

# ΙΑΠΩΝΙΑ

Τί είναι, πώς δημιουργήθηκε, πού βρίσκεται και πού βαδίζει το λεγόμενο ιαπωνικό θαύμα;  
**Ο ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ** γράφει για τον παράξενο αυτόν λαό, για τους τρόπους πού χρησιμοποίησε για να επιτύχει, την νοοτροπία του, την ιστορία του, το παρόν του και το μέλλον του...

Υπάρχουν παντού... κοντόσωμοι, σοβαροί, μ' ένα άνθιποχαμόγελο στα χείλη, φορώντας τα ίδια σκούρα γκρι κουστούμια, τις ίδιες... πλατινένιες γραβάτες πού λές κι αγοράστηκαν το 1958 στα καρτοσάκια της αδού Αιόλου, τα ίδια μυτερά παπούτσια, τα ίδια παλύχρωμα σέκο με τα φεγγάρια και τις νύχτες και τις ώρες και τα δευτερόλεπτα ακαλιωμένα πάνω σε μπλε έλεκτρικ δίσκους, τα ίδια στενά παντελόνια, τους ίδιους χορτοφύλακες πού είναι γεμάτοι με τυχές και προσφορές και αντιπροσφορές και έχουν κι έναν δάκα σε μιά τους άκρη για τους υπολογισμούς πού γίνονται μέσα σε δέκατα του δευτερολέπτου.

Οι Ίάπωνες πωληταί! Γυρίζουν τις χώρες του κόσμου, μένουν σε ξενοδοχεία δευτέρας κατηγορίας και έχουν μόνο μιά σκέψη στο ναύ... Νά π ο υ λ ή σ ο υ ν . Νά βάλουν πόδι, να εκτοπίσουν! Ένας λαός θαυμαστός είναι οι Ίάπωνες για μένα. Ένας λαός πού, παρ' όλο πού συνεργάζεται στενά με τους Αμερικανούς, έχει διατηρήσει μιά σπάνια αξιοπρέπεια και μιά εκπληκτική πίστη στην Ίδια του την πατρίδα.

Μπορεί το Τόκιο να έχει δυό εκατομμύρια αυτοκίνητα, μπορεί ή Οσάκα να είναι ο τόπος πού έγινε ή ΕΧΡΟ, μπορεί να έχει Χίλτον και τουρίστες με πέδιλα και κόκκινες κάλτσες και φθηνές Ινσταματίκ στα χέρια... Όλα αυτά είναι πιθανά. Είναι καλύτερα γεγονότα...

Γεγονός όμως είναι ότι, στον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, ή χώρα είχε πλότους καμικάζι και δειωματοκούς πού έκαναν χαράκι για να μην πέσουν στα χέρια των εχθρών... Γεγονός είναι ότι άφανίστηκε από τις ατομικές βόμβες, ότι έχασε τον μισό της πληθυσμό επειδή ένας παράφρων λοχίας στην Εύρώπη σποράσε μιά μέρα ότι είναι Θεός και Σωτήρας και παρέσυρε στη δίηνη άλλους παράφρονες στη χώρα του Ανατέλλοντος Ήλιου και, παρ' όλ' αυτά, αυτή τη στιγμή ή Ίαπωνία άπειλει να έξοστρακίση τη Σοβιετική Ένωση από τη δεύτερη θέση πού κατέχει στην Ιεραρχία της Βιομηχανικής Παραγωγής!

Γεγονός είναι ακόμη ότι, αν ή χώρα συνεχίση να άναπτύσσεται με τον σημερινό ρυθμό, θα πρέπει να πάρη την πρώτη θέση από τις Ήνωμένες Πολιτείες κάλοιο χρόνο άνάμεσα στο 1980 και 1990! Η Ίαπωνία είναι μιά χώρα πού πολύ σε κάνει να σκέπτεσαι... Ίδιαίτερα αν είσαι οικονομολόγος, κοινωνιολόγος,

Εύρωπαίος Βιομήχανος αυτοκινήτων — ή και Αμερικανός! — φωτογραφικών μηχανών, ιατρικών εργαλείων, μοτοσυκλετών, αλοίων και ρολογιών! Οι πάντες τρέμουν. Τρέμουν ακόμη και άνθρωποι — ή κράτη — πού δέν έπρεπε. Οι Έλβετοι έχουν πάθει μεγάλο κακό. Οι Ίάπωνες έφτιαξαν ρολόγια καλύτερα άπ' εκείνα της χώρας των εύτυχιωμένων άγγελάδων. Οι Γερμανοί προσπαθούν μάταια να αντίδράσουν στην έπιθεση των Νίκον και των Κάνον, των Μάμγια και των Άσάχι.

Οι εύρωπαϊκές εταιρίες — ιμαμούθ — πού κατασκεύαζαν μαγνητόφωνα, ραδιόφωνα, τηλεοράσεις και ηλεκτρονικά μηχανήματα θρέθηκαν ξαφνικά στο περίεργο σημείο να παράγουν χοντροκαπιές του 1950 με γκριζα πλαστικά καπάκια ενώ οι Ίάπωνες παρουσίασαν σε μιά εκπληκτική αγορά τα ήμιαπαγγελματικά μηχανήματα, φτιαγμένα έτσι πού θάμιζαν άντικείμενα πού θγήκαν από το κέντρο έλέγχου των δισοστημικών πτήσεων με χίλια-δυό γκάτζετς επάνω και με άπιστευτα καλύτερες άποδόσεις.

Οι βιομηχανίες αυτοκινήτων έπασαν το ίδιο... Δέν έδωσαν στην άρχή σημασία — κι ίσως με το δικιο τους — άλλα πριν προλάβουν να άπορρίψουν τα πρώτα ιαπωνικά αυτοκίνητα είχε ήδη φθάσει ή δεύτερη γενιά κι ή δεύτερη γενιά β έ ν ήταν κακή άντιγραφή των εύρωπαϊκών! Οι Άγγλοι με τα Ώστεν 1000, τα άπίθανα Γούολυ και τους λευκούς έλέφαντες πού άκουγαν στα όνόματα Μάγκνιτ, Ρίλυ και Μόρρις, έπασαν μεγάλη καταστροφή από την όποια ά κ ό μ η δέν μπορούν να συνέλθουν.

Τά μικρά και τα μεσαία ιαπωνικά αυτοκίνητα μπήκαν στην αγορά τους τόσο άγρια ώστε οι άπόγονοι της Βικτόρια έχασαν την άρεση για ταύ.

Οι Γερμανοί κρύφτηκαν πίσω άπ' το Φολκσβάγκεν και πίστεψαν ότι το κάστρο τους ήταν αρκετά ισχυρό για ν' άντέξη στις επιθέσεις άλλα έπεσαν π ο λ ύ έξω! Το π ό σ ο έξω έπεσαν μπορεί να το δή κανείς από το ρυθμό πού πέφτουν οι πωλήσεις του σκαθριού στις Ήνωμένες Πολιτείες, πού είναι το άπόλυτο κριτήριο για το αν ένα αυτοκίνητο ή μιά τακτική πωλήσεων, έπέτυχε ή άπέτυχε, όπου είχε το 50% των πωλήσεων όλων των είσογόμενων αυτοκινήτων. Το ποσοστό αυτό μειώνεται συνεχώς και αύξάνεται το ποσοστό των ιαπωνικών αυτοκινήτων.

Μετά μάλιστα τις παταγώδεις άποτυχίες

του 1600 και 411, ή θέση τους στην άμερικανική αγορά κλονίστηκε ακόμη περισσότερο και φυσικά το ίδιο συνέβη και στην Εύρώπη. Οι μόνοι πού άντέδρασαν σωστά ήταν οι Ίταλοί, οι όποιοι άρχισαν να σχεδιάζουν και να κατασκευάζουν μιά σειρά από αυτοκίνητα πού ήταν, σε πολλά σημεία, σαφώς καλύτερα από τα ιαπωνικά. Το πρόβλημα όμως πού αντιμετώπιζον οι Δυτικοί κατασκευασταί δέν είναι αν τ' αυτοκινήτά τους είναι καλύτερα ή χειρότερα άπ' τα ιαπωνικά άλλα αν είναι φθηνότερα ή ακριβότερα!

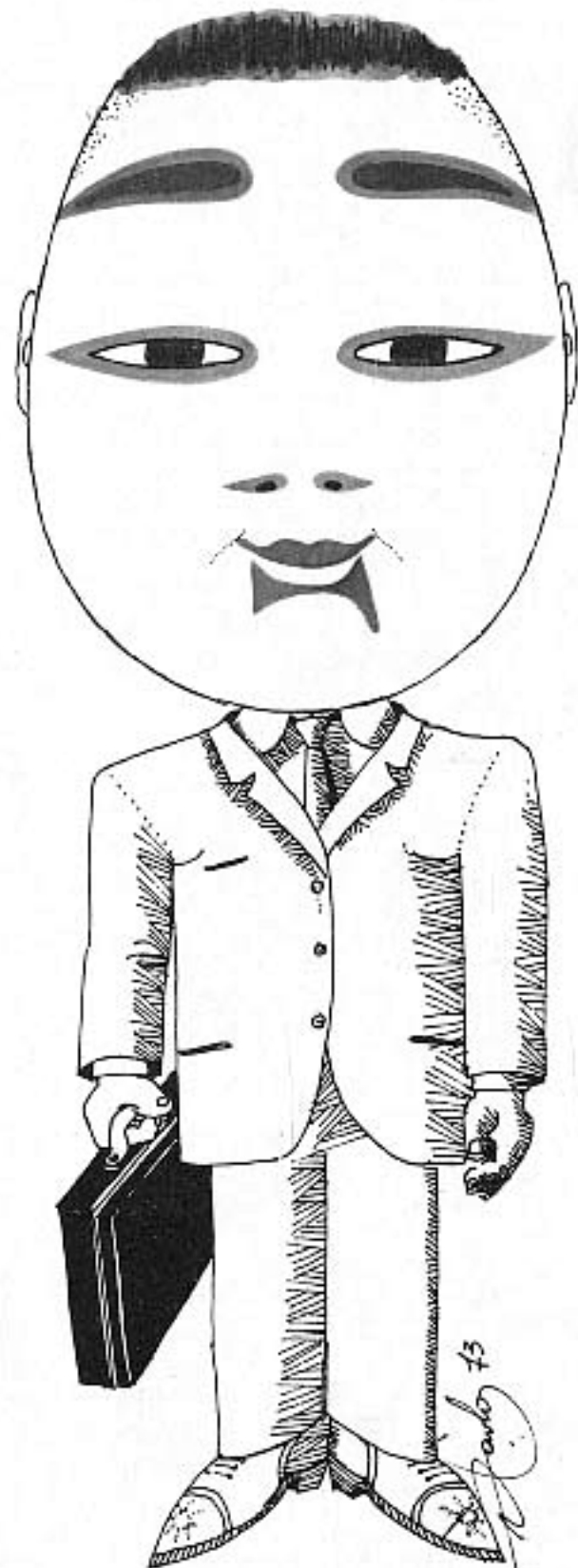
Οι Εύρωπαίοι είναι γνωστό ότι άπεργούν πολύ ή άλλως πίνε γυρεύοντας να φάνε το κεφάλι τους από τους φίλους των Μουσολίνι και Χίτλερ...

Οι Ίάπωνες δέν άπεργούν. Κι αυτό διότι πιστεύουν σε μερικές άξίες πού οι «πολιτισμένοι» λαοί του Δυτικού Κόσμου έχουν ξεχάσει. Βέβαια, υπάρχει και μιά άλλη δικαιολογία για το ότι δέν άπεργούν! Το κράτος συνεργάζεται στενά με το κεφάλαιο στα εργατικά θέματα και οι άποφάσεις πού παίρνονται είναι βασισμένες πρώτα στην άνθρώπινη αξιοπρέπεια και μετά σ' ό,τιδήποτε άλλο.

Τά εργοστάσιά τους εργάζονται άσταμάτητα πλημμυρίζοντας τις παγκόσμιες αγορές, τη στιγμή πού οι συνάδελφοί τους πελαγοδρομούν μέσα στην άπέραντη παλαιοκαλογία, τις «θέσεις» και το αν πρέπει να έχουν 10 ή 15 λεπτά για να πούν το ταύ τους. Δέν υπάρχει ίχνος σίχημης στις προηγούμενες γραμμές. Άπλως, μιά προσιδοποίηση για τις κοινωνίες, όπου οι άνθρωποι — μέσα στη «αγοουριά» τους και την καλοπέρασή τους — έχασαν ότι υπάρχουν οι κ.κ. πού άναφέραμε πιά πριν. Άφού, λοιπόν, οι άνθρωποι εργάζονται χωρίς διακοπές, είναι φυσικά να μπορούν να κατασκευάζουν περισσότερα, και επομένως φθηνότερα, αυτοκίνητα. Κι όχι μόνο αυτό, άλλα να παραμένουν φθηνότερα από τα αντίστοιχα εύρωπαϊκά μέσα στις 15 ες τις χώρες παραγωγής τους!

Τά άποτέλεσματα είναι γνωστά. Δέν υπάρχει χώρα στον κόσμο πού να μην την έχουν κυριολεκτικά νιώσει με τα προϊόντα τους και να μην έχουν τραμακρατήσει τους εισαγωγείς ή και τους ίδιους τους βιομηχάνους.

Τά αυτοκινήτά τους, πού είναι και το άντικείμενο πού μός ενδιαφέρει άμεσα, δέν ήταν πάντα έπιτυχίες.





▷ Τό αντίθετο, μάλιστα. Μερικά από αυτά ήταν αληθινές καταστροφές! Ακόμη και οι δύο μεγάλοι, η Νισσάν και η Τογιότα, έκαναν φοβερά λάθη, που προέβλεψαν πολλά ειρωνικά χαμόγελα σε Ευρωπαίους σχεδιαστές, σαν τον Τζιακόζο της Φιάτ και τον Κράους της Αουτι NSU.

Όσοι, οι Ιάπωνες έχουν μια εκπληκτική ικανότητα να μεταφέρουν τις ιδέες τους από τα σχεδιαστήρια στο στάδιο παραγωγής, στον ελάχιστο δυνατό χρόνο. Έτσι, οι άποτυχίες τους δεν έμειναν για πολύ καιρό στην αγορά και γρήγορα αντικαταστάθηκαν από νέα, περισσότερο προηγμένα, αυτοκίνητα. Για κανένα από τα Ιαπωνικά αυτοκίνητα, που έχουν παρουσιασθεί μέχρι σήμερα, δεν μπορούμε να πούμε ότι άνοιξε νέους δρόμους στην τεχνολογία.

Τα αυτοκίνητά τους είναι, στο μεγαλύτερο ποσοστό, «τετράγωνα» στη σύλληψη, χωρίς αεροδυναμικούς, με μια υπερβολική δόση διακοσμητικών, και μια υποσυμειχτητή προσπάθεια να μοιάσουν όσο το δυνατό περισσότερο με τ' αμερικάνικα! Ένας πραγματικός οδηγός δεν θα βρή ούτε ένα σημείο που θα τον «τραβήξει» σ' ένα Ιαπωνικό αυτοκίνητο. Ένας μέσος οδηγός όμως δεν θα βρή ούτε ένα σημείο που να τον δυσαρεστή! Τα πάντα βρίσκονται στη διάθεσή του. Μάτ μαύρα ταμπλά, ραδιόφωνο, μαγνητόφωνο, φουμπέ τζάμπα, καθίσματα με «μαξιλαράκια», ζώνες ασφαλείας, δεξίτες κινδύνου, χρώμια και άφθονα φωτά εμπρός και πίσω.

Όλα, όσα οι Άγγλοι, οι Γερμανοί και οι Ιταλοί θεωρούν «πράσινα», οι Ιάπωνες τα προσφέρουν μέσα στην τιμή του αυτοκινήτου... Έκει, όμως, η προσφορά σταματά. Οι αναρτήσεις είναι με φύλλα σούστας — εκτός από την Ντατσούν — οι κινητήρες είναι τετρακύλινδροι, σιδηρένιοι ίσως με αλουμινένια καπάκια, εκτός από τον 1 ΕΕΚ της Νισσάν.

Τα κινήματα ταχυτήτων είναι ορθόδοξα, ή τοποθέτηση του κινητήρα και η μετάδοση κινήσεως είναι όπως ήταν εδώ και 20 χρόνια χωρίς αυτό να σημαίνει όμως ότι οι Ιάπωνες, δεν έχουν την ικανότητα ή τα μέσα να φτιάξουν ένα Φιάτ 128 ή ένα Μίνι ή ακόμη και μια Μερτσέντες Β,31!

Σκεφθήτε ότι, το πρώτο Ιαπωνικό αυτοκίνητο κύλησε στους δρόμους του Τόκιο το 1907! Και μέσα σε 45 μόλις χρόνια έμαθαν — και είναι σαράντα χρόνια, αν ακριβώς κανείς ότι η χώρα για αιώνες ολόκληρους ζούσε στην απομόνωση με τους αυτοκράτορες και τον ιδιόρρυθμο πολιτισμό της — να χρησιμοποιούν τους τόνους και τις φρέζες, να χύνουν το σίδηρο, το ασβάλι και το αλουμίνιο, να κατασκευάζουν πλοία, αυτοκίνητα κι αεροπλάνα, να παράγουν ύφασμα και κομπιούτερς και να δεχθούν και δυο ατομικές βόμβες! Τώρα, γιατί δεν τα φτιάχνουν είναι μια άλλη ιστορία... Ίσως διότι δεν υπάρχει λόγος με και τ' αυτοκίνητά τους έχουν τόσο μεγάλη ζήτηση στις αγορές του κόσμου, όπως είναι. Ένα παράδειγμα του τι μπορούν να κάνουν όταν θελήσουν

θα μείνει κλασικό... Ο κινητήρας Βάνκελ! Ο Φέλιε Βάνκελ ανέκλυψε τον κινητήρα, ή NSU άρχισε τις έρευνες και την εξέλιξη πριν από 15 χρόνια, ή Μερτσέντες πριν από πέντε αλλά ακόμη περιμένουμε να δούμε ένα αυτοκίνητο για το εύρύ κοινό από τις δύο αυτές εταιρίες!

Η Τόγιο Κόγκυο, η εταιρία που κατασκευάζει τα Μάζντα, αγόρασε την άδεια από την NSU λίγα χρόνια πριν και, μέσα σ' ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα, έλυσε όλα τα (τρομερά) προβλήματα των περιστροφικών κινητήρων, ανέκλυψε μεθόδους «καθαρισμού» των καυσαερίων για την αμερικάνικη αγορά και βρήκε τρόπους για να παράγει οικονομικά τον κινητήρα του καλού δόκτορος Φέλιε Βάνκελ! Φαίνεται ότι μέσα στα εργοστάσια υπάρχει ένα έντελως διαφορετικό πνεύμα... Αν προσπαθήσουμε να αναπαράστούμε τη σκηνή στο τμήμα έρευνών της Μπαγκιμότο Μότορ Κόμπανι, που πήρε χτες την άδεια να κατασκευάσει περιστροφικούς κινητήρες, πρέπει να είναι κάπως έτσι:

... «Άνδρες, λευκά ντυμένοι γύρω σ' ένα μεγάλο τραπέζι. Έπάνω απλωμένα σχέδια. Απόλυτη σιωπή. Όλοι όρθιοι. Η πόρτα στο βάθος ανοίγει και μπαίνει ο επικεφαλής μηχανικός. Παιρνει τη θέση του στην κεφαλή του τραπεζιού, υποκλίνεται ελαφρώς και μιλά :

«Κύριοι. Πρέπει να λύσουμε τα προβλήματα των περιστροφικών κινητήρων σε έξη μήνες. Τα αυτοκίνητά μας πρέπει να δοκιμάζονται στη Σουζούκα σε όκτώ μήνες. Πρέπει να βρίσκονται στις εκβάσεις σ' ένα ακριβώς χρόνο από σήμερα... Έχετε να υποβάλετε κομιά έρωτησι;» Σιωπή.

— Εύχαριστώ, κύριοι. Φεύγει. Οι επιστήμονες περιμένουν να κλείση η πόρτα, μιλούν χαμηλόφωνα μεταξύ τους και μοιράζουν τις αρμοδιότητες στα διάφορα τμήματα. Η έρευνα άρχίζει άμεσα με περίσσια ύπαρξη και επιμονή. Οι παραδόσεις του λαού τροφοδοτούν τους ηλεκτρονικούς εργαζόμενους και τις σίθουσε δοκιμών.

Σε όκτώ μήνες, το πρώτο αυτοκίνητο βρίσκεται στο σιρκουί της Σουζούκα περικυκλωμένο από μια ομάδα ανθρώπων με κατάλευκες στολές. Τέσσερις μήνες αργότερα βρίσκεται στις εκβάσεις. Οι μηχανικοί είναι ικανοποιημένοι. Οι πωλητές εύχαριστημένοι. Η ό μ α δ α γέννησε ένα ακόμη Ι α π ω ν ι κ ό αυτοκίνητο. Κέρδισε μια νίκη πολεμώντας με τον χρόνο.

Πώς έγιναν όλα αυτά; Από πού ξεκίνησε αυτή η άπιθανη ιστορία της βιομηχανικής επανάστασης; Τη στιγμή μάλιστα που άρχισε εκ α τ ό ολόκληρο χρόνο με τ ό τη βιομηχανική επανάσταση στην Ευρώπη!

Όταν οι πανύψηλες καμινάδες των εργοστασίων κόλυπαν τις αγγλές πόλεις με παχιά στρώματα καπνού

κι όταν τα ατμόπλοια δίκοιζαν τους άκκονους, ή Ιαπωνία ήταν ακόμη μια φεουδαρχική χώρα. Κι αυτό σημαίνει ότι οι πόρτες της ήταν ερμητικά κλειστές στις Εένες έπεμβάσεις είτε ήταν θρησκευτικές, είτε επιστημονικές ή και φιλοσοφικές. Ήταν ακόμη κλειστές και για τους ίδιους τους Ιάπωνες, αφού κανείς δεν μπορούσε να φύγει ή έστω και να προσπαθήσει να φύγει, επί ποινή θανάτου! Η μόνη επαφή της χώρας με τον έξω κόσμο γινόταν μέσω ελάχιστων Κινέζων και Ολλανδών εμπόρων, πάνω σ' ένα... νησί τετρακοσίων μέτρων που βρισκόταν στο άνοιχτό του λιμανιού του Ναγκασακί! Από αυτούς τους εμπόρους, μερικοί Ιάπωνες μελετητά έμαθαν ότι, στον έξω κόσμο, υπάρχει ο ηλεκτρισμός και οι θετικές επιστήμες, αλλά οι πληροφορίες αυτές δεν έφθασαν στον μέσο Ιάπωνα, που ήταν σχεδόν αγράμματος. Και λέμε «σχεδόν», γιατί από τα παλιά χρόνια ή Ιαπωνία είχε επαφή με τη μεγάλη Κινεζική Αυτοκρατορία, από την οποία είχε δανεισθεί τον Βουδισμό και τη γραφή των βιβλιογραμμάτων.

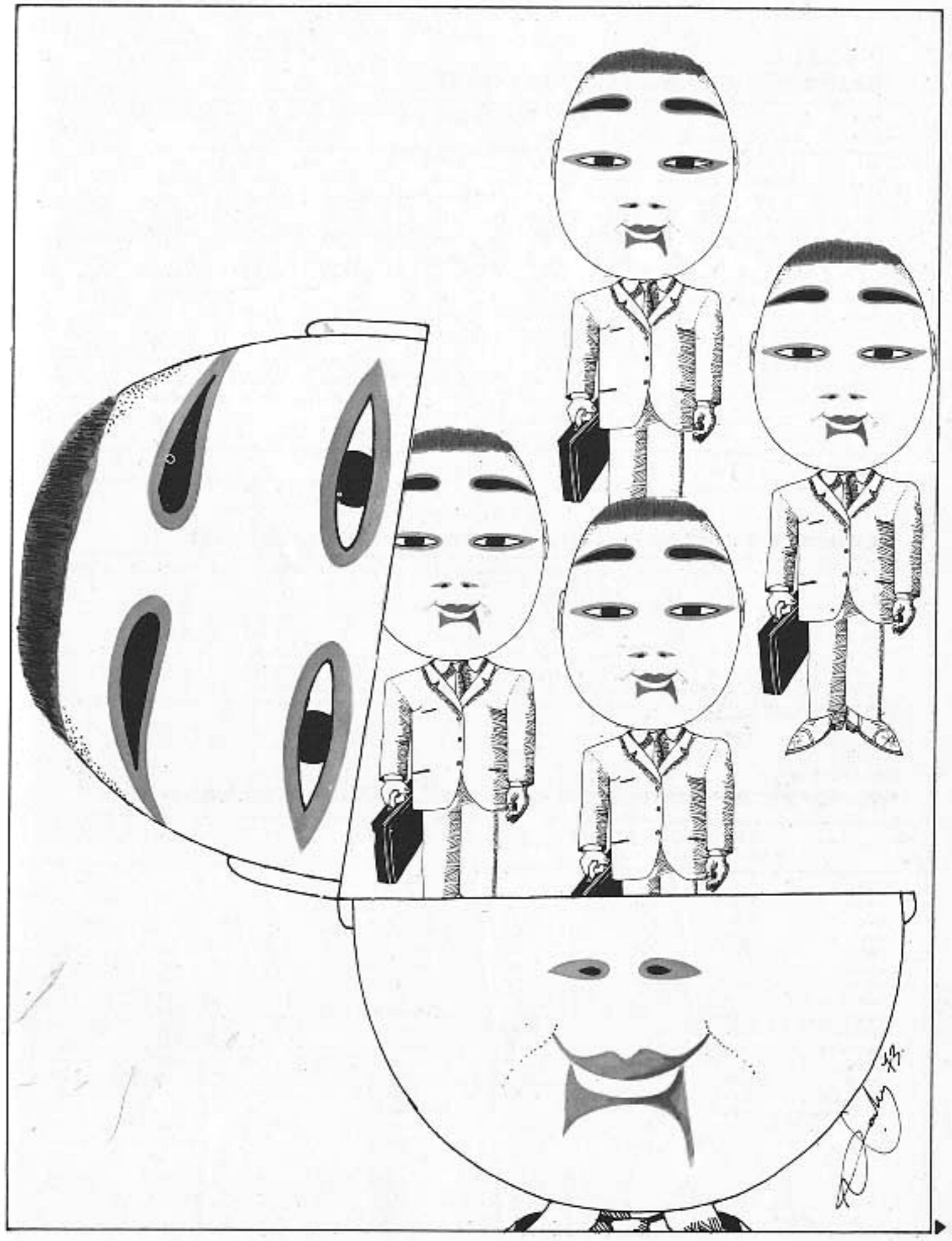
Όλα αυτά έγιναν ανάμεσα στον 8ο και τον 9ο αιώνα. Τους επόμενους αιώνες οι Ιάπωνες έζησαν απορροφώντας την κινεζική σοφία και αποκρατώντας τις... επιθέσεις της ηπειρωτικής Κίνας! Η πρώτη τους επαφή με τους Ευρωπαίους έγινε το 1542. Ένα πορτογαλέζικο πλοίο τους έφερε ότι καλύτερο είχε να προσφέρει ή τεχνολογία της γηραιάς ηπείρου: τα όπλα! Λίγα αργότερα, ένα δεύτερο πλοίο μετέφερε κάποιον κύριο Φράνσις Σαβιέ, ο οποίος, εκτός από τους Ιεροκήρυκες που μετέφερε, είχε και μερικές δεκάδες μουσκέτα, για να βοηθήσει στην αλλαγή της πίστεις των Ιαπωνών!

Οι Ιάπωνες αντίδρασαν δυναμικά: Έδιωξαν τους Ιησουίτες μοναχούς κι έκαμαν τις κεφαλές αρκετών εκατοντάδων νεοφώτιστων. Το 1637 ή Ιαπωνία έκλεισε ερμητικά τις πόρτες της στους Εένους κι αναγκάστηκε να τις ανοίξει μόνον όταν τα θωρηκτά του Αμερικανού ναυάρχου Πέρρυ τις χτύπησαν κάπως... έντονότερα το 1854.

Απ' εκείνη τη μακρινή ημερομηνία πολλά άρχισαν να συμβαίνουν στη χώρα του Ανατέλλοντος Ήλιου.

Το 1868 ή δυναστεία των Τοκουόκβα που κυβερνούσε τη χώρα, έπεσε κάτω από τα χτυπήματα των επαναστατών του πρίγκιπα Μασαουχίτα, ο οποίος, παρεμπιπτόντως αναφέρομε, ανέλαβε και τον αυτοκρατορικό θρόνο. Η ίδια πίσω από τό... κού ντ έτά ήταν ότι ο αυτοκράτωρ θα οδηγούσε τις φατρίες που τον ανέβασαν στο θρόνο, σε πολέμους εναντίον των Εένων κατακτητών. Ο κύριος όμως φρόντισε πρώτα να εξασφαλίση τη θέση του με τους γνωστούς και σήμερα τρόπους (μυστικές ύπηρεσίες, φατρίες εντός φατριών, σπιάνοους και εμπίστους) και μόλις το κατάφερε άρχισε να κάνει ακριβώς το αντίθετο!

Αντί να πολεμήση τους Εένους κατάλαβε ότι θα ήταν καλύτερα αν αντίγραφε τό καλά τους σημεία





**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**  
**ΕΣΑΓΩΓΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 1957 - 1971**

ΕΤΟΣ Ιαν. - Δεκ.	ΑΥΤΟ ΚΙΝΗΤΑ	ΦΟΡ ΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟ ΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΤΡΙΚΥΚΛΑ	ΜΟΤΟ ΣΚΟΥΤΕΡ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΤΟΣ Ιαν. - Δεκ.	
1957	410	3,512	632	6,554	419	430	1,907	1957	
1958	2,357	7,540	346	10,243	489	1,078	5,427	1958	
1959	4,884	13,959	442	19,285	2,094	13,142	19,484	1959	
1960	7,013	31,028	768	38,809	11,261	52,391	56,268	1960	
1961	11,531	44,529	977	57,037	2,252	76,234	78,449	1961	
1962	16,011	49,871	808	66,690	4,269	199,266	202,090	1962	
1963	31,447	65,877	1,240	98,564	1,007	396,957	400,385	1963	
1964	44,965	81,721	1,735	150,421	1,464	590,708	592,737	1964	
1965	100,716	90,923	2,529	194,168	1,935	865,885	868,756	1965	
1966	153,090	100,900	1,744	255,734	2,400	974,569	976,360	1966	
1967	223,491	135,687	3,067	362,245	4,513	942,453	944,169	1967	
1968	406,250	201,290	4,889	612,429	8,541	1,135,398	1,136,636	1968	
1969	560,431	290,872	6,765	858,068	7,364	1,298,866	0	1,298,866	1969
1970	725,586	351,611	9,579	1,086,776	7,721	1,737,602	0	1,737,602	1970
1971	1,299,351	469,448	10,225	1,779,024	7,047	2,278,513	0	2,278,513	1971

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**  
**ΕΣΑΓΩΓΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ) 1967 - 1971**

ΕΤΟΣ Ιαν. - Δεκ.	ΑΣΙΑ	ΑΦΡΙΚΗ	ΕΥΡΩΠΗ	Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	Κ. ΑΜΕΡΙΚΗ	Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ	ΩΚΕΑΝΙΑ	ΑΛΛΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ
1967	46,711	17,418	29,795	71,625	14,574	2,915	40,441	12	223,491
1968	70,873	20,195	57,511	172,728	22,901	3,360	58,640	42	406,250
1969	86,006	33,012	71,563	268,070	34,877	4,687	62,193	23	560,431
1970	79,278	39,617	101,518	388,681	41,799	3,789	70,897	9	725,586
1971	91,188	71,032	194,605	770,417	61,097	9,795	101,214	3	1,299,351

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3**  
**ΕΣΑΓΩΓΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ 1971**

ΧΩΡΑ	ΑΥΤΟ ΚΙΝΗΤΑ	ΦΟΡ ΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟ ΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ
ΕΥΡΩΠΗ				
Αυστρία	11,823	604		12,427
Βέλγιο	21,964	814		22,778
Κίπρος	1,768	835	5	2,608
Δανία	9,613	1,968	5	11,586
Φινλανδία	15,282	2,207		17,489
Γαλλία	4,279	83		4,362
Ελλάδα	4,252	7,224		11,476
Ολλανδία	31,988	794		32,782
Νορβηγία	16,215	2,750		18,965
Πορτογαλία	16,004	1,967		17,971
Σουηδία	4,135	309		4,444
Ελβετία	31,426	1,547	1	32,974
Αγγλία Κιנגδον	21,140	676		21,816
Δ. Γερμανία	3,140	1		3,141
Άλλοι	1,576	995	4	2,575
ΣΥΝΟΛΟ	194,605	22,774	15	217,394

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**  
**ΕΣΑΓΩΓΕΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ 1971**

ΧΩΡΑ	50 Κ. ΕΚ. ΚΑΙ ΚΑΤΩ	50 Κ. ΕΚ. ΚΑΙ ΑΝΩ	ΣΥΝΟΛΟ
ΕΥΡΩΠΗ			
Αυστρία	2,070	490	2,560
Βέλγιο	48,972	13,534	62,506
Κίπρος	357	662	1,019
Δανία	2,096	1,203	3,299
Φινλανδία	2	4,484	4,486
Γαλλία	1,300	37,460	38,760
Ελλάδα	3,547	1,172	4,719
Ιρλανδία	6,253	4,416	10,669
Ιταλία		8,237	8,237
Ολλανδία	4,766	2,685	7,451
Νορβηγία	324	1,622	1,946
Πορτογαλία	207	1,422	1,629
Σουηδία	1,173	5,814	6,987
Ελβετία	1,360	5,734	7,094
Αγγλία	40,290	52,007	92,297
Δ. Γερμανία	8,788	13,416	22,204
Άλλοι	4	67	71
ΣΥΝΟΛΟ	121,509	154,425	275,934

και έβλεπε τις βάσεις για τη βιομηχανία στη χώρα του.  
Το 1871 ο φεουδαρχισμός καταργήθηκε. Έξη χρόνια αργότερα, το 1877, η επανάσταση των Σασιούμα πνίγηκε στο αίμα. Την επομένη, διαλεγμένοι Ιάπωνες Εκκινούσαν για την Ευρώπη, για να μάθουν την τεχνολογία της Δύσης.  
Την ίδια εποχή η βασική εκπαίδευση έγινε υποχρεωτική. Η χώρα απέκτησε στρατό και ναυτική πάνα στα Δυτικά πρότυπα και το 1889 η Ιαπωνία απέκτησε το πρώτο της Σύνταγμα.  
Σκεφθήτε για λίγο και θα δείτε ότι το κράτος άρχισε να ξυπνά από τον λήθαργο το 1870 και, τριάντα έφτα χρόνια αργότερα, το 1907, το πρώτο ιαπωνικό αυτοκίνητο κυκλοφορούσε, όπως ήδη γράψαμε, στους δρόμους του Τόκιο...  
Το πήδημα, από την εποχή του οπαθού και της βαλβόμαξας στον 20ο αιώνα ήταν πράγματι θεαματικό και λέει πολλά για την ποιότητα του λαού. "Αν ακόμη λάβουμε υπ' όψη μας ότι έγινε σε μία χώρα, που δεν παράγει σίδηρο, δεν έχει πετρέλαιο ή άλλα ορυκτά πλούτα, εκτός από τα μικρά κοιτάσματα άνθρακα στο Χαλάιτο κι ότι μόνο το 20% της ιαπωνικής γης μπορεί να καλλιεργηθεί, τότε το κατορθώμα γίνεται ακόμη πιο ασθεαστό.  
"Ο αυτοκράτωρ — ο Θεός του να αναπαύσει την ψυχή του — έκανε μεγάλο καλό στη χώρα.  
Διέταξε τους Ιάπωνες να κάνουν τη χώρα τους βιομηχανική και οι Ιάπωνες δέχτηκαν τη διαταγή σαν κάτι απόλυτο φυσικό... Όσοι Έβρουν τους Ιάπωνες λένε ότι μια διαταγή είναι αρκετή για να γίνουν τα πάντα. Κι αυτό το είδαμε όλοι μας, στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.  
Για να κατανοήση, λοιπόν, ο Έβνος, την ιαπωνική βιομηχανία, πρέπει να γνωρίζει μερικά πράγματα για την ιαπωνική σκέψη και τις ιαπωνικές αξίες. Το έγχειρημα της ανάλυσέας τους θα ήταν καθαρή μεταστροφή στις αξίες αυτού του περιποικού! Θα έπρεπε να χαθούμε για τρία χρόνια μέσα στις βιβλιοθήκες να μελετήσουμε, να ταξιδέψουμε στη χώρα, να μιλήσουμε με τους ανθρώπους της, να φορέσουμε το κιμονό, να μάθουμε την αυθεντική τέχνη του κοράτι και του τζούντο και ίσως να θυβίσουμε ένα στίλετο στο στομάχι μας ή να ριζούμε ένα «Ζέρο» πάνω σ' ένα αμερικάνικο αεροπλανοφόρο!  
Μ' άλλα λόγια, να αποκτήσουμε τη νοστροπία του «μουςίντο»! Δηλαδή τη νοστροπία του παλεμιστού. Του παλεμιστού που δεν περιορίζεται μόνο στις παλεμικές τέχνες. Τό «μουςίντο», ον τρόποσ συμπεριφοράς, σάν νοστροπία, στηρίζεται στην ύποκοή στους άνωτέρους, στην άδιαφορία του προσωπικού πάνω και στις αξίες της λιτότητας και της τιμής. Κάτω από τη λέξη τιμή μπορείς να παραθέσεις τη συνέπεια προς το πράγμα που σε παραβάλλουν, είτε είναι άνθρωποι —όταν είσαι ηγέτης— είτε οικογένειες, είτε παρελθόν, παρόν και μέλλον.  
Τό «μουςίντο» μεταφράζεται από γεννά σε γεννά, από τον 12ο αιώνα...  
"Οκτακόσια χρόνια είναι αρκετά για

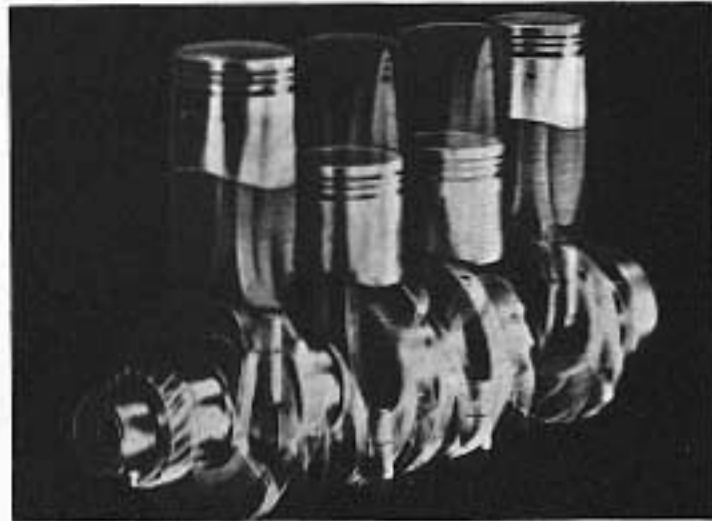
να σταλάξουν τον Κώδικα μέχρι τις άκρες των δαχτύλων των Ιαπώνων.  
"Έτσι έχει τ' αποτελέσματά του στην καθημερινή ζωή της χώρας. Και, φυσικά, και στη βιομηχανία αυτοκινήτων, για να κλείσουμε την ιστορική μας παραθέτηση — ανάδρομη.  
"Υπάρχει παλιός κόσμος που πιστεύει ότι η Ιαπωνική βιομηχανία αυτοκινήτων είναι πρόσφατη υπόθεση. Η 'Ιζούζου Μότορ όμως γεννήθηκε το 1916, η Μitsuομια δημιουργήθηκε το 1870, αν και άρχισε να κατασκευάζει αυτοκίνητα πολλά χρόνια αργότερα. Η Χίνο άρχισε να παράγει φορτηγά το 1918 και η Τόγυο Κόγκυα, που γεννήθηκε το 1920, άρχισε να φτιάχνει αυτοκίνητα (με τρεις ρόδες) το 1930 και επιβατικά αυτοκίνητα, με τέσσερις ρόδες, το 1960.  
Είναι αλήθεια ότι η ζωή στην Ιαπωνία ήταν μάλλον σκληρή, για να επιτρέψει τη μαζική παραγωγή αυτοκινήτων μέχρι και του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου. Η Τογιάτα, ο μεγαλύτερος κατασκευαστής αυτοκινήτων στην Ιαπωνία, έφτιαξε το πρώτο της αυτοκίνητο το 1935, αλλά η παραγωγή της ήταν ολιγομελής μέχρι το 1960. Το ίδιο και η Νισσάν, που έχει τις ρίζες της στο 1934, αλλά ήταν άγνωστη μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '50, που παρουσίασε το πρώτο της χιλιόρι.  
Τό 1959, η Ιαπωνία εξέγαγε σ' όλα τον κόσμο, 4.800 αυτοκίνητα. Τό 1960 ο αριθμός έφθασε τις 7.000. Τό 1965 όμως, η Τογιάτα και η Ντατσούν έστειλαν στις διεθνείς αγορές 100.000 αυτοκίνητα! Στην άρχή του δρόμου αναερρήκαμε στο 'Απόλυτο Κριτήριο: την 'Αμερικανική 'Αγορά.  
Παρακολουθήστε το ρυθμό ανόδου: Τό 1965, η Τογιάτα και η Ντατσούν έστειλαν στις Η.Π.Α. 27.480 αυτοκίνητα. Τό 1967 έστειλαν 71.600. Τό 1968 διπλασίασαν τις αποστολές τους και ο αριθμός έκτοξεύτηκε στις 172.700 αυτοκίνητα. Τό 1969 268.000 ιαπωνικά αυτοκίνητα μπήκαν στην αμερικανική αγορά, όχι πια μόνο από την Τογιάτα και την Ντατσούν... Τό 1970, 71 και 72 ο αριθμός συνέχισε να ανεβαίνει, σε βαθμό που οι μεγατόνες του Νητηρόι άρχισαν να έχουν επιφύλαξες και ο πρόεδρος Νιέον να σκέπτεται οικονομικά αντίματρα...  
Τό 1971, η τελευταία χρονιά για την οποία έχουμε στοιχεία, ο αριθμός των επιβατικών αυτοκινήτων είχε φτάσει τις 653.695! Τό 1972 πρέπει να ξεπέρασε τις 700.000. "Αν προσέθετα κανείς και 170.000 μικρά φορτηγά φθάνει στις 825.000 περίπου ή πολύ κοντά στο ένα εκατομμύριο αυτοκίνητα στη χώρα που, υποτίθεται, «ανεκάλυψε» τό αυτοκίνητο!  
"Όχι μόνο επιφύλαξες, λοιπόν, για τους παραγωγούς της Λομορνόδας αλλά και οικονομική καταστροφή στην οποία είναι πολύ εύσισθητο, μία και γ' αυτήν δεν έχουν ακόμη ανακαλυφθεί χάσια! Παραθέτουμε μερικούς πίνακες, στους οποίους φαίνεται καθαρά ο ρυθμός της ανόδου. Τό στοιχεία είναι απολύτως έλεγμένα και δημοσιευμένα από τη Συνομοσπονδία των Ιαπώνων Βιομηχάνων

Ετσι, που να μη χωρούν και πολλές άφροσθητήσιες... "Εκτός αν και η συνομοσπονδία είναι τόσο άληθινή, όσο οι αποδόσεις των κινητήρων που γράφουν τα προσέκτους των άδεισίων μελών της!  
"Η κατάσταση όμως δεν ήταν δυνατό να διατηρηθεί σ' αυτό τό επίπεδο. Στη δεκαετία του '60 η βιομηχανία αυτοκινήτων αναπτύχθηκε μ' ένα τρομερό ρυθμό μετοξύ του 20 και 30 τοίς εκατό τό χρόνο! Από την άρχή της δεκαετίας του '70, όμως, ο ρυθμός αναπτύξεως έπεσε αισθητά και έγκατεστάθη κάπου στο 10% τό χρόνο.  
"Ένας από τους κύριους λόγους, για την πτώση του ρυθμού, είναι η μείωση της ζήτησεως της εσωτερικής αγοράς, η οποία άπέκτησε τ' αυτοκίνητο της και τώρα περιμένει να χαλάσουν για ν' αγοράσει νέα. "Επεισ ο ρυθμός αύξησεως της παραγωγής στο αυτοκίνητο, αλλά ατέληξε στις ματσουκέττες πάνω από τό 125 κ.εκ. Η βιομηχανία αυτοκινήτων, πάντως, κρατά την ίδια θέση με τη βιομηχανία χάλυδος και παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Τό εργατικό δυναμικό της βιομηχανίας αυτοκινήτων φτάνει τις 500.000 ενώ άλλες 700.000 άνθρωποι άσχολούνται με συναρσεις προς τό αυτοκίνητο εργασίες όπως είναι οι πωλήσεις και τό μάρκετινγκ.  
Τό βιομηχανικό θεμέλιο της χώρας, έξ άλλου επιτρέπουν στη βιομηχανία αυτοκινήτου να προμηθεύεται όλα τό έξαρτήματα και μηχανήματα που χρειάζεται από την τοπική αγορά...  
"Ας πάρουμε σάν πρόδειγμα την Τογιάτα Μότορ Κόμπανυ. Η Τογιάτα έχει 40.000 εργατοπαλλήλους και παράγει δύο εκατομμύρια αυτοκίνητα τό χρόνο. Αυτό σημαίνει ότι, κάθε εργάτης, «φτιάχνει» τό χρόνο 59 αυτοκίνητα.  
"Αν συγκρίνεται τη σχέση αυτή με τό 10 ή 12 αυτοκίνητα ανά εργάτη ανά έτος —που συναντιόται στις ευρωπαϊκές βιομηχανίες— τότε τό μυστικό της επιτυχίας των ιαπωνικών αυτοκινήτων θγαίνει: στην επιφάνεια ολοκάθαρα.  
Τό 1971 φορτώθηκαν στα πλοία 1.770.000 αυτοκίνητα, από τό όποία τό 70% ήταν επιβατικά. Οι έξαγωγές των δικύκλων, έξ άλλου, έφθασαν στον αστρονομικό αριθμό των 2.270.000 μονάδων. Οι Η.Π.Α. και ο Καναδός δέχτηκαν τό 53,2% της ιαπωνικής παραγωγής τετρατόρwxν όχημάτων και τό 62,3% των δικύκλων... Τό μούμ στις έξαγωγές θα ήταν αδύνατο, αν δεν συνοδεύσαν από μερικά πογκόμοιο φαινόμενα και μερικά καθαρά ιαπωνικά.  
Νά τρεις λόγοι:  
1. Η διεθνής μεταστροφή του αγοραστικού κοινού προς τό μικρά αυτοκίνητα.  
2. Η προσπάθεια των Ιαπώνων να προσφέρουν άφραότερα και πληρέστερα έφοδισμένο μικρά αυτοκίνητα και,  
3. Η αύξηση της παραγωγής των ιαπωνικών εργοστασίων, που προήλθε από προηγμένες και άκρας επιστημονικές μεθόδους παραγωγής.  
"Αν σ' αυτά προσέθετα κανείς κι έναν τέταρτο, έξ ίσου ή και περισσότερο βασικό, που είναι η παρακολούθηση του αυτοκινήτου από ειδικευμένα συνεργεία και μηχανικούς



# ΕΥΡΩΠΑΗ

σύγχρονο  
μοντέρνο  
"Ευρωπαϊκό"  
ρεκτιφιέ



## Θά βρήτε σ' εμάς

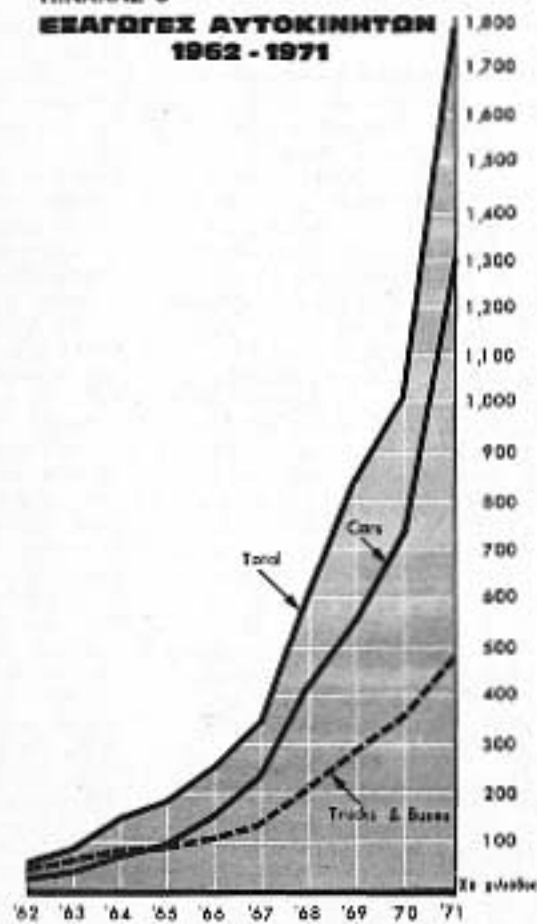
- ★ "Ότι χρειάζεται για ένα σωστό ΠΟΥΣΑΡΙΣΜΑ
- ★ Το μοναδικό καταπληκτικό ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ μηχάνημα ΔΥΝΑΜΙΚΗΣ ΣΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗΣ ΣΤΡΟΦΑΛΩΝ και ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΔΕΣΩΝ
- ★ Και πάνω απ' όλα ΚΑΛΗ ΔΙΑΘΕΣΗ για υπεύθυνη δουλειά

Θυμηθείτε αυτά τα δυο σημεία  
οις υποσχόμεθα ότι σημαίνουν  
ΠΟΙΟΤΗΤΑ και  
ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ

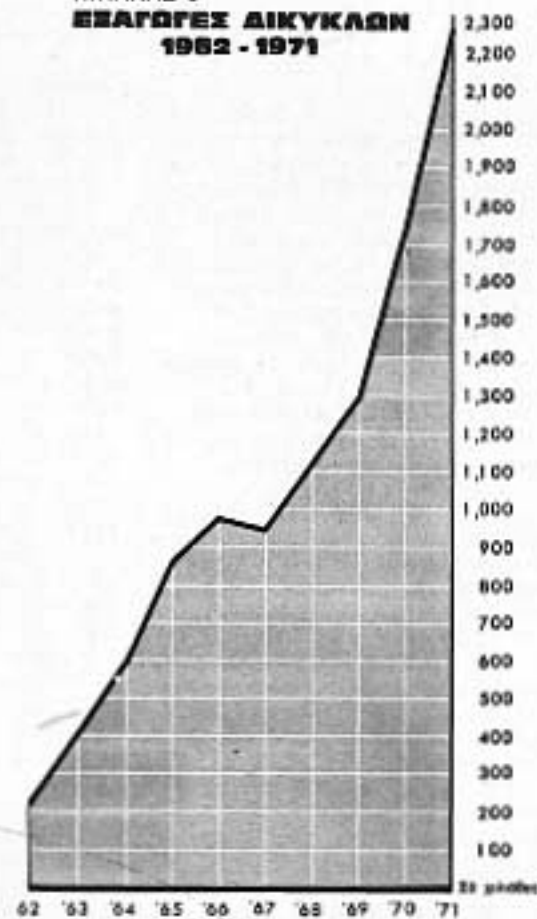


ΕΥΡΩΠΗ Ο.Ε. Α. ΑΘΗΝΩΝ 76 - ΑΘΗΝΑΙ 539.116 - 539.117 - 537.508

ΠΙΝΑΚΑΣ 5  
ΕΣΑΓΩΓΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ  
1962 - 1971



ΠΙΝΑΚΑΣ 6  
ΕΣΑΓΩΓΕΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ  
1962 - 1971



σ' όλο τον κόσμο, τότε έλεγχεται ή κατάκτηση των διεθνών αγορών.

### ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΤΩΡΑ

Είναι πολύ νωρίς για να πη κανείς τί ακριβώς συνέβη τό 1972 — μιά και είναι αδύνατο να γνωρίζουμε τί συνέβη στους τρεις πρώτους μήνες τοῦ... 1973!

Ἡ Ὀμοσπονδία τῶν Ἰαπωνίων Βιομηχάνων Αὐτοκινήτου έκανε, όμως, μερικές προβλέψεις, για τὸ χρόνο πού πέρασε και δέν φαίνεται νά έπεσε καθόλου έξω. Τά στοιχεία αὐτά είναι για τήν περίοδο ἀπό τόν Ἀπρίλιο τοῦ 1972 μέχρι τόν Μάρτιο τοῦ 1973, κι έχουν ὡς εξής:

- Ἡ Ἰαπωνία θά χρειασθῆ 3.972.000 αὐτοκίνητα. Αὐξηση 5,6% ἔναντι τοῦ 1971.
- Θά διατεθοῦν 2.086.000 φορτηγά. Αὐξηση 2,5% ἔναντι τοῦ 71.
- Οἱ ὀλικές ἀποπτήσεις για αὐτοκίνητα θά εἶναι 6.080.000, αὐξηση 4,5% ἔναντι τοῦ '71 και για μοτοσικλέττες 3.590.000, αὐξηση 5,3%.

Πόσαι κατασκευασταὶ ὑπάρχουν αὐτή τή στιγμή στήν Ἰαπωνία; Ἄν προσθέσουμε και τοὺς κατασκευαστὰς μοτοσικλετών, τότε εἶναι δέκα τρεῖς: Τογιότα, Νισσάν, Μitsuομπισι, Τάγιο Κόγκυα, Ἰσούζυ, Χόντα, Νταϊχάτσου, Φούτζι Χέιβυ Ἰνταστρις, Σουζούκι, Χίνο, Νισσάν Νητζελ, Γιάμοχα, Καθασάκι. Μεταξύ τους, οἱ ἑταιρίες αὐτές, έχουν σέ μερικές περιπτώσεις στενοὺς οικονομικούς δεσμούς. Ἐτσι, ἡ Τογιότα ἔχει σχέσεις με τήν Νταϊχάτσου και τήν Χίνο, ἐνῶ τὸ κρούσι τῆς Νισσάν περιλαμβάνει τήν Νισσάν Νητζελ και τήν Φούτζι Χέιβυ Ἰνταστρις. Οἱ σχέσεις αὐτές ἐπεκτείνονται, ἐκτός ἀπό τόν καθαρό οικονομικό τομέα, στις ἔρευνες, σὲν προγραμματισμό παραγωγῆς, τήν εξέλιξη νέων προϊόντων και ἄλλα. Μερικές ἑταιρίες έχουν δεσμούς με ἑένες ἑταιρίες.

Ἡ Ἰσούζυ, π.χ., συνεργάζεται με τή Τζένερал Μότορς, ἐνῶ ἡ Μitsuομπισι συνεργάζεται με τήν Κρούσελρ. Οἱ μεγάλοι προσπαθοῦν νά μείνουν ἀνεξάρτητοι. Καί μάλλον θά μείνουν, διότι οἱ δύο γίγαντες τῆς Ἰαπωνικῆς βιομηχανίας, ἡ Νισσάν και ἡ Τογιότα, ἔφθασαν σὲ σημείο ὅπου μποροῦν πιά νά παράγουν δύο ἑκατομμύρια αὐτοκίνητα τὸ χρόνο!

Ἡ Ἰαπωνική κυβέρνηση κάνει τὸ ΠΑΝ για νά βοηθήσει τή βιομηχανία, τίς ἐξαγωγές και τῶρα ΚΑΙ τίς εἰσαγωγές. Ἐδωσε μεγάλη ἐλευθερία σὲ κεφάλαιο. Ἐπέτρεψε τίς εἰσαγωγές κινήτρων, κοινούργων και μεταχειρισμένων αὐτοκινήτων, ἐνῶ τόν Ἀπρίλιο τοῦ 1971, μείωσε τόν εἰσαγωγικό φόρο σὲ μεγάλα και τὰ μικρὰ αὐτοκίνητα, κατά 10%. Ἡ Ε.Ο.Κ. ἐπιβάλλει φόρο 11% σὲ Ἰαπωνικά αὐτοκίνητα και, κατά τὸ φαινόμενο, δέν πρόκειται νά τόν μειώσῃ... Τὸ ὄν αὐτὸ εἶναι σωστὸ ἢ ὄχι δέν εἶναι πρόβλημα δικό μας, ἄλλα τῶν οικονομολόγων. Δικό μας εἶναι τὸ ὅτι οἱ τιμές τῶν αὐτοκινήτων αὐξάνονται καθημερινά. Κι αὐτὸ δέν

ἔφρουσε ποῖς θά μῆς τὸ λύσῃ... Οἱ τελευταῖες παράγωγοι μῆς ὀδηγοῦν σέ μιά νέα ἀνακάλυψη... Στὴ στενή συνεργασία ἀνάμεσα στήν Ἰαπωνική κυβέρνηση, τή βιομηχανία και τόν ἄλλο ἄνθρωπο. Θά μπορούσε νά υλοποιηθῆ κανείς τὸν χαρακτηρισμὸ τῆς Ἐταιρίας Ἰαπωνία. Ὁλόκληρη ἡ χώρα λειτουργεῖ σὲν μιά γιγαντιαία ἑταιρία, ὅπου οἱ κυβερνῶντες και οἱ ἐπικεφαλῆς τῶν μεγάλων ἑταιριῶν παίζουν τὸν ρόλο τῶν Διευθυνόντων Συμβούλων. Ὁ τρόπος αὐτὸς τῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν κοινῶν φαίνεται περίεργος και ὑποπτος σὲν ἑένους, ἄλλα ὄχι σὲν ἑένους ἑένους τοῦ Ἰαπωνες, πού εἶναι λαός χωρὶς μεγάλες διαφορές σὲν τὸν τρόπο ζωῆς και ἀκέρειας.

Ἄκόμη οἱ γνώμες τους και τὸ πιστεῶ τους δέν διαφέρουν πολὺ σὲν κοινωνικά και ἔθνικά θέματα ἢ προβλήματα. Για ὅλα πιστεύουν ὅτι ἡ σωστή λύση εἶναι ἡ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΣ.

Κι ὅπου κάποιοι τομῆες τῆς βιομηχανίας μένει πίσω, τὰ Ἰαπωνικά τραπεζικά καρτέλ συνενώνουν τίς δυνάμεις τους και κάνουν ἰσχυρές οικονομικές ἐνέσεις ἐνῶ ἡ κυβέρνηση προσφέρει ἰσχυρότατα φορολογικά κίνητρα. Παράλληλα, ἄλλοι τομῆες τῆς βιομηχανίας προσφέρουν ἀρθρο τήν τεχνική τους βοήθεια... Μ' ἄλλα λόγια, οἱ Ἰαπωνες θεωροῦν τὸν εσωτερικὸ ἀνταγωνισμό ὁ παράδεικτο ἀπὸ τή στιγμή πού ὑπάρχει ὄλος ὁ ἑένος κόσμος για νά πολεμήσουν. Ἡ ἀντιμετώπιση αὐτή ἔχει δημιουργήσει στή χώρα τὸ γενικό σίδημα τοῦ «ἐμείς ἐναντίον ὄλων» και ὄχι χωρὶς δικαιολογία. Γράσαμε στήν ἀρχή για τίς σχέσεις κεφαλαίου - ἔργατων. Νομίζουμε ὅτι πρέπει νά ἐπανέλθουμε σὲ τὸσο σοβαρὸ αὐτὸ θέμα.

Ἀπὸ τή στιγμή πού ὁ Ἰάπωνας θά «πιάσει δουλειά» σέ μιά σοβαρή ἑταιρία, εἴτε σὲν καθαριστῆς τῶν δροσῶμων, εἴτε σὲν δικαστικός, ἔχει γίνει μέλος μῆς οἰκογενείας και σὲν μέλος τῆς πρέπει νά μείνῃ στήν οἰκογένεια. Καί ὄφρα θά μείνῃ στήν οἰκογένεια, ἐκεῖνη θά φροντίζει γι' αὐτόν. Θά τοῦ διαθέσει κατοικία με χαμηλὸ ἐνοίκιο, ἰατρική περίθαλψη, δωρεὰν γεύματα, σχολεῖα για τὰ παιδιὰ και προγράμματα διακοπῶν σέ εἰδικὰ διαλεγμένους χώρους. Ἄν ἐξαίρεση κανείς τὸ ἀπρόσπτο ἢ τὴ θεομηνία, ὁ Ἰάπων ἔργαζόμενος δέν ἔχει ν' ἀνησυχήσει πιά για τίποτα. Σὲν ἀντάλλαγμα ὁ ἐργαζόμενος περιμένει ἀπὸ τὸν ὑπάλληλο νά κάνει τὸ πᾶν στή συγκεκριμένη του ἔργασία και νά μείνῃ μαζί του μέχρι νά πάρῃ σύνταξη ἢ νά πεθάνῃ... Καί οἱ δύο τηροῦν τή σιωπηλὴ συμφωνία με τήν ἑία βαρῦτητα μέχρι τὸ τέλος. Βέβαια δέν εἶναι πάντα μέλι και ρόζι και ἔργατικά προβλήματα ὑπάρχουν στήν Ἰαπωνία ἄλλα δέν έχουν τήν ἐνταση και τὴ μορφή τῶν εὐρωπαϊκῶν, ὅπου εἶναι ἀνοητὸς πάλεμος ἀνάμεσα σὲ κεφάλαιο και τὸν ἐργάτη με τοὺς μύθους κινδύνους κρυμμένους πίσω ἀπὸ τίς γνώμες τῶν δρόμων ἑταμοῦς νά ἐπέμβουν. Εἶναι περισσότερο μῶ οἰκογενειακή ὑπόθεση, πού λύνεται, τίς περισσότερες

φορές, χωρὶς νά φθάσει οὔτε σὲ φιλό τῶν ἐρημικῶν. Ἡ ὑπευθυνότης τοῦ Ἰάπωνος ἐργάτου ἀπέναντι στή δουλειά του και στήν Ἐταιρία Ἰαπωνία και τίς τύχες τῆς, εἶναι οἱ κύριοι παράγοντες πού τὸν κάνουν τὸν πῶ ἀποδοτικὸ ἐργάτη σὲν κόσμο. Σὲν παράδειγμα ἀναφέρουμε ὅτι, τὸ 1968, κάθε ἐργάτης τῆς Τογιότα παρήγαγε κατά μέσο ὄρο 44 δολάρια σέ ἀγαθὰ, τιμή, πού εἶναι κατά 25% ἀνώτερη ἀπὸ τὸν ἀντίστοιχο ὑπάλληλο ἢ ἐργάτη στή Τζένερал Μότορς και περισσότερο ἀπὸ δύο φορές ἀνώτερη ἀπὸ τὸν ἀντίστοιχο ἐργάτη στή Φολκ-βόγκεν! Ἡ ἀνθρώπινη προσπάθεια και μόνο εἶναι ἀδύνατο νά φέρῃ τ' ἀποτελέσματα πού περιγράφουμε σ' αὐτὲς τίς σελίδες σ' ἑνα ἐξελιγμένο βιομηχανικὸ κράτος. Ἡ παραγωγικότης ἀπαιτῆ δ,τι καλύτερο ὑπάρχει σὲν τομῆες τῶν μηχανημάτων και τὸ μηχανήματα ἑεσυνήθισαν νά ἐργάζονται με τὴ βοήθεια ἀνθρώπων χεριῶν και χρειάζονται πολὺπλοκαους και πανέκδοτους κομπιούτερς. Αὐτὸ τὸ δρόμο, λοιπόν, ἀκολούθησε ἡ Ἰαπωνική βιομηχανία. Αὐτοματισμός, σέ ὄλα τὰ πεδία, πού ἔφθασε σὲ ἴδια ἐπίπεδα τῆς Τζένερал Μότορς και τῆς Φόρντ. Δέν ἔφταν όμως ὁ αὐτοματισμὸς αὐτοσκοπός! Ἡ ἀνάγκη γι' αὐτόν ἐκκίνησε ἀπὸ τὴ σοβαρῶτα ἐλλειψη τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ! Περίπου τὸ 40 ἀπὸ τὰ 100 ἑκατομμύρια τοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας ἐξακολουθοῦν νά ἐργάζονται μέσα σὲν νερὸ μέχρι τὸ γόνατο, φυτεύοντας ρύζι, γιατί δέν ὑπάρχει γῆ για καλλιέργεια και ἡ Ἰαπωνία πρέπει νά φάῃ! Καί τὸ πρόβλημα αὐτὸ, όμως, ἐπεξεράστηκε, με νέα εἶδη φυτῶν, πού ἔδιναν καρπὸ περισσότερες φορές τὸ χρόνο!

Γιὰ ὄλ' αὐτὰ, όμως, ἡ Ἐταιρία Ἰαπωνία πρέπει νά συνεχίσει τὴν ἀνοδική τῆς πορεία. Δέν ὑπάρχει πιά σημείο ἐπιστροφῆς. Τὸ κράτος μοιάζει με πυρηνική ἔκρηξη πού αὐτὴ τή στιγμή ἐλέγχεται ἄλλα πού θά μπορούσε και νά ἐσφύγη ἀπὸ τὸν ἔλεγχο, με ὄγνωστα ἀποτελέσματα... Ποῖος θά τὴν πληρώσει; Ποῖος θά μπορέσει ν' ἀντιδρώσει, ὅταν οἱ Ἀμερικανοὶ ἔχουν προβλήματα; Ἰαὺς ἔκείνη τὸ κράτη, πού δέν ἔχουν συνείδηση ἑθνική, πού δέν προσπαθοῦν, πού μένουν πίσω, προσηλαμένα σέ γραφῆ ἀπὸ παλιὰ, ακομισμένα βιβλία και σέ κίνητρα πού θυμίζουν μεσαιωνα. Δέν ὄφελει τὸ νά κλείσουν τίς πόρτες τους στήν Ἰαπωνία, γιατί ἡ Ἰαπωνία θά κλείσει τίς δικές τῆς πόρτες σ' αὐτές. Καί μόλις γίνῃ αὐτὸ, θ' ἀρχίσῃ μιά ὄλλη ἱστορία... Ὄπου οἱ χωρὶς συνείδηση χώρες, χωρὶς ὄργανωση, χωρὶς «μυσουίντο», θ' ἀναγκασθοῦν νά ὄγοράσουν ἀπὸ τίς εὐρωπαϊκές... Καί σὲν εὐρωπαϊκές κάθε ἐργάτης «παράγει», κατά μέσο ὄρο 22 δολάρια τὸ χρόνο σέ ἀγαθὰ. Στὴν Ἰαπωνία «παράγει» 44 δολάρια... Ποῖος θά πληρώσει τὴ διαφορά; Μὲ εἶ, κι εἶ, κι εἶ, κι εἶ! Ἐκτός κι ὄν ἀπακτήσουμε «μυσουίντο». Πρῶγμα μάλλον ἀπίθανο για τοὺς λαοὺς τῆς Εὐρώπης...

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ