

«Внедряем изменения в 2022 году — получаем результаты в 2023-м», — Александр Власкамп назначен новым председателем правления MAN Truck & Bus SE

Москва, 02.02.2022

Наблюдательный совет TRATON SE назначил Александра Власкампа членом Правления. Назначение подлежит окончательному одобрению наблюдательным советом MAN Truck & Bus SE. По случаю своего назначения г-н Власкамп дал интервью о развитии компании на ближайшие годы.

Г-н Власкамп, в конце ноября вы заняли пост председателя правления MAN Truck & Bus SE. Какими были первые несколько недель?

MAN — замечательная компания с богатой историей. Я знаком с ней в основном по совместной работе внутри TRATON GROUP. В первые несколько недель я пытался составить наиболее полное представление о работе компании изнутри. Например, незадолго до Рождества мне впервые удалось пообщаться, к сожалению, из-за пандемии только виртуально, с одним из наших импортеров из Нидерландов. Он отметил, что клиенты восторженно приняли модель TGX, но при этом заострил внимание на том, как важно предлагать клиентам комплексные решения в рамках нашей сети обслуживания и как нам значительно упростить некоторые процессы, сделав их еще более ориентированными на клиентов. Как в Нидерландах, так и в Германии тема электротранспорта становится все более актуальной. И здесь мы идем в ногу со временем, имея на вооружении модель eTGE. Эти грузовики полностью соответствуют ожиданиям клиентов. В целом, мы намерены следовать выбранной стратегии перехода к электромобильности и в секторе крупнотоннажных грузовиков.

Насколько мы готовы к серьезнейшим преобразованиям, грядущим в нашей сфере?

Компания MAN Truck & Bus является одним из ведущих европейских производителей коммерческого транспорта и поставщиков цифровых решений. Годовой оборот компании составляет около 11 млрд евро (2018 г.). Ассортимент продукции включает грузовые автомобили малой и большой грузоподъемности, автобусы, дизельные и газовые двигатели, также компания оказывает услуги, связанные с пассажиро- и грузоперевозками. Предприятие MAN Truck & Bus входит в состав TRATON AG и насчитывает более 36 000 сотрудников по всему миру.

ООО «МАН Трак энд Бас РУС»
117485 Москва ул. Обручева, д
30/1, стр. 1, этаж 11 (БЦ
«Кругозор» м. Калужская)

Директор отдела
маркетинга и коммуникаций
Мария Жмак

Информационная линия MAN:
8 800 250 55 22

www.truck.man.eu
www.bus.man.eu

В первые несколько недель на новой должности я убедился, что в нашей компании работают квалифицированные, а самое главное — мотивированные сотрудники, приверженные бренду MAN. Тем не менее стремление к мотивации и ранее принятые меры создали наилучшие условия для успешного продолжения наших преобразований. К сожалению, в среднесрочной перспективе мы вынуждены будем отказаться от нашей текущей бизнес-модели: производство, продажи и обслуживание дизельных грузовиков, автобусов и фургонов. Реализация программы *Fit for 55* вынудит страны ЕС ужесточить климатические нормы, что частично заставит перестраиваться под эти требования и нас. В противном случае, если мы не электрифицируем наш парк, в обозримом будущем мы просто не сможем работать с нашими клиентами.

На какой стадии сегодня находится трансформация компании MAN?

Мы активно работаем над этим! Сделано многое, и я хочу искренне поблагодарить всех, кто увлеченно и с энтузиазмом вносил свой вклад в эти перемены! И хотя нам пришлось принять ряд непростых мер, эти решения принимались совместно, в том числе с профсоюзами. Я уверен, что все это позволит нам достичь поставленной цели добиться устойчивого роста дохода до 1,7 миллиарда евро.

Насколько велико в этом влияние структурных преобразований?

Структурные преобразования имеют огромное значение. Мы сокращаем численность персонала в соответствии с демографической кривой, не прибегая к принудительным увольнениям. Удачные решения были предложены для заводов в Штайре и Плауэне, что создало перспективы как для самих предприятий, так и для их сотрудников. Активно внедряются сопутствующие изменения и в производственной сети. Предприятие с гибкими возможностями и широким спектром выпускаемой продукции строится в Польше. Здесь на одной линии мы сможем производить как легкие, так и крупнотоннажные модели. Наращивание технологических мощностей на заводах в Анкаре и Пуне идет с опережением темпов на один год. Мы объединяем большую часть наших подразделений по информационным технологиям в Лиссабоне. Понемногу мы приближаемся к тому

моменту, когда результаты трансформации будут ощущаться на местах. Уверен, что в 2022 году мы совершим еще один рывок, в 2023-м сможем увидеть реальные результаты наших усилий.

Как обстоят дела с другим важнейшим аспектом повышения доходности — ценой на материалы?

В 2021 году экономия на стоимости материалов составит около 240 млн евро. Это хорошие показатели, но нам предстоит еще многое сделать, прежде чем мы достигнем первоначально заданных целей. В этом аспекте ситуация для нас сейчас неблагоприятная. Цепочки поставок по всему миру продолжают лихорадить из-за пандемии. Определенные трудности нам создают и недоступные компоненты, в частности полупроводники, и такая тенденция, скорее всего, сохранится в первой половине года. Цены на сырье постоянно растут, что тоже не играет нам на руку. С одной стороны, у нас много заказов, по крайней мере на грузовики и фургоны. Спрос держится на высоком уровне, но из-за экономических последствий кризиса предложение за ним не успевает. Все производители, включая нас, столкнулись с большими трудностями, которые в первые несколько месяцев текущего финансового года способны привести к образованию узких мест в производственной цепочке.

Перед нами также стоят серьезные технологические задачи. Электрифицированные решения уже доступны нашим клиентам?

Мы должны добиться того, чтобы к середине десятилетия наши клиенты могли получить электрический грузовик с запасом хода в 1000 км. Нам еще предстоит убедить клиентов в преимуществах новых продуктов. Еще довольно долго мы будем получать прибыль и от «старых» продуктов. Нам будет непросто лавировать между двумя этими направлениями. Наши клиенты в первую очередь смотрят на общие расходы, а именно — на совокупную стоимость владения. Ужесточение экологических норм напрямую влияет на рост цен на углерод, а значит, и на повышение стоимости дизельного топлива. Мы уже наблюдаем это каждый год на заправках, хотя еще не в таких масштабах. Однако с каждым годом этот эффект все ощущимее. Примерно в середине текущего десятилетия общие эксплуатационные расходы на электрические и дизельные грузовики сравняются. Другими словами, «E» станет экономичнее, чем «D». Это и станет для нас так называемым переломным



моментом. Это единственная причина, по которой MAN сейчас переживает самые серьезные перемены за всю свою 260-летнюю историю. Потому что в ближайшей перспективе требования наших клиентов будут меняться с невероятной скоростью. И мы должны уже сегодня адаптироваться к этому. И корпоративная стратегия NewMAN будет определять наши действия в этом направлении.

Значит ли это, что стратегия NewMAN внедряется надолго?

Стратегия «NewMAN» заложила очень важный фундамент для преобразований в MAN. Мы будем опираться на него. Особую важность здесь приобретает скорость. Важно, чтобы механизм работал слаженно. Начинать надо с преобразований в производственной сети, а заканчивать реорганизацией, оптимизацией и управлением продажами. Все принимаемые нами меры играют свою роль в обеспечении постоянного роста доходности и помогут превратить MAN в по-настоящему сильную компанию. Только так мы сможем привлечь достаточно средств, чтобы инвестировать их в свое будущее. И только так мы сможем стать «умным новатором» в сфере электрификации, приобретающей все большее значение. Хорошим примером таких вложений в будущее можно считать создание совместного предприятия между TRATON GROUP, Daimler и Volvo для строительства высокопроизводительной инфраструктуры зарядных станций. Начиная с этого года в Европе будет создано 1700 зарядных станций для дальнемагистральных грузовиков на электрической тяге. Для реализации намеченного планируется инвестировать 500 млн евро — на данный момент это крупнейшие в Европе вложения в зарядную инфраструктуру, предназначенную для крупнотоннажных грузовиков. Один этот факт подчеркивает ту серьезность, с которой наша отрасль подходит к вопросу развития электротранспорта.

Становится очевидно, сколько средств требуется для финансирования этих преобразований...

Если говорить об инфраструктуре зарядных станций, то мы получаем преимущества от альянса с крупнейшими производителями в Европе. В будущем наши грузовики MAN смогут заряжаться на высокопроизводительных электрических зарядных станциях. Сотрудничество стоит во главе угла и в других областях.



У нас просто нет столько собственных финансовых ресурсов. При рентабельности продаж на уровне 8 % мы в будущем смогли инвестировать и собственные средства. К сожалению, пока мы не вышли на этот показатель. Для его достижения мы должны максимально активизировать усилия по трансформации компании. Все в наших руках! И я уверен, что вместе мы сделаем MAN лидером в области интеллектуальных и устойчивых транспортных решений! Наш бренд играет важную роль в Группе компаний.

Насколько вы уверены во всем этом?

Есть много проектов, которые придают мне уверенности, например преобразования в производственной сети или изменения в технологических процессах. В линейке наших продуктов мы все больше и больше опираемся на пакетные продукты, т. е. комплексный подход к предоставлению услуг. У нас есть хорошее предложение, которое я хотел бы увидеть в работе уже в 2022 году. Чтобы получить высокие баллы, так сказать. В 2023 году наша удаленная работа и тяжелый труд будут оценены по достоинству. Конечно же, наши планы не ограничиваются ближайшими двумя годами. В области разработок, например, мы в рамках концерна TRATON сотрудничаем со Scania для создания единой платформы электрических грузовиков четвертого поколения. По сравнению с предыдущими поколениями, у этой платформы будет много взаимозаменяемых деталей, которые могут использовать оба бренда, что в свою очередь обеспечит нам огромные преимущества в закупке и в производстве, а также во всех последующих процессах, при этом позволит сохранить идентичность бренда MAN. На данном этапе очень важно все переосмыслить, практически изобрести грузовик заново.

Зачем, по-вашему, нам нужно изобретать себя заново?

Наши бизнес-модели кардинально поменяются: они будут опираться на цифровизацию, электрификацию и в дальнейшем на беспилотные грузовики. Ключевое понятие здесь — транспорт как услуга. Цифровые услуги начнут играть гораздо более заметную роль. Добьются успеха только те, кто будет задавать тон, у кого будут самые умные идеи и лучшие решения. На самом деле, сейчас нет ничего более захватывающего, чем активное развитие этих областей, по крайней мере для такого поклонника коммерческого



транспорта, как я. И, к счастью, в компании MAN по всему миру у меня есть 30 000 коллег, которые также видят большой потенциал этих преобразований. Если мы объединимся, внимательно выслушаем наших клиентов и достаточно быстро адаптируемся к переменам в мире логистики, мы сможем предложить рынку лучший продукт.