

Piotr Górski

## Dostawcy VW – wpisać się w łańcuch wartości dodanej

Blisko 400 osób z 164 firm (ok. 60% z Polski) przybyło na konferencję dostawców spółki Volkswagen Poznań. Co ciekawe, tylko niektóre z tych firm wcześniej kooperowały z poznańskim przedsiębiorstwem. Większość obecnych dopiero liczyła na nawiązanie korzystnej współpracy. Współorganizatorem spotkania na terenach targowych w stolicy Wielkopolski był samorząd Poznania. Kierownictwo VW Poznań nie kryło, że tego typu konferencja organizowana jest po raz pierwszy i nie ma swego odpowiednika w skali koncernu.

Produkująca pojazdy dostawcze Transporter T5 i Caddy spółka Volkswagen Poznań (własność koncernu VW) współpracuje z ok. 1300 dostawcami części z całego świata (ok. 889 z Niemiec). Wśród nich są tylko 32 firmy z Polski (15 z Poznania). Jörn Reimers, prezes Zarządu Volkswagen Poznań utrzymywał, że celem takiego spotkania jest pozyskanie nowych dostawców, zarówno zagranicznych, jak i polskich. Chciałby jednak, by niemal wszystkie elementy powstawały w naszym kraju. Zwracał uwagę, że dla fabryki funkcjonującej w systemie *Just-in-Time* oraz *Just-in-Sequence* kwestia lokalizacji dostawców części ma kolosalne znaczenie. Stąd właśnie w trakcie konferencji przedstawiono potrzeby fabryki i procedury, które trzeba spełnić, by zostać dostawcą części. Zaznaczano przy tym, że dzisiaj to nie jest już zwykły handel. Teraz służby zaopatrzeniowe VW starają się, by dostawca części wpisał się w łańcuch wartości dodanej. Dokładnie więc analizują zarówno koszty wytwa-

rzania danego elementu, pochodzenie surowca użytego w jego produkcji oraz trasy, jakie ma do pokonania nie tylko gotowa część (od producenta do fabryki VW) ale i surowiec lub podzespoły w niej wykorzystane. Rzecz w tym, aby na każdym etapie tak dobrać parametry, by wartość dodana w końcowym efekcie była optymalna.



Każdego dnia w Poznaniu powstaje 625 samochodów dostawczych VW. Do ich produkcji zużywa się prawie 1 mln zakupionych części dziennie. Ze Swarzędza, gdzie w Parku Dostawców VW części wytwarza 7 firm (najwięcej w jednym miejscu), z dokładnością minutową ekspediowane są ciężarówki z elementami i podzespołami. Logistyka tego przedsięwzięcia ma kluczowe znaczenie dla produkcji zarówno zakładu w Antoninku, jak i w Poznaniu na Wildzie. J. Reimers informował, że koszt wszystkich dostarczanych z zewnątrz części w wartości każdego Transportera sięga 70%, a w Caddy wynosi 60%. W przyszłym roku przychody poznańskiej firmy ze sprzedaży samochodów wyniosą 2 mld euro i będą większe od tegorocznych o 0,5 mld euro. Dodatko-

wo 100 mln euro Volkswagen Poznań uzyska ze sprzedaży... części (m.in. obudowy przekładni kierowniczej dla Golfa). Sama więc wpisze się w łańcuch wartości dodanej innych firm Volkswagena. W Polsce dla samochodów VW wynosi ona średnio 40%, gdy w Chinach – 60%. Na konferencji w Poznaniu mówiono, że w dostawach części celem jest zbliżenie się do chińskiego wskaźnika, a metodą na to analiza powstawania wartości dodanej na każdym etapie: od surowca, przez logistykę jego dostarczania do wytwórcy części, po dokładne w czasie i ilości przekazanie gotowego elementu na linię wytwórczą samochodów w zakładzie VW Poznań.

Konferencja stała się też okazją do przedstawienia polskich możliwości uczestnictwa w europejskim i światowym rynku części samochodowych. Filip Hewelke z PAIZ stwierdził m.in. że Polska jest bardzo atrakcyjnym miejscem dla przedsięwzięć gospodarczych w tej branży. Tylko wartość eksportu silników samochodowych ma w tym roku zwiększyć się o 400 mln euro i osiągnąć 2,5 mld euro. Według jego informacji, przy przeniesieniu produkcji do Polski koszty wytwarzania zmniejszają się o 30%, a 70% polskich poddostawców motoryzacyjnych posiada m.in. certyfikaty ISO. F. Hewelke zwracał uwagę, że występują niedostatki zwłaszcza w sferze badawczej, jak i w elektronice samochodowej. Z przedstawionych przez niego danych można było wnosić również, że polscy producenci części samochodowych muszą przewyżczać trudności w logistyce spedycji i transportu.