



Nowa fabryka firmy JOSKIN w Luksemburgu

Grupa JOSKIN, której historyczne i ekonomiczne centrum znajduje się w Soumagne, 20 km od Liège w Belgii, produkuje maszyny rolnicze i prowadzi ich regularną sprzedaż w ponad 60 krajach na 5 kontynentach. Jej specjalnością, w której jest światowym liderem, są wszelkie przyczepy do transportu oraz do rozprowadzania nawozów naturalnych. Grupa ma fabryki w Belgii, Francji i Polsce, do których wkrótce dołączy nowa jednostka o powierzchni około 15 000 m² budowana na 6-hektarowej działce w Sanem/Esch-sur-Alzette w Wielkim Księstwie Luksemburga.

Victor Joskin, dyrektor generalny i założyciel Grupy, powstałej 55 lat temu, odpowiada na pytania dotyczące tej inwestycji.

Jak uzasadnić budowę nowej fabryki? Czy chodzi o zaspokojenie zwiększonego popytu?

Największym wyzwaniem dla firmy JOSKIN są dziś zdolności produkcyjne - Grupa musi być w stanie produkować więcej. Chodzi tu nie tylko o możliwości dostarczenia większej liczby maszyn z aktualnej oferty, ale także o przygotowanie miejsca na sprzęt, który jest obecnie opracowywany, abyśmy mogli zaspokoić potrzeby rosnącej liczby klientów w około 60 krajach na całym świecie, do których zapewniamy regularne dostawy. Cel ten wymaga zwiększenia powierzchni i reorganizacji procesów produkcyjnych. Projekt budowy fabryki w południowej części Wielkiego Księstwa Luksemburga jest pierwszym z serii podobnych projektów, dzięki którym Grupa JOSKIN powinna docelowo dysponować wyspecjalizowanymi jednostkami produkcyjnymi, w tym także montażowniami, zdolnymi do uzyskania maksymalnej wydajności poprzez skoncentrowanie się na modelach o ujednoczonej konstrukcji.

Czym tłumaczy się wybór Luksemburga na miejsce postawienia nowej fabryki?

Wyjaśnijmy sobie od razu, że nie chodzi o unikanie podatków. Stawka podatku od firm jest w Wielkim Księstwie nieco wyższa, a ewentualne zwolnienie z podatku w pierwszych latach nie dotyczy projektu, który jest gotowy do złożenia. Grupie JOSKIN zależy przede wszystkim na produkowaniu maszyn, aby zadowolić coraz liczniejszą światową klientelę.



W przypadku takich projektów konieczne jest zapewnienie dostępności wystarczająco dużego terenu w odpowiednim otoczeniu, liczą się też możliwości zatrudnienia i przyjazne środowisko, a wszystko to powinno się znajdować jak najbliżej sieci logistycznej firmy, czyli jej szlaków transportowych i rynków zbytu. Po intensywnych poszukiwaniach wybraliśmy ostatecznie teren dawnej elektrowni parowo-gazowej, Twinerg, która została rozebrana, a działka oczyszczona pod nadzorem rządu Luksemburga. To miejsce, położone w dawnym zagłębiu metalurgicznym, na granicy gmin Sanem i Esch-sur-Alzette w południowej części Wielkiego Księstwa, spełnia wszystkie kryteria niezbędne do realizacji projektu. Innego w Europie jeszcze nie znaleźliśmy.



Projekt fabryki w Luksemburgu

Dostępność siły roboczej była również jednym z kluczowych parametrów przy wyborze tej lokalizacji. W starzejącym się zagłębiu przemysłu metalurgicznego w południowej części Luksemburga prawdopodobnie nie brak technicznej siły roboczej. Gdyby jednak jej nie starczyło, Wielkie Księstwo Luksemburga jest także atrakcyjnym krajem dla pracowników zagranicznych; potwierdzają to statystyki zatrudnienia. Wyjaśnia to niewątpliwie poziom kosztów pracownika - stosunek tego, co zostaje mu w kieszeni do wynagrodzenia brutto jest bardzo korzystny. Według reportażu radia France Inter z marca 2019 r. pensje w Luksemburgu miały być średnio o 46% wyższe dla mieszkańców północnej Lotaryngii, którzy ucierpieli z powodu likwidacji przemysłu metalurgicznego. Codziennie ponad 100 tys. z nich przekracza granicę, mimo uciążliwości związanych z dojazdem. Praca 10 minut jazdy autobusem od stacji w Esch powinna zatem przyciągnąć niejednego spawacza, monter, lakiernika itp. pozostawionego z niczym przez przemysł metalurgiczny. A to, co dotyczy mieszkańców Rédange, Longwy czy Villerupt we Francji, dotyczy zapewne także mieszkańców Athus, Aubange czy Messancy w Belgii. To prawda, że początki wygaszania przemysłu metalurgicznego w tym regionie są już dość odległe, ale żywa jest jeszcze historia, mentalność, poszanowanie i duma z pracy w sektorze technicznym, a niekoniecznie można ją znaleźć gdzie indziej.

Czy w Soumagne nie było możliwości rozbudowy?

W pięciu naszych obecnych zakładach, w Belgii, Polsce i Francji, nie było to możliwe, głównie z powodu braku miejsca. Sytuacja jest szczególnie krytyczna w Soumagne w Belgii, gdzie ugrzązł każdy rozważany dotychczas pomysł. Ponadto od jakichś 20-25 lat odczuwamy tu chroniczny brak wykwalifikowanych pracowników, a działania zaradcze następują bardzo powoli. Pozyskiwanie i zatrudnianie zagranicznych pracowników jest wyczerpującym procesem, którego wynik jest niepewny, a koniec może być niefortunny, gdy znaleziony i przeszkolony pracownik zostaje podkupiony przez kogoś dającego parę groszy więcej.



Co będzie produkował zakład w Luksemburgu i jaką będzie miał wydajność?

Projekt jest ukierunkowany głównie na montaż dużych przyczep rolniczych ze skorupową skrzynią ładunkową, czyli spawaną w jedną całość. Zaczniemy od wywrotek, po czym uruchomimy również produkcję rozrzutników obornika. Może dodamy jeszcze jakiś inny produkt uzupełniający w zależności od uzyskanego poziomu wydajności. Docelowo fabryka jest tak zaprojektowana, by osiągnąć potencjał 5 przyczep dziennie, ale biznesplan zakłada średnio nieco ponad 4 sztuki dziennie. Dla niezorientowanych może się to wydawać niewiele, ale należy zauważyć, że u niektórych konkurencyjnych producentów taka liczba to produkcja miesięczna, a nawet roczna! Jeśli projekt szybko zostanie zrealizowany, to w 2027 roku po wsiach całego świata powinno jeździć jakieś 2,5 tysiąca przyczep marki JOSKIN wyprodukowanych w Wielkim Księstwie Luksemburga!



Czy w obecnej sytuacji gospodarczej nakłady finansowe na ten projekt są nadal zgodne z pierwotnymi szacunkami? Czy przewidziano w nich potencjalne podwyżki?

Trzy lata temu wstępna infrastruktura została wyceniona na około 14,5 mln euro, ale niedawno w luksemburskim czasopiśmie podaliśmy przybliżoną kwotę 20 mln euro za cały projekt. Tymczasem w budownictwie pojawiła się ogromna presja wskutek inflacji. Z drugiej strony plan musiał również ulec zmianie, nie tylko w zakresie opracowań i wyposażenia BHP, ale również w zakresie automatyki. Poza tym ogólna wycena nie kończy się na ścianach i głównej infrastrukturze. Obejmuje ona koszty wstępne związane z analizą i przekształcaniem wewnętrznej organizacji w celu dostosowania do nowych wyspecjalizowanych i znormalizowanych procesów produkcyjnych. Całkowity koszt tej jednostki produkcyjnej jest zatem trudny do przewidzenia w tych niespokojnych czasach, ale należy podkreślić, że jest to inwestycja, a nie wydatek. To kluczowy projekt dla przyszłości firmy JOSKIN, czyli dla każdego pracownika Grupy w pięciu obecnych zakładach produkcyjnych i każdego dystrybutora marki JOSKIN w 60 krajach świata, które regularnie zaopatrujemy. Innymi słowy, taki rodzaj niepewności nie osłabia naszej determinacji, by iść naprzód.

Jaki jest termin uruchomienia nowego zakładu?

Złożenie wniosków o wydanie pozwolenia na budowę i pozwolenia środowiskowego uległo opóźnieniu, między innymi z powodu różnych szczegółowych analiz wstępnych. JOSKIN ma teraz nadzieję, że będzie mógł liczyć na sprawne działanie lokalnych władz, tak aby pierwszą łopatę można było wbić w styczniu 2023 roku. Projekt uległ już opóźnieniu wskutek kryzysu sanitarnego, a zatem JOSKIN spodziewa się, że analizy przeprowadzone w fazie wstępnej przyspieszą wydanie pozwoleń. Tym bardziej, że zasadnicze wyposażenie zakładu, czyli elementy linii do obróbki powierzchniowej, są już od pewnego czasu zamówione. Przesunięcie terminu instalacji może wiązać się z poważnymi opłatami za opóźnienie. Trzeba jednak poczekać na pozwolenia, by móc zlecić budowę i sfinalizować sprawę nabycia gruntu. Kierujemy więc apel do władz!



JOSKIN liczy na szybką realizację prac budowlanych, tak aby fabryka mogła rozpocząć działalność w czwartym kwartale 2023 roku, a najlepiej już w październiku. Przy standardowym tempie pracy, to znaczy po okresie rozruchu, zatrudnienie może sięgnąć stu osób (głównie monterów i spawaczy) w zależności od wdrożonego poziomu automatyzacji. JOSKIN planuje organizację montażu według zasady just-in-time, stosując system montowania na kilku kolejnych stanowiskach przy wykorzystaniu wózków z elementami do montażu, sterowanych zdalnie przez sieć Wifi lub Bluetooth. Rozwój działalności będzie więc następował stopniowo.

Czy uruchomienie nowej fabryki wpłynie na działanie niektórych lub wszystkich pozostałych zakładów, w tym w Soumagne?

Nie wiemy jeszcze dokładnie, jak daleko zaprowadzi nas nowa strategia, ale nasze osobiste doświadczenie z ostatnich 25 lat pokazuje, że rozwój poprzez tworzenie nowych zakładów i zwiększanie automatyzacji nigdy nie oznaczał ograniczenia działalności którejkolwiek jednostki, a tym bardziej redukcji zatrudnienia, wręcz przeciwnie. Obecne montażownie pracują już na pełnych obrotach i nie mogą pomieścić dodatkowej produkcji. Możemy jednak zwiększyć serie produkcyjne podzespołów i akcesoriów wykonywanych przez spawalnie. Celem jest zwiększenie wydajności, co oznacza niższe koszty własne, a tym samym większą konkurencyjność.

Jaki wpływ będzie miał nowy zakład na stan zatrudnienia w Grupie JOSKIN?

Obecnie zatrudnienie w Grupie JOSKIN wynosi średnio 880 pracowników, z czego 415 osób pracuje w Belgii, głównie w Soumagne, a także w Andrimont. Ewolucja zatrudnienia w Belgii będzie zależała od możliwości uzyskania przestrzeni do rozwoju zaoferowanej firmie JOSKIN oraz od rozwiązań, które zostaną wprowadzone przez czynniki społeczno-polityczne w celu przezwyciężenia problemów kadrowych. JOSKIN spodziewa się, że w ciągu 5 lat łączne zatrudnienie w grupie wyniesie 1100 - 1200 osób, z czego około stu będzie pracowało w zakładzie luksemburskim, o czym już wspomniałem.



*Rodzina Joskin, od lewej:
Vinciane Joskin (Administracja i finanse)
Murielle Joskin (Komunikacja wizerunkowa i kadry)
Didier Joskin (Produkcja i IT)
Victor Joskin (Założyciel firmy)
Marie-José Joskin (Założycielka firmy)*

