

Volkswagen Poznań

Pewny element wielkopolskiej gospodarki, dobry i chroniący środowisko pracodawca, wzór do naśladowania, jeżeli chodzi o sprawne inwestowanie i rozwój – to wszystko określenia, które bez wątpienia pasują do poznańskiej fabryki „VW Caddy”.



Serdecznie zapraszam do lektury wywiadu z Prezesem Zarządu VW Poznań, Panem Jensem Ocksenem. O obecnej sytuacji rynku samochodowego w Polsce i na świecie, potencjalnych możliwościach i zagrożeniach, a także o planach i strategii na najbliższe lata oraz kierunku rozwoju branży samochodowej rozmawia z Prezesem Ocksenem Szymon Wojciechowski.

Jak scharakteryzowałby Pan w kilku zdaniach rynek samochodowy w Polsce?

Jeżeli chodzi o Polskę, to według moich obserwacji Polska jest rynkiem wzrostowym i jest z pewnością ciekawym krajem dla producentów samochodów. Z naszego punktu widzenia, producentów, uważam, że należałoby w jakiś sposób przeciwdziałać dość dużemu importowi samochodów używanych.

Wydaje mi się także, że dobrze byłoby, żeby ustawodawstwo w pewnym stopniu promowało samochody z rozwiązaniami technologicznymi, które emitują do atmosfery mniej dwutlenku węgla, które byłyby po prostu samochodami wysoce ekologicznymi. Z jednej strony byłaby to korzyść dla środowiska, z drugiej mogłoby to działać na rzecz pobudzenia gospodarki. Sprowadzane samochody używane nie spełniają w dostatecznym stopniu tych postulatów. Uważam,

że ludzie kupujący nowe samochody, właśnie te z silnikami opartymi na najnowszych technologiach, mogą się przez to przyczynić do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska oraz do pewnego pobudzenia tego sektora polskiej gospodarki.

Czy są jeszcze jakieś sposoby by zmniejszyć liczbę samochodów na rynku wtórnym?

Bardzo korzystne, i to zarówno dla środowiska, jak i dla ożywienia gospodarki, jest rozwiązanie stosowane od pewnego czasu w krajach Europy Zachodniej, dotyczy to m.in. Niemiec, Francji, Włoch, chodzi tu mianowicie o promowanie złomowania starych samochodów. Dotyczy ono aut co najmniej dziewięcioletnich o przestarzałych już normach EU-2 i EU-3. Proszę sobie wyobrazić setki tysięcy tego typu samochodów, które po prostu zniknęły z rynku, zostały zezłomowane. Właśnie ci właściciele, którzy się na to zdecydowali, a następnie kupili nowy samochód, działają automatycznie na rzecz poprawy czynników ekologicznych i ekonomicznych danego państwa. Jeśli chodzi o Polskę, bardzo korzystny jest fakt powstawania coraz większej liczby małych i średnich przedsiębiorstw. Ma to wpływ na bardzo dobre wyniki polskiej gospodarki, a dla nas, jako producenta ważne jest również to, że te wszystkie firmy generują zapotrzebowanie na flotę samochodów użytkowych, które

w Poznaniu produkujemy. Obecnie polski rynek można ocenić jako chłonny na nowe samochody.

Jakie sumy Volkswagen przeznacza na rzecz badań i rozwoju nowych technologii?

Koncern Volkswagen w 2008 przeznaczył około 5,9 miliarda euro na udoskonalanie technologii pozwalających naszym samochodom być coraz bardziej ekologicznymi i ekonomicznymi. Przykładowo, w VW Polo znajduje się silnik, który ma spalanie rzędu 4 litrów na 100 km.

Kiedy Pana zdaniem nastąpi moment, w którym napędy alternatywne będą dominować?

Nie pokuszę się w tym momencie o to, żeby powiedzieć, kiedy nastąpi taka przewaga, o której Pan mówi, natomiast mogę prognozować jedną rzecz – jestem przekonany, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat nastąpi naprawdę ogromny przełom, jeśli chodzi o wykorzystanie napędów alternatywnych, który będzie odczuwalny praktycznie dla każdego. Jeśli chodzi o samochody elektryczne, uważam, że zmiany pójdą dwutorowo. Z jednej strony, położony nacisk na rozwój pojazdów przeznaczonych do pokonywania niewielkich dystansów, np. w mieście, z drugiej strony zostaną poczynione starania, mające na

celu stworzenie możliwości przemieszczania się na większe, kilkuset-kilometrowe odległości. Jeśli chodzi o ten drugi wariant, myślę, że tutaj samochody konwencjonalne lub hybrydowe znacznie dłużej będą się „bronić” przed elektrycznymi.

Jak został przyjęty na rynku Caddy CNG?

Można powiedzieć, że to strzał w dziesiątkę. Produkowany w Poznaniu Caddy z napędem na gaz ziemny staje się coraz popularniejszy. Jest on wykorzystywany jako podstawowy element floty w różnego rodzaju przedsiębiorstwach – m.in. przez taksówkarzy w wielkich miastach, pocztowców, firmy kurierskie i wszędzie tam, gdzie bardzo ważne jest stałe ograniczanie kosztów eksploatacji. Samochód ten został przyjęty z dużym entuzjazmem i myślę, że z roku na rok będzie zyskiwał na popularności.

Proces produkcyjny wygląda tak, że produkowany tu, w Antoninku seryjny Caddy, trafia do Zakładu Zabudów Specjalnych w Swarzędzu, gdzie zostaje przystosowany do jazdy na gaz CNG.

Skoro mówimy o produkcji VW Poznań – w roku 2007 z taśmy produkcyjnej zjechał milionowy egzemplarz. Jaki jest obecnie „stan licznika”?



Jak to Pan ujął, stan licznika naszej poznańskiej fabryki to obecnie około 1 380 000 wyprodukowanych samochodów. Najprawdopodobniej jeszcze w tym roku dojdziemy do liczby 1 500 000. To naprawdę ogromna liczba, ale należy pamiętać, że nasza poznańska fabryka to jedyne miejsce na świecie, gdzie produkowany jest Caddy. Nie licząc krajów europejskich, eksportujemy go m.in. do Nowej Zelandii, Meksyku i Ameryki Południowej. Jeśli zaś chodzi o proporcje naszej produkcji, to jest to w 90% Caddy i w 10% Transporter T5, dlatego też w naszych kręgach jesteśmy nazywani po prostu Fabryką Caddy. Istnieje również zakład w Kałudze w Rosji, gdzie ze względu na wysokie cła importowe, Caddy jest montowany w systemie SKD,

czyli składany z gotowych podzespołów. Nie można jednak porównywać tego z naszą produkcją, opartą na systemie CKD.

Oczywiście moją intencją jest, aby Caddy, powstający od zera, był produkowany właśnie tutaj, w Poznaniu, jak ma to miejsce obecnie.

(Więcej na temat systemu CKD i SKD: patrz ramka)

Jaki procent samochodów, obecnie wyprodukowanych w VW Poznań, zostaje na polskim rynku?

Jest to około 5% naszej produkcji. Reszta, czyli ok. 95%, jest przeznaczona na eksport.

Proszę powiedzieć coś więcej na temat wspomnianego już Zakładu Zabudów Specjalnych.

Stworzyliśmy Zakład Zabudów Specjalnych w Swarzędzu w odpowiedzi na wysoce indywidualne wymagania klientów co do funkcjonalności produkowanych przez nas samochodów użytkowych.

Wielu zamawiających chce dostać samochód dopasowany do charakteru ich pracy, np. niemiecka policja czy kolej. Stwierdziliśmy, że postawimy na kompleksowość i dopasujemy się do potrzeb klientów, dając wszystko „z jednej ręki”. Nie wyobrażam sobie, aby klient najpierw czekał na dostawę zwykłego, seryjnego samochodu, a następnie musiał jechać w inne miejsce i czekać, aż jego pojazd zostanie odpowiednio wyposażony. U nas klient dostaje wszystko na miejscu.

Na jakim poziomie kształtują się moce produkcyjne VW Poznań?

Pracujemy na trzy zmiany i obecnie w trakcie jednej doby produkujemy 580 modeli Caddy i 50 Transporterów T5. W razie potrzeby jesteśmy w stanie zwiększyć nasze moce do 650 Caddy i 180 Transporterów T5 na dobę. Oczywiście proporcje te zmieniają się często, w zależności od popytu na dany model. Pragnę jednak zaznaczyć, iż całkowite moce produkcyjne naszej fabryki wynoszą 700 samochodów na dobę.

Jakie kwoty zostały do tej pory zainwestowane w VW Poznań i jakie są plany na przyszłe lata?

Od momentu kiedy fabryka ta stała się naszą własnością i zaczęliśmy w nią inwestować, czyli od samego początku do roku 2010, łączna suma zainwestowanych pieniędzy wyniesie około miliard euro. W roku 2010 planujemy wydać ok. 20 mln euro.

SYSTEM CKD i SKD

System CKD (Completely Knocked Down) – polega na całkowitym montażu auta z dostarczonych przez zakład produkcyjny elementów karoserii oraz innych komponentów w formie pojedynczych części. W procesie montażu ma miejsce spawanie i lakierowanie nadwozia, montaż zespołu napędowego oraz innych elementów; wykonywane są także ogólne prace wykończeniowe.

System SKD (Semi Knocked Down) to system polegający na dostarczeniu do danego zakładu gotowych zestawów montażowych, w skład których wchodzi m.in. nadwozie z wyposażeniem, układ napędowy (silnik, skrzynia biegów i przednia oś), tylna oś i inne elementy podwozia (np. koła, zbiornik paliwa, system wydechowy).

Stosowany najczęściej w przypadku, gdy cła importowe dla danego kraju są tak wysokie, że producentowi-eksporterowi nie opłaca się sprzedaż wcześniej złożonych, gotowych samochodów.

Tak wielkie pieniądze inwestowane tutaj znaczą, że fabryka VW na trwałe wpisała się w krajobraz Poznania, stała się jego niezerwalnym elementem...

Zdecydowanie tak. Jesteśmy pewni tego, że chcemy produkować Caddy na taką skalę, jak ma to miejsce obecnie i chcemy to robić właśnie w Poznaniu. Wysoce prawdopodobne jest to, że w przyszłości uruchomimy tu również produkcję kolejnych modeli Volkswagena oraz że zwiększymy nasze obecne moce produkcyjne w zakresie aktualnie wytwarzanych tu modeli. Jest to uzależnione od popytu – dla Europy prognozujemy wzrost rzędu 1–2%, ale już dla takich krajów jak Brazylia czy Chiny w grę wchodzi nawet liczba dwucyfrowa. Jeśli tak będzie, nie wyklucza się, że również tam zostaną otwarte zakłady produkcyjne, wszystko zależy od naszej konkurencyjności jako VW Poznań. Podstawą naszej stabilności jest fakt, że na dzień dzisiejszy Caddy ma rekordowy, ok. 50-procentowy udział w segmencie lekkich samochodów użytkowych na rynku niemieckim.

Jak oceniłby Pan Wielkopolskę jako rejon do inwestowania i prowadzenia biznesu?

Na pewno bardzo pozytywnie. Ten obszar Polski z pewnością sprzyja inwestowaniu i funk-

cjonowaniu takich firm jak VW Poznań. Mieszkańcy Wielkopolski są znani ze swojej przedsiębiorczości, zresztą jest to swego rodzaju tradycja, wpisana w ten obszar i ma swoje korzenie sięgające wiele lat wstecz. Dla przykładu: na terenie Polski mamy obecnie około 50 poddostawców, z czego aż 20 z nich działa na terenie Wielkopolski. Cały czas szukamy kolejnych poddostawców, którzy mogliby tworzyć w tej okolicy swoje przedsiębiorstwa i produkować na nasze potrzeby.

Można powiedzieć, że Wielkopolska dobrze Was przyjęła, a Wy robicie wszystko, żeby się odwdziżyć.

Jest dokładnie tak, jak Pan to ujął. Aktywnie działamy na rzecz minimalizowania oddziaływania naszej firmy na lokalne środowisko. Wdrożyliśmy System Zarządzania Środowiskowego według międzynarodowej normy ISO 14001, potwierdzającej, że zakłady Volkswagena Poznań spełniają wszystkie wymagania prawne związane z ochroną środowiska. Równie aktywnie działamy na rzecz rozwoju i wspomagania społeczności lokalnych, udzielamy się charytatywnie. Jesteśmy też największym pracodawcą w Wielkopolsce, zatrudniamy 6300 osób. Można śmiało powiedzieć, że staramy się dać z siebie jak najwięcej na rzecz rozwoju tego rejonu Polski.



Jens Ocksen
Prezes

Czy w okresie wyhamowującego już pomalą kryzysu, byliście Państwo zmuszeni przeprowadzić zwolnienia lub podjąć inne niezbędne działania?

Na początek muszę niestety zaprzeczyć temu, co Pan powiedział – według mnie do przewyżnienia kryzysu jest jeszcze daleka droga. Nas najbardziej dotknął on w pierwszym kwartale 2009 roku. Na szczęście w wielu krajach europejskich wprowadzono wspomniane już wcześniej premie za złomowanie, które pozwoliły nam utrzymać odpowiedni poziom sprzedaży i funkcjonować bez większych obaw do końca 2009 roku. Obecnie środki przeznaczone na te premie w wielu krajach skończyły się i myślę, że teraz rynek pokaże swoje prawdziwe oblicze. Co do zwolnień, mieliśmy pewne problemy z przedłużeniem umów z pracownikami zatrudnionymi poprzez agencje pracy tymczasowej, jednak nasza podstawowa, rdzenna załoga pozostała nienaruszona.

Na czym macie zamiar skupić się w roku 2010?

Skoncentrujemy się na wprowadzeniu pewnych zmian oraz nowych rozwiązań technicznych w Caddy. Konkurencja nie śpi i aby utrzymać czołową pozycję, musimy unowocześnić nasz produkt.

Ostatnie już pytanie – jak Pan wyobraża sobie samochód przyszłości?

W moim przekonaniu samochód przyszłości będzie miał w 100% napęd elektryczny i będzie dawał ogromne możliwości indywidualizowania go na potrzeby konkretnego użytkownika, natomiast w trakcie jazdy działać będą systemy elektroniczne, ingerujące w proces prowadzenia auta, o czym kierowcy nawet nie będą wiedzieli.

Serdecznie dziękuję za rozmowę. ■



faurecia

www.faurecia.com



Jesteśmy jednym ze światowych liderów w produkcji wyposażenia samochodowego specjalizującym się w czterech dziedzinach: siedzenia samochodowe, technologia ograniczania emisji zanieczyszczeń, moduły wewnętrzne i zewnętrzne pojazdu.

W 2008 roku obroty Grupy przekroczyły 12 miliardów euro.

- 190 zakładów produkcyjnych i 28 Centrów Naukowo-Badawczych ulokowanych w 29 krajach.
- notowani na paryskiej giełdzie NYSE Euronext Paris.

W Polsce Koncern Faurecia jest obecny od 1997 roku i działa w obrębie 4 firm:

1. Faurecia Fotele Samochodowe Sp. z o.o. z siedzibą w Grójcu
2. Faurecia Wałbrzych Sp. z o.o.
3. Faurecia Legnica Sp. z o.o.
4. Faurecia Gorzów Sp. z o.o.

W siedmiu zlokalizowanych w Polsce fabrykach Faurecii (i jednym Centrum Naukowo-Badawczym) zatrudniamy łącznie ponad 5400 osób.