3]

[magyar-japán kapcsolatok](#) ^[4]

[Ikarus](#) ^[5]

[FIAT](#) ^[6]

[KGST](#) ^[7]

[MOGÚRT](#) ^[8]

[OTP](#) ^[9]

[MNB](#) ^[10]

[Pénzügyminisztérium](#) ^[11]

[autó](#) ^[12]

Kiadás: 13. évfolyam (2013) 2. szám

Forrás webcím: https://www.archivnet.hu/gazdasag/elsokent_a_nissan_ajanlkozott.html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/gazdasag/elsokent_a_nissan_ajanlkozott.html

[2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/nissan>

[3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kozlekedes>

[4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/magyar-japan-kapcsolatok>

[5] <https://www.archivnet.hu/cimkek/ikarus>

[6] <https://www.archivnet.hu/cimkek/fiat>

[7] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kgst>

[8] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mogurt>

[9] <https://www.archivnet.hu/cimkek/otp>

[10] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mnb>

[11] <https://www.archivnet.hu/cimkek/penzugyminiszterium>

[12] <https://www.archivnet.hu/cimkek/auto>