

## SOİCHİRO HONDA-YENİLİKÇİ LİDER

Soichiro Honda,1906 yılında Japon anakarasının ortasında yer alan Yamahigashi' de doğdu. Hayatının ilk otomobilini evinin yakınındaki bir yolda gördü. Honda büyük bir heyecanla arabanın peşinden koştuğunu tüm hayatı boyunca hatırlayacaktı. Bu karşılaşma, onun geleceğini belirleyen bir dönüm noktasıydı.

Babası Gihei demirciydi. Honda'nın asıl görevi çiftlik aletlerini onarmaktı. Ama aynı zamanda kılıç yapımına da merak sarmış, vahşi domuz ve ayı avında kullanılan silahların yapımına da el atmıştı. Bu konuda tecrübe sahibi olan babası oğluna silah yapmayı da öğretti. Honda'nın çalışmalarını gören yerel silah mağazası Honda' ya arızalı silahların tamirati işini verdi. Teknik kabiliyeti ve el becerisi ile nam salan Honda aynı zamanda dürüstlüğü ile de kasabada bilinir oldu.

Çocukluğundan itibaren babasının yanından ayrılmayan Honda hep onun çalışmalarını izleyerek büyüdü. Babasından ona kalan miras tüm mekanik şeylere duyulan aşktı. Okulu bitirdikten sonra Honda'nın tamirci çırağı olması hiçte sürpriz olmadı.21 Yaşında kendi tamirci dükkanını açtı. Ardından sıra üretime geldi, pistol halkası üretmeye dayalı ilk üretimi başarısız oldu. Çünkü gerekli bilgiden mahrumdu. Bu arada kardeşi Bnejiro ile bir yarış arabasının imalatını tamamladı. İkiisi birden arabayı bir yarışta kullandı, kaza yaptılar ve ciddi şekilde yaralandılar.

Bu yıllarda kazandığı pratik tecrübeye ilaveten Üniversitede mühendislik okumaya başlayan Honda, artık yenilik icat etmeye başlamıştı. İlk aldığı patentlerden birisi, kullanımı çok kolay devrimci bir dizaynı olan piston halkası cilalama makinasıydı. Üç yıl boyunca piston yüzükleri yapmak için tüm deneme yanılmalara rağmen yılmadan inatla uğraşmasının meyvelerini almaya başlamıştı. Daha sonra bu günleri "Hayatımın güçlüklerle dolu en zorlu dönemiydi" diye hatırlayacaktı.

İkinci Dünya Savaşının sona ermesiyle Honda'nın kurduğu şirket doğrudan olarak pistonlarla ilgilenmeyi bıraktı. Yeni olayların başlangıcı görünürde şansa dayanıyordu. Arkadaşı bir gün Japon ordusu tarafından kullanılan 50 cc'lik bir motor getirdi ona. Honda'nın bir şekilde işine yarayabileceğini düşünüyordu. Savaş sonrası çetin yıllardı ve Japonya'daki toplu ulaşım sistemi berbat durumdaydı. Honda arkadaşının verdiği motoru incelediğinde kendi kendine şöyle düşündü "Güç kaynağı olarak bir bisiklet harika olurdu. "Ancak her şey

öylesine kısıtlıydı ki yakıt deposu temin etmek imkansızdı. İşte bu noktada Honda'nın üretici beyni devreye girdi. Yakıt tankı olarak ne kullanabilirdi? Sonunda sıcak su şişesi kullanabileceği aklına geldi. Bir bisiklete monte ederek deney çalışmalarına başladı. Bu model çıkarttığı ses yüzünden "put put" diye adlandırılan motorlu bisikletin başlangıcıydı.

Savaş sonrası dönemde benzin bulmak çok güçtü, Bu yüzden Honda çam ağaçlarının köklerinden elde edilen yağı kullanmak zorunda kalıyordu. Uzun denemelerin ardından sonunda motorlu bisikleti üretimine başladı. Eski motorlarından piyasada 500 adet vardı. Honda'nın bir sonraki adımı kendi motorunu kendisi üretmek olacaktı.1 Milyon yen sermayeli Honda motor şirketi böylece doğdu.

Bu aşamada Honda hala yenilikçi bir yöneticiden ziyade üretici bir kaşif gibi düşünüyordu. "Buluşumun insanlara ve çalışanlarıma faydası dokunduğunu düşünerek mutlu oluyordum ".Kimi zaman iflasın eşğine gelen şirkette maaşları ödeyemez hale geldiği günler oluyordu. Ancak Honda burada liderliğini ve güvenilirliğini kullanarak çalışanlarına maaşları aksatmadan ödemeyi başarıyordu.

Honda büyük bir şirketi özellikle finans alanında yönetim yeteneğinin olmadığını fark etti. Bu problemi arkadaşı Takeo Fuji-sawa ile anlaştı. Yaptıkları Toplantıda Honda kendisine "Ben bir mühendisim üretim sahasında senin sözün geçmez "deyince Fujisawa' nın cevabı söyle oldu "Bende iş adamıyım, ancak sana hemen kar garantisi veremem. Geleceğe bakmanı ve uzun vadeli düşünmeni isterim oldu. "Aralarında anlaşır kendi alanlarında kalıp birbirlerinin alanlarına müdahale etmeme sözü verdiler. Böylece kendi sistemlerinin temelini oluşturmuş oldular.

Üstelik, rekabeti önlemek için şirketten aynı gün emekli olacaklarına dair aralarında özel bir anlaşma da yaptılar. O günden beri hiç ayrılmadan hep birlikte çalıştılar.

Ondan sonraki yıllar içinde Honda motorsikletler, dünyadaki yarış pistlerinde fırtına gibi esip tüm büyük ödülleri toplar hale geldi, ancak Honda çocukluğunda köyde gördüğü o otomobili hafızasından hiç çıkartmadı. Formula 1 yarışlarını test mekanı olarak kullanarak toplu pazarlama için araba üretimine başladı. O dönemde bile Gazların emisyonu ve çevre kirliliği önemli bir gündem maddesi haline gelmeye başlamıştı. Ancak Honda bu meseleyi probleminden ziyade bir fırsat olarak kullanmasını bildi. Honda'nın dördüncü başkanı olacak Nobuhiko Kawamoto o günleri şöyle hatırlıyordu" Soichiro Honda bize satış ve üretim

tecrübesinde General Motors ve Toyota'nın çok gerisinde olmamıza rağmen düşük emisyonlu motorların gelişiminde diğerleriyle aynı konumda olduğumuzu ve yarışa aynı anda başlayacağımızı söyledi. Honda bizi GM ve diğer büyük otomobil üreticileri kadar güçlü olabileceğimize inandırmış, onlarla mücadele gücümüz olduğu ilhamını aşlamıştı. Yeter ki kendimizi sürekli geliştirip, işimize aşkla bir şeyler katmak düşündenden vazgeçmemizi her zaman öğütlerdi. Müşteri ihtiyaçlarına anında cevap verebilecek ve müşterileri her zaman mutlu edebilecek yeniliklere imza atmak için Honda yüzünü genç mühendislere cevirdi. Genç insanların gücüne ve yeteneğine güveniyordu. Buda çok büyük başarıların önünü açtı. Genç mühendislerin başarılı bir şekilde geliştirdiği düşük emisyonlu su soğutmalı CVCC motorları ile donatılmış Civic tüm dünyada hit haline geldi. Özellikle ABD Honda'nın mühendislerinin bu başarısını ve maharetini ayakta alkışladı.

Honda içindeki sürekli gelişim ve yeni ürünler geliştirme aşkının tüm çalışanlarına sirayet ettiğine tatmin olunca başkanlık görevinden istifa etme kararı aldı.1973'deki bu emeklilik kararından sonra, karşılıklı antlaşmaya göre aynı anda görevinden emekliye ayrılan Take Fujisawa ile birlikte şirkete baş danışman oldular.

Honda zamanının çoğunu tüm Japonya'yı bir ağ gibi saran Honda tedarikçilerini ve satıcılarını, bayilerini, galerileri ziyaret ederek geçiriyordu. Tedarikçilerine karşı son derece nazik, yapıcı, şirket ortağı gibi davranmayı bir görev haline getirmesi, tedarikçilerinin de Honda'nın kendi çalışanları gibi canını dişine takarak çalışmalarını sağlıyordu. Bu ziyaretlerde Honda için çalışan herkese müteşekkir olduğunu bizzat göstermek istiyordu. Honda'ya bağlı işyerlerinde çalışan herkese tek tek teşekkür ediyor, üstü başı yağ içindeki tamircilerin ellerini sıkıyordu. Honda küçük tamirci dükkanındaki eski günlerinden dünya çapında ün salmış kurumunun başkanı olarak emekliye ayrıldığı güne kadar Honda'nın açık sözlülüğü ve dürüst yaklaşımında en ufak bir sapma olmadı. Nüfuz ortağı ve en iyi arkadaşı Takeo Fujisawa 1989'da öldüğünde Soichiro herkesin gözü önünde hıçkırığa hıçkırığa ağıladı.