

# VOLVO NA NOWEJ DRODZE

O najnowszych zmianach we wrocławskiej fabryce Volvo, nowym systemie produkcyjnym i najważniejszych kontraktach rozmawiamy z **Detmarem Kampmannem**, prezesem Volvo Polska Centrum Przemysłowe.



## InfoBus.pl: Jak ocenia Pan zeszłoroczny spadek poziomu produkcji autobusów Volvo?

**Detmar Kampmann, prezes Volvo Polska Centrum Przemysłowe:** Rzeczywiście w zeszłym roku wyprodukowaliśmy we Wrocławiu mniej autobusów Volvo. To spadek z poziomu 765 szt. w 2008 r. do 722 szt. w 2009 r. Jak na warunki globalnego kryzysu gospodarczego to stosunkowo niewielki spadek, co uważamy za nasz sukces. Został on wywołany trudną sytuacją na europejskim rynku autobusowym, gdzie w krajach Unii Europejskiej odnotowaliśmy zmniejszenie sprzedaży o ponad 30%. W tym roku oceniamy, że nastąpiło rynkowe odbicie od dna, minie jednak nieco czasu, zanim sytuacja się unormuje.

## InfoBus.pl: Jak Volvo radzi sobie z kryzysem?

**Detmar Kampmann:** Coraz lepiej. W czwartym kwartale 2009 r. odnotowaliśmy już wzrost zarówno liczby zamówień, jak i liczby dostarczonych pojazdów. Pamiętajmy, że w 2009 r. rynek autobusów turystycznych skurczył się o 35-60%, zależnie od kraju, co spowodowało spadek sprzedaży Volvo Buses w tym segmencie, pomimo wzrostu udziałów w rynku. Patrząc globalnie na nasze wyniki, spodziewam się, że w tym roku będą one zdecydowanie lepsze niż w zeszłym. Oprócz zmian strukturalnych związanych z nowym biznesplanem Volvo na lata 2010-2012, zaczniemy realizację coraz liczniejszych kontraktów na pojazdy hybrydowe. Ponadto – co dla nas jest bardzo istotne – w 2010 r. wprowadzamy w pełnym wymiarze nowy system produkcji – Volvo Production System (VPS). Skróceniu ulegnie czas budowy autobusu, zwiększymy także udział modułów w całym montażu. To ambitne cele, ale konieczne, byśmy mogli dalej się rozwijać.

## InfoBus.pl: W 2009 r. Volvo głównie produkowało we Wrocławiu autobusy międzymiastowe. Wcześniej dominowały pojazdy miejskie. Jak będzie w tym roku? Czy to jest dla Was problem – zmieniająca się struktura realizowanych kontraktów?

**Detmar Kampmann:** Zdecydowanie nie. W naszej fabryce mamy cztery linie produkcyjne, które elastycznie mogą być dostosowywane do aktualnych zamówień. Taka filozofia produkcji została przyjęta już podczas budowy zakładu i dlatego dzisiaj nie mamy żadnego z tym problemem. Jesteśmy gotowi na rozmaite warianty produkcyjne i np. aktualnie, po trzech miesiącach br., mamy taką sytuację, że produkcja jest równomiernie rozłożona między trzy kategorie: autobusy miejskie, międzymiastowe i turystyczne. Każdą sytuację umiemy optymalnie rozwiązać. Łącznie od momentu uruchomienia fabryki, czyli w okresie od 1996 r. do 2009 r., wyprodukowaliśmy 5820 autobusów, w tym 2307 miejskich (39% udziału w całej produkcji), 2484 międzymiastowych (43% udziału w całej produkcji) i 1029 turystycznych (18% udziału w całej produkcji). Ta ostatnia kategoria wypada najslabiej, co jest związane z późniejszym startem produkcji tego typu konstrukcji – w 2003 r.

## InfoBus.pl: Jaki w tym roku będzie największy kontrakt wrocławskiej fabryki Volvo?

**Detmar Kampmann:** Aktualnie jest to dostawa autobusów międzymiastowych 8700 dla norweskiego klienta Nettbuss, który łącznie zamówił aż 80 jednostek tego typu. Ich intensywny zielony kolor dodawał nam „wiosennej” energii podczas bardzo długiej tegorocznej zimy... Przekazywanie tych pojazdów klientowi rozpoczęliśmy wraz z początkiem maja. Oczywiście mamy nadzieję, że ktoś „przebiję” norweską firmę i będziemy mogli jeszcze w tym roku pochwalić się kolejnym rekordowym zamówieniem.

## InfoBus.pl: W 2009 r. została uruchomiona we Wrocławiu produkcja autobusów hybrydowych. Czy możemy powiedzieć, jaki będzie poziom produkcji hybryd w tym roku? Kiedy powstanie wersja przegubowa? Czy Volvo pracuje także nad hybrydą szeregową?

**Detmar Kampmann:** Produkcja autobusów hybrydowych mocno ostatnio przyspieszyła i wiosną br. dostarczymy pojazdy klientom z takich krajów jak: Szwajcaria, Austria, Niemcy i Dania. Nasz największy – jak do tej pory – kontrakt to dostawa 12 autobusów dla Nettbuss w Norwegii, która zostanie zrealizowana w lipcu br.

Jeżeli chodzi o wersję przegubową modelu 7705H Hybrid, to aktualnie prowadzimy intensywne prace badawcze nad tego typu pojazdem i myślę, że będzie miał on swoją premierę w 2011 r.

Jeżeli chodzi o szeregową hybrydę, to nie mamy takich planów i uważamy, że nasz równoległy system w zupełności spełnia potrzeby naszych klientów i osiąga bardzo dobre wyniki eksploatacyjne.

## InfoBus.pl: W 2009 r. wprowadziliście do autokarów serii 9700 i 9900 nowe, 13-litrowe silniki. Czy nowe jednostki będą również stosowane w innych pojazdach?

**Detmar Kampmann:** W związku z wejściem w życie w Europie nowej, bardziej rygorystycznej normy emisji spalin Euro V, Volvo Buses zastąpiło dotychczasowy, 12-litrowy silnik, stosowany w autobusach turystycznych Volvo 9700 i Volvo 9900 oraz podwoziach autobusowych Volvo B12B, nowym, 13-litrowym układem napędowym – Volvo D13C. Będzie on stosowany w naszych autobusach turystycznych, natomiast jak na razie nie przewidujemy jego montażu w pojazdach międzymiastowych czy miejskich. W cięższych, trzyosiowych autobusach serii 8700 będziemy stosować dotychczasowe 12-litrowe silniki. Dodam, że jednostka 13-litrowa jest masowo stosowana w ciężarówkach Volvo, dlatego jest to konstrukcja zarówno świetnie znana we wszystkich serwisach, jak i pozytywnie wykorzystująca w procesie produkcyjnym efekt skali.

## InfoBus.pl: W 2009 r. rozpoczęliście zmiany systemu produkcji w fabryce i wprowadziliście krótsze takty. Czy może Pan opisać, na czym polegają te zmiany?

**Detmar Kampmann:** Zmiany na naszej linii pojazdów miejskich i międzymiastowych są podyktowane wdrożeniem nowego, globalnego systemu produkcyjnego Volvo (VPS). Jednym z głównych jego założeń jest filozofia „odchudzonej produkcji” (Lean Manufacturing). Polega ona głównie na tworzeniu prostych i przejrzystych struktur w przedsiębiorstwie. Idąc tą drogą, wprowadziliśmy do produkcji autobusów 7700 i 8700 nowy, 4-godzinny takt pracy zamiast dotychczasowych 8 godzin. Nowy proces, zgodnie z planem, ruszył na linii AB od 8 tygodnia br. W tym roku rozpoczniemy również wdrażanie nowego systemu na turystycznej linii CD, co powinno zakończyć się w przyszłym roku. 4-godzinny takt to nie tylko lepsza logistyka dostaw części i organizacja pracy (m.in. dzięki przebudowie stacji), ale także redukcja kosztów – np. teraz w obszarze układu ogrzewania wprowadziliśmy gięcie rur zamiast ich lutowania. To małe, ale zarazem bardzo ważne kroki w kierunku osiągnięcia przez naszą fabrykę większej efektywności i konkurencyjności.

## InfoBus.pl: W lipcu br. Volvo pokaże nową platformę – wspólną dla autobusów miejskich i międzymiastowych. Czy mógłby Pan już teraz powiedzieć coś więcej o tym projekcie? Czy to następcą platformy TX?

**Detmar Kampmann:** To ma być niespodzianka, dlatego nie chciałbym jeszcze wypowiadać się na temat tego projektu. Natomiast jestem pewny, że tego typu autobusy będą produkowane we Wrocławiu i przybliży to jeszcze bardziej naszą firmę ku realizacji najważniejszego celu – wysokiej i trwałej rentowności.

**InfoBus.pl:** Bardzo dziękuję za rozmowę.

