

LEGENDA TRANSPORTU OSOBOWEGO Z SANOKA

W okresie PRL-u Autosan – obok takich firm jak Jelczańskie Zakłady Samochodowe i Star – był wizytówką polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Dziś Star jest własnością prywatnej spółki, a JZS już nie istnieje. Na rynku pozostała tylko firma sanocka. Choć sytuacja nie należy do najłatwiejszych, Autosan stara się sprostać wyzwaniom rynku i konkurencji, wprowadzając na rynek nowe modele autobusów. Rozpoczął również produkcję dla wojska i policji. Produkty tej firmy spotkać można także w kolejnictwie, gdyż firma zajmuje się zabudową szynobusów. O legendarnej firmie z Sanoka na Podkarpaciu rozmawiamy z jej prezesem i dyrektorem generalnym doktorem Franciszkiem Gaikiem.

Wojciech Stepaniuk

Można powiedzieć, że Autosan to ikona polskiej motoryzacji. Ma przecież blisko dwustuletnie doświadczenie, a zajmowała się i zajmuje nie tylko transportem kołowym, ale także szynowym. Pomówmy o historii, bo grzechem byłoby pominąć ten fakt w prezentacji. Zaczęło się w roku 1832. Jak potoczyły się losy firmy?

Można tak powiedzieć. Te 180 lat to historia nie tylko motoryzacji, ale przemysłu w ogóle. Na początku to były urządzenia przemysłowe, jak choćby kotły parowe, potem wagony kolejowe i tramwaje. Pierwszy autobus wyprodukowano w roku 1926 na podstawie konstrukcji włoskiej firmy Lancia. Do tej pory Autosan wyprodukował dokładnie 109407 autobusów. Warto też wspomnieć niezwykłego już wybitnego arty-

stę Zdzisława Beksińskiego, który w latach 60. wniósł swój wkład w projektowanie nadwozi i sposób lakierowania pojazdów. A dziś...? Staramy się realizować chyba uprawnione hasło: „Z tradycją Q nowoczesności”.

Jak obecnie wygląda firma Autosan SA? Z czego jest pan najbardziej dumny?

Fabryka musi przejść proces głębokiej restrukturyzacji. Należy ograniczyć koszty, zwiększyć sprzedaż i poprawić jakość. Autosan dopiero niespełna trzy lata temu uruchomił i wdrożył produkcję autobusów miejskich. Musimy więc te pojazdy doskonalić, modernizować i poprawiać jakość wykonania. Przygotowaliśmy też nową propozycję dziewięciometrowego autobusu międzymiastowego LIDER 9 eco2, którego produkcję rozpoczniemy niebawem.

Czas zatem na przedstawienie oferty firmy Autosan. Produkuje autobusy, współpracujecie z producentami kolejowymi. Z waszych usług korzysta również wojsko.

Dzisiaj oferujemy autobusy miejskie – niskopodłogowe i niskowejściowe AUTOSAN SANCITY: 9,5-metrowe, 10-metrowe, 12-metrowe i 18-metrowe przegubowe. Produujemy popularne autobusy międzymiastowe TRAMP i najnowszy model LIDER 9 eco2, ale także autobusy specjalne m.in. dla służby więziennej czy policji.

Komunikacja autobusowa to konkurencja dla kolei. A tu, proszę, Autosan współpracuje z firmami produkującymi pojazdy szynowe. Skąd ten pomysł?

Udział w produkcji pojazdów szynowych wynika z naszej tradycji przemysłowej. Dziś współpracujemy głównie z producentami pojazdów szynowych. Wykorzystując nasz potencjał produkcyjny, wytwarzamy m.in. elementy kabin lokomotyw, ale i nadwozia tramwajowe czy nadwozia szynobusów. Mamy świetnych specjalistów od tego typu produkcji.

Autosan słynie głównie z produkcji autobusów. Serie autobusów marki Autosan po dziś dzień widoczne są na polskich drogach. Firma nadal produkuje i może się pochwalić nowymi seriami autobusów.

To przede wszystkim nowa rodzina autobusów miejskich SANCITY oraz autobusy międzymiastowe LIDER 9 eco i LIDER 9 eco2, czyli i ekologiczne, i ekonomiczne. Zastosowanie specjalnych automatycznych systemów ECO-MANAGER ogranicza poziom emisji spalin, ale także radykalnie obniża zużycie paliwa, co jest niezwykle istotne dla użytkowników.

Jak wygląda proces produkcji w Autosanie? Produkuje określoną partię autobusów na zamówienie czy też gotowe pojazdy czekają dopiero na

potencjalnego nabywcę? Która opcja jest lepsza?

Autobusy miejskie kupowane są prawie wyłącznie w systemie przetargów publicznych. Regułą jest więc produkcja odpowiedniej do zamówienia liczby pojazdów. Jeśli chodzi o autobusy międzymiastowe, produkujemy pod konkretne zamówienie konkretnego klienta.

Żałowałby, że zakładam firmę przewoźniczą i potrzebne mi są odpowiednie pojazdy, nieco mniejsze od klasycznych autobusów, ale posiadające zabudowę o wysokim standardzie. Czy mogę liczyć na waszą pomoc w zaprojektowaniu i wyprodukowaniu pojazdu odpowiadającego moim potrzebom?

Produkujemy również minibusy o wysokim standardzie na podwoziu Mercedes-Benz Vario. Znamy one na rynku pod handlową nazwą Wetlina. Będą one odpowiadały pańskim wymaganiom.

Znakiem rozpoznawczym marki Autosan jest bocian. Skąd to skojarzenie?

Swego czasu na kominie jednego z budynków fabrycznych bociany urządziły sobie gniazdo. Stylizowany bocian znajduje się również w logo naszej firmy. Ponadto bocian to symbol szczęścia, a bocian zrywający się do lotu kojarzy się z rozwojem i dynamiką.



”

**POLSKI TABOR
AUTOBUSOWY JEST
W FATALNYM STANIE.
ŚREDNIA WIEKU
AUTOBUSÓW TO
15 LAT, A BLISKO 20%
POJAZDÓW TO AUTOBUSY
OSIEMNASTOLETNI
I STARSZE**

Czy rynek zbytu ogranicza się tylko do Polski?

Nie, produkujemy także na rynki: szwedzki, angielski, włoski i węgierski. Prowadzimy również działania mające umożliwić powrót na rynek rosyjski.

Jak się ma, pańskim zdaniem, rynek przewozów pasażerskich w Polsce?

Ta dziedzina przemysłu musi się rozwijać, w szczególności jeśli chodzi o komunikację miejską i międzymiastową. Polski tabor auto-

busowy jest w fatalnym stanie. Średnia wieku autobusów to 15 lat, a blisko 20% pojazdów to autobusy osiemnastoletnie i starsze. Importujemy autobusy używane, które nie spełniają aktualnie obowiązujących norm emisji spalin. Interweniowałem nawet w tej sprawie u ministra gospodarki. Potrzeby odtworzeniowe są duże i trzeba czynić wszystko, aby odmłodzić tabor autobusowy. Ale, jak zwykle, potrzebne są na to pieniądze.

A jak wygląda kwestia konkurencji? Przecież wiele znanych marek zajmuje się produkcją autobusów.

W Polsce jest kilkunastu producentów autobusów. Konkurencja jest więc bardzo duża, ale dzięki temu Polska staje się w Europie znaczącym wytwórcą tego typu pojazdów.

Autosan słynie także z produkcji pojazdów nietypowych, z których korzysta na przykład policja.

Tak, to prawda. Autosan jest jednym z niewielu producentów autobusów specjalnych między innymi dla policji czy służby więziennej. Produujemy też bardzo dobre autobusy do szkolenia kierowców, na przykład dla wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Produkowaliśmy również autobusy szkolne, tak zwane gimbusy. Dostarczyliśmy ich polskim odbiorcom już ponad 1030 sztuk. Nadal mamy je w ofercie. Dziwi mnie jednak, że w 2008 r. Ministerstwo Edukacji



AUTOSAN – król polskich autobusów

Początki fabryki firmy Autosan sięgają roku 1832. Wtedy to Walenty Lipiński i Mateusz Beksiński założyli zakład kotlarski. Fabryka przeżyła zmienne koleje losu, w zależności od europejskiej oraz krajowej koniunktury i kryzysów. W początkowych latach swej działalności fabryka produkowała sprzęt i urządzenia na potrzeby górnictwa naftowego, przemysłu gorzelniczego i browarnictwa.

W 1894 r. fabryka postanowiła wejść w produkcję tramwajów. Już kilka lat później Autosan był największym producentem wagonów tramwajowych.

Lata 1899–1913 charakteryzowały się największą różnorodnością produkcji. Oprócz wagonów, maszyn i osprzętu dla przemysłu naftowego, spirytusowego i browarnictwa fabryka produkowała także maszyny i kotły parowe, cysterny, żurawie, pogłębiarki, walce drogowe, stalowe łodzie ratunkowe, stalowe konstrukcje mostów oraz wyroby odlewnicze.

Pierwszy autobus firma wyprodukowała w roku 1926. Był to wóz na podwoziu firmy Lancia. Ta seria autobusów była produkowana przez sanocką firmę zaledwie 2 lata, do 1928 r. Dwadzieścia lat później, w roku 1948 Autosan wypuścił na rynek kolejną serię autobusów marki Fiat. W 1950 r. firma zaczęła produkcję autobusów własnego pomysłu.

Pierwsze autobusy serii H9, widoczne na polskich drogach do dziś, produkowane były w Sanoku od 1973 r. H9 to seria autobusów cechująca się wysokim poziomem technologii i lepszą funkcjonalnością, podwoziem ramowym oraz silnikiem diesla montowanym z tyłu.

W latach 1984–1995 Autosan produkował autobusy serii H10, wykorzystywane w transporcie miejskim i międzymiastowym.

Od roku 1996 firma zajmuje się produkcją kabin i zabudowy pojazdów dla Wojska Polskiego, a od 2001 r. również zabudową szynobusów i współpracuje z producentami pojazdów kolejowych.



Jak pan widzi przyszłość firmy Autosan?

Z natury jestem optymistą, wobec tego sądzę, że z roku na rok Autosan będzie się rozwijał i coraz lepiej przystosowywał do działania w uwarunkowaniach narzuconych przez otoczenie rynkowe, umacniając swoją pozycję na rynku krajowym, a także korzystając z coraz szerszych możliwości eksportu na rynki zagraniczne, zwłaszcza do krajów Unii Europejskiej. Podejmujemy szereg działań, by te wizje mogły się spełnić. Są to zarówno działania w spółce, jak i zewnętrzne. Te ostatnie mogą pozytywnie wpłynąć na umożliwienie właściwego rozwoju nie tylko naszej firmy, ale także innych producentów autobusów w Polsce.

To była wizja, a jakie są plany firmy?

Przede wszystkim musimy skutecznie przeprowadzić proces restrukturyzacji. Naszym głównym celem jest również realizacja produkcji i sprzedaży zgodnie z założeniami zawartymi w planie, który po głębokiej analizie został ustalony na rok bieżący. Oczywiście, w dalszych latach zakładamy zwiększenie sprzedaży – zarówno krajowej, jak i eksportowej. Jeżeli mówimy o eksporcie, tak jak już wspominałem, planujemy utrzymać i rozwijać sprzedaż na rynkach, na które już dostarczamy autobusy, ale rozmawiamy także z partnerami działającymi na rynkach, na które chcemy wejść lub na które planujemy powrócić. Podejmujemy również różne działania marketingowe, adekwatne do naszych możliwości, w celu dalszego umocnienia marki Autosan.

To były plany w zakresie działalności handlowej, marketingowej i organizacji spółki.

Odrębną kwestię stanowią zamierzenia i plany firmy w dziedzinie rozwiązań technicznych i technologicznych, stosowanych w naszych produktach. Podejmujemy działania wynikające zarówno z uwarunkowań rynkowych i prawnych od nas niezależnych, jak i z chęci coraz lepszego dostosowywania oferowanych pojazdów do potrzeb i wymagań klientów, doskonalenia produktów z punktu widzenia ekologii i ekonomii.

Nasze autobusy są wyposażone we wszelkie urządzenia zapewniające komfort i bezpieczeństwo, w tym także w elektroniczne tachografy. Jak już mówiłem, produkujemy też autobusy specjalne do szkolenia kierowców i jednocześnie oferujemy szkolenie na profesjonalnym autodromie Sobiesław Zasada SA w Bednarach.

Autosan miał kiedyś bardzo poważnego konkurenta – Jelczańskie Zakłady Samochodowe Jelcz, które produkowały między innymi słynne autobusy zwane „ogórkami”. Na rynku pozostał lepszy. Co – pańskim zdaniem – przesądziło o zwycięstwie firmy Autosan?

Autosan jest fabryką mniejszą, można powiedzieć kompaktową. Produkcja odbywa się pod jednym dachem, co obniża koszty. Ponadto łatwiej jest organizować produkcję i nią zarządzać. Mamy własną komunikację wewnętrzną, stabilną kadre zarządzającą i poszczególne służby. Do tego dochodzi jeszcze ugruntowana pozycja na rynku autobusów międzymiastowych i specjalnych. To pozwoliło nam przetrwać.



Narodowej zaprzestano dokonywania zakupów autobusów szkolnych i tym samym przerwało program bezpiecznego dowożenia dzieci do szkół.

Może się wydawać, że bycie kierowcą autobusu to prosta sprawa. Wystarczy zdać prawo jazdy odpowiedniej kategorii i już można siadać za kółko. Tymczasem rzeczywistość okazuje się zupełnie inna, kierowca musi spełniać wiele wymogów, a sam pojazd, zgodnie z prawem, musi być wyposażony w urządzenia czuwające nad bezpieczeństwem. Mam tu na myśli tachografy. Jak firma podchodzi do produkcji pojazdów z prawnego punktu widzenia?



Komfort i ekonomia jazdy

Podniesienie komfortu przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów – przekładnia automatyczna Voith DIWA to optymalne rozwiązanie dla autobusów miejskich. Dynamicznie reagujący na zmianę ukształtowania terenu program SensoTop zwiększa wygodę jazdy i znacząco obniża zużycie paliwa. Dzięki obsłudze dostosowanej do indywidualnych potrzeb klienta, dajemy gwarancję pełnej dyspozycyjności. Przekładnia Voith DIWA sprawi, że Państwa autobusy niezawodnie dotrą do celu. Sprawnej, wygodnej i oszczędnej.



www.voith.pl

Voith Turbo sp. z o.o. oferuje również produkty firm



Jak pańskim zdaniem powinien wyglądać autobus przyszłości?

Autobus przyszłości to autobus „ekologicznie czysty”. A więc chyba jednak autobus elektryczny. Oczywiście, powinien on spełniać wiele warunków, które zapewnią „przyjazną” eksploatację, będą odpowiadać wymaganiom użytkowników i przede wszystkim potrzebom pasażerów. ■



**POJAZD
MONITOROWANY**

DOSTAWCA NIEZAWODNYCH SYSTEMÓW:

- **MONITORINGU ORAZ**
- **PODGRZEWACZY SILNIKA** 
- DLA PRODUCENTÓW AUTOBUSÓW**






EKO-MOTO sp. z o.o.
ul. Św. Brata Alberta 105/107 | 42-224 Częstochowa
tel./fax 34 365 12 88 | www.eko-moto.com.pl | email: info@eko-moto.com.pl