

Czy otwierać szampana?



**BOGUSŁAWA
KRZACZANOWICZ**

Niedawno szwedzkie Volvo podjęło decyzję o likwidacji działalności Volvo Buses w Säffle i przeniesieniu jej do mającej czterokrotnie większe zdolności produkcyjne fabryki we Wrocławiu, gdzie autobusy miejskie, międzymiastowe i turystyczne tej prestiżowej marki produkowane są już od roku 1995. Wydawać by się mogło, że to informacja dla nas ze wszech miar pozytywna, i taki był też wydźwięk rodzimych doniesień prasowych towarzyszących temu wydarzeniu. Po pierwsze, pisano, inwestor musi być zadowolony z jakości pracy wrocławskiej załogi („pieniądze nie idą tam, gdzie fiesta i sješta”) i w ogóle z klimatu biznesowego w naszym kraju, skoro likwiduje zakład w Szwecji, gdzie, jak wiadomo, wszystko jest bardziej przewidywalne, ustabilizowane i przyjazne dla przedsiębiorców. Po drugie, inwestycja stanie się pozytywnym impulsem dla rozwoju naszego rodzimego przemysłu, utrwali

pozycję Polski jako kraju specjalizującego się w produkcji autobusów. Swoje fabryki mają u nas przecież MAN i Scania, z powodzeniem działają polscy producenci, jak Solaris czy Solbus, a jeszcze niedawno, bo do 2008 roku, przez blisko półwiecze w podwrocławskim Jelczu-Laskowicach wytwarzane były legendarne już autobusy marki Jelcz.

A jednak sprawa relokacji szwedzkiego zakładu ma swoje drugie, mniej piękne oblicze. Decyzja o restrukturyzacji firmy wymuszona została kiepską kondycją finansową firmy, wywołaną spadającym w Europie popytem na nowe autobusy. Koncentracja produkcji autobusów w jednej fabryce ma spowodować, w zamyśle centrali, redukcję kosztów i tym samym powinną wpłynąć na odwrócenie negatywnego trendu w zakresie rentowności firmy. Ale ta „logiczna decyzja biznesowa” dla blisko 400 mieszkańców szwedzkiego Saefle oznacza podwójny dramat: utratę pracy (a bezrobocie w Saefle już teraz przekracza wśród młodych ludzi 28 procent!) i całkowitą marginalizację miasteczka, w którym fabryka Volvo była największym przedsiębiorstwem (w przyszłym roku obchodziłoby okrągły jubileusz stulecia istnienia). Tymczasem dla Wrocławia, który promuje się w środowisku inwestorów jako lokacja *low cost*, gdzie można tanio i dobrze (czyt. lepiej niż

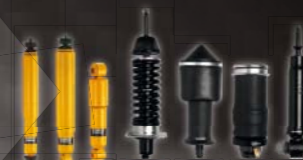
w Chinach) wykonywać przeciętne prace – przenosiny wcale nie oznaczają dużych zmian. Wprawdzie z wrocławskiej fabryki, zatrudniającej obecnie ok. 1,4 pracowników, wyjedzie rocznie o 200 autobusów więcej (dotąd było to 800-900), to jednak wzrostu zatrudnienia nie przewiduje się. Nie przewiduje się też podwyżki i tak niewygórowanych (5-krotnie niższych niż w Szwecji) pensji pracowników, chociaż obowiązujące normy produkcyjne znacząco wzrosną. Jak to możliwe?

Rodzi się też pytanie, czy w związku z planowanym wzrostem produkcji napłyń do nas nowa myśl techniczna, która pozwoli nam nadrobić technologiczny dystans wobec motoryzacji rozwiniętych państw Zachodu. Czy wrocławska fabryka przekształci się w nowoczesny zakład produkcyjny, zatrudniający wysokiej klasy specjalistów, w którym polscy inżynierowie będą współtworzyć innowacyjne projekty techniczne? Czy może ich rola będzie marginalizowana poprzez oferowanie im stanowisk niewymagających większych kwalifikacji, jak to ma miejsce do tej pory. Bo jeśli tak, to można się spodziewać, że nasi specjaliści nadal zmuszeni będą szukać satysfakcjonującego zatrudnienia poza granicami kraju. A w niedalekiej przyszłości być może usłyszymy o kolejnej relokacji firmy Volvo – tym razem z Polski np. do Rumunii, gdzie siła robocza jest jeszcze tańsza.



FOT. ARCHIWUM

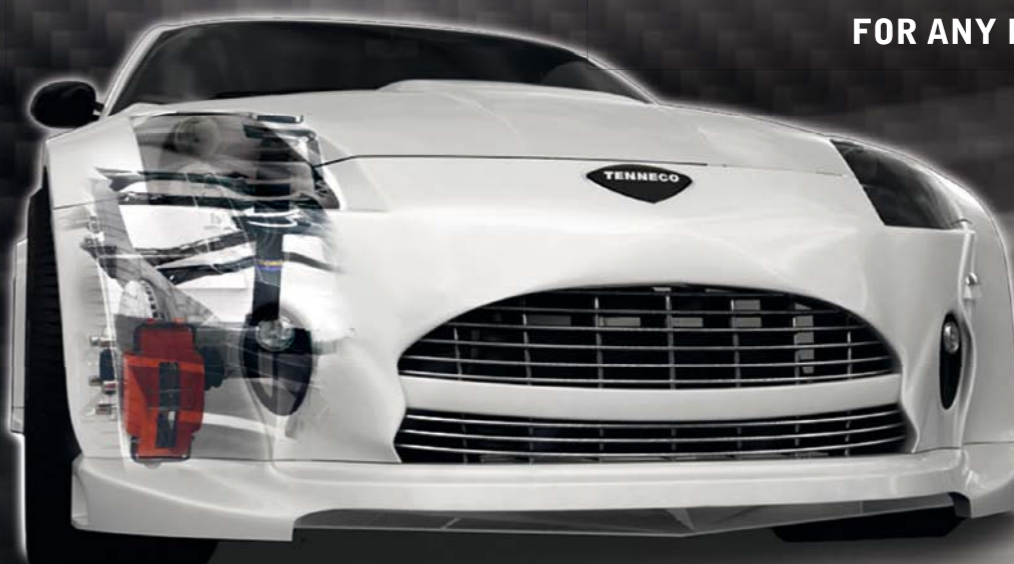
MONROE®



Europejski, japoński, koreański i amerykański park samochodowy



» **MASTERING***
COVERAGE AND SUSPENSION TECHNOLOGY
FOR ANY KIND OF VEHICLE »



Monroe® Wyposażenie Oryginalne:

Audi - A1 - A3 - A4 - A5 - A6 - A7 - Q3 - Q5 - **BMW** - 3 series - X3 - **Dacia** - Duster - Logan - Logan MCV - Logan Pick Up - Logan Step Away - Logan SUV - Logan Wagon - Sandero - **DAF Trucks** - CF - XF - **Daimler Trucks** - Actros - **Fiat** - Ducato - Multipla - **Ford** - Fiesta - Focus - Focus C-MAX - Focus ST - Fusion - Galaxy - Kuga - Mondeo - S-MAX - **Isuzu** - KB - **Iveco** - Massif - **Landrover** - Defender - **Leyland Trucks** - CF - LF - **Mazda** - 2 - 3 - 5 - Bongo Friendee - **Mercedes-Benz** - C Class - E Class - E Class AMG - E Coupé - Sprinter - **Nissan** - Altea - Cabstar - Navara - Pathfinder - **Opel** - Agila - Astra - Corsa - Insignia - **Peugeot** - 508 - **Renault** - Megane Break - Scenic - **Renault Trucks** - Kerax - Magnum - Midlum - Premium - **Saab** - 95 - **Scania** - G - P - R Series - **Seat** - Alhambra - Altea - Exeo - Ibiza - Leon - Toledo - **Skoda** - Fabia - Octavia - Roomster - Superb - Yeti - **Suzuki** - Splash - Swift - Swift Sport - **Toyota** - Camry - Conquest - Corolla - HiAce Minibus - Hilux LCV - **Volvo** - C30 - S40 - V50 - S60 - XC60 - C70 - V60 - V70 - XC70 - S80 - **Volvo Trucks** - FH - FL - FM - VM - **VW** - Eos - Golf - Passat - Passat CC - Polo - Scirocco - Sharan - Tiguan - Touran - Up - **VW Commercial Vehicles** - Caddy - Crafter - Multivan - Transporter



*LIDER TECHNOLOGII ZAWIESZENIA I DOSTĘPNOŚCI DO WSZYSTKICH RODZAJÓW POJAZDÓW

