automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

A Toyotát szinte egyáltalán nem érinti a máshol gyártási problémákat okozó chip-hiány

A válságkezelés egyik legfontosabb alapelve, hogy tudni kell nagyon gyorsan alkalmazkodni. A Toyota pont azáltal emelkedhet felül az év legsúlyosabbnak ígérkező autóipari krízisén, hogy szembement a működését évtizedek óta meghatározó alapelvekkel.

Jóformán még talpra sem állt a koronavírus okozta sokkból, máris új válsággal kell megküzdenie az autóiparnak. A problémát pont az elmúlt évek rohamos technológiai fejlődése okozza: integrált áramkörök százai, ezrei dolgoznak a modern autókban. Az alapvető funkcióktól kezdve a fejlett szórakoztató szolgáltatásokon át a biztonsági és vezetőtámogató rendszerekig mind több komponens igényel modern chipeket. Márpedig ahogy egy hiányosan összecsavarozott autót nem lehet eladni, ugyanúgy képtelenség legyártani egy gépkocsit, ha nem állnak rendelkezésre a működéséhez szükséges elektronikus komponensek.

Az autóipar több mint egy éve küzd az egyre súlyosbodó chip-hiánnyal (lásd keretes írásunkat); a helyzet mostanra odáig romlott, hogy az iparági szereplők csak hiányos funkcionalitással vagy egyáltalán nem képesek gyártani bizonyos típusaikat. A válság alól senki nem tudja teljesen kivonni magát, a Toyota azonban mindenki másnál sikeresebben tartja a fejét az egyre emelkedő víz fölött. A kríziskezelés titka a következetlenség – pontosabban az, hogy az autógyártó rájött, nem lehet minden helyzetben ugyanazt a receptet alkalmazni.

A Toyota hetven éve a just-in-time gyártási filozófia úttörőjeként forradalmasította a világ gyártóiparát: ahelyett, hogy hatalmas raktárkészleteket halmozott volna fel, beszállítóitól megkövetelte, hogy pontosan akkorra juttassák el a gyártás helyére a szükséges minőségű és mennyiségű alkatrészeket, amikor azokra szükség van.

A japán gazdaságot 2011-ben alapjaiban megrengető fukusimai atomkatasztrófa után azonban a cég vezetői felismerték, hogy bizonyos kulcsfontosságú alkatrészekből mégis muszáj négy-hat hónapnyi biztonsági tartalékot felhalmozniuk. Ez nem ötletszerűen zajlik: napi szinten kommunikálnak több ezer beszállítójukkal, hogy megállapítsák, milyen rövid távú trendek várhatók az egyes komponensek elérhetősége terén, illetve miből milyen mennyiségre lesz szükségük a következő időszakban.

Miközben tehát a világ autóipara a leállás szélére sodródott, a Toyotának elég volt átcsoportosítania a rendelkezésére álló készleteket, és a gyártás ütemének célzott lassításával mindenki másnál stabilabban maradt talpon. A március végén lezárult 2020-as pénzügyi évet az eredeti elképzelések szerint tudta teljesíteni, ami pedig a 2021-es terveket illeti, nemcsak talpra állásra, de új rekordra készül a Toyota: minden korábbinál több, 9,2 millió gépkocsit kíván gyártani. Ennek megvalósításában pedig

kulcsfontosságúnak bizonyulhat a vállalat előrelátása.

Mi az a chip-válság?

A krízis tavaly tavaszra vezethető vissza, amikor a távolságtartás jegyében világszerte gyártóüzemek százezrei függesztették fel a munkát, átmeneti hiányt okozva ezzel az általuk készített termékek piacán. Ezzel párhuzamosan megváltoztak a vásárlási szokások: bizonyos termékekből jóval kevesebbet, másokból jóval többet rendeltek a fogyasztók. A kínálat és a kereslet között talán sehol nem mutatkozott olyan markáns eltérés, mint a számítástechnikai termékek piacán. Minden korábbinál több számítógépet, táblaszámítógépet, okostelefont, játékkonzolt, televíziót vásároltak a nyugati világban.

Minden olyan eszköz keresetté vált, ami lehetővé teszi egyrészt a távoli kapcsolattartást munkatársainkkal, szeretteinkkel, tanárainkkal és diákjainkkal, másrészt a vesztegzárban töltött idő tartalmas eltöltését. Ez a fokozott kereslet már akkor jelentkezett, amikor a modern elektronikus termékek agyát, az integrált áramköröket gyártó vállalatok még kényszerpihenőjüket töltötték.

Ez önmagában is elegendő lett volna arra, hogy kimerítse az iparág termelőkapacitását. A helyzetet azonban tovább súlyosbította egy tűzvész, amely részben megrongálta a japán Renesas félvezetőket gyártó üzemét; az Egyesült Államok déli részét sújtó ítéletidő következtében kimaradt áramellátás; az USA és Kína közötti kereskedelmi háború, ami megnehezítette a modern chipgyártó berendezések exportját; valamint az, hogy a beszállítók üzleti modellt váltottak.

Míg ugyanis korábban a fejlesztők egyben gyártották is az integrált áramköröket, a két folyamat mostanra külön vált: a gyártást hatalmas üzemekbe szervezték ki, ami költséghatékonnyá, de egyszersmind rugalmatlanná is tette a chipek előállítását, ez pedig komolyan érinti az autóipari szereplőket is.

Fotók: *Toyota, Asia.Nikkei (Kosuke Imamura)*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/innovacio/toyotat-szinte-egyaltalan-nem-erinti-mashol-gyartasi-problemakat-okozo-chip-hiany