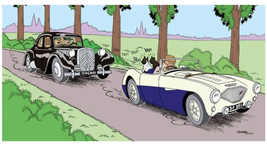

# Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.



## Wszystko lepsze i na czas – zarządzanie produkcją wg Toyoty

przez Zbigniew Kluczkowski | 16 lipca, 2026 0 komentarzy

Utrzymanie magazynu dużo kosztuje. Gdy produkcja spada rosną stosy części a gdy znajdują się chętni – płaci się za składowanie powietrza. Jak zatem oszacować ile i jakich części będzie potrzebnych? I, co najważniejsze – kiedy? Sprzedaży nie można dokładnie oszacować. Chyba, że ta limitowany charakter a magazyn jest zbudowany z gumy a nie z blachy lub betonu. Jak zatem zrobić, żeby zapasy organizyć do minimum i na bieżąco wykorzystywać wszystko, co przyjedzie od dostawców? Nad tym zastanawiano się już podczas rewolucji przemysłowej w XIX wieku.

Prawdziwa rewolucja w magazynowaniu i planowaniu produkcji miała wydarzyć się wiek później w Japonii. Sakichi Toyoda był wynalazcą krosna z napędem silnikowym. Był to wówczas jeden z najważniejszych wynalazków przełomu wieków. Toyoda sam prowadził również szwalnie, w której zaopatrywały się zakłady krawieckie. Wraz z Takichi Ono w 1902 roku wynaleźli system zatrzymujący krosno w momencie zerwania nitki. Tak narodziła się ***Jidoka***, czyli „błędoodporność". Odtąd maszyny miały widzieć to, czego nie widział człowiek i zatrzymać się kiedy wykrywą błąd.

**Sakichi Toyoda i jego krosno**

Źródło: Toyota

Jakość wyrobów powstałych na maszynach Toyody była bardzo dobra. Kilka lat później biznes Toyody stał się firmą rodzinną. Kiichiro Toyoda nie był jednak zainteresowany tkactwem a zupełnie nowym biznesem – motoryzacją. W Japonii w drugiej dekadzie XX wieku nie było żadnego większego producenta samochodów, stąd Toyoda planował wejście w nowy biznes. Kluczem do zrozumienia idei wielkoseryjnej produkcji stał się wyjazd do fabryki Forda w 1929 roku. To właśnie wyprawa do Detroit zapoczątkowała zmianę profilu Toyody.

Jako, że nazwisko było trudne do wymówienia dla obcokrajowców markę zmieniono na Toyota. Od 1931 roku rozpoczął się proces przebudowy fabryki. Zanim powstały pierwsze sztuki modelu AA fabryka była gotowa na potokowy system produkcji opracowany przez inżynierów Forda. Nie przeszkadzało, że pierwsza Toyota była kopią De Soto Airflow – ważne było, że powstaje według systemu kontroli jakości przejętego z produkcji tkanin. Gdy podczas produkcji zauważono usterki, natychmiast zatrzymywano taśmę i błędy naprawiano jeszcze w fabryce.

> **Podobne teksty:** Historia prosto z angielskiego lasu

Niestety, tuż po uruchomieniu produkcji samochodów powrócił problem magazynowania. Podobnie jak przy produkcji tkanin w magazynach zalegały szpule nici, tak teraz magazyn był pełen części. Już 20 lat wcześniej próbowano zsynchronizować produkcję z dostawami, ale dopiero pod koniec lat 30 – tych udało się połączyć te dwie sprzeczności. Kluczem do tego było wzajemne planowanie dostaw i poziomu produkcji oraz popytu. Było to trudne do oszacowania – należało unikać braków, ale nie „chomikować" zbyt dużo.

Filozofią ***just in time***, czyli „zawsze na czas" miała swój początek u progu II Wojny Światowej. To dzięki niej niewielkie zakłady produkcyjne mogły produkować tysiące samolotów i broni w możliwie najkrótszym czasie – te były nowoczesne i niezawodne, co decydowało o przeżyciu na polu walki. Już podczas produkcji na potrzeby wojska do zakładów Toyoty docierały meldunki o aktualnym zapotrzebowaniu. Próbując im sprostać udoskonalono system produkcji tak, że zapasy zamiast czekać na swoją kolej od razu trafiały do produkcji.

Taki system produkcji ułatwiał księgowanie. Powszechnie stosowano ***metodę FIFO*** – to, co pierwsze przyjechało, od razu trafiało na produkcję i nie marnowało miejsca w magazynie. Dlaczego „pierwsze"? Bo nie było „drugiego". Niestety osiągnięcia inżynierii produkcji, zamiast do celów pokojowych, przyczyniły się do potęgi militarnej Japonii. Po przegranej wojnie nowe metody służyły już tylko celom pokojowym – usprawnianiu technologii dostarczanej głównie przez Amerykanów. W 1956 roku sięgnięto po jeszcze jeden wzorzec – supermarket.

**System Produkcji Toyoty**

Struktura TPS (Toyota Production System)

Źródło: Toyota

To właśnie tam najlepiej było widać efekty filozofii „JIT". W połączeniu z amerykańskim programem odbudowy japońskiego przemysłu (znanym również jako „***Training Withing Industry***.) Toyota zyskała potężne narzędzie dla rozwoju. U progu lat 60-tych zakłady Toyoty zaczęły myśleć o eksporcie na rynki obu Ameryk i Europy. Niestety pierwsze próby nie były udane, dlatego też postawiono na ***kaizen*** – system ciągłej poprawy, który miał wspomóc dbanie o jakość produkcji. Próbowano tak projektować cykl produkcyjny, żeby wyeliminować wszystkie, nawet najmniejsze błędy.

> **Podobne teksty:** Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś - od Wintona po najnowsze produkcje, część pierwsza i druga

W ten oto sposób powstała Corolla – pierwszy samochód japoński, który zauważono na wielu rynkach. Nie wyróżniał się niczym, nie był tani, ale jakością dorównywał droższym konstrukcjom. Cenę rekompensowała ekonomia jazdy – niskie zużycie paliwa oraz niskie koszty napraw. Części były drogie, ale częstotliwość ich wymiany była kilkukrotnie niższa niż u konkurencji. Corolla u progu lat 70 – tych miała dobrą opinię a marka Toyota stała się znana na całym świecie. Szczególnie dobrze przyjęto markę w USA, gdzie wyróżniała się na tle awaryjnych „kompaktów" Forda i AMC.

W ciągu zaledwie 30 lat od uruchomienia produkcji samochodów Toyota zmniejszyła powierzchnię magazynową kilkukrotnie. Zamiast wielkich hal na dostawy przeznaczano coraz mniejszą przestrzeń. Tej nie można było zlikwidować zupełnie, gdyż okresowo sprzedaż rosła lub malała generując małe zapasy. Sposób Toyoty szybko zauważyli inni producenci. Podobny system kilka lat później miał już Nissan a po nim dział samochodów koncernu Mitsubishi. Dopiero w latach 70-tych pomysł Toyoty zaadaptowali europejscy oraz amerykańscy producenci.

Na oszczędności Toyota nie mogła sobie pozwolić w kwestii niezawodności. Przecież klient na pewno zapłaci więcej jeżeli tylko to, co kupuje będzie tego warte. Jeżeli tylko jakość będzie „czymś" uzasadniona. Nie fikuśnym wyglądem, osiągami czy użytecznością, ale „czymś" znacznie lepszym – niezawodnością, dzięki której samochód będzie zawsze sprawny. Ta niestety potrzebuje regularnej konserwacji i napraw przy użyciu bardzo drogich, oryginalnych części. Do zapewnienia tego potrzebne było wzajemne zaufanie producenta oraz dostawców.

W celu zapewnienia tego stanu Toyota ograniczyła liczbę swoich dostawców z tymi, którzy spełnili nowe warunki współpracy podpisano długoletnie kontrakty. Jeżeli stwierdzono choćby najmniejsze wady części lub jej montażu, to wtedy nie obarczano się winą i nie straszono procesami a wspólnie szukano przyczyn problemu. W ten sposób samochody Toyoty w ciągu zaledwie kilku lat zyskały doskonałą opinię. Każdy dostawca Toyty z miejsca zyskał nowych klientów i mógł w ten sposób podnieść ceny swoich części. Inni producenci też chcieli z nim współpracować.

> **Podobne teksty:** Ka-boom czyli w czym wysadzić się w powietrze

**To nie reklama, to prawda …**

Źródło: Toyota Toruń

W skład Systemu Produkcji Toyoty wszedł również ***zainteresowany szef*** – taki, który ma wiedzę o całym procesie produkcji i sam potrafiłby stanąć przy taśmie montażowej zastępując szeregowego pracownika. Taki szef według Toyoty potrafi podejmować przemyślane decyzje – długo myśli, ale dobrze przemyślaną decyzję wprowadza szybko, mądrze i skutecznie. Taki szef rozumie swoich pracowników i wynagradza ich zaangażowanie i pomysłowość. Czasem nawet praktykant może mieć rewelacyjny pomysł, więc nie należy go lekceważyć.

To wystarczyło, aby zdobyć serce (i portfel) ponad 20 – milionów klientów Corolli (wszystkich odmian) wszystkich generacji. Auto było dostępne w obu Amerykach, Australii, Europie oraz całej Azji i w Afryce. Zanim pojawił się Civic, Sunny i Golf – Toyota miała już wielu zadowolonych klientów, którzy nie zamieniliby jej na nic innego. Chyba, że na nowego Aurisa, który jest potomkiem Corolli lub nową … Corollę dostępną obecnie tylko w nadwoziu sedan co i tak nie osłabiło jej sprzedaży. Tak właśnie zdobyto klienta – po prostu dostał to, czego oczekiwał.

Pomimo „afery z dywanikami w tle", dzięki którym Toyoty (podobno) same przyspieszały marka nadal uważana jest za producenta wysokiej jakości dóbr. Inżynierowie Toyty, pomimo nowej mody, nie eksperymentują z turbinami, skomplikowanymi wtryskami czy innymi „wynalazkami", których nikt dokładnie nie sprawdzał. Zamiast tego od połowy lat 60-tych Toyota pracuje nad układami hybrydowymi a produkowany od 1997 roku Prius jest obecnie najpopularniejszym samochodem hybrydowym na świecie. Toyota dziś jest synonimem jakości i niezawodności.

Visited 17 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Naukowo o motoryzacji Tagi: jakośćpojazdów, JustinTime, łańcuchdostaw, produkcjamasowa, Toyota

Zobacz wpisy
← Światła, kamera, akcja … bum! Co można zrobić z bolidu F1? →

### Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

| P | W | Ś | C | P | S | N |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | |

« czo

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…

Ding-dzionq, youngtimery i przewaga

Cytryna z krainy dyktatora

Czarodziejski CRIX prosto z Księżyca

Syn Forda

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (8) Bentley (10) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) certyfikaty (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (84) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (8) Jaguar (8) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdytrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) prawcowiekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) vs (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 10 591

Wszystkie wpisy: 642