

Elhunyt Hirosi Okuda, a Toyota Prius atyja

93 éves korában elhunyt Hirosi Okuda, aki elnök-vezérigazgatóként átkormányozta a Toyotát a XXI. századba, és akinél senki nem hitt jobban a hibrid technológiában.

Ha a Toyota Prius hosszú és diadalmas történetéről esik szó, általában *Ucsijamada Takasi* főmérnök neve merül fel, hiszen a projekt vezetőjeként őt szokás a világ első sorozatgyártású hibrid szedánjának az atyjaként emlegetni. Ez rendjén is van, ám Ucsijamada Takasi semmit nem tehetett volna, ha nem egy felvilágosult, jövőbe tekintő vezető áll a Toyota Motor Company élén, aki készen áll arra, hogy a világ legnagyobb autógyártójává tegye a gondjaira bízott vállalatot. Ez az ember *Hirosi Okuda* volt, aki elnökként nem csak engedélyezte, de egyenesen siettette a Prius megvalósulását.

Hirosi-szan 1955-ben szerzett közgazdasági diplomát a Hitotsubashi állami egyetemen, és még ugyanabban az évben munkába állt a Toyota Motor Company által gyártott autók forgalmazásáért felelős Toyota Motor Sales vállalatnál. Karrierje azonban nem indult zökkenőmentesen. Mivel nem simult bele a japán vállalati hierarchiába – következetesen ragaszkodott saját elveihez, és szóvá tette az észszerőtlen döntéseket –, csakhamar kegyvesztetté vált. Azonban kiváló pénzügyi szakember volt, így nem bocsátották el: az 1970-es évek elején egy külföldi gyártópartnerhez „számúzték,” hogy rendbe tegye annak instabil pénzügyi helyzetét.

Ott fedezte fel emberi kvalitásait *Tojoda Soicsiró*, a cégalapító *Tojoda Kiicsiró* legidősebb fia, és az évtized vége felé visszahívta őt Japánba. Hirosi Okuda pályafutása innentől fogva meredeken ívelt felfelé. A Toyota Motor Sales Company és a Toyota Motor Company 1982-ben egyesült, létrehozva a ma ismert Toyotát, és ebben az új vállalatban igazgatóvá nevezték ki Hirosi Okudát. Öt évre rá ügyvezető igazgatóként, 1988-tól vezérigazgató-helyettesként, 1992-től már ügyvezető alelnökként dolgozott a cégcsoportnál.

Amikor 1995-ben átvette az elnöki pozíciót a megromlott egészsége miatt leköszönő *Tojoda Tacurótól* (Soicsiró öccsétől), harmincéves hagyományt tört meg: utoljára 1961 és 1967 között vezette kívülálló, azaz nem Tojoda családtag az autógyártót. Elnökként 1999-ig szolgált, majd ezt követően egészen 2005-ig volt az igazgató tanács elnöke.

1995-ben a teljes japán gazdaság évtizedes mélyponton volt. Hiába telt el öt év az 1990-es gazdasági összeomlás óta, az ország nem tudta visszaszerezni a nemzetközi befektetők bizalmát, az exportot a jen kedvezőtlen árfolyama bénította meg. A Toyota üzemi haszonkulcsa 3,1%-ra olvadt – elfogadhatatlan érték egy olyan nagyvállalattól, amelynek a teljesítménye alapvetően befolyásolta az ország gazdaságát.

Beiktatásakor pont erre hívta fel a figyelmet: **„Meggyőződésem, hogy ha a Toyota meg tud változni, Japánt is megváltoztatjuk.”**

Ehhez elsőként azt a belterjes gondolkodást kellett átfordítania, amely a legtöbb japán nagyvállalathoz hasonlóan a Toyotát is elzárta a fejlődés lehetőségétől. Átírta a felső vezetők kinevezésének a feltételrendszerét, a rangidős státusz helyett a képességeket, a rátermettséget vette figyelembe. Soha nem látott mértékben kaptak alatta esélyt fiatal szakemberek – ezzel számtalan ellenséget szerzett magának, a Toyota viszont kezdett kimozdulni a holtpontról.

A Fülöp-szigeteken töltött évek tapasztalatait is felhasználva agresszív nemzetközi terjeszkedésbe kezdett, új gyártólétesítményeket hozott létre Észak-Amerikában, Európában és szerte Ázsiában. A számok őt igazolták: mire 2006-ben leköszönt az igazgató tanács éléről, az üzemi nyereség az 1995-ös érték hatszorosára nőtt, az értékesítési darabszámok 2,6-szor voltak magasabbak. A Toyota éves globális eladásai hajszállal maradtak csak el a 8 milliós álomhatártól.

Eközben fáradhatatlanul igyekezett a cég tevékenységeinek minden területén csökkenteni a felesleges kiadásokat. Villámgyorsan, a kockázatokat sem kerülve hozott döntéseket, olyan lendületet adva ezzel a vállalatnak, amire korábban nem volt példa.

Ennek a merész, pozitív vezetési szemléletnek a legszebb példája az, ahogy a Toyota Prius megvalósulását felkarolta.



Hiroshi Okuda egyik sokat idézett mondása szerint **„egy vállalatnak akkor kell változnia, amikor jól mennek a dolgok. Amikor rosszra fordul a sorsa, akkor már késő.”** Márpedig ha valami, a Prius alapvető változást jelentett a cég életében.

A projekt már 1993-ban útjára indult, ám útját egyre több viharfelhő árnyékolta be. A vadonatúj technológiai tartalom teljesen ismeretlen területre kényszerítette a vállalatot, a fejlesztési költségek orbitálisak voltak, ráadásul sokak számára indokolatlannak tűnhettek. Mivel az előző évtized elejének kiugróan magas üzemanyagárai után a 90-es évekre stabilizálódott a benzin globális árszintje, a különösen takarékos és tiszta üzemű autó ígérete nem hangzott különösen fontosnak.

Bár a Toyota már 1995-ben megszellezte a fejlesztést, hiányzott a lendület a projektből, ezért Hirosi Okuda 1997-ben megsürgette azt: nyilvánosan bejelentette, hogy még az év vége előtt piacra dobják a forradalmian újszerű technológiával felszerelt modellt. Ezzel csak egy apró gond volt: a projekt eredeti időterve szerint a Priusnak csak 1998-ra kellett volna elkészülnie.

A mérnökök éjt nappallá téve dolgoztak, és ehhez minden támogatást meg is kaptak a felső vezetéstől. Végül 1997 decemberében valóban megkezdődött a Toyota Prius forgalmazása Japánban – szinte napra pontosan ugyanakkor, amikor az ENSZ Kiotóban elfogadta azt a klímavédelmi egyezményt (kiotói jegyzőkönyv), amely globálisan fellépett az üvegházhatású gázok, így a szén-dioxid és a nitrogén-oxid kibocsátása ellen.

A Toyota Prius egy csapásra ennek a kulcsfontosságú környezetvédelmi határozatnak a szimbólumává vált, és felhelyezte Japánt a térképre, mint az emissziócsökkentés elkötelezett, élvonalbeli harcosát – Hirosi Okuda 1995-ös üzenete a Toyota és Japán között fennálló szoros, eltéphetetlen kötelékről megerősítést nyert.

Mára már nem kérdés, hogy a Toyota Prius és az általa piacra került hibrid hajtástechnológia az autóipar és általában a globális gazdaság egyik legmeghatározóbb innovációja volt, amely nem valósulhatott volna meg Hirosi Okuda éleslátása nélkül.

Nem a Prius azonban Hirosi-szan elnöki regnálásának egyetlen hagyatéka. 1999-ben két olyan, kulcsfontosságú döntést hozott meg, amelyek újabb ütések mértek a korábbi cégvezetési hagyományokra. Az egyik a Toyota Forma-1-es nevezése volt, amely egy csapásra a globális figyelem középpontjába helyezte a céget – a továbbiakban lehetetlen volt tehát belterjes szervezatként, a döntéseket maguk között meghozva kezelni a Toyotát.

A másik ennél is ellentmondásosabb volt: a vállalat gazdasági döntéshozatalaiban soha nem látott szerepet biztosított a részvényeseknek. Ez szentségtörésnek számított egy olyan vállalati kultúrában, ahol a szenioritás és a családi kötődések mindennél fontosabbak voltak – ám pontosan ez tette agilis, nemzetközileg versenyképes, kiszámítható és elszámoltatható gazdasági szereplővé a Toyotát. Nem túlzás tehát, amit cikkünk elején állítottunk: Hirosi Okuda volt az a vezető, aki elindította a Toyotát a globális autóipari nagyhatalommá válás felé vezető úton. Nem csoda, hogy egyre többen Japán, sőt, az egész világ gazdasági fejlődésének indikátoraként tekintettek döntéseire és nyilatkozataira, és üzleti körökben szállóigévé vált a kérdés: *„Mit mondott erről Okuda?”*

Fotók: Toyota, ttnews.com, Instagram, LinkedIn

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/elhunyt-hirosi-okuda-a-toyota-prius-atyja>