

# Skandynawski gigant

**N**AZWA Volvo kojarzy nam się przede wszystkim oczywiście z samochodami osobowymi. Jest to naturalne, ponieważ historia koncernu właśnie od nich się zaczęła. Nie wszyscy jednak wiedzą, że Volvo to także ciężarówki, autobusy, ciężki sprzęt budowlany, silniki, energia, przemysł metalowy, artykuły spożywcze i kilka innych dziedzin.

Historia firmy zaczyna się w 1927 r. wtedy to z taśm montażowych zeszyły pierwsze samochody osobowe, których konstruktorem był Assar Gabrielsson i Gustaf Larson. Nazwano je „Volvo”, co po łacinie znaczy „toczę się”. Te pierwsze modele były z wyglądu typowo amerykańskie, posiadały czterocylindrowy silnik, dający moc 28 KM i osiągały prędkość do 90 km/h.

Sprzedają samochodów osobowych zajmuje się Volvo Personvagnar AB. Z rynków, które przynoszą największe dochody należy wymienić trzy: USA, Szwecja i Wielka Brytania. Sukcesy, jakie Volvo osiąga na tych rynkach, spowodowane są m. in. sposobem reklamowania, który opiera się na koncepcji bezpieczeństwa jazdy stosowanej przez firmę od początku lat 60-tych. Obecnie Volvo produkowane jest w trzech mo-

Volvo obecnie — to największy koncern na terenie Skandynawii. Wartość produkcji za rok 1982 plasuje firmę wśród 50 największych, nie — amerykańskich koncernów światowych. Aż 11 proc. swojego eksportu zawdzięcza Szwecja właśnie Volvo. 80 proc. sprzedaży koncernu przypada na rynki zagraniczne w ponad 120 krajach. Do najważniejszych rynków należą: Skandynawia, Europa zach. oraz Ameryka Płn. Koncern zatrudnia ok. 75 tys. osób, z czego ok. 20 tys. poza Szwecją.



Wojciech Łygaś

delach: 760 GLE — samochód ekskluzywny, seria 240 — model podstawowy oraz seria 340 — samochód średniej klasy, produkowany w Holandii.

**R**ÓWNIEŻ w produkcji pojazdów ciężarowych notuje firma pewne sukcesy. Gama oferowanych modeli jest szeroka, od lekkich ciężarówek do ciężkich

wozów terenowych. Montownie ciężarówek znajdują się w Szwecji, Belgii, Wielkiej Brytanii, Australii. W 1981 r. firma przejęła amerykańskie przedsiębiorstwo White Motor Corp., które ma docelowo produkować do 12 tys. pojazdów.

Pod względem produkcji autobusów Volvo zajmuje czołowe miejsce w Europie. Produkowane są one w czterech klasach, w zależności od ciężaru. Do najważniejszych rynków zbytu należą Peru, Szwecja i Anglia. Ciężką rolę może stanowić fakt, że szkoła montownia Volvo wysłała autobusy pętlo wo do Indonezji i Singapuru.

Ważną dziedziną dla koncernu stanowi produkcja ciągników, koparek, spychaczy, wywrotek itp. Ich sprzedaż zaczyna koncentrować się obecnie na rynkach Środkowego Wschodu, Afryki i Australii. Spada natomiast eksport do wysoko rozwiniętych krajów zachodnich.

Poza tym koncernem aktywny jest w wielu innych dziedzinach. Produkuje silniki przemysłowe, samolotowe i okrętowe, zajmuje się obróbką ropy naftowej, chemikaliami, wyposażeniem laboratoriów i sprzedażą aparatury do leczenia oparzeń, handluje wreszcie artykułami spożywczymi. Oprócz tego prowadzi działalność giełdową, ubezpieczeniową i tran sportową. Jest przedsiębiorstwem akcyjnym, na którego czele od ponad 10 lat stoi Pehr G. Gyllenhammar,

**Z** podanych wyżej faktów wynika, że Volvo żadnych kłopotów nie przeżywa. Okazuje się jednak, że i w tak do skutku mechanizm zarządzania się zgrzyty. Kiedy Gyllenhammar objął kierownictwo firmy, nakreślił szerokie plany inwestycyjne i technologiczne. Nie wszystkie jednak udało się zrealizować. Jednym z przedsięwzięć, które przyniosło firmie poważne straty finansowe było nabycie akcji holenderskiej firmy DAF, produkującej samochody osobowe. Okazało się, że zmiany dokonane przez Volvo w produkcji i technologii przeprowadzone niezbyt starannie, przez co nowy model posiadał sporo usterek i wad technicznych. Przyczyniło się to do spadku poziomu zakupów tego pojazdu. W 1977 r. sytuacja była już tak krytyczna, że koncern zwrócił się do rządu holenderskiego o dofinansowanie w wysokości ok. 760 mln koron.

Inna porażka spotkała firmę na rynku amerykańskim. Sukcesy osiągnięte tam przez Volvo w latach 60-tych sprawiły, że w 1973 r. podjęto decyzję o wybudowaniu w USA własnej montowni samochodów osobowych. Jednak, mimo że już w 1978 r. wybudowano 6 wielkich hal, produkcja nie doszła do skutku. Zdecydowały o tym względy finansowe oraz inne kłopoty, jakie koncern w tym czasie przeżywał.

**N**A uwagę zasługują też stosunki między pracodawcą a robotnikami. Od początku lat 70-tych nie układają się one najlepiej. Fala strajków, jaka ogarnęła Szwecję w poprzednim dziesięcioleciu, objęła i Volvo. Robotnicy domagali się podwyżki płac i poprawy warunków pracy. Kierownictwo uznało jednak strajki za dzikie, wiele osób zostało zwolnionych z pracy. Natomiast w 1977 r. pracę straciło — z powodu kryzysu — 2567 osób. Zatrzymano też produkcję na okres tygodnia.

Volvo należy do najbardziej zautomatyzowanych firm w Europie. Prowadzi to do dużych oszczędności finansowych, jest jednak tak że przyczyną odhumanizowania stosunków pracy. Robota staje się monotonna, automatyczna i jednostajna. Często wiek właściwie sam staje się maszyną czy autorem, wykonującym codziennie tę samą czynność tysięcy razy. Przytacza jeszcze świadectwo, że w każdej chwili można stracić pracę. Nic więc dziwnego, że w 1979 r. doszło do spotkania reprezentantów załogi z kierownictwem firmy. Dokonano pewnych ustaleń co do zmian warunków pracy, jednak Volvo nadal pozostało wielkim koncernem, któremu obca jest filantropia i polityka kompromisów.