

NIE SPOCZYWAMY NA LAURACH

Wywiad ze Zdzisławem Arletem, Dyrektorem zakładu Fiat Auto Poland S.A. w Tychach

Producenci aut w Europie pomimo dopłat ograniczają produkcję. Zakład w Tychach jest chyba jedyną fabryką w Europie, która ją tak zdecydowanie zwiększa. Co leży u podstaw takiego sukcesu?

Na sukces zakładu w Tychach składa się kilka czynników. Jesteśmy producentem samochodów popularnych i oszczędnych w eksploatacji, a na dodatek o wysokim poziomie jakości. Czynniki te szczególnie są istotne w czasach kryzysu. Ponadto produkujemy dwa nowe, cieszące się dużą popularnością, szczególnie wśród klientów na Zachodzie Europy, modele m.in. Fiata 500 oraz Panda. Fiat Panda jest fenomenem na rynku. Pomimo 7 lat produkcji zamówienia na ten samochód ciągle rosną. Warto podkreślić, że ten samochód za rok 2008 został ogłoszonym liderem rankingu niezawodności ADAC na rynku niemieckim. Kolejnym czynnikiem, który przyczynił się do naszego sukcesu, jest ogromna elastyczność w systemie zarządzania produkcją, oparta na modelu doskonalonym przez nas od lat.

Dostawcy informują o rekordowej produkcji fabryki. 590 tys.? 610 tys.? Ile w tym roku zostanie zmontowanych samochodów?

Do końca roku pozostało jeszcze półtora miesiąca pracy. Produkcja w tym roku powinna przekroczyć liczbę 600 tys. samochodów. Wygląda na to, że fabryka w Tychach będzie pod względem liczby wyprodukowanych samochodów liderem w Europie.

Jak długo może potrwać ten pozytywny trend?

W pewnym stopniu kryzys nam pomaga.

Ludzie mają mniej pieniędzy i wybierają mniejsze i bardziej ekonomiczne auta. W krajach Europy Zachodniej powoli wyczerpują się dopłaty do złomowanych samochodów. Jednak wierzę, że sprzedaż samochodów, takich



jak Panda i podobnych modeli, będzie nadal utrzymywała się na wysokim poziomie. Świadczą o tym zamówienia, których ilość w naszym portfelu ciągle utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie.

Przed dwoma laty Fiat Auto Poland został wyróżniony brązowym poziomem World Class Manufacturing (WCM). Teraz nastąpił awans. Czy „plan” został wykonany?

Plan został wykonany. Jednak nie jest to powód, by spościć na laurach. Srebrny poziom oznacza przekroczenie 60 punktów w drodze do ideału ocenionego w tym systemie na 100 punktów. Także przed nami jeszcze długa droga ciężkiej i konsekwentnej pracy. Ale jestem przekonany, że z tak profesjonalną kadrą menedżerską i pracownikami jesteśmy na dobrej drodze doskonalenia umiejętności na każdym etapie procesu produkcyjnego.

Poprzednio FAP otrzymał „bronze level”, teraz „silver level”. Jakie są plany zakładane przy kolejnej edycji?

Nie pracujemy dla medali. Srebrny poziom w zaawansowaniu wdrażania metodologii WCM to pełne rozszerzenie tego modelu na wszystkich szczeblach funkcjonowania zakładu. Obecnie koncentrujemy się na tym, by w pełni utrwalić stosowanie tej metodologii szczególnie, co jest niezmiernie ważne, bezpośrednio na stanowiskach pracy.

Jakie korzyści przynosi w fabryce w Tychach stosowanie zasad WCM?

WCM traktujemy jako następny etap w optymalizacji naszego procesu zarządzania, koncentrujący się na eliminacji wszystkich typów strat w zakładzie. Pomaga nam w sposób bardziej systematyczny zarządzać tak dużym przedsiębiorstwem w każdym jego obszarze. Każdy osiągnięty poziom doskonałości pomaga „uspokoić” pracę, czyli lepiej ją wykonywać, co przekłada się bezpośrednio na jakość produkowanych samochodów. Nie można tego osiągnąć bez konsekwentnej pracy, i co niezmiernie ważne, pracy z pasją.

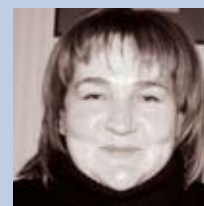
Wracając do najbliższej przyszłości, czego obawia się dyrektor fabryki największego producenta samochodów w Polsce?

Osiągnięta niedawno dzienna produkcja na poziomie 2320 samochodów, (co 33 sekundy z taśm produkcyj-

nych zjeżdża jeden samochód) wiąże się z bardzo intensywnymi przepływami logistycznymi. Codziennie do zakładu przyjeżdża ponad 12 tys. pracowników różnych spółek, 7 pociągów, ponad 350 tirów i 100 lawet. Ponadto wokół zakładu powstaje duża ilość hal produkcyjnych i centrów logistycznych, których działalność nie tylko skoncentrowana jest na nasze potrzeby. Stwarza to wielkie problemy logistyczne. Ten wielki park przemysłowy obsługiwany jest jedynie przez wąską drogę oraz jeden tor kolejowy potrzebujący natychmiastowego remontu. Obie te rzeczy powstały w latach 70 i nie są adekwatne do naszych obecnych potrzeb. Nawet nie chcę myśleć o tym, co się stanie, gdy jedna z tych dróg zostanie zablokowana. Z przykrością muszę stwierdzić, że bardziej dba się o pozyskiwanie nowych inwestorów niż o dalszy, zrównoważony rozwój już istniejących inwestycji.

Dziękuję za rozmowę.

AUTOR



Ewa Jakubowska

Redaktor współpracujący
AutomotiveSuppliers.pl



Fiat Auto Poland S.A.