

GROUPE RENAULT

REVOZ NOVO MESTO



»Upamo, da nam bo v 2018 uspelo podreti proizvodni rekord Revoza.«

Polona Movrin, foto: Barbara Reya

V Revozu so letos v zelo kratkem času uspešno uvedli proizvodnjo clia 4. Prihodnje leto se bodo posvetili cilju, da se znova uvrstijo med 3 najučinkovitejše tovarne v Zvezi Renault-Nissan.

Novi predsednik uprave Revoza Kaan Ozkan je funkcijo prevzel 1. septembra letos.

Novi predsednik uprave Revoza Kaan Ozkan je funkcijo prevzel 1. septembra letos. Pred tem je delal v Renaultovi podružnici v Turčiji, kjer je bil nazadnje direktor tovarne za sestavo vozil v Bursi. Celotna tričlanska uprava v novi sestavi je začela z delom mesec dni kasneje.

Načrtujete kakšne spremembe v vodenju, poslovanju?

Velika sprememba je bila že to, da sem prevzel vodenje podjetja. Drugih sprememb ne načrtujemo, kar zadeva organizacijo uprave. Če pa se v naslednjih mesecih pokaže potreba po spremembah, bomo k temu pristopili.

Upoštevati je treba, da delujemo po Renaultovih standardih, ki jasno opredeljujejo delovanje podjetja. Samo v primeru specifičnih situacij se uvede manjše spremembe.

Poleg tega gre za tovarno Revoz, ki je referenčna tovarna, torej ena najboljših znotraj skupine Renault. Ima stabilno strukturo in zato ni potrebe po večjih spremembah.

»Želimo najti nove smeri na področju umetne inteligence, s pomočjo katere bi dosegli še večji razvoj.«

Revoz je primer tovarne v Sloveniji, pri kateri že lahko govorimo o zametkih pametne tovarne. Kakšni so vaši načrti pri prehodu Revoza v industrijo 4.0?

Zavedati se moramo, da je industrija 4.0 do neke mere tudi modni trend. V tovarnah, podjetjih, kot je naše, ki so tehnično zelo razvita, je digitalizacija v večji meri že uvedena. V naši karoserijski roboti opravljajo velik del proizvodnega procesa že vrsto let. V montaži imamo tako imenovane AGV-je (avtonomno vodena vozila), ki prevažajo dele z enega konca proizvodnje na drugega.

Kar mi iščemo znotraj industrije 4.0, je korak naprej od tega, kar dejansko že imamo. Želimo najti nove smeri na področju tako imenovane umetne inteligence, s pomočjo katere bi dosegli še večji razvoj.

Dokaz, da smo to vzeli zelo resno, je, da imamo v okviru službe inženiringa zaposlenega človeka, ki je odgovoren za digitalizacijo, to je Tomaž Blatnik. Ves čas išče in spremlja priložnosti na področju digitalizacije, in to ne le znotraj skupine Renault, ampak tudi na državni ravni.

Eden od ciljev za letošnje leto, ki si ga je Revoz zastavil lani, je, da se želite znova uvrstiti med 3 najučinkovitejše tovarne v Zvezi Renault-Nissan. Ste oz. boste dosegli ta cilj?

Letošnje leto je bilo zelo posebno, saj nam je skupina Renault v zelo kratkem času dodelila nov projekt, nov proizvod, clio 4. Uvrstitev clia 4 v naš proizvodni proces je povzročila nekaj motenj, kar je vplivalo tudi na učinkovitost poslovanja. V tako kratkem roku ni še nobena tovarna uspela realizirati umestitve novega produkta v proizvodni proces.

Posledica vsega tega je, da se nismo vrnili med top 3. Vendar zdaj, ko smo uspešno zagnali proizvodnjo clia 4, se bomo lahko prihodnje leto posvetili cilju, da se znova uvrstimo med top 3 najučinkovitejše tovarne v Zvezi Renault-Nissan.

Podjetja v Sloveniji imajo vse več težav s pridobivanjem usposobljenih kadrov. Kako ste se vi lotili te težave?

Takoj, ko sem prišel v Revoz, sem ugotovil, da je pomanjkanje kadrov ena od občutljivih točk vpeljave proizvodnje clia 4. Kljub temu je Revozu ob pomoči Zavoda RS za zaposlovanje, ministrstva za delo in agencij za zaposlovanje uspelo najti delavce. Tako smo zagnali projekt clia 4 in povečali proizvodne količine.

Vesel sem, da slovenskemu gospodarstvu dobro kaže, in kadar je tako, da gre vsem dobro, je težko najti delavce. Med podjetji obstaja konkurenca za pridobitev delavcev, ne glede na to, ali gre za tako imenovane modre ali bele ovratnike. To je lahko tudi dobro.

Naša naloga v Revozu je, da okrepimo trenutno strukturo delavcev, da dosežemo čim manjšo bolniško odsotnost in da bi bilo čim manj odhodov delavcev iz podjetja.

Znotraj Renaulta je bila že pred 10 leti ustanovljena mreža women@renault, katere osnovno poslanstvo je pritegniti več žensk na vodstvene položaje. Marca leta 2016 je bila mreža vzpostavljena tudi v Revozu. Že imate kakšne rezultate, se je povečalo število žensk na vodstvenih položajih?

Gre za dolgoročni projekt, tako da težko že zdaj presodimo, ali daje rezultate. Res pa je, da se je v zadnjih nekaj letih povečalo število žensk na vodstvenih položajih z 12 na 14 odstotkov, vendar to še ni dovolj. Še vedno si pri zaposlovanju prizadevamo za, če lahko temu tako rečem, pozitivno diskriminacijo žensk.

Če navedem primer iz Revoza: ko smo zagnali nočno izmeno, smo potrebovali več poslovodij najmanjših osnovnih delovnih enot in na ta delovna mesta smo zaposlili veliko žensk. Tudi na najvišje vodilne položaje želimo pritegniti več žensk.

Leto 2017 je bilo za avtomobilsko industrijo ugodno. Zaznamovala sta jo nadaljnja rast in tehnološki razvoj. Kaj pričakujete v letu 2018 v vaši panogi?

Kot sem že omenil, je clio 4 za našo tovarno prinesel veliko dobrega. To pomeni, da imamo mi več dela, Renault pa več avtomobilov za prodajo.

Za drugo leto načrtujemo še večje proizvodne količine. Upamo, da nam bo v 2018 celo uspelo podreti proizvodni rekord Revoza.

Obetamo si, da bomo ohranili tretjo nočno izmeno in število zaposlenih na tej ravni kot zdaj. Torej bo leto, ko bomo lahko optimizirali naše poslovanje.

V Revozu izdelujete prvi električni avtomobil v Sloveniji smart forfour. Po nekaterih izračunih naj bi se stroški uporabe električnih avtomobilov do leta 2024 spustili na raven avtomobilov z bencinskimi motorji, do leta 2030 pa naj bi bili le še malenkost dražji od avtomobilov z dizelskimi motorji. So takšne napovedi realne?

To je težko vprašanje, saj bi moral zelo dobro poznati, na podlagi česa so bili narejeni takšni izračuni.

Dejstvo pa je, da je elektrifikacija vozil vse pomembnejša, njihov delež narašča. In večje je povpraševanje

V tako kratkem roku, kot je uspelo Revozu v proizvodnjo vključiti clia 4, ni še nobeni Renaultovi tovarni uspelo umestiti nov produkt v proizvodni proces.

»V tovarnah, podjetjih, kot je naše, ki so tehnično zelo razvita, je digitalizacija v večji meri že uvedena.«



na trgu, večja je proizvodnja in nižje so cene. Tako da je možno, da bi katero od omenjenih letnic celo prehiteli, ko gre za nižanje stroškov uporabe električnega vozila.

»Revoz je referenčna tovarna, torej ena najboljših znotraj skupine Renault.«

Kako realni pa so načrti nekaterih vlad v Evropi po omejitvi vozil na bencin in dizel? Slovenska vlada si je denimo zastavila, da po letu 2030 v Sloveniji ne bo več dovoljena prva registracija avtomobilov, ki imajo izpust CO₂ večji kot 50 gramov na kilometer. Takšen izpust imajo trenutno vsa vozila z notranjim izgorevanjem na bencin ali dizel.

Težko bi ocenil, kaj bo leta 2030 glede na to, kako hitro se stvari okrog nas spreminjajo in razvijajo.

Vem, da je Slovenija zelo napredna, ko gre za odgovorno ravnanje z okoljem, in to zelo spoštujem. Tudi druge evropske države sprejemajo podobne omejitve.

Takšne odločitve lahko povzročijo težave proizvajalcem avtomobilov, po drugi strani pa so to za nas izzivi, ki nas prisilijo, da določene aktivnosti pospešimo. To moramo sprejeti kot izziv.

Težko rečem, da ne bo več bencinskih in dizelskih avtomobilov, vendar počakajmo, da bomo videli, kako se bodo stvari razvile.

»Želim si, da bi se v Revozu vedno proizvodila vozila, ki se najbolje prodajajo. Clio je prav takšen model.«



Kako vi vidite področje avtonomne vožnje? Kako realne so napovedi, da bodo že v bližnji prihodnosti avtonomna vozila postala prevladujoča?

Kot sem omenil, v Revozu v proizvodnji že uporabljamo avtonomna vozila, torej osnova te tehnologije že obstaja. Prototipi samovozečih vozil že obstajajo in dejstvo je, da bodo kmalu postali realnost. Ne moremo si več postavljati vprašanja, ali ta vozila bodo, ker je odgovor da. Vprašanje je le, kdaj, kako hitro se bodo pojavila.

Kateri Renaultov model bi si še želeli pripeljati v Novo mesto?

Želim si, da bi se tukaj vedno proizvodila vozila, ki se najbolje prodajajo, in ravno ta model je clio.

Če primerjate delo v novomeškem Revozu in turški podružnici Renaulta v Bursi, je kakšna razlika?

Razlik med tovarno v Bursi in Revozom skoraj ni. V obeh tovarnah poteka delo v treh izmenah, obe tovarni proizvodjata clia. V Revozu sicer proizvodjamo še twinga in smarta forfour, v Bursi pa megana. Sicer pa tovarni funkcionirata podobno, srečujem se s podobnimi vprašanji.

Ob prihodu nisem doživel nobenega šoka. V Slovenijo sem prišel konec avgusta in začel z delom v začetku septembra. Nobenih težav nisem imel s prilagajanjem, kolegi lahko pritrdijo, da sem takoj pričel z delom, kot da sem tukaj že več let.

Kako pa se privajate na življenje v Sloveniji? Prej ste delali v četrtem največjem turškem mestu - Bursi, ki ima 1,9 milijona prebivalcev, torej skoraj toliko kot celotna Slovenija.

Všeč mi je, da je tukaj logistika zelo olajšana, saj si vedno blizu vsega. V Turčiji je veliko bolj stresno; ko se kam odpravljáš, moraš preveriti promet in podobno, v Sloveniji pa teh težav ni, vse poteka bolj tekoče. Živim v Ljubljani, vsak dan se vozim v Novo mesto in nazaj in vse poteka brez težav.

Ste kdaj vozili Renault 4 - katrco?

Ne še, si pa želim. Obljubili so mi, da bodo priskrbeli vozilo in da bom lahko šel na testno vožnjo.

Pred kratkim smo sprejeli predstavnike Kluba prijateljev IMV-ja (predhodnik Revoza). Ogledali smo si tudi njihovo muzejsko zbirko, kjer sem videl zelo lepe katrce. Sem pa vozil twinga in mi je bil zelo všeč. **gg**