

Jak Volkswagen przeprowadza przez kryzys swoje kontenerowce

Zatrzymana produkcja, zamknięte porty, chorzy marynarze – w czasach pandemii Nina Cordes-Klasing i jej współpracownicy z działu logistyki Volkswagena mają pełne ręce roboty.



W listopadzie 2019 roku koncern Volkswagen wraz z armatorem Siem Car Carriers AS z Xiamen w Chinach rozpoczęli eksploatację dwóch statków napędzanych płynnym gazem ziemnym, tzw. LNG.

Gdy w tych dniach Nina Cordes-Klasing otwiera w domu swój służbowy laptop, najpierw sprawdza pocztę. „Na początku znajdowałam tam tylko niemiłe niespodzianki” – mówi 44-letnia pracownica działu logistyki międzynarodowej. Razem z kolegami z działu planowania i zarządzania spedycją koordynuje transport morski samochodów koncernu np. z Afryki Południowej do Australii, z Niemiec do USA czy z Meksyku do Japonii.

W zeszłym roku 2,7 miliona aut koncernu, czyli mniej więcej co czwarty spośród 11 milionów dostarczonych łącznie klientom, przed wyjazdem na ulice miast całego świata odbyło morską podróż. Gdyby je ustawić jeden za drugim – od Seata Leona, przez Volkswagena Tiguan po Porsche Taycana – kawalkada ciągnęłaby się od bieguna po równik. Część tych samochodów Volkswagen transportuje na statkach liniowych przewożących wszelkiego rodzaju towary i należących do różnych armatorów. To tam dostawczy Volkswagen T6 stoi tuż obok koparek i traktorów przewożonych z Europy do Azji czy Afryki.

Volkswagen ma 11 własnych statków czarterowych operujących na całym świecie

Jako jedyny producent samochodów koncern Volkswagen utrzymuje – i to już od lat 60. – własne statki czarterowe. Ma ich 11, operują na całym świecie; na każdym z nich mieści się do 4.700 pojazdów różnych marek koncernu. „Zaletą własnego statku czarterowego jest to, że sami ustalamy rozkład kursów” – wyjaśnia Cordes-Klasing.

Jako handlowiec i specjalista do spraw spedycji, a także po ukończeniu studiów z dziedziny ekonomiki przedsiębiorstw Nina Cordes-Klasing rozpoczęła pracę w dziale logistyki koncernu Volkswagen. Od początku zajmowała się tam planowaniem i zarządzaniem międzynarodową spedycją morską. „To niezwykle ekscytująca i urozmaicona praca”.

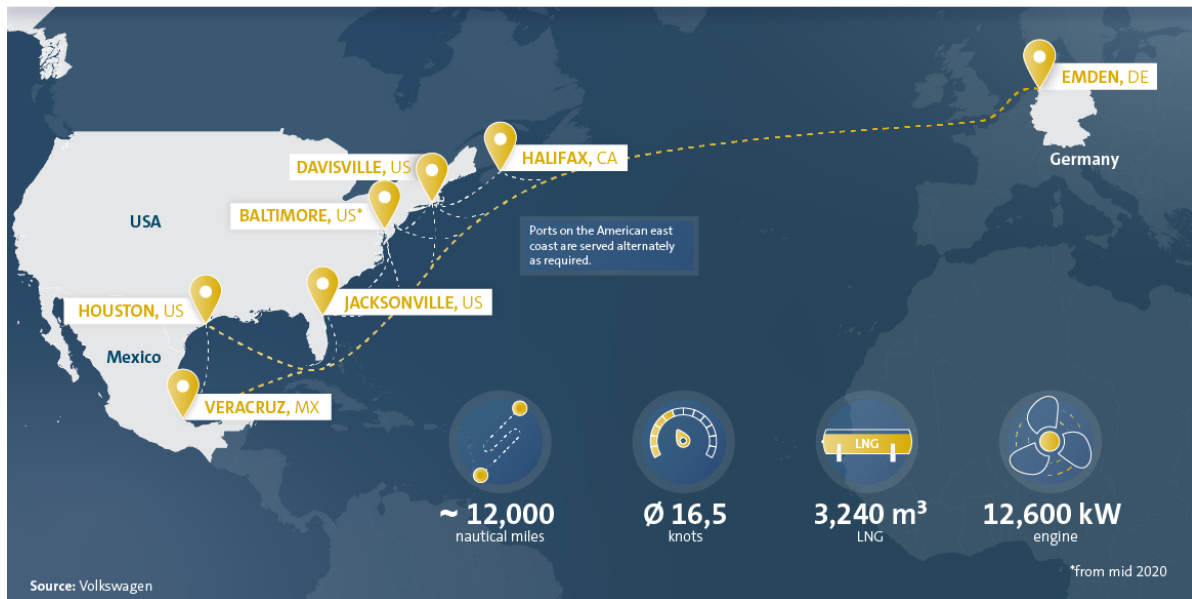


Logistyk Nina Cordes-Klasing w ramach pracy w trybie home office razem z kolegami z działu planowania i zarządzania spedycją koordynuje transport morski aut koncernu Volkswagen na morzach całego świata

Większość statków pływających w służbie koncernu porusza się na trasie do i z Ameryki Północnej, czyli w ruchu wahadłowym. Statki płyną z portu w Emden na wschodnie wybrzeże USA, gdzie wyładowuje się samochody przeznaczone do sprzedaży w tym kraju. Stamtąd podróż wiedzie dalej do Meksyku, tam pokład opuszczają pozostałe auta, a na ich miejsce wjeżdżają nowe. Rozpoczyna się powrotny rejs do Niemiec, znowu z przystankiem w USA. Długość trasy: około 12.000 mil morskich, czas trwania podróży: 45 do 50 dni.

WORLD PREMIERE ON THE WORLD OCEANS

With liquid gas to Mexico and back again



Statki zasilane płynnym gazem – trasa z Niemiec do Meksyku i z powrotem

Kwarantanna u wybrzeży Kanady

Ale wróćmy do przykrych niespodzianek w poczcie mailowej Niny Cordes-Klasing. Spowodowany pandemią przestój w niemieckich fabrykach można jeszcze było przewidzieć, ale niektórych wydarzeń się nie dało – opowiada. Na przykład tego, że statek zmierzający do Kanady nie będzie mógł zawinąć do portu, bo dwóch członków załogi okazało się chorych. Kanadyjscy urzędnicy nie przeprowadzając nawet testu na obecność koronawirusa zdecydowali, że statek musi poczekać dwa tygodnie u wybrzeży Kanady – taka kwarantanna na otwartym morzu. „To oczywiście wywróciło do góry nogami cały rozkład rejsów”.

Sytuacja stała się szczególnie trudna pod koniec marca, gdy na pewien czas pracę zawiesił port w Emden. Z tego powodu ze statków przyprawiających z Meksyku nie można było wyładować Audi Q5 ani Tiguanów Allspace, nie dało się też tych statków załadować. Cordes-Klasing musiała wdrożyć tryb zarządzania kryzysowego. Pracując w domu pozostawała w stałym kontakcie z kolegami z działu logistyki, z armatorem oraz z prawnikami przygotowując informacje potrzebne zarządowi firmy do podjęcia odpowiednich decyzji. „Każdego dnia musieliśmy na nowo oceniać sytuację i szukać właściwych rozwiązań” – mówi. Jeśli plan A nie działał, trzeba było wdrażać plan B i w miarę możliwości mieć już w szufladzie gotowy plan C.



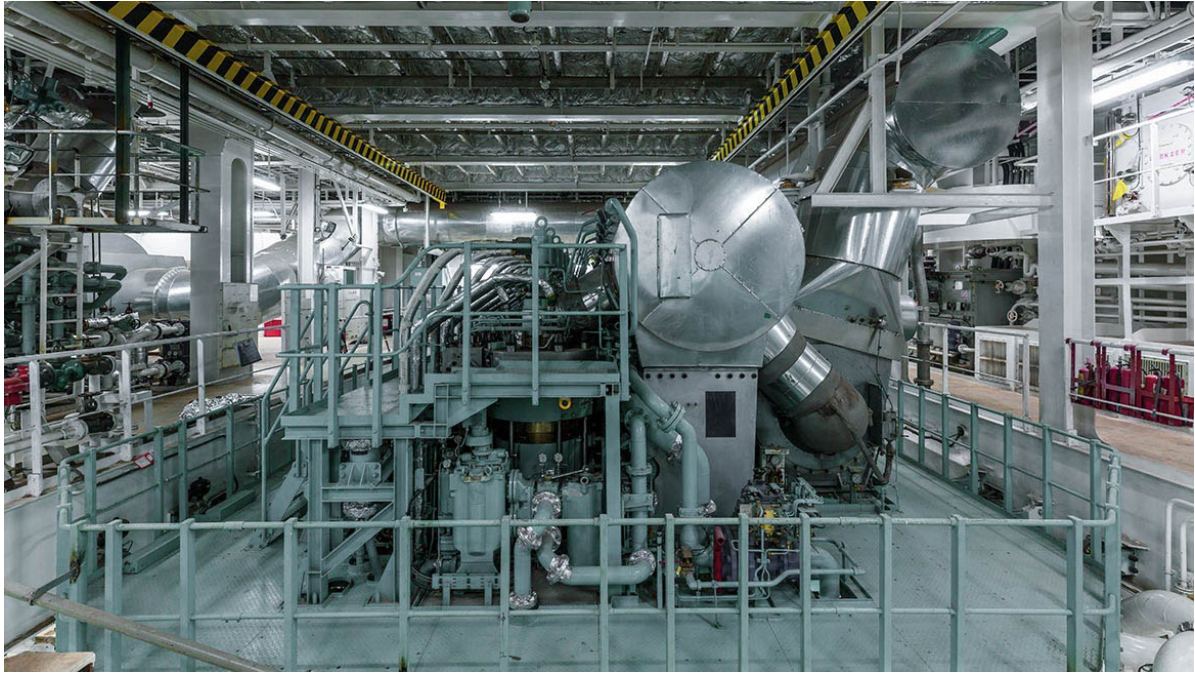
Dwa statki czarterowe Volkswagena w porcie w Emden

Cordes-Klasing zмага się z wyzwaniami dnia codziennego, ale równocześnie zajmuje się sprawami, jakie przynosi wznowienie produkcji w fabrykach. Trzeba sprawić, żeby auta zjeżdżające z fabrycznych taśm jak najszybciej trafiały do klientów. A wielu z nich mieszka przecież na drugim końcu świata.

Przygotowani na każdy scenariusz

Cordes-Klasing i jej koledzy muszą sobie radzić z tym, że nie da się przewidzieć kiedy w jakim zakładzie zostanie uruchomiona produkcja, ile powstanie aut i z przeznaczeniem na jakie rynki, a także kiedy jaki port na świecie ponownie będzie czynny. „Jest trochę tak jakbyśmy czytali ze szklanej kuli”. A to oznacza, że nikt nie może z absolutną pewnością stwierdzić, gdzie na świecie będą wkrótce potrzebne statki i ile.

„Musimy być jak najlepiej przygotowani na każdy scenariusz” – mówi logistyk Cordes-Klasing. W praktyce oznacza to, że statki cumują po obu brzegach Atlantyku – część w Europie, a część w Meksyku. „Dzięki temu mamy pewność, że gdy tylko ruszy produkcja od razu będziemy na miejscu”.



Serce statku: silnik zasilany gazem LNG