

AutomotiveSuppliers.pl

review



ISSN 1899-4369

KWIECIEŃ-CZERWIEC 2021 | NR 2 (53)

TEMAT
WYDANIA

Nowa fala inwestycji motoryzacyjnych w Polsce

6

W NUMERZE

Kiedy
skończy się kryzys
półprzewodników?

14

Cały czas
trzymamy
rękę na pulsie

40

Valeo:
rola działów HR
w dobie pandemii

44



www.automotivesuppliers.pl

Jedynе cykliczne wydawnictwo menadżerów przemysłu motoryzacyjnego w Polsce



NASZE ATUTY:

- ugruntowana pozycja na rynku (od 2008 r.)
- stale rosnąca baza subskrybentów
(producenci pojazdów, dostawcy produkcyjni i nieprodukcyjni)
- platforma wymiany informacji między dostawcami, a klientami

Zarezerwuj
już teraz
swoją reklamę

Zadzwoń lub napisz

☎ 22 215-05-05

@ review@automotivesuppliers.pl



Kumulacja wyzwań w motoryzacji

Jeszcze nie wyszliśmy z pandemii koronawirusa a motoryzację dotknęła fala kolejnych problemów. Najważniejszymi są niedobory w surowcach niezbędnych do produkcji komponentów i pojazdów. Niedawno Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) wyraziło swoje daleko idące rozczarowanie propozycją Komisji Europejskiej, która zmierza do rozszerzenia ograniczeń w imporcie stali do UE. Propozycja przedłużenia obecnych ograniczeń o trzy lata pojawia się gdy stali w europejskim łańcuchu dostaw najwyczejniej brak.

Niedobory tego surowca doprowadziły do spowolnienia produkcji, co wymaga stałego zarządzania kryzysowego zamówieniami, tak aby uniknąć całkowitego przestoju linii montażowej. Ceny stali biją rekordy a nowe zamówienia złożone teraz, pod koniec I półrocza 2021 roku, zostaną zrealizowane najwczejniej za 7-9 miesięcy.

Problem z dostawami lub gwałtowny wzrost cen dotyczy obecnie wszystkich surowców, także aluminium, tworzyw sztucznych czy stali narzędziowej. Jednocześnie koszt frachtu z Azji wzrósł kilkusetkrotnie w stosunku do zeszłego roku. Wraz z kryzysem na rynku półprzewodników branża motoryzacyjna stoi przed kumulacją wyzwań, które negatywnie wpływają na cały łańcuch dostaw.

Prysł niedawny optymizm, że w tym roku produkcja aut w Europie odrobi choć część strat z 2020 roku. Wszystko wskazuje na to, że na poprawę warunków działania naszej branży musimy jeszcze poczekać, przynajmniej do początku przyszłego roku.

Rafał Orłowski
Partner

AutomotiveSuppliers.pl
review

**NR 2 (53)/2021
KWIECIEŃ-CZERWIEC**

WYDAWCA:

AutomotiveSuppliers.pl

Zborowska-Stęplewska, Orłowski sp. j.

ul. Śtaniewicka 14, 03-310 Warszawa

tel. 22 215-05-05

e-mail: review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

WSPÓŁPRACA:

Żaneta Chojnacka, Mariusz Karolewski,

Tomasz Klinkosz, Szymon Roch,

Monika Słomka, Tomasz Szpikowski,

Damian Ślipek, Jacek Taczała

OPRACOWANIE GRAFICZNE:

Doroła Mirowska, Dominika Kostka

MEDIA DORA

REDAKCJA:

Rafał Orłowski

tel: 666 863 863

e-mail: orlowski@automotivesuppliers.pl

MARKETING, SZKOLENIA, KONFERENCJE:

Małgorzata Zborowska-Stęplewska

tel: 600 003 239

e-mail: zborowska@automotivesuppliers.pl

- 6 Nowa fala inwestycji motoryzacyjnych w Polsce
- 12 MAN zainwestuje 95 milionów euro w Niepołomicach
- 14 Kiedy skończy się kryzys półprzewodników?
- 20 Stabilnie to już było - wywiad
- 23 Segment E-mobility szansą na rozwój polskich przedsiębiorstw
- 24 Producenci motoryzacyjni tracą na łańcuchu dostaw. Jest na to prosty sposób
- 26 Barometr dostawców motoryzacyjnych w Polsce (I kwartał 2021): większy optymizm ale i nowe wyzwania
- 28 Era elektromobilności
- 30 Polska droga ku e-mobility, czyli ile zarabiają inżynierowie i kogo potrzebuje rynek?
- 32 Regionalna pomoc inwestycyjna od 2022 r. - jakie zmiany dla inwestorów?
- 36 Jak rynek motoryzacyjny zmierzy się z wyzwaniami dla nadrobienia strat z roku 2020
- 40 Cały czas trzymamy rękę na pulsie
- 44 Valeo: rola działów HR w dobie pandemii
- 47 Internetowa baza dostawców





CAMdivision®

NAJWIĘKSZY DOSTAWCA NX CAD/CAM W POLSCE

Solution
Partner
Smart Expert
Digital Industries
Software

SIEMENS

- > _Tworzymy wirtualne muzeum UNIGRAPHICS & NX!
- > _Aktualizujemy starsze wersje NX do najnowszych!
- > _Szukamy stanowiska z najstarszą instalacją NX [UNIGRAPHICS] w Polsce!
- > _Prześlij nam swoje zgłoszenie* i wygraj mobilną stację roboczą z najnowszą wersją NX!

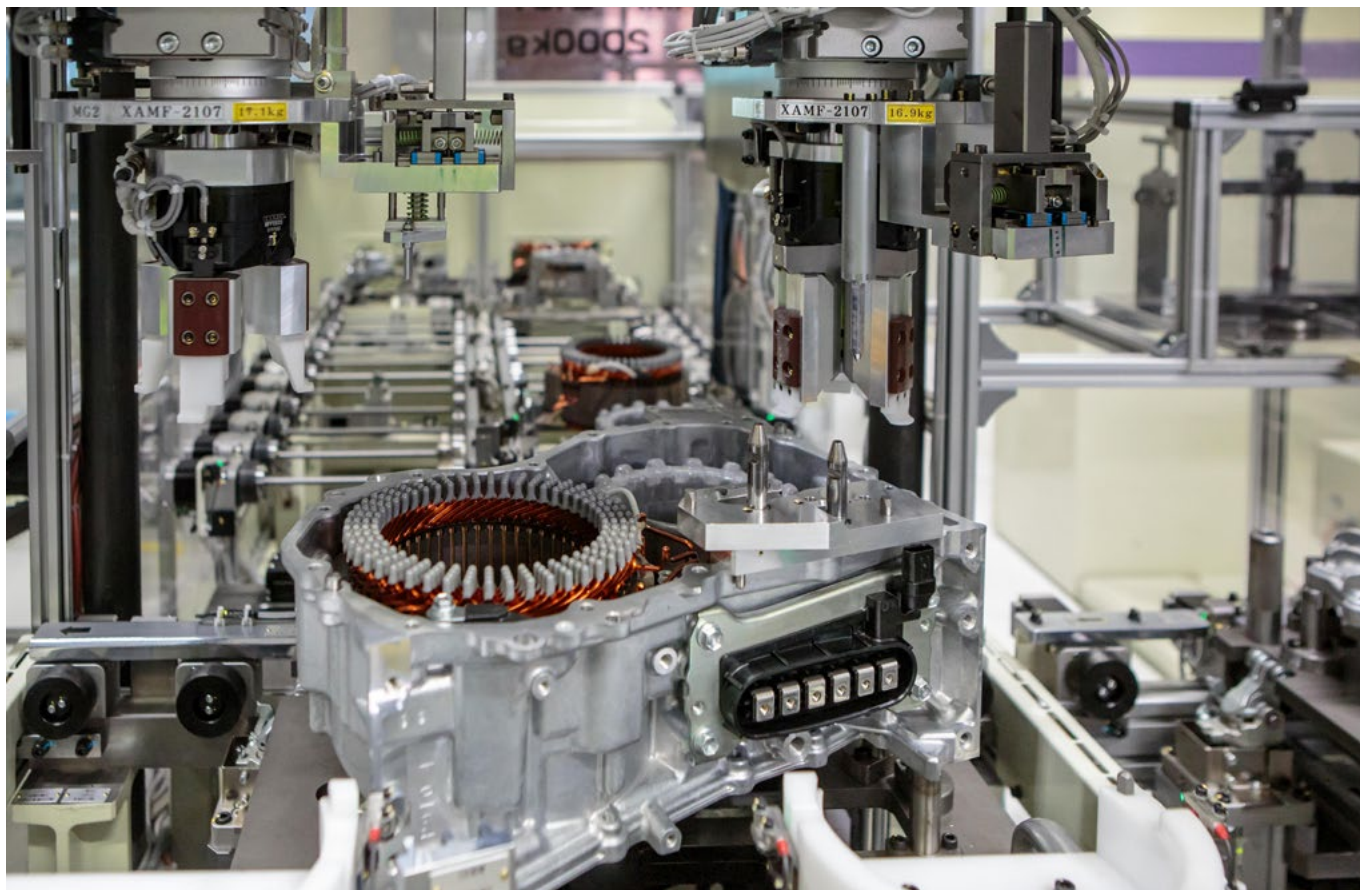


* szczegóły na stronie_

[www.unigraphics.pl]

CAMdivision Sp. z o.o.
tel.: 71 780 30 20, kom. 600 902 903
www.camdivision.com
konkurs@camdivision.com

> _regulamin konkursu dostępny na stronie organizatora



FOT. TOYOTA MMP



Rafał Orłowski

Partner

AutomotiveSuppliers.pl

Nowa fala inwestycji motoryzacyjnych w Polsce

W zeszłym roku pandemia COVID-19 znacząco wyhamowała inwestycje w branżę motoryzacyjną. Przyspieszenie nastąpiło ostatnich miesiącach. Realizowanych jest wiele projektów, zarówno reinwestycji jak i całkowicie nowych.

ELEKTROMOBILNOŚĆ

Bardzo dynamicznie dzieje się w segmencie komponentów do aut elektrycznych. W minionym roku sam eksport tego typu podzespołów motoryzacyjnych wyniósł 3,99 mld euro. To niemal dwukrotnie więcej niż w 2019 roku (+98,5 proc.). Dzięki tak dużemu wzrostowi akumulatory litowo-jonowe stały się 3. produktem motoryzacyjnym (13,98 proc. całości eksportu branży). Szczególnie dynamiczny wzrost nastąpił w IV kwartale 2020 r. Wartość eksportu tego typu akumulatorów była wyższa niż samochodów osobowych i towarowo-osobowych, które dotychczas zajmowały 2. lokatę. Realizowane obecnie projekty inwestycyjne spowodują, że znaczenie tego segmentu przemysłu motoryzacyjnego w Polsce jeszcze wzrośnie.

W podwrocławskich Biskupicach Podgórnych trwa czwarty już etap rozbudowy fabryki **LG Energy Solution Wrocław** (pierwotnie LG Chem Wrocław Energy). Dzięki najnowszej inwestycji łączne nakłady koreańskiego producenta baterii litowo-jonowych w Polsce przekroczą poziom 3,2 mld euro. Po zakończeniu czwartego etapu fabryka osiągnie docelową moc produkcji na poziomie 100 GWh. Aktualnie zakład ten jest największym w Europie producentem akumulatorów EV.

Przypomnijmy, że budowa fabryki ruszyła pod koniec 2016 roku. Ze względu na wzrost popytu na auta elektryczne drugi etap rozpoczęto już w 2017 roku a trzeci wiosną 2019 roku. Wśród odbiorców wyprodukowanych w Biskupicach Podgórnych akumulatorów znajdują się takie marki motoryzacyjne jak: Audi, BMW, Fiat, Ford, Porsche czy Volkswagen.

Rozbudowę zapowiedział także dostawca komponentów do baterii do aut elektrycznych. W marcu tego roku zarząd koreańskiej firmy SK IE Technology podjął decyzję o zainwestowaniu ok. 1,13 bln wonów w budowę trzeciej i czwartej fabryki LiBS (separatorów do akumulatorów litowo-jonowych) w Dąbrowie Górniczej. A nie tak dawno, bo jesienią 2020 roku dostawca informował, że zbuduje zakład numer dwa o rocznej zdolności 340 mln m². Ta inwestycja ma być zrealizowana do I kwartału 2023 roku.

Pod budowę zakładów numer trzy i cztery w maju br. spółka **SK hi-tech battery materials Poland** nabyła na terenie Katowickiej SSE (KSSE) kolejną nieruchomość o powierzchni ponad 30 ha. Inwestor zadeklarował między innymi utworzenie co najmniej 800 nowych miejsc pracy. Roczne zdolności planowanych zakładów 3 i 4 wyniosą po 430 mln m² separatorów każdy. Ich uruchomienie zaplanowano na koniec 2023 roku i na II kwartał 2024 roku.

Co ciekawe decyzje o kolejnych etapach inwestycji zapadły zanim rozpoczęła działalność produkcyjną pierwszy zakład SK hi-tech battery materials Poland - nastąpi to w sierpniu 2021 r. Docelowo w Dąbrowie Górniczej ma być zatrudnionych 1500 pracowników po czterech fazach.

Natomiast w Radzikowicach niedaleko Nysy trwają przygotowania do uruchomienia produkcji w fabryce **Umicore Poland**. Budowa zakładu usytuowanego na działce o powierzchni 72 hektarów, w którym będą wytwarzane materiały katodowe stosowane w bateriach do aut elektrycznych, została oficjalnie zainaugurowana w lutym zeszłego roku. Fabryka ma zostać uruchomiona już pod koniec I półrocza 2021 roku. - *Po przejściu linii produkcyjnych przez kwalifikacje klientów, w IV kwartale 2021 r. spodziewane jest uruchomienie pierwszej produkcji komercyjnej, a w 2022 r. nastąpi dalszy wzrost produkcji* - mówi Agata Czechowska, kierownik do spraw komunikacji w Umicore Poland. Belgijska firma obecnie zatrudnia w Nysie około 100



FOT. LG ENERGY SOLUTION WROCLAW

FOT. SK HI-TECH



osób. Zatrudnienie będzie stopniowo zwiększane do docelowego poziomu 400 pracowników.

Inwestor zakupił we wrześniu 2020 r. kolejną nieruchomość w Radzikowicach o powierzchni ponad 18 ha, aby uzyskać dostęp do linii kolejowej. Inwestycja na Opolszczyźnie jest częścią dużego planu inwestycyjnego Umicore o wartości 660 mln euro dotyczącego produkcji materiałów do akumulatorów w Polsce i Chinach.

Po uruchomieniu produkcji seryjnej jest zakład **Mitsui High-tec (Europe) Sp. z o.o.** w Skarbmierzu. Na razie działa pierwsza linia produkcyjna rdzeni do silników napędowych i elektrycznych. Docelowo będą funkcjonować trzy linie. W tym roku zatrudnienie ma wzrosnąć do około 60 osób, a następnie do nawet 200 pracowników.

Już w zeszłym roku inwestor zapowiedział, że powierzchnia zakładu wzrośnie z 9,5 tys. m² do 22,5 tys. m².

Od kilku miesięcy działa też zakład **Phoenix Contact E-Mobility** w Rzeszowie. Pomimo wszystkich wyzwań związanych z pandemią koronawirusa, zakład został ukończony i przekazany firmie Phoenix Contact E-Mobility zgodnie z harmonogramem pod koniec grudnia 2020. Budowa fabryki o powierzchni 15 tys. m² została zakończona po zaledwie pięciu miesiącach. Produkcja kabli do ładowania AC, której rozpoczęcie zaplanowano na I kwartał 2021 roku, ruszyła już w stycz-

niu. W ciągu kilku lat liczba pracowników zakładu w Rzeszowie ma wzrosnąć do ponad 250 osób.

Ostatnich kilkanaście tygodni przyniosło także informacje o nowych inwestycjach. Część z nich jest realizowana przez dostawców już obecnych w Polsce, którzy teraz rozpoczynają projekty w nowych lokalizacjach.

W lutym oficjalnie oddano do użytku kolejną halę produkcyjną **JOYNEXT** w Obornikach Śląskich. Nowy obiekt o powierzchni ponad 2,8 tys. m² zwiększył powierzchnię produkcyjną o ponad 50 procent. Dotychczas zakład był znany z produkcji rozwiązań infotainment do samochodów. Nowa hala stworzyła przestrzeń dla nowych linii produkcyjnych, w szczególności do produkcji urządzeń sterujących akumulatorami do samochodów elektrycznych i hybrydowych. Poziom produkcji tego typu produktów w I kwartale br. to 36 tys. urządzeń tygodniowo tylko dla jednego klienta. Wraz z ekspansją, tygodniowa wydajność wzrosła do 45 tys. urządzeń a w październiku 2021 r. zostanie również uruchomiony zespół trzech linii produkcyjnych zdolny produkować dodatkowo 69 tys. urządzeń tygodniowo dla kolejnego wiodącego europejskiego koncernu samochodowego.

Powróćmy do nieukończonych jeszcze inwestycji. W Koninie trwa budowa fabryki **Johnson Matthey**. W przyszłym roku w zakładzie o powierzchni ponad 40 tys. m² rozpocznie się produkcja tlenku litowo-niklowego (eLNO). Moce produkcyjne fabryki mają wynieść do 100 000 ton rocznie. Nakłady inwestycyjne związane z nową inwestycją mają wynieść blisko 1 mld zł. W tej lokalizacji Johnson Matthey ma zatrudnić około 200 osób.



FOT. UMICORE

50 mln euro inwestuje w Śremie **Capchem Poland**. Zakład zlokalizowany na terenie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” dedykowany będzie produkcji elektrolitu do baterii do samochodów elektrycznych. Koreańska firma zaadoptuje byłe zakłady koncernu BASF. W zakładzie znajdzie zatrudnienie około 60 osób. Elektrolit produkowany w Wielkopolsce trafi przede wszystkim do fabryk LG Energy Solution Wrocław, Northvolt, Tesla oraz innych producentów baterii litowo-jonowych. Planowane uruchomienie zakładu wyznaczono na I połowę 2022 roku.

Najnowszy ogłoszony projekt będzie również realizowany w Wielkopolsce. Pod koniec kwietnia poinformowano, że firma **Ningbo Tuopu Group** inwestuje 30 mln euro w zakład w Poznaniu. Będzie to pierwszy zakład produkcyjny chińskiej firmy w Europie.

Fabryka o powierzchni ponad 30 tys. m² powstanie na terenie Kostrzyńsko-Ślubińskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Będą w nim produkowane ramy pomocnicze dla samochodów elektrycznych. Budynek dedykowany dla produkcji Tuopu zostanie oddany do użytku w I kwartale 2022 roku. Dzięki inwestycji zatrudnienie znajdzie docelowo 450 osób, ale jeszcze w tym roku dostawca planuje zatrudnić pierwszych 20 pracowników.

NIE TYLKO ELEKTROMOBILNOŚĆ

Polska jest także krajem, w którym realizowane są inwestycje w napędy hybrydowe. Na początku kwietnia w fabryce **Toyota Motor Manufacturing Poland** (TMMP) w Wałbrzychu została uruchomiona produkcja elektrycznej przekładni do elektrycznych napędów hybrydowych. Przekładnia współpracuje z najnowszą generacją silnikiem o pojemności 1,5 l zaprojektowanym w oparciu o globalną platformę projektową Toyoty TNGA (Toyota New Global Architecture), którego produkcja ruszyła w czerwcu zeszłego roku w zakładzie w Jelczu-Laskowicach. W ramach inwestycji rozbudowano w Wałbrzychu odlewnię (o 1,7 tys. m²)



FOT. MITSUI HIGH-TECH

na potrzeby nowej linii odlewania obudów oraz zainstalowała w obecnej hali skrzyń biegów nowe linie obróbcze i linię montażu.

Jesienią 2021 roku uruchomiona zostanie bliźniacza linia przekładni w zakładzie w Wałbrzychu a na początku przyszłego roku kolejna linia produkcji silników hybrydowych TNGA 1,5 l w fabryce w Jelczu-Laskowicach. W ten sposób produkcja elektrycznych napędów hybrydowych zostanie podwojona. Po całkowitym uruchomieniu obecnych projektów w 2022 roku w obu zakładach Toyoty w Polsce funkcjonować będzie łącznie sześć linii produkcyjnych głównych podzespołów hybrydowych, w tym trzy linie elektrycznych przekładni hybrydowych oraz trzy linie silników w oparciu o platformę TNGA. Zespoły te są dedykowane do nowej generacji Toyoty

Yaris produkowanej obecnie w Valenciennes we Francji a od sierpnia br. również Kolinie w Czechach.

Wraz z obecnie realizowanymi projektami poziom inwestycji w obu zakładach Toyoty w Polsce do końca 2022 roku wzrośnie do prawie 6 miliardów złotych, możliwości produkcyjne do 1,65 miliona podzespołów rocznie a zatrudnienie do ponad 3 tys. osób.

REINWESTYCJE

Na początku marca tego roku spółka **Henniges Automotive Prudnik** poinformowała o planach rozbudowy zakładu, w którym od 2016 roku produkowane są systemy uszczelnień karoserii i komponentów antywibracyjnych. Inwestycja będzie realizowana na terenie byłej fabryki Frotex - odnowiona zostanie zabytkowa fasada hal, nato-



FOT. CAPCHEM



FOT. TENGLONG

miast w środku powstanie nowoczesna powierzchnia produkcyjna. Prace ruszyły w marcu a już na wrzesień zaplanowano uruchomienie pierwszej produkcji w nowym obiekcie.

W ciągu trzech lat dostawca zainwestuje 8 mln euro zyskując łącznie ponad 14,6 tys. m² powierzchni produkcyjno-magazynowej (2021: 4 380 m², 2022: 6 877 m², 2023: 3 400 m²). Zostanie w niej uruchomiona produkcja przeniesiona z zakładu Henniges Automotive w Hranicach w Czechach. Dzięki inwestycji utworzonych zostanie ponad 350 miejsc pracy - łącznie zatrudnienie wzrośnie do około 550 osób.

Także w marcu 2021 r. francuski koncern **Faurecia** i jeden z największych motoryzacyjnych pracodawców w Polsce, zapowiedział inwestycję w 180 mln złotych w Wałbrzychu. Najnowsza inwestycja w tej lokalizacji dotyczy rozbudowy działającego zakładu struktur metalowych oraz mechanizmów foteli samochodowych.

Zwiększone zostaną moce produkcyjne, a co za tym idzie, zrealizowane zostaną wdrożenia nowych projektów produkcyjnych do aut klasy premium. W wyniku inwestycji, która zakończyć się ma w 2025 roku zatrudnienie w Wałbrzychu ma wzrosnąć o blisko 1 tys. osób.

Reinwestycja koncernu Faurecia to nie jedyna prowadzana przez dostawców, działających na terenie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej „INVEST-PARK” (WSSE). **Joysonquin Automotive Systems** oraz **Tristone Flowtech Poland** - dwie najdłużej działające firmy w WSSE zdecydowały się na realizację kolejnych projektów. Pierwszy z dostawców jest producentem kierownic i elementów dekoracyjnych do wnętrza samochodów i działa w Wałbrzychu od przeszło 20 lat. Najnowsza inwestycja związana jest z budową nowego zakładu, w którym produkowane będą wysokiej jakości detale ozdobne do drzwi i kokpitów. Budowa zakładu rozpocznie się pod koniec

2021 roku, a zakończenie inwestycji zaplanowano na II połowę przyszłego roku. Docelowo w nowej fabryce znaleźć ma zatrudnienie około 300 osób. Wartość projektu to 120 mln złotych.

Na kolejną, 7. już inwestycję w WSSE zdecydował się Tristone Flowtech Poland, dostawca aplikacji do układów chłodzenia. Nowy projekt zakłada rozbudowę parku maszynowego poprzez wyposażenie fabryki w urządzenia najnowszej generacji. Przewody doprowadzające płyny chłodnicze produkowane w ramach najnowszej inwestycji znajdą zastosowanie w samochodach marek BMW oraz Mini Cooper.

NOWE INWESTYCJE

Ostatnich kilkanaście tygodni przyniosło także informacje o nowych inwestycjach. Część z nich jest realizowana przez dostawców już obecnych Polsce, którzy teraz rozpoczynają projekty w nowych lokalizacjach. 23 marca br. miało miejsce symboliczne wbicie łopaty pod budowę zakładu **TENGLONG Polska** w Bieruniu. TENGLONG Polska to pierwszy europejski zakład chińskiej Grupy TENGLONG. Spółka działa od 2018 roku i prowadzi produkcję komponentów do układu klimatyzacji, zatrudniając obecnie ponad 40 osób.

Dzięki inwestycji 100 mln złotych powstanie zakład o łącznej powierzchni ponad 22 tys. m², który zostanie oddany do użytku już we wrześniu 2021 roku. Dostawca docelowo ma utworzyć 600 miejsc pracy.

W kwietniu **PROMA Poland** otrzymała decyzję o wsparciu, wydaną przez Katowicką Specjalną Strefę Ekonomiczną (KSSE). Spółka od 2002 roku ma zakład w Tychach i specjalizuje się w tłoczeniu i spawaniu elementów metalowych, montażu struktur siedzeń samochodowych oraz systemach do podwozia. Ten dostawca zdecydował o budowie nowego zakładu w Żorach. Nowa inwestycja przyczyni do powstania co najmniej 80 nowych miejsc pracy, przy kosztach inwestycji ponad 100 mln złotych.

7 maja br. w urzędzie miasta Żory została podpisana umowa zakupu dział-



FOT. NIPPON SEIKI



FOT. BULTEN

ki o powierzchni 7,4 hektara przez spółkę **Simoldes Plasticos Polska**. Wcześniej KSSE informowała o wydaniu decyzji o wsparciu dla inwestycji w Żorach. Dostawca wybuduje halę produkcyjną o powierzchni prawie 15 tys. m². Firma planuje zatrudnić co najmniej 100 pracowników. W ramach inwestycji dostawca ma ponieść nakłady w wysokości co najmniej 89 mln złotych. - *Od kilku lat konsekwentnie budujemy naszą pozycję w Polsce. Doświadczenie w prowadzeniu fabryki w Jelczu-Laskowicach doprowadziło nas do rozszerzenia naszej działalności na Czechy, a teraz do drugiej lokalizacji w Polsce. To ważny krok, który wiąże się nie tylko z większą odpowiedzialnością, ale także z nowymi wyzwaniami, z którymi będziemy się mierzyć. Da to możliwość rozwoju naszym pracownikom oraz organizacji* - mówi Dyrektor Generalny Rui Angelo. Budowa zakładu rozpoczęła się na początku czerwca, a pierwsze uruchomienie

nie produkcji zaplanowano już na październik bieżącego roku.

Simoldes Plasticos Polska działa od 2003 roku na Dolnym Śląsku. Zakład znajdujący się w Jelczu-Laskowicach zatrudnia obecnie ponad 600 pracowników. Produkuje komponenty z tworzyw sztucznych wytwarzane metodą wtryskową - wewnętrzne i zewnętrzne elementy samochodu, takie jak np. słupki, elementy bagażnika, nadkola i panele drzwiowe.

I news z ostatniej chwili! 8 czerwca br. odbyła się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod budowę nowej fabryki szwedzkiego koncernu BULTEN w gminie Radziechowy-Wieprz (powiat żywiecki). Bulten jest jednym z największych na świecie dostawców części złącznych dla branży motoryzacyjnej. Dostawca jest obecny w Polsce od 1998 roku i posiada dwa zakłady, w Bielsku-Białej i Wilkowicach.

Ze względu na pandemię COVID-19 w kwietniu 2020 roku realizacja inwestycji w trzeciej lokalizacji została czasowo wstrzymana. Na początku maja tego roku powrócono do jej realizacji. - *Firma Bulten postrzegana jest jako pracodawca bezpieczny, a technologia, której użyjemy, wpisuje się nie tylko w trendy ekologiczne, ale także w trendy Przemysłu 4.0. Środowisko pracy, które stworzymy, będzie bezpieczne i przyjazne dla naszych pracowników* - powiedział podczas czerwcowej uroczystości Radosław Banach, Prezes Zarządu Bulten Invest Sp. z o.o. i Bulten Polska S.A.

W pierwszym etapie inwestycji kosztem około 30 mln euro powstanie łącznie 20 tys. m² powierzchni hal produkcyjno-logistycznych. Rozpoczęcie produkcji zaplanowano na I połowę 2023 r. W I etapie inwestycji ma zostać zatrudnionych 200 pracowników.

Wymienione powyżej inwestycje to tylko fragment szerszej skali projektów, realizowanych w Polsce. Wystarczy wymienić m.in. rozbudowy takich jak **Alumetal Poland** (Nowa Sól), **Bosch** (Mirków), **Cornaglia** (Bielsko-Biała), **Gates** (Legnica), **LS EV** (Dzierżonów) czy nowe zakłady **Elgum Automotive** (Zawiercie), **Garmin** (Wrocław) i **Nippon Seiki** (Ksawerów). Dzięki wszystkim tym inwestycjom zostanie w najbliższym miesiącach i latach utworzonych co najmniej 5 tys. nowych miejsc pracy.



MAN zainwestuje 95 milionów euro w Niepołomicach



10 czerwca 2021 roku podczas konferencji w Krakowie poinformowano, że MAN Truck & Bus SE zainwestuje 95 milionów euro w rozbudowę zakładu pojazdów ciężarowych w Niepołomicach. W Krakowskim Parku Technologicznym został podpisany list intencyjny, a MAN otrzymał decyzję o wsparciu z rąk wicepremiera Jarosława Gowina.



FOT. MAN

czystości Michael Koberger, członek zarządu MAN Truck & Bus SE, odpowiedzialny za produkcję i logistykę.

Zakład MAN Trucks w Niepołomicach został otwarty pod koniec 2007 roku. Do końca 2020 roku, wyprodukowano tu ponad 171,5 tys. ciągników siodłowych i podwozi. Dotychczas produkowane były pojazdy klasy ciężkiej, przeznaczone zarówno na rynki europejskie jak i pozaeuropejskie. Po rozbudowie w systemie trójmianowym będzie wytwarzane kompletne portfolio pojazdów ciężarowych MAN, od pojazdów klasy lekkiej i średniej po klasę ciężką.

Decyzja o wsparciu dla MAN Trucks jest największą inwestycją w tym roku w ramach Polskiej Strefy Inwestycji zarządzanej przez Krakowski Park Technologiczny.

W ramach strategii New MAN na lata 2020-2022 rozbudowana zostanie fabryka w Niepołomicach. Start produkcji po rozbudowie zaplanowany jest na wrzesień 2022 r. Zatrudnienie wzrośnie do blisko 2,5 tys. pracowników.

poziomie. Tym bardziej cieszy nas fakt, że Niepołomice i zakład MAN Trucks będzie odgrywał w tym procesie znaczącą rolę - powiedział podczas uro-

- Koncern MAN znajduje się w przełomowym momencie swojej historii, podejmując kompleksową transformację przedsiębiorstwa, które dyktują nam wyzwania przyszłości. Polska jest dla nas w tym procesie bardzo ważnym krajem. Mamy tu dwa nowoczesne zakłady produkcyjne, centrum finansowo-księgowo oraz spółkę sprzedażową, obecną na polskim rynku od ponad 28 lat. Nasi pracownicy w Polsce, a jest ich już ponad 5000, wykonują wspaniałą pracę, świadczą usługi na najwyższym



FOT. MAN

Nowa jakość wyrobu!

Kalibrowane Pręty Precyzyjne ze stali jasnej

- **Innowacyjny** proces technologiczny realizowany na wyspecjalizowanych maszynach pozwolił na rozszerzenie dotychczasowej oferty o wyroby przekraczające wymagania stawiane przez stosowane normy europejskie.
- **Nowatorskie** wykonanie prętów pozwala na redukcję kosztów dalszego przetwarzania dzięki podwyższonej dokładności geometrycznej oraz powierzchni gotowej do wykorzystania.

Znacząco podwyższone charakterystyki wyrobów:

- Jakość powierzchni – do 4 klasy
- Wymiar poprzeczny pręta w założonej tolerancji – na całej długości
- Odchyłka okrągłości – poziom max 0,0261 (IT/3)
- Precyzyjna długość – tolerancja do 5 mm
- Prostość prętów – do 0,3 mm/m
- Brak odwęglenia powierzchni



Szczegółowe informacje:
www.stalma.com.pl



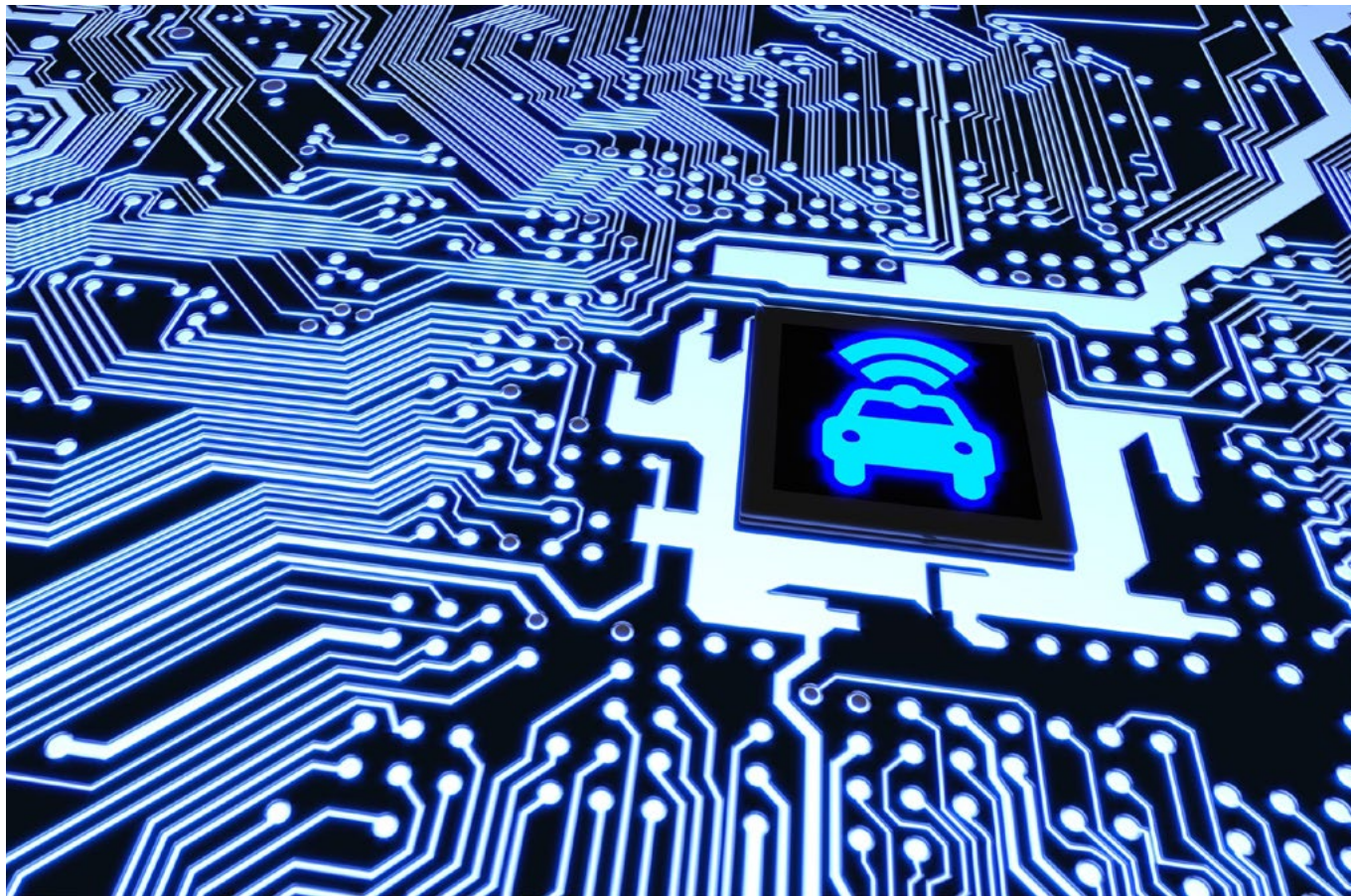
Fundusze Europejskie
Inteligentny Rozwój



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego





FOT. 123RF



Rafał Orłowski

Partner

AutomotiveSuppliers.pl

Kiedy skończy się kryzys półprzewodników?

Obecnie każdy model produkowanego samochodu na świecie naszpikowany jest całą gamą urządzeń elektronicznych. To praktycznie prawdziwy komputer na kołach. Rosnąca liczba rozwiązań zwiększa jednak zapotrzebowanie na komponenty. Obecnie branża przeżywa w tym zakresie ogromny kryzys.

SKĄD WZIĄŁ SIĘ KRYZYS?

W produkowanych obecnie autach możemy doliczyć się nawet 3 tys. elementów elektronicznych i kilkunastu układów SOC (System On a Chip). Układy SOC to pojedyncze mikrokomputery, na które składają się między innymi mikroprocesory, kości pamięci RAM i elementy zasilania prądem. Układy te mają szerokie zastosowanie - wystarczy wymienić choćby: systemy ABS, EPS, inteligentne systemy prędkości, asystent parkowania, kamery. Także cały kokpit praktycznie jest najeżony - elektroniczne zegary, sterowanie klimatyzacją i systemy informacyjno-rozrywkowe (infotainment).

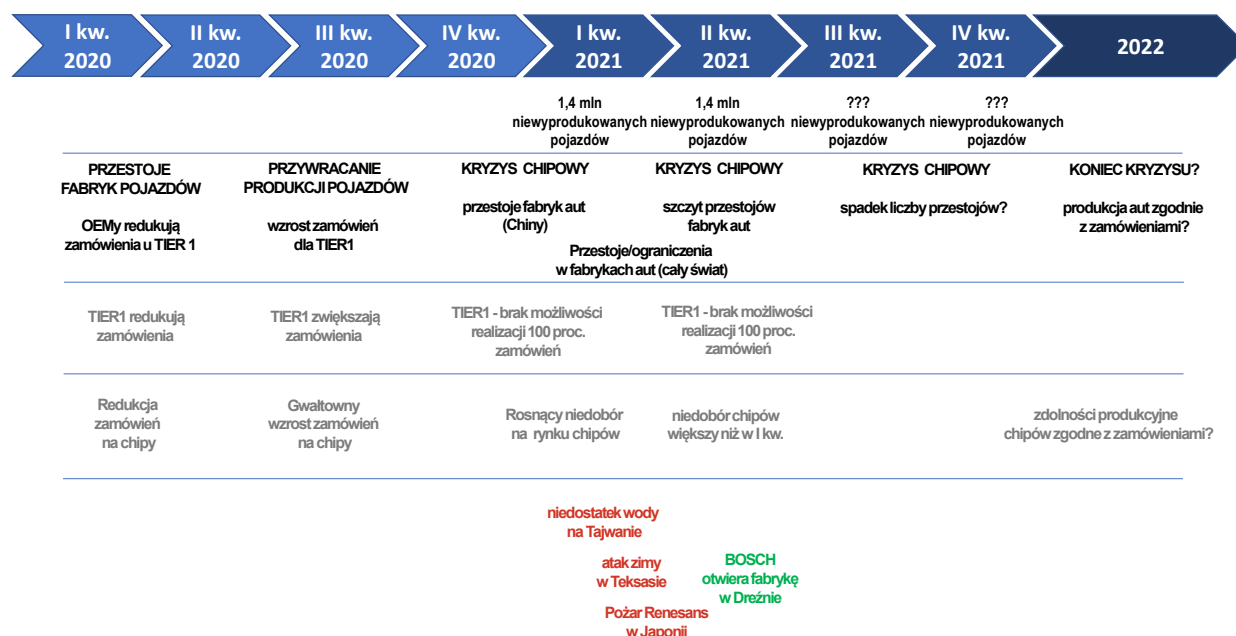
Początku kryzysu „chipów” w motoryzacji, nie należy szukać tylko w wydarzeniach sprzed kilkunastu miesięcy, ale w systemie w jakim działa ta branża. Od kilkadziesiąt lat cała

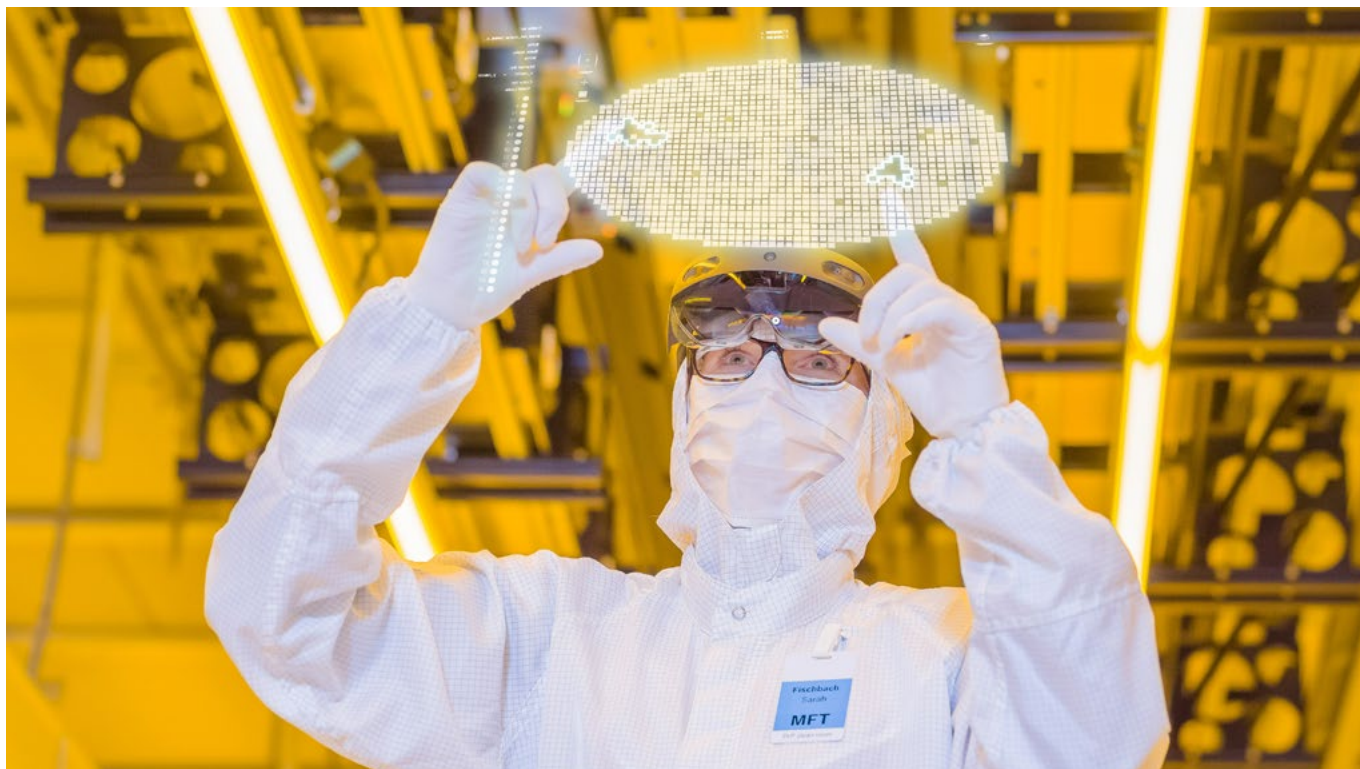
produkcja, zarówno komponentów jak i pojazdów, odbywa się w systemie just-in-time (oraz just-in-sequence). Wszystkie niezbędne elementy (produkty i usługi) w całym łańcuchu dostaw mają być dokładnie w takiej ilości, jakiej potrzebuje klient, i dokładnie w takim czasie, w jakim są one potrzebne. Korzyść jaką daje just-in-time to redukcja zapasów. Działanie w tym systemie niestety ma jeden poważny minus. Działa on właściwie, jeśli nie następują gwałtowne wahania zamówień (redukcje a następnie wzrost wolumenów) lub zdarzenia losowe, takie jak wybuch wulkanu na Islandii w 2010 roku. Po erupcji wulkanu Eyjafjallajökull, nad Europę napłynęła chmura pyłów, co spowodowało zamknięcie przestrzeni powietrznej niemal nad całym kontynentem i ogromne problemy logistyczne.

Gdy w 2020 roku wybuchła pandemia COVID-19 nastąpił lockdown

prawie całej branży i koncerny samochodowe drastycznie obcięły swoje zamówienia. To samo zrobili dostawcy I rzędu. Produkcja elektroniki samochodowej została mocno zastopowana. Problem uwidocznił się, gdy po kilku miesiącach zamówienia zaczęły znacząco rosnąć a koncernom samochodowym wyczerpały się zapasy. Okazało się, że wąskim gardłem systemu jest zwiększenie produkcji podzespołów elektronicznych.

Zapotrzebowanie na półprzewodniki w przemyśle motoryzacyjnym rośnie od lat. Niestety branża ta „konkuruje” o ich dostępność z innymi szybko rozwijającymi się gałęziami przemysłu takimi jak elektroniką użytkową czy energoelektroniką używaną w energii odnawialnej. Pandemia koronawirusa, wraz zamknięciem ludzi w domach i zastosowanie na masową skalę pracy homeoffice nakre-





FOT. BOSCH

ciła boom na rynku laptopów, ale także smartfonów i konsoli do gier czy sprzętu AGD.

Trudną sytuację z przełomu 2020 i 2021 roku dodatkowo pogłębiły wydarzenia losowe w I kwartale tego roku. Wyłączona została z produkcji część zakładów elektroniki: z powodu nadzwyczaj ostrej zimy w Teksasie, pożarów w Japonii i niedoboru wody na Tajwanie. Jakby było mało 19 marca wybuchł pożar w fabryce firmy Renesans w mieście Naka w prefekturze Ibaraki. Dwie trzecie produkowanych w niej układów to chipy, dedykowane przemysłowi motoryzacyjnemu. Straty były potężne. Działalność z jednej z linii wznowiono 17 kwietnia, ale do końca maja zwiększono produkcję do 88 proc. zdolności produkcyjnych sprzed pożaru. Renesans zmierza do produkcji przy pełnych mocach, choć jak na razie nie precyzuje, kiedy może to nastąpić.

Jeśli połączymy w jeden ciąg funkcjonowanie motoryzacji zgodnie z just-in-time + konkurowanie o dostawy elektroniki z innymi rozwijającymi się branżami + powolne

odbudowywanie możliwości produkcyjnych mikroprocesorów + powyższe zdarzenia losowe to mamy idealny przykład, że musiało dojść do obecnego kryzysu. Cały łańcuch dostaw był napięty do granic możliwości i „coś” wcześniej czy później musiało pęknąć.

Zakłada się, że branża półprzewodników będzie się coraz bardziej konsolidować. Doprowadzi to do sytuacji, że klienci, w tym także z przemysłu motoryzacyjnego, będą uzależnieni od mniejszej liczby dostawców i zakładów produkcyjnych.

Tylko w dwóch pierwszych miesiącach 2021 r. niedobór półprzewodników spowodował, że światowa produkcja pojazdów była o co najmniej 450 tys. aut niższa pierwotnie planowano. Według firmy analitycznej LMC problem chipów miał trwać przez I połowę tego roku, ale ostatecznie prawdopodobnie bez wpływu na czteroczną produkcję. Produkcja w Europie miała spaść o 17 procent w I kwartale w porównaniu do 2019 roku, w II kwartale o 10 procent, w III kwartale o 2 procent, aby w IV kwartale wzrosnąć o 3 procent.

Rosnący niedobór komponentów elektronicznych doprowadził do szerokiej fali przestojów lub ograniczeń produkcji pojazdów w Europie. Volkswagen czasowo wyłączył część linii montażowych w głównym zakładzie w Wolfsburgu, ale także na przykład w Emden i Bratysławie. W niepełnym wymiarze czasu działały pod koniec kwietnia fabryki Daimlera w Rastatt oraz w Bremie. Przystoje dotknęły także zakłady JLR w Wilk. Brytanii (Castle Bromwich i Halewood), Daimlera na Węgrzech (Kecskemét) czy Volkswagena w Polsce (Września). Jednak najbardziej

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie

kryzys na rynku półprzewodników uderzył w europejską sieć Forda. Przestoje, już kolejne dla poszczególnych lokalizacji, zaplanowano dla fabryk w Niemczech, Hiszpanii i Turcji. Przykładowo fabryka w Kolonii, w której wytwarzany jest model Fiesta miała zakończyć przestój z końcem kwietnia. Jednak został przedłużony o niemal dwa miesiące. Wznowienie produkcji aut w Kolonii ma nastąpić dopiero 21 czerwca. Niestety na krótko, bo już 9 lipca rozpocznie się wydłużony pięcioletniowy przestój wakacyjny.

Innym zakładem z wielotygodniową przerwą w produkcji jest fabryka w Gölcük (od 19 kwietnia do 13 czerwca), w której wytwarzane są modele użytkowe: Ford Transit Custom i Tourneo Custom. Amerykański koncern ostrzegł, że może utracić połowę planowanej produkcji w II kwartale 2021 roku.

Tylko niektóre koncerny zdołały przed dłuższy czas chronić się przed kryzysem. Należy w pierwszej kolejności zwrócić uwagę na Toyotę, która w Europie musiała czasowo zawiesić produkcję tylko w Kolinie (Czechy). Odpowiedzi, dlaczego tak dobrze japoński koncern poradził sobie z aktualną sytuacją należy szukać w dopracowanym łańcuchu dostaw i jego stałym monitoringu. Gdy pojawiły się pierwsze trudności w dostawach elektroniki Toyota podjęła działania. Dopiero w II połowie maja producent zapowiedział, że w czerwcu na kilka dni zawiesi działalność trzech linii montażowych w dwóch zakładach w Japonii (Iwate i Miyagi).

ILE KOSZTUJE KRYZYS?

Według kwietniowego zestawienia IHS Markit w I kwartale bieżącego roku utracono produkcję 1,44 miliona pojazdów, najwięcej w Europie (-421 tys.). Chinach (-364 tys.) i Ameryce Północnej (-354 tys.) Na podobnym poziomie na być ubytek produkcji w II kwartale, z tą różnicą, że kryzys chipów przełoży się na jeszcze większy spadek produkcji w Ameryce Płn.

(-617 tys.) ale na mniejszy w Europie (-320 tys.) i w Chinach (-116 tys.).

W maju AlixPartners poinformował, że pogłębiający się kryzys w dostępności chipów może kosztować branżę motoryzacyjną w tym roku utratę 110 miliardów dolarów przychodów. Zaktualizowana prognoza tej firmy doradczej jest prawie dwukrotnie wyższa niż szacunki ze stycznia. Wówczas zakładano całkowity koszt niedoboru półprzewodników na 61 miliardów dolarów. Aktualne problemy spowodują, że światowa produkcja samochodów osobowych i lekkich dostawczych będzie niższa o 3,9 miliona pojazdów i wyniesie w 2021 roku 80,7 miliona aut. W tym samym miesiącu niemieckie stowarzyszenie przemysłu motoryzacyjnego VDA obniżyło tegoroczną prognozę produkcji aut w tym kraju o 200 tys. sztuk do 4 mln samochodów.

Kryzys czipowy był poruszony w Barometrze dostawców motoryzacyjnych w Polsce - I kwartał 2021. (więcej o Barometrze na stronach 26-27). 55,2% ankietowanych menadżerów biorących udział w II edycji Barometru poinformowało, że kryzys z dostępnością półprzewodników wpłynął negatywnie na ich działalność produkcyjną. Ankietowani nie mają przekonania, że obecne spadki produkcji, wynikające z trudności na rynku półprzewodników zostaną w przyszłości w 100% odpracowane. Tylko 12,2% menadżerów (6 podmiotów) jest zdania, że w całości zostaną odzyskane utracone dotychczas wolumeny produkcji. 65,3% ankietowanych (32 dostawców) zakłada, że w tylko pewnym stopniu wspomniane wolumeny mogą zostać odrobione.

ILE TO POTRWA?

Długoterminowe prognozy dotyczące popytu na mikroprocesory nie są optymistyczne. Zapotrzebowanie na elektronikę samochodową będzie nadal rosło. Niedługo niemal każde nowe auto będą łączyły się przez internet z chmurą. Zapotrzebowanie napędza także coraz bardziej masowa produkcja aut elektrycznych



- Blacha w kręgach
- Blacha taśmowa
- Blachy przycinane
- Wykroje okrągłe

EMW 
STEEL SERVICE CENTRE

EMW Stahl Service GmbH
Pfannenbergstraße 1 · D-57290 Neunkirchen
Tel. +49 (0) 2735/787-02 · Faks +49 (0) 2735/787-484
info@emw-stahl-service.de
www.emw-stahl-service.de



FOT. RENESAS

i niezbędnych do ich napędu systemów bateryjnych. Jednocześnie branża konkuruje o dostępność chipów z innymi szybko rosnącymi gałęziami przemysłowymi (elektronika użytkowa, energia odnawialna).

- *Niedobór półprzewodników jest problemem strukturalnym* - ocenił w maju Thomas Kirschstein z Roland Berger. - *Spodziewam się, że będzie trwał kolejne 18-24 miesiące od teraz.* Tak więc należy założyć, że obecny niedobór chipów utrzyma się także większym lub mniejszym stopniu także w 2022 roku a może i dłużej. Popyt na elektronikę będzie nadal rość i kontrastował z 6-12-miesięcznym okresem zapowiadanych wzrostów mocy wytwórczych mikroczipów.

Złożoność sytuacji tylko w samej Europie dobrze obrazuje aktualna sytuacja dwóch niemieckich koncernów samochodowych. Z powodu braku chipów w ostatnich kilku miesiącach kilka tysięcy pracowników niemieckich zakładów Daimlera było zmuszonych pracować w ograniczonym czasie pracy (Kurzarbeit). Jednak od połowy maja produkcja w fabrykach w Sindelfingen, Rastatt i Bremie wróciła do normalnego trybu. W „drugim kierunku” zmierzało Audi. Z powodu problemu z dostawami półprzewodników pod koniec maja Audi zostało znów zmuszone do ograniczenia produkcji. Decyzja

wpływa głównie na funkcjonowanie zakładów w Ingolstadt i Neckarsulm. W Ingolstadt ograniczenie dotyczy dwóch linii produkujących sedany A3, A4 i A5 obowiązując ma do końca maja. Zatrzymane zostały także linie montażowe kilku modeli w zakładzie w Neckarsulm. W sumie 10 tys. pracowników przeszło na skrócony czas pracy.

Zakłada się, że branża półprzewodników będzie się coraz bardziej konsolidować. Doprowadzi to do sytuacji, że klienci, w tym także z przemysłu motoryzacyjnego, będą uzależnieni od mniejszej liczby dostawców i zakładów produkcyjnych.

Czyli każde zdarzenie losowe w przyszłości, pożar, trzęsienie ziemi może jeszcze drastyczniej uderzyć w łańcuch dostaw.

Na kluczowych rynkach, w Stanach Zjednoczonych, Unii Europejskiej i Chinach podejmowane są centralne działania mające na celu zwiększyć lokalne moce produkcyjne elektroniki. Administracja Prezydenta Joe Bidena zamierza zainwestować co najmniej 37 mld dolarów z budżetu federalnego w budowę fabryk mikroprocesorów wykorzystywanych w przemyśle motoryzacyjnym. Ambitny plan ma także Unia Europejska. Wspólnota chce przeznaczyć znaczące środki finansowe z różnych funduszy unijnych by do 2030 roku kraje UE odpowiadały nawet za 20 proc. światowej produkcji półprzewodników (obecnie to 10 proc.). Założenia UE mają być zrealizować poprzez nakłonienie największych globalnych dostawców elektroniki do lokowania swoich zakładów na terenie Starego Kontynentu.

Zrealizowanie tych planów zajmie nie kilka miesięcy, ale całe najbliższe lata. Na razie przemysł motoryzacyjny musi liczyć, że aktualnie działające fabryki będą w stanie zwiększyć moce produkcyjnej półprzewodników i kryzys zakończy się wcześniej czy później. W 2022 roku?



FOT. AUDI



NOWOŚĆ MYCIE NA KLASĘ CZYSTOŚCI W POLSCE

Wymagania dotyczące **czystości technicznej** komponentów w przemyśle motoryzacyjnym stale rosną.

Pod względem ilości **reszkowego zabrudzenia i wielkości cząstek** wymagania te są określone w specyfikacji (rysunkowej) klienta – dostawcy dla branży **automotive** muszą je spełniać.

Nowo zainstalowany system mycia precyzyjnego w VIA umożliwia osiągnięcie wyników „**wielkości cząstek <math><300 \mu\text{m}</math>”.**



Stabilnie to już było

rozmowa z Edmundem Majtyką,
Prezesem Zarządu Neapco Europe Sp. z o.o.

Czy to prawda, że zakład w Praszce to całe Pana zawodowe życie??

Tak, można tak powiedzieć (śmiech). Skoro zaczyna się pracę w zakładzie w wieku 17 lat i pozostaje wiernym do dnia dzisiejszego spędzając w nim niemal codziennie co najmniej 8 godzin, to z całą pewnością jest to bardzo poważna część mojego życia i to nie tylko zawodowego. Moja przygoda z tym zakładem, wówczas znanym jako Polmo Praszka, zaczęła się jeszcze wcześniej. Byłem absolwentem przyzakładowej szkoły zawodowej i moje praktyki jako 16-latką też odbywały się w tym zakładzie. W fabryce zbierałem doświadczenie na wielu stanowiskach, zaczynając jako pracownik produkcyjny montażu, galwanizerni i produkcji sprężyn, aby w czasie studiów zaczął awansować na stanowisko technologa, później kierownika działu BHP i Ochrony Środowiska. Kiedy właścicielem zakładu stał się Visteon zostałem skierowany na szkolenie 6Sigma. Byłem pierwszym certyfikowanym Black Beltem w tej organizacji na świecie. To była dla mnie trampolina do dalszego rozwoju poprzez dział Zarządzania Jakością, stanowisko Dyrektora Produkcji, Value Stream Managera, aż po Dyrektora Zakładu, którym zostałem w 2012 roku.

W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat różnie toczyły się losy samego zakładu.

Zakład przeszedł bardzo wyboistą drogę właścicielską, zaczynając do czasów komunistycznych jako ZSM Polmot poprzez Pol-Mot Praszka, następnie jako pierwszy prywatyzowany zakład w Polsce z branży motoryzacyjnej Polmo Praszka. W 1998 roku trafił do międzynarodowej grupy Visteon, która 9 lat później sprzedała fabrykę kolejnemu właścicielowi, firmie Tedrive. Od 2010 roku należymy do Neapco.

Na przestrzeni tych kilkudziesięciu lat, które z wydarzeń było dla Pana najważniejsze?

Trudno wskazać jedno wydarzenie, bo było ich bardzo wiele, zależnie czy patrzymy na to z mojej perspektywy bardziej osobistej jako pracownika, czy też jako najważniejsze wydarzenia dla samego zakładu. Z całą pewnością słuchając historii moich byłych szefów, mnóstwo było takich zdarzeń, w których inaczej podjęta decyzja lub brak determinacji odpowiednich osób z pewnością doprowadziłby to do upadku tego przedsiębiorstwa. Wystarczy wspomnieć rok 1991 i załamanie rynku bloku

wschodniego, kiedy to należało zredukować zatrudnienie z ponad 4 000 osób do 600. Była to jedna z najbardziej trudnych, ale i odpowiedzialnych decyzji dla dalszych losów tego zakładu.

Dla mnie osobiście prawdopodobnie uzyskanie wspomnianego certyfikatu Six Sigma Black Belt jako pierwszej osoby w całej organizacji Visteon, liczącej wtedy około 90 tys. pracowników. Było to mocny sygnał, że w Polsce jest wiele osób, które swoją ciężką pracą, uporem mogą z powodzeniem konkurować z największymi talentami na całym świecie. Od tego momentu wyszedłem ze strefy „szarości” i wraz z kilkoma moimi kolegami daliśmy mocny sygnał całej organizacji, że jesteśmy gotowi na dalsze, jeszcze większe wyzwania. Osoby te w tej chwili stanowią trzon organizacji Neapco, nie tylko w Praszce.

Neapco Europe jest największym lokalnym pracodawcą. Jednocześnie wielu pracowników też ma 20- lub 30-letni staż pracy. Czy wyższa niż w innych firmach motoryzacyjnych średnia wieku definiuje silne strony zakładu jako uznanego dostawcy na rynku europejskim?

20-30 lat stażu pracy to wielki atut, jeżeli umiejętnie pogodzi się doświadczenie z młodością i kreatywnością. Do tego musi być odpowiedni klimat dialogu i wzajemnego wsparcia. Podam przykład naszego Dyrektora Produkcji Jana Panka, który odszedł na emeryturę w zeszłym roku z ponad 50-letnim stażem pracy. Może wydawać się to niewiarygodne, ale do końca nie wyobrażaliśmy sobie tego zakładu bez niego. Do ostatniej chwili nauczyciel, mentor - wzór do naśladowania z przeogromną świadomością swoich mocnych, ale i słabych stron. A przecież jeżeli jesteś świadomy swoich słabszych stron to stają się one naturalnym atutem. Sam mam już ponad 30 letni staż a ufam, że mam jeszcze coś do zaoferowania organizacji (śmiech).

Tak poważnie to fakt, że jesteśmy ulokowani w małej miejscowości powoduje, że naturalnie stajemy się rodziną ze wszystkim konsekwencjami, tymi pozytywnymi i negatywnymi. Będąc szanowanym, ale i też praktycznie jedynym pracodawcą masz duże zobowiązanie w stosunku do ludzi. W zamian otrzymujesz bardzo małą rotację pracowników. To powoduje, że można znacznie więcej inwestować np. w szkolenia i doskonalenie bez obawy, iż za chwilę dobrze wykształceni pracownicy odejdą do konkurencji za przystawionym płótem.

Relacje z naszymi pracownikami (których nie boję się nazywać koleżeńskimi) powodują, że jesteśmy postrzegani jako solidny pracodawca. Znalazło to odzwierciedlenie w wielu nagrodach przyznawanych nam w tego typu kategoriach. Z jednej z nich jestem / jesteśmy szczególnie dumni. To nagroda „Solidny Pracodawca” przyznawana przez Prezydenta RP na wniosek Związków Zawodowych. To oznacza, że w ważnych sprawach zawsze znajdujemy porozumienie i wiemy co jest dla nas dobre nie tylko tu i teraz, ale i w przyszłości.

Proszę powiedzieć w jakiej kondycji Neapco Europe i jego załoga rozpoczynała 2020 rok? Jak wpłynęła pierwsza fala pandemii koronawirusa na Waszą działalność?

Rok 2020 rozpoczęliśmy bardzo dobrze z wielkimi nadziejami. Wygraliśmy kilka poważnych nowych biznesów. No i przyszedł czas pierwszej fali pandemii, kiedy to praktycznie od końca marca nasi klienci wstrzymali produkcję na 2 miesiące. Dla wszystkich jest to bardzo ciężki czas, ponieważ stał przed dylematem co zrobić? W jaki sposób zareagować? Jak ratować biznes?

Mam (...) nadzieję, że 2022 będzie naprawdę mocnym rokiem dla motoryzacji. Dla nas jest to okres wyęźnionej pracy, nie tylko w związku z bieżącą produkcją.

I tutaj jeszcze raz pokazaliśmy, że nie ma sytuacji bez wyjścia. Zamiast zwalniania części załogi, 100 procent naszego zespołu zdecydowała się na przejście w tryb 20-procentowej redukcji czasu pracy i wynagrodzenia. To pozwoliło nam na uzyskanie wsparcia finansowego, ale co najważniejsze byliśmy gotowi na gwałtowne wzrosty zamówień, które pojawiły się od września do końca roku. Pamiętajmy, że w miesiącach kwiecień i maj mieliśmy do dyspozycji 80 proc. załogi i praktycznie zerowe zamówienia. I tu jeszcze raz okazało się, że nasi pracownicy to nie tylko fachowcy z zakresie produkcji półosi czy odlewnictwa, ale są wśród nich fachowcy w różnych dziedzinach i chętnie podjęli się prac remontowo-budowlanych, malarskich itp. Wykonaliśmy szereg prac, które w normalnych warunkach byłyby zlecone firmom zewnętrznym ale w tej konkretnej sytuacji byliśmy w stanie wykonać sami.

To wszystko wydarzyło się w zeszłym roku. Teraz mamy za sobą kilka miesięcy 2021 roku. Wydawał się, że najgorsze mamy za sobą, ale jeszcze raz okazał się, że prawdziwa jest odpowiedź na pytanie „kiedy będzie stabilnie?” odp. Stabilnie to już było i nigdy już tak stabilnie nie będzie. Naszym

zadaniem jest sztuka adaptacji do dynamicznie zmieniającej się sytuacji wokół nas. Mamy nie tylko ciągle nie znaną przyszłość wywołaną COVID-19, ale i kolejny nieznaną czynnik w postaci braku na rynku światowym półprzewodników i postojami fabryk produkujących samochody. Okazuje się, że nie są to jedyne przeciwności, można by spodziewać się, że przy zmniejszającej się podaży ceny surowców powinny spadać. Nic jednak bardziej mylnego ceny stali, aluminium i innych surowców gwałtownie rosną do tego koszty transportu z rynku Azjatyckiego wzrosły nawet 2-3 krotnie. Cały bardzo skomplikowany łańcuch dostaw został rozchwiany i prawdopodobnie potrzebny będzie kolejny rok aby powoli wrócić do jako takiej stabilności. Należy podkreślić, że to najsilniejsze i dobrze zorganizowane organizacje z całą pewnością przejdą ten czas obronną ręką i jeszcze mocniejsze wejdą w kolejne lata rozwoju.

Czy w najbliższych miesiącach, Pana zdaniem, można spodziewać się poprawy w europejskim przemyśle motoryzacyjnym?

Wszelkie analizy wskazują, że straty z pierwszego półrocza 2021 roku powinny powoli zostać odrabiane w drugiej połowie roku. Trzeba się do tego dobrze przygotować pod względem surowców i odpowiedniej załogi. Mam też nadzieję, że 2022 będzie naprawdę mocnym rokiem dla motoryzacji. Dla nas jest to okres wyęźnionej pracy, nie tylko w związku z bieżącą produkcją. Jesteśmy w okresie uruchomienia największych dwóch projektów w historii Neapco w Europie. Nowa platforma BMW, do której jesteśmy praktycznie jedynym dostawcą półosi, daje nam to stabilność produkcji do 2030 roku. Uruchamiamy dodatkowy zakład w Turcji, gdzie będziemy dostawcą półosi do samochodów Ford Transit. W tym roku planujemy wybudowanie bardzo nowoczesnej malarni proszkowej, hali prototypowni oraz dokonać małej rozbudowy zakładu. Także jak widać jest wiele ciekawych wyzwań przed nami, tak w tym roku jak i w nadchodzących latach.

Prowadzenie tak dużej organizacji w niezwykle trudnym czasie wymaga dużego zaangażowania. W jaki sposób najlepiej odpoczywa Pan od pracy?

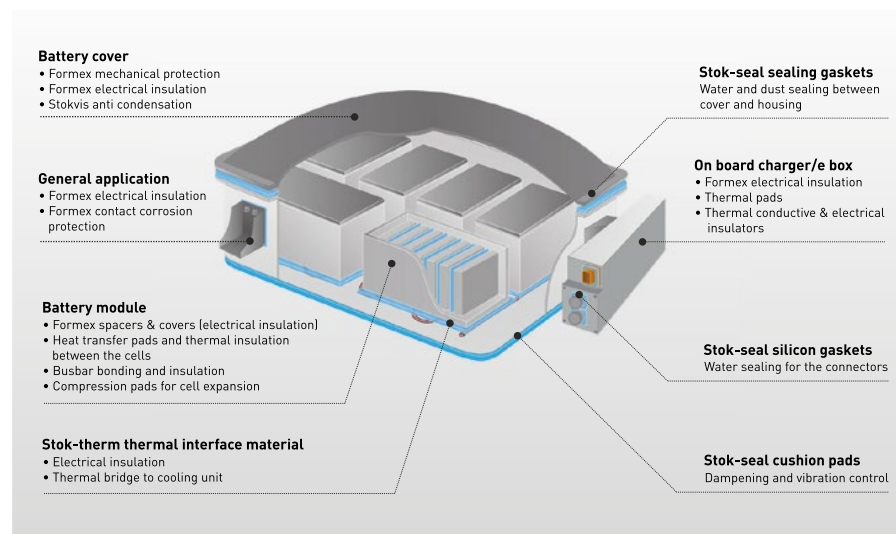
To prawda, że praca to moje pasja. Ale nie samą pracą żyje człowiek. W przeszłości moje akumulatory ładowałem realizując swoją drugą pasję, jaką jest muzyka. Gra na żywo, kontakt ze skromną publicznością oraz współpraca z ludźmi o zupełnie innym spojrzeniu na świat dawał mi znakomity powiew świeżości. Było to jednak mocno absorbujące i pojawił się problem jak pogodzić pracę, rodzinę oraz tę pasję. Ostatnie 10 lat staram się odpoczywać bardzo aktywnie sportowo. W 2019 roku zrealizowałem swój kolejny mały cel jakim było ukończenie Korony Maratonów Polskich. Nie ukrywam, że bardzo uspokaja mnie praca w moim ogrodzie i ogródku. Także jak widać z całą pewnością nie mam czasu na nudzenie się...

Dziękuję za rozmowę.

Segment E-mobility szansą na rozwój polskich przedsiębiorstw



Polska produkcja komponentów baterii litowo-jonowych dla motoryzacji jest w rozkwicie! Izolatory, przewodniki i pianki grupy ITW Stokvis mają istotny udział w sukcesie branży.



Dynamika rynku elektromobilności stanowi impuls rozwojowy dla wielu polskich przedsiębiorstw tradycyjnie aktywnych w branży motoryzacyjnej. Stokvis Tapes Polska jako część grupy ITW (Illinois Tool Works Inc.) kilka lat temu podjął strategiczną decyzję dotyczącą wykorzystania posiadanego know-how dla potrzeb nowo tworzącego się rynku.

Synergia technologii typowych dla motoryzacji i elektroniki zaowocowała szeregiem produktów rozwiązujących problemy w projektowaniu oraz produkcji baterii i magazynów energii. Najważniejsze kwestie, jakie zidentyfikowaliśmy obejmują: odprowadzanie ciepła generowanego przez ogniwa, izolację elektryczną modułów, konektorów i urządzeń zawiadujących pracą baterii (inwerterów, konwerterów, OBCs etc.), zapewnienie izolacji termicznej oraz kompensacji wymiarów ogniw pracujących w modułach, a także uzyskanie szczelności i eliminacja wibracji.

Poniżej przedstawiamy cztery wiodące grupy materiałowe bezpośrednio od-

powiadające na powyższe wyzwania:

Stokheat to produkty poprawiające izolację termiczną. Stabilna temperatura wewnątrz baterii jest gwarancją niezawodności i wydajności oraz deklarowanego przez producenta czasu jej poprawnego funkcjonowania.

Stoktherm jest polimerem akrylowym o wysokim współczynniku przewodności termicznej, oferującym jednocześnie doskonałą izolację elektryczną. Szeroki zakres twardości, grubości i możliwości dostosowania przewodzenia ciepła, czynią go świetnym wypełniaczem szczelin i nierówności, a zarazem skuteczną masą klejącą. Stoktherm nie zawiera silikonu i jest zgodny z normą UL94 V-0. W tej palecie produktów oferujemy także materiały silikonowe, grafitowe oraz metalowe (głównie na bazie miedzi i aluminium).

Stokseal to specjalistyczne pianki poliuretanowe i silikonowe o doskonałej odporności mechanicznej i niskiej wartości odkształcenia trwałego. Zapew-

niają szczelność oraz redukują wibracje przy jednoczesnym uwzględnieniu rozszerzalności termicznej ogniw.

ITW Formex to niezawodny izolator elektryczny w szerokim zakresie grubości, odpowiedni dla wysokich temperatur (125-150°C), stosowany w bateriach, stacjach ładujących, systemach magazynowania oraz odzyskiwania energii. Spełnia wymaganie UL94 V-0 i jest materiałem bezhalogenowym.

Podążając za wzrostem rynku, podjęliśmy decyzję o budowie nowej siedziby w Gdańsku, do której w 2022 roku zostaną przeniesione linie produkcyjne i rozbudowany clean-room (ISO 8). Celem jest zapewnienie klientom innowacyjnych i wysokojakościowych rozwiązań w zakresie podstawowych procesów: wykrawania na prasach i maszynach rotacyjnych, laminowania, cięcia, przewijania, drukowania, termicznego formowania 3D, zgrzewania ultradźwiękowego i termicznego, cięcia ploterem i wielu innych. Równolegle rozszerzymy możliwość wspierania naszych partnerów w zakresie produkcji wyrobów termoprzewodzących, elektronicznych i akustycznych.

Pomimo kilkudziesięcioletniej już obecności grupy Stokvis na wiodących rynkach światowych, jak Europa, USA, Chiny i Indie, nasza obecna ekspansja potwierdza, że Polska jest doskonałym miejscem do rozwoju innowacyjnej motoryzacji nowej ery!

Szymon Roch
Tomasz Klinkosz
Damian Ślipek
Stokvis Tapes Polska Sp. z o.o.

Producenci motoryzacyjni tracą na łańcuchu dostaw. Jest na to prosty sposób.



Pojedyncze opakowanie w swojej podróży może mieć kontakt nawet z 30 różnymi operatorami i wywołać powyżej 200 interakcji, które stwarzają ryzyko strat. Uszkodzenia, zagubienia, błędy ludzkie czy systemowe prowadzą do znacznych opóźnień w dostawach, a nawet do zakłóceń całych cykli produkcyjnych. Przeszkodą w walce z tym problemem jest brak danych pozwalających jednoznacznie zidentyfikować problem i go rozwiązać.



Dostęp do odpowiednich danych pozwala producentom osiągnąć potrzebną transparentność łańcucha dostaw. Do niedawna ich pozyskanie było wyzwaniem. Jednak w tym obszarze zachodzi dziś prawdziwa rewolucja. Monachijska firma BOX ID stworzyła rozwiązanie pozwalające lokalizować wszelkie zasoby, dokład-

niej i taniej, niż było to dotąd możliwe. Wykorzystując światowy standard komunikacji bezprzewodowej Sigfox, system śledzi transport towarów w ramach łańcucha dostaw zarówno w całej Europie, jak i na świecie: z miejsca do miejsca, na terenie własnej firmy, a nawet wewnątrz budynków.

- Producenci używają różnorodnych opakowań zwrotnych do transportu swoich ładunków. Mogą to być skrzynie, palety, specjalistyczne stelaże lub kontenery - takie, jakich wymagają od nich ich kontrahenci. Dzisiaj wystarczy niewielki autonomiczny czujnik by zyskać pełną wiedzę o miejscu, a nawet stanie

towaru i uzyskać powiadomienia w przypadku nieprawidłowości. To właśnie branża motoryzacyjna najszybciej dostrzegła ogromny potencjał tego narzędzia. Nasi dotychczasowi klienci już mogą pochwalić się znacznymi oszczędnościami - wyjaśnia Michał Kowalski, Partner w Sigfox Poland, operatorze sieci Sigfox w Polsce. - Pewien producent samochodów oszacował, że w ciągu roku gubił około 10% z puli jego zwrotnych opakowań, co prowadziło do milionów euro strat. Rozwiązanie BOX ID oparte o Sigfox pozwala na ograniczenie tego problemu nawet o połowę już w pierwszym roku wdrożenia. Dodatkową korzyścią jest znaczne zmniejszenie kosztów związanych z zarządzaniem opakowaniami - konieczność ich poszukiwania oraz kontaktowania się ze wszystkimi partnerami łańcucha dostaw, a wszystko to pod ciągłą presją zobowiązań kontraktowych. Mało kto sobie uświadamia, że tzw. ukryte koszty zarządzania łańcuchem dostaw wielokrotnie przekraczają koszty samych nośników.

KOMPLEKSOWE ROZWIĄZANIE: URZĄDZENIE I OPROGRAMOWANIE

BOX ID obejmuje specjalistyczną platformę IT, urządzenia śledzące oraz wydajne systemy zarządzania danymi, urządzeniami i użytkownikami wzbogacone o funkcje wspierające automatyzację i optymalizację procesów. Umożliwia to pełną optymalizację procesów logistycznych.

- Dzięki trackerom i oprogramowaniu oferujemy produkt, który zastępuje narażone na błędy manualne zarządzanie stelażami i opakowaniami transportowymi, zarządzaniem inteligentnym i cyfrowym. Są to przejrzyste dane dostępne dla wszystkich stron - mówi Wolfgang Vogl, dyrektor zarządzający BOX ID Systems.

Użytkownicy systemu osiągają następujące korzyści:

- zmniejszenie strat i oszczędności

w zakresie uzupełniania floty;

- szybszy zwrot pustych opakowań przez klientów oraz brak konieczności wykorzystywania ad-hoc opakowań tymczasowych (np. europalet) niedostosowanych w pełni do transportu danego typu produktów, stwarzając ryzyko ich uszkodzenia;
- unikanie przestoju w produkcji z powodu brakujących opakowań;
- brak konieczności angażowania pracowników w manualne zarządzanie łańcuchem dostaw.

NISKI PRÓG WEJŚCIA

Rozwiązanie BOX ID jest łatwe w implementacji oraz niedrogie w utrzymaniu. To między innymi za sprawą czujników działających nawet do 7 lat bez wymiany baterii, instalowanych na dotychczas wykorzystywanych opakowaniach. - Nasze trackery wystarczy przymocować do opakowania, a następnie zarządzać nimi cyfrowo za pomocą oprogramowania - mówi Trösch.

Dane dostępne są dzięki łatwej w obsłudze aplikacji internetowej. Oprogramowanie oferuje dodatkowe funkcje upraszczające zarządzanie zasobami. System umożliwi ciągłą, automatyczną inwentaryzację opakowań, dzięki czemu możliwe jest np. sprawdzanie, ile z nich znajduje się aktualnie u poszczególnych klientów lub partnerów.

MOŻLIWOŚĆ SKANOWANIA KODÓW QR

W razie potrzeby do opakowań, oprócz urządzeń, można również dołączyć kody QR oraz inne znaczniki. Klienci mogą ich używać do zgłaszania, że konkretne opakowanie można już odebrać, a kierowcy - że zostało ono dostarczone we wskazane miejsce. Informacje natychmiast pojawiają się w systemie. Co więcej, kierowca w trasie może za pomocą swojego smartfona sprawdzić, czy

w najbliższej okolicy znajdują się puste opakowania (oznaczone wcześniej w systemie BOX ID jako „do odbioru”).

ŚLEDZENIE LICZBY OPAKOWAŃ I DŁUGOŚCI ICH POBYTU U KLIENTÓW

Redukcja strat wynikających z niewłaściwego zarządzania opakowaniami zwrotnymi w fabrykach jest odczuwalna. W łatwy sposób można sprawdzić, czy klient nie przywłaszczył sobie opakowania lub wykorzystuje je do własnych transportów. Jednocześnie coroczne uzupełnianie floty o nowe stelaże czy koszty transportowe oraz konieczność ciągłej inwentaryzacji narażają producentów na istotne zbędne koszty.

- Opakowania często znikają z różnych powodów: niektórzy klienci ich nie zwracają, bo o tym zapomnieli albo używają ich do własnych celów. Zdarza się też, że inna firma przypadkowo zabiera je z placu budowy - mówi Trösch.

Rozwiązanie ma spowodować, że klienci będą chętniej zwracać opakowania. Może ono zastąpić lub ułatwić pobieranie kaucji za wynajem powyżej określonego czasu przetrzymywania zasobów, zapobiega również konfliktom na tym fle.

Dla wielu producentów procesy logistyczne są źródłem trudnych do zidentyfikowania przecieków budżetowych. To za sprawą łatwości wdrożenia tej technologii, które umożliwiają przeprowadzenie pilotaży udowadniających zwrot z inwestycji.

Więcej informacji na ten temat na stronie

www.sigfoxpoland.com/automotive

BAROMETR DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE

I kwartał 2021

AutomotiveSuppliers.pl

FOT. AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL



**Małgorzata
Zborowska-Stęplewska**

Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Barometr dostawców motoryzacyjnych w Polsce (I kwartał 2021): większy optymizm ale i nowe wyzwania

W I kwartale 2021 roku w sektorze dostawców motoryzacyjnych widoczna była poprawa w wynikach sprzedaży, w stosunku do ostatnich miesięcy 2020 roku. To jeden z wniosków z przeprowadzonej przez firmę analityczną AutomotiveSuppliers.pl II edycji „Barometru Dostawców Motoryzacyjnych w Polsce”.

O ile w IV kwartale 2020 r. 2 na 3 firmy (66,1%) odnotowały niższe przychody (w stosunku IV kwartału 2019 r.) to w I kwartale br. na spadek sprzedaży wskazało mniej niż 39 proc. ankietowanych menadżerów. - *Na początku 2021 r. w sektorze producentów części i komponentów motoryzacyjnych zauważalny był wzrost optymizmu* - ocenia Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - *Firmy jednak ostrożnie podchodzą do zwiększania swoich zasobów ludzkich.* Wśród ankietowanych osób zarządzających w II edycji Barometru niemal połowa (47,8%) utrzymała zatrudnienia na tym samym poziomie co pod koniec zeszłego roku (dla porównania - IV kwartał 2020: 30,8%).

I kwartał 2021 roku to czas coraz większych problemów z dostępnością surowców jak i materiałów produkcyjnych. W najnowszym Barometrze na pierwsze miejsce, wśród najważniejszych wyzwań stojących przed firmami, wysunęła się kwestia wzrostu cen surowców (stali, aluminium, tworzyw sztucznych). Na ten aspekt wskazało 3 na 4. menadżerów zarządzających (74,6%, 50 podmiotów). Nadal istotne pozostaje zapewnienie ciągłości dostaw gotowych komponentów do swoich klientów (35,8% odpowiedzi wobec 30,5% w I edycji Barometru). Jako nowe ważne wyzwanie doszedł wzrost kosztów logistycznych (35,8% odpowiedzi).

Warto zaznaczyć, że w stosunku do końca 2020 roku na znaczeniu straciła automatyzacja i robotyzacja procesów (11,9% odpowiedzi wobec 39,6% w IV kwartale zeszłego roku).

Jako wyzwanie o niskim znaczeniu ankietowani oceniają także rekrucję specjalistów i menadżerów (8

podmiotów - 13,6%).

Europejski i światowy sektor motoryzacyjny od kilku miesięcy boryka się z rosnącymi problemami z dostawami półprzewodników. Sytuacja znajduje odbicie w uzyskanych odpowiedziach przez AutomotiveSuppliers.pl. 55,2% ankietowanych menadżerów informuje, że kryzys z dostępnością chipów wpłynął negatywnie na działalność prowadzonych przez nich zakładów produkcyjnych (więcej o kryzysie z dostępnością półprzewodników na stronach 14-16).

W II edycji „Barometru Dostawców Motoryzacyjnych w Polsce” zapytaliśmy także o prognozy na II kwartał i kolejne miesiące:

- 43,3% ankietowanych menadżerów zakłada, że ich przychody w II kwartale 2021 r. będą zgodne z wcześniejszą prognozą budżetową,
- plany zatrudnienia charakteryzują się w znaczącym stopniu

stabilizacją - aż 58,2% firm zakłada, że w bieżącym kwartale utrzyma taką samą liczbę miejsc pracy co w I kwartale, 3. na 4. respondentów zakłada, że w całym 2021 roku osiągnie sprzedaż wyższą niż rok wcześniej,

- niemal 60% menadżerów ocenia, że perspektywa działania ich firm w okresie najbliższych 12 miesięcy ulegnie poprawie.

Wkrótce opublikujemy Barometr za II kwartał 2021 r. Więcej informacji na www.automotivesuppliers.pl

METODOLOGIA BADANIA:

Barometr został przeprowadzony między 9 a 24 marca 2021 r. przez AutomotiveSuppliers.pl poprzez indywidualne ankiety online. W badaniu wzięło udział 67 menadżerów zarządzających (dostawcy) zakładami produkującymi części i komponenty dla przemysłu motoryzacyjnego (TIER1, TIER2). W przypadku większości pytań uzyskano odpowiedzi od wszystkich ankietowanych.



I PÓŁROCZE 2021 - NAJWIĘKSZE WYZWANIA

FOT. AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Era elektromobilności



Przemysł motoryzacyjny zmierza ku elektryfikacji. Według prognoz ekspertów w 2040 roku sprzedaż samochodów elektrycznych wyniesie aż 58 proc. w skali całego rynku. Na potrzeby tak dynamicznie rozwijającego się sektora odpowiada PM Group - partner świadczący kompleksowe usługi projektowo-inżynierskie, który już dziś wspiera rozwój swoich klientów, reagując na nieustannie pojawiające się nowe wymagania branży motoryzacyjnej.



FOT. PM GROUP

Elektromobilność to jeden z głównych czynników kształtujących współczesny system transportowy. Statystyki wyraźnie wskazują na rosnącą rolę tego trendu.

Według danych pochodzących z tzw. licznika elektromobilności, uruchomionego przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych oraz Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego w pierwszym kwartale 2021 roku, liczba samochodów z napędem elektrycznym wyniosła 20 504.

Tak dynamiczny rozwój sektora zwiększa zainteresowanie zagranicznych inwestorów Polską. Tym samym rośnie zapotrzebowanie na partnera, który dostarczy najlepsze praktyki i oferuje kompleksowe usługi - a te zapewnia PM Group. Wykorzystując zdobywaną przez lata wiedzę dotyczącą procedur środowiskowych, zabezpieczeń przeciwpożarowych czy planów zagospodarowania dla wybranych lokalizacji, PM Group projektuje dla kluczowych klientów z tego sektora rozwiązania szyte na miarę pręźnie

rozwijającego się w Polsce sektora elektromobilności.

WSPIERAMY POLSKI RYNEK GLOBALNYM DOŚWIADCZENIEM

PM Group od ponad 20 lat specjalizuje się w zintegrowanych rozwiązaniach z zakresu tworzenia zaawansowanych obiektów produkcyjnych i wsparcia procesowego branży motoryzacyjnej. Korzystając z wieloletniego doświadczenia i interdyscyplinarnych kompetencji swoich

ekspertów, firma współpracuje z kluczowymi przedstawicielami branży takimi jak VW czy Johnson Matthey, realizując inwestycje globalnie.

Wiedzę zdobytą na międzynarodowych rynkach przenosimy na płaszczyznę lokalną, pracując nad projektami w Polsce - są wśród nich m.in. zakłady zajmujące się produkcją komponentów do wytwarzania baterii w Koninie oraz montażem modułów bateryjnych i rozwiązań magazynowania energii w Gdańsku.

ZAPEWNIAMY KOMPLEKSOWE WSPARCIE

Dzięki wielobranżowemu zespołowi odpowiedzialnemu za realizację inwestycji, nasi eksperci są w stanie szybko i elastycznie reagować na potrzeby klientów na wszystkich etapach projektu.

Przewaga PM Group to przede wszystkim doświadczenie we współpracy z klientami działającymi w różnych sektorach. Firmę wyróżnia także zaplecze specjalistów odpowiedzialnych m.in. za wsparcie w wyborze lokalizacji pod inwestycję, usługi konsultingu technicznego, kompleksowego i wielobranżowego projektowania, przygotowanie oraz kontrolę kosztorysów, organizację i koordynację procesu przetargowego i zarządzanie budową, a także nadzór nad pracami budowlanymi. PM Group dzięki temu wspiera swoich klientów na wszystkich etapach procesu inwestycyjnego. Umożliwiają to także innowacyjne systemy wymiany danych projektowych takie jak BIM 360 czy Fusion. Korzystanie z doświadczenia technicznego idzie w parze z zachowaniem najwyższej jakości stosowanych rozwiązań.

ODPOWIEDZIALNE PARTNERSTWO

Wymagania stawiane dziś przez przemysł motoryzacyjny to jednak nie tylko kompleksowość i wysoka dynamika realizacji projektów. Nie mniej istotne pozostają adaptacyjność wobec zmieniającego się świata i dotrzy-



FOT. PM GROUP

mywanie kroku branży, wobec której pojawiają się oczekiwania związane ze społeczną odpowiedzialnością i ochroną środowiska. PM Group jest partnerem biznesowym, który doskonale rozumie wyzwania stojące przed rozwijającym się sektorem elektromobilności motoryzacyjnym, wspierając swoich klientów w procesie wdrażania proekologicznych rozwiązań projektowych. Jest to możliwe dzięki planowaniu współpracy w perspektywie długofalowej, uwzględniającej złożoność procesów doradczych i inżynierskich na wszystkich etapach powstawania inwestycji, a także - już po jej zakończeniu.

Dobrym przykładem takiego działania jest współpraca z firmą, Northvolt, europejskim dostawcą najbardziej ekologicznego na świecie akumulatora litowo-jonowego o minimalnym śladzie węglowym, dla którego PM Group opracował koncepcję zakładu produkcyjnego, który powstaje w Gdańsku.

OFERUJEMY USŁUGI SKROJONE NA MIARĘ

Proces wdrażania elektromobilności to istotny element funkcjonowania współczesnego sektora transportu. Wszyscy najwięksi producenci samochodów stale modyfikują swoje plany produkcyjne i oferują coraz szerszą

gamę pojazdów elektrycznych. Dla Polski rozwój elektromobilności może być kotłem zamachowym gospodarki i domeną branży motoryzacyjnej.

Podmioty, które sprostają tym wyzwaniom będą uczestniczyły w budowaniu nowej rzeczywistości świata motoryzacji - PM Group chce aktywnie wspierać je w tym procesie, dostarczając rozwiązań unikatowych w skali polskiego rynku. Dzięki globalnemu doświadczeniu nasza firma już dziś jest gotowa do podjęcia tych wyzwań, oferując usługi, które są odpowiedzią na wysokie oczekiwania inwestorów z sektora elektromobilności.

Więcej informacji na temat PM Group:
www.pmgroun-global.com

Skontaktuj się z nami:



Monika Słomka

Dyrektor ds. Rozwoju
PM Group

monika.slomka@pmgroup-global.com

Polska droga ku e-mobility, czyli ile zarabiają inżynierowie i kogo potrzebuje rynek?



Revolucja w branży motoryzacyjnej to fakt. To już nie powiew przyszłości i snucie planów o komputerach na czterech kołach. To rzeczywistość, którą coraz częściej widzimy w drodze do pracy, szkoły czy kina. Giganci motoryzacyjni w perspektywie kilkunastu lat planują osiągnąć neutralność klimatyczną, a to oznacza tylko jedno - rewolucja dzieje się już dziś.



NAJBARDZIEJ POŻĄDANE STANOWISKA W BRANŻY ELECTROMOBILITY, CZYLI KOGO POTRZEBUJE RYNEK?

Od kilku lat obserwujemy rynek e-mobility w Polsce. Na przestrzeni ostatnich dwóch lat zapotrzebowanie na specjalistów z zakresu elektromobilności **wzrosło o ponad 200%** i wciąż będzie rosnąć. Powstają nowe inwestycje, a zapotrzebowanie na pracowników przyspiesza.

Electromobility to dynamicznie rozwijający się sektor, generujący bardzo dużo miejsc pracy w ramach jednego przedsiębiorstwa. Potwierdzają to wewnętrzne analizy Bergman Engineering, przeprowadzone na grupie firm poszukujących specjalistów od elektromobilności. Gdy rozpoczynamy rekrutację, przedsiębiorstwo zatrudnia od przynajmniej kilkunastu do kilkudziesięciu pracowników - inżynierów i specjalistów, odpowiadających za wszystkie procesy związane z elektro-

mobility. O wykwalifikowanych specjalistów walczą teraz wszystkie sektory, które potrzebują doświadczonej kadry (np. branża IT). W przypadku e-mobility sytuacja jest specyficzna.

W branży IT o wiele łatwiej pozyskać pracownika, bo to rynek o bardzo silnej konkurencyjności. Na rynku e-mobility takiej sytuacji nie ma, albo jest znikoma. Inżynierów czy techników mających doświadczenie w testowaniu lub montażu baterii elektrycznych jest

niewielu. Dla każdej nowej inwestycji będzie to spory problem, bo pracowników najpierw trzeba odpowiednio przeszkolić.

Jakich pracowników obecnie najbardziej potrzebuje rynek?

1. Inżynierów testu
2. Inżynierów jakości
3. Techników jakości
4. Techników ds. baterii
5. Specjalistów z obszaru elektryki i elektrotechniki (mało dostępni na rynku)
6. Pracowników produkcyjnych

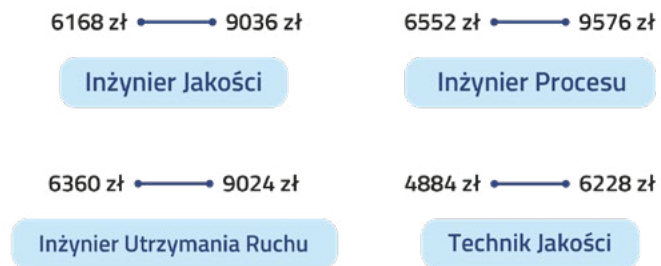
Każdy z pracowników odpowiada rzecz jasna za inne obszary, czym zatem zajmują się poszczególne osoby na powyższych stanowiskach?

- Inżynier testu - jest odpowiedzialny za testy końcowe baterii elektrycznych - modułów i ogniw akumulatora samochodu elektrycznego.
- Inżynier/Technik jakości - przygotowuje baterie do testów oraz wykonuje testy i audyty baterii.
- Technik ds. baterii - odpowiada za analizę baterii w trakcie procesu montażu, analizuje awarie i wprowadza działania zapobiegające powstawaniu tych awarii.
- Specjaliści z obszaru elektryki i elektrotechniki - specjaliści z tego obszaru odpowiadają za rozwój istniejących lub wdrażanie nowych rozwiązań np. w zakresie schematów elektrycznych czy układów elektronicznych dla danego produktu np. maszyny, urządzenia, czy całej linii produkcyjnej.
- Pracownicy produkcyjni zajmują się montażem baterii elektrycznych.

Pamiętajmy, że rynek e-mobility nie będzie miał prawa dobrze funkcjonować, jeżeli nie zapewnimy mu odpowiedniej infrastruktury. Oprócz osób pracujących w fabrykach branża elektromobilności będzie potrzebowała m.in.:

- Specjalistów zajmujących się systemami do rozliczeń usług ładowania samochodów

Poziom zarobków w branży e-mobility w Polsce w 2021



ŹRÓDŁO: BERGMAN ENGINEERING

- Specjalistów zajmujących się systemami do rezerwacji miejsc na stacjach ładowania
- Serwisantów baterii elektrycznych

POZIOM ZAROBKÓW W BRANŻY ELECTROMOBILITY W 2020 I W 2021 ROKU.

Wiemy już, kogo potrzebuje rynek. Przeprowadziliśmy w Bergman Engineering analizę dotyczącą zarobków na najbardziej pożądanym stanowiskach w branży e-mobility w Polsce. Ile wynosiła pensja inżynierów w 2020 roku?

Wynagrodzenie inżyniera testu mieściło się w przedziale od 7 do 9 tysięcy złotych brutto. Inżynier jakości mógł liczyć na wynagrodzenie rzędu 6,5 do 8,5 tysięcy złotych brutto a technik jakości i technik montażu baterii otrzymywali od 4,5 do 6,5 tysięcy złotych brutto miesięcznie.

Jak wyglądały stawki na rynku e-mobility w pierwszym półroczu 2021? Inżynier jakości zarobi od 6168 zł – 9036 zł. Inżynier procesu 6552 zł – 9576 zł. Inżynier utrzymania ruchu otrzyma od 6360 zł – 9024 zł, a Technik jakości od 4884 zł – 6228 zł.

Doskonale wiemy, jak mocno ucierpiła branża motoryzacyjna podczas pandemii. W latach 2017 – 2020 stawki w branży motoryzacyjnej wzrosły średnio o około 10-14%. W marcu 2020 roku ten wzrost całkowicie się zatrzymał. Niektóre firmy redukowały ilość zatrudnionych osób, inne utrzymywały miejsca pracy i wynagrodzenia, ale zmniejszały liczbę godzin pracy. **Analizując poziom zarobków na toż-**

samych stanowiskach w branży motoryzacyjnej, w electromobility pracownicy mogą obecnie zarobić nawet o 20% więcej.

Na przestrzeni ostatnich dwóch lat zapotrzebowanie na specjalistów z zakresu elektromobilności wzrosło o ponad 200% i wciąż będzie rosło. Powstają nowe inwestycje, więc zapotrzebowanie na pracowników przyspiesza. Co istotne, także zachodni giganci wysysają polskich ekspertów. Nie bez powodu fabryki największych firm działających w branży electromobility w Niemczech, powstają w pobliżu polskiej granicy. Dzieje się tak dlatego, że nastawione są na pozyskiwanie polskich inżynierów i pracowników produkcyjnych.

Obecnie główni pracodawcy na terenie Polski to LG Energy Solution Wrocław (woj. dolnośląskie), Umicore (woj. opolskie), Volvo (woj. dolnośląskie) czy MAN (woj. świętokrzyskie). Koncerny międzynarodowe (głównie produkujące baterie do samochodów elektrycznych) coraz więcej inwestują na naszym rodzimym rynku i **prognozujemy, że do końca 2022 roku w sektorze elektromobilności może powstać nawet do 10 000 nowych miejsc pracy.**



Tomasz Szpikowski
CEO
BERGMAN ENGINEERING



FOT.



Żaneta Chojnacka
Senior | Grants and
Incentives Advisory Services
EY Doradztwo Podatkowe
Krupa Sp. k.

Regionalna pomoc inwestycyjna od 2022 r. - jakie zmiany dla inwestorów?

19 kwietnia br. Komisja Europejska przyjęła nowe „Wytyczne w sprawie regionalnej pomocy państwa” na lata 2022-2027 r., dotyczące pomocy udzielanej na nowe inwestycje. Dokument znacznie wpływa na atrakcyjność pomocy regionalnej, przyznawanej przedsiębiorcom po 1 stycznia 2022 r., definiując kształt tzw. mapy pomocy regionalnej i wskazując na jakie maksymalne wsparcie mogą liczyć poszczególne województwa.

Nowe zasady mają również wpływ na przyznawanie środków w ramach części polskich mechanizmów pomocowych, w szczególności na granty rządowe na nowe inwestycje produkcyjne i usługowe w ramach Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011 - 2030 czy zwolnienie podatkowe w ramach Polskiej Strefy Inwestycji, określając nowe maksymalne poziomy wsparcia. Poziomy te determinują, jaką część wydatków ponoszonych na tzw. koszty kwalifikowane inwestor będzie mógł „odzyskać” w formie dotacji i/ lub niezapłaconego podatku dochodowego. Należy jednak pamiętać, że każdorazowo warunkiem otrzymania pomocy regionalnej jest spełnienie przez projekt definicji nowej inwestycji, rozumianej co do zasady jako inwestycja w rzeczowe aktywa trwałe lub wartości niematerialne i prawne związane z założeniem nowego zakładu, zwiększenie zdolności produkcyjnej istniejącego zakładu, dywersyfikacja produkcji zakładu poprzez wprowadzenie produktów uprzednio nieprodukowanych w zakładzie lub zasadnicza zmiana dotycząca procesu produkcyjnego istniejącego zakładu.

Wytyczne nie determinują bezpośrednio uprawnień przedsiębiorców –

określają maksymalne limity intensywności, w ramach których poruszać się może ustawodawca. Każde państwo członkowskie na podstawie nowych Wytycznych powinno opracować i zgłosić do akceptacji Komisji Europejskiej **mapę pomocy regionalnej obowiązującą od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2027 r.** W Polsce aktualnie projekt rozporządzenia Rady Ministrów w tym zakresie został wpisany do wykazu prac rządu. Według obecnych założeń zasadniczo pomoc będzie korzystniejsza niż dotychczas – proponowane w Wytycznych intensywności wsparcia są wyższe niż obowiązujące (50%, 35% i 25% zastąpiono 50%, 40% i 30%), jednak nie dla wszystkich regionów.

NOWA MAPA POMOCY REGIONALNEJ - KTO STRACI?

Niestety, po raz pierwszy z mechanizmu regionalnej pomocy inwestycyjnej całkowicie **wyłączony zostanie region warszawski stołeczny**. Inwestycje realizowane w Warszawie oraz powiatach ościennych tj. warszawskim zachodnim, legionowskim, pruszkowskim, nowodworskim, grodziskim, mińskim, wołomińskim, piaseczyńskim i otwockim, będą wykluczone z możliwości skorzystania z regionalnej po-

mocy inwestycyjnej. Wskaźnik poziomu rozwoju w regionie warszawskim stołecznym (PKB per capita w relacji do średniej unijnej) przekroczył już bowiem 150%.

Intensywność pomocy dla inwestujących w województwach dolnośląskim i wielkopolskim będzie ograniczona z 25% do 20%, a od 2024 r. - tylko do 15%. Ponadto, **duzi przedsiębiorcy** planujący inwestycję w tych regionach będą mogli otrzymać wsparcie wyłącznie na inwestycję związaną z rozpoczęciem nowej działalności gospodarczej, rozumianej jako:

- utworzenie nowego zakładu lub
- dywersyfikacja działalności (nowa działalność nie może być sklasyfikowana pod dotychczasowym kodem działalności NACE zakładu)
- nabycie aktywów należących do zakładu, który został zamknięty lub zostałby zamknięty, gdyby zakup nie nastąpił (w celu prowadzenia innej niż dotychczasowa działalności zakładu)

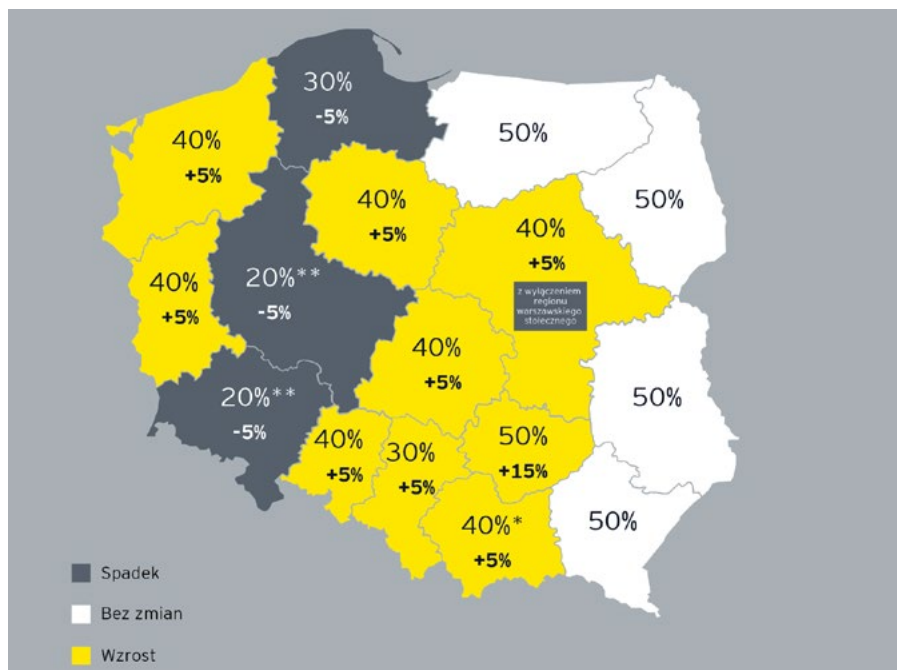
Oznacza to, że od początku 2022 r. duże przedsiębiorstwa nie będą mogły uzyskać wsparcia na inwestycje polegające na zwiększeniu mocy produkcyjnych.

Poziom wsparcia ulegnie obniżeniu również w stosunku do województwa pomorskiego, które ze względu na wysoki wskaźnik rozwoju począwszy od 2022 r. będzie mogło skorzystać z intensywności wsparcia na poziomie 30% zamiast dotychczasowych 35%.

KTO ZYSKA?

Na wzrost z 35% do 40% mogą liczyć inwestorzy z województw: małopolskiego, zachodniopomorskiego,





lubuskiego, opolskiego, kujawsko-pomorskiego, łódzkiego. Również województwo śląskie odnotuje wzrost wsparcia - z aktualnych 25% do 30%. W regionach tzw. Polski Wschodniej obejmującej województwo warmińsko-mazurskie, lubelskie, podkarpackie oraz podlaskie wsparcie pozostanie bez zmian na poziomie 50%. Do grupy z tą intensywnością wsparcia dołączy także województwo świętokrzyskie (aktualnie 35%). Dobra wiadomość dla inwestorów z woj. mazowieckiego jest taka, że poza regionem warszawskim stołecznym pomoc wzrośnie do 40% (z aktualnych 20% lub 35% w zależności od podregionu).

Wszystkie wyżej podane wartości są bazowe i dotyczą dużych przedsiębiorców. Oznacza to, że w przypadku firm średnich intensywność pomocy będzie większa o 10 punktów procentowych, zaś mikro i małych - o 20 punktów procentowych.

Ponadto zgodnie z Wytycznymi maksymalne poziomy intensywności pomocy będą mogły zostać zwiększone dodatkowo o 10 punktów procentowych dla inwestycji na terytoriach wybranych do objęcia wsparciem z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST).

TERMIN NA DOKONANIE INWESTYCJI

Ważną zmianą dla inwestorów może być także nowa definicja określenia terminu „zakończenia inwestycji”. Zapisy Wytycznych wskazują, że **nowa inwestycja powinna zostać zakończona maksymalnie w terminie do 3 lat od rozpoczęcia prac.** Niektóre projekty inwestycyjne planowane są w dłuższej perspektywie czasu, co wynika ze specyfiki poszczególnych branż, dlatego takie wymogi mogą wpłynąć znacząco na kształt przedsięwzięć od nowego roku.

W konsekwencji pandemii COVID-19 przedsiębiorcy mogą przejawiać plany restrukturyzacyjne, jednak powinni pa-

miętać, że zapisy Wytycznych utrzymują w dotychczasowej formie tzw. zakaz delokalizacji, uniemożliwiający korzystanie z pomocy przez przedsiębiorców dokonujących w określonym terminie przeniesienia działalności z zakładu położonego w państwie Europejskiego Obszaru Gospodarczego do zakładu objętego pomocą związaną z nową inwestycją. Warto jednak pamiętać, że od 1 stycznia 2021 r. w związku z tzw. Brexitem, Wielka Brytania nie należy już do Europejskiego Obszaru Gospodarczego i w związku z tym przeniesienia działalności dokonywane z tego kraju mogą podlegać wsparciu w ramach pomocy regionalnej.

KTO POWINIEN SIĘ SPIESZYĆ, A KTO NIEKONIECZNIE?

Przedsiębiorcy, którzy planują inwestycję w regionie warszawskim stołecznym (m.st. i powiaty ościenne), województwie dolnośląskim, wielkopolskim i pomorskim powinni ubiegać się pomoc jak najszybciej, żeby zdążyć przed planowaną zmianą, czyli do końca bieżącego roku. Z drugiej strony przedsiębiorcy z regionów, w których intensywność zostanie zwiększona, powinni rozważyć odsunięcie w czasie najbliższych planów inwestycyjnych, aby uzyskać wsparcie na nowych, atrakcyjniejszych zasadach. Dotyczy to inwestorów z województwa śląskiego, małopolskiego, zachodniopomorskiego, lubuskiego, opolskiego, kujawsko-pomorskiego, łódzkiego, świętokrzyskiego oraz z województwa mazowieckiego (poza regionem warszawskim stołecznym).

W których regionach kiedy korzystniej pozyskać wsparcie?				
Do końca 2021 r.		Od 1 stycznia 2022 r.		Bez znaczenia
Województwo/region	Różnica	Województwo/region	Różnica	Województwo
Pomorskie	5 pp.	Zachodniopomorskie	5 pp.	Warmińsko -Mazurskie
Wielkopolskie	5 pp.	Lubuskie	5 pp.	Podlaskie
Dolnośląskie	5 pp.	Kujawsko-Pomorskie	5 pp.	Lubelskie
Region warszawski stołeczny	10/20/35 pp.	Łódzkie	5 pp.	Podkarpackie
		Opolskie	5 pp.	
		Małopolskie	5 pp.	
		Śląskie	5 pp.	
		Świętokrzyskie	15 pp.	
		Mazowieckie (poza regionem warszawskim stołecznym)	5/20 pp.	

Bramy szybkobieżne dla branży automotive.

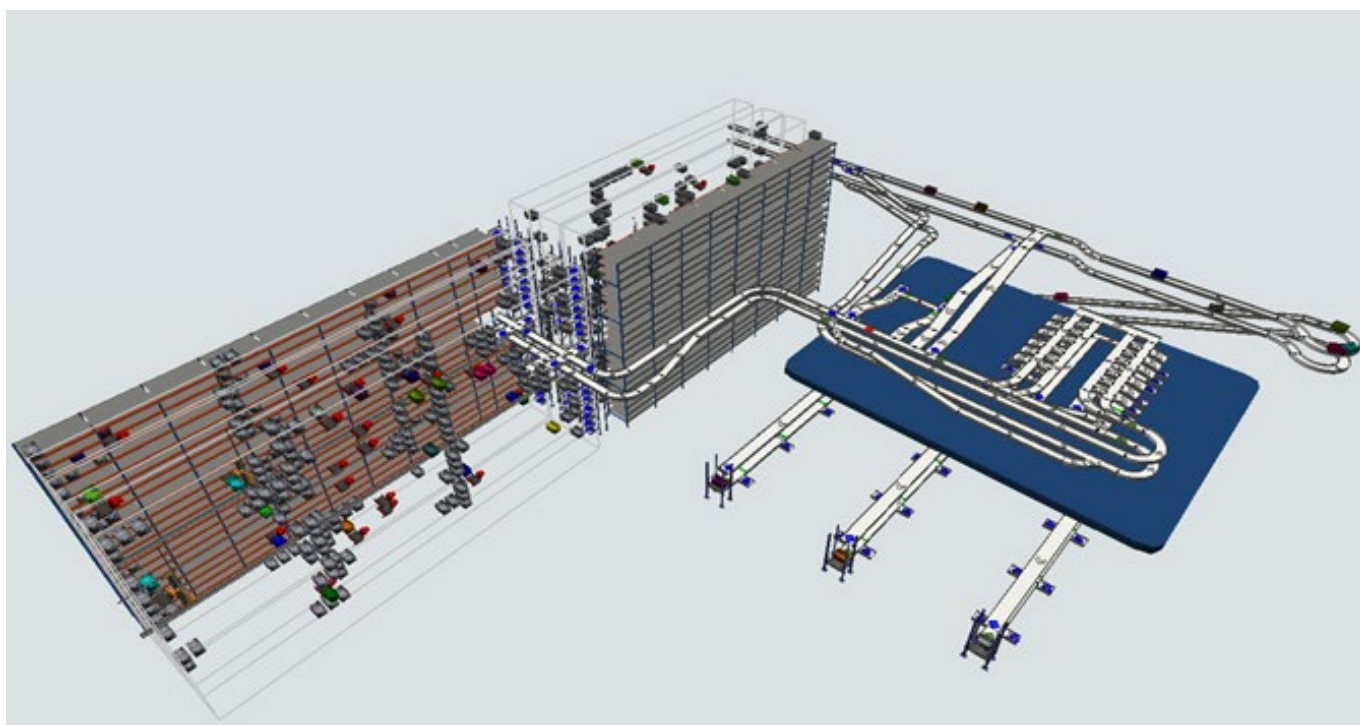
Perfekcyjnie dopracowana konstrukcja bram szybkobieżnych EFAFLEX to gwarancja bezpieczeństwa, wydajności, wytrzymałości na obciążenia (nawet do 250 000 cykli rocznie) i niespotykanej szybkości (prędkość otwierania do 4 m/s). www.efaflex.pl



Jak rynek motoryzacyjny zmierzy się z wyzwaniami dla nadrobienia strat z roku 2020



Rynek motoryzacyjny rozwija się niezwykle dynamicznie. Postępująca elektromobilność i związane z nią sukcesywne odchodzenie od silników spalinowych wymuszają daleko idące zmiany wśród producentów samochodów. O kierunkach rozwoju tej branży, o automatyzacji procesu produkcji oraz o inwestycjach w tym sektorze rozmawiali eksperci w czasie debaty zorganizowanej przez Mitsubishi Electric.



FOT. MITSUBISHI

Debata zorganizowana została w formie online. Całość podzielona była na kilka bloków tematycznych, prowadzonych przez ekspertów z branży motoryzacyjnej. Poniżej przegląd najważniejszych kwestii, które zostały poruszone podczas spotkania.

ZARZĄDZANIE REZERWAMI I PROCESEM PRODUKCYJNYM WOBEC ZMIENNEGO POPYTU W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

Pierwszą część debaty prowadzili: Paweł Jędrusik, kierownik działu tech-

nicznego w firmie Magna Automotive (Poland), oraz Barbara Stark, dyrektor operacyjny w firmie MPL Techma.

Wśród poruszanych tematów znalazły się m. in.: aktualna dynamiczna sytuacja związana z zamówieniami w branży motoryzacyjnej, dostawy półproduktów do produkcji, sposoby zabezpieczenia się przed zamknięciem gospodarki w różnych krajach Europy i związane z tym możliwe opóźnienia w dostawach, jak również ograniczone zasoby kadry produkcyjnej,

wynikające m. in. z braku zaufania do branży.

Uczestnicy konferencji dowiedzieli się także, jak podchodzić do kwestii rezerw i zapasów i jak nimi zarządzać, korzystając z magazynów składowania oraz nowoczesnych rozwiązań w zakresie automatyzacji tych procesów. Dyskusja była ponadto próbą odpowiedzi na pytanie, czy automatyzacja może być jednym z rozwiązań wspomagających przemysł motoryzacyjny w wymienionych wyżej obszarach.

Jacek Taczała: *Magazyny Shuttle. Pa-
weł jak to jest u Ciebie. Wspomniałeś,
że czasami co godzinę monitorujecie
produkcję. Jak to wygląda? Czy kwe-
stia magazynowania/ składowania
automatycznego na przykład pół
produktów albo wyrobów finalnych
to jest właśnie ten kierunek czy stosu-
jecie coś innego?*

Paweł Jędrusik: *Nie stosujemy syste-
mów automatycznego składowania,
bardziej, na chwilę obecną, stosuje-
my systemy informatyczne pomaga-
jące zarówno planować produkcję
jak i zarządzać logistyką i materiała-
mi w stosunku do tego jakie są zapo-
trzebowania produkcji.*

INDUSTRY 4.0 DLA POPRAWY JAKOŚCI PRODUKTU

W ramach debaty poruszano również zagadnienia Przemysłu 4.0 i omawiano jego wpływ na poprawę jakości produktu. Blok poświęcony Przemysłowi 4.0 prowadzony był przez ekspertów z firm NGK Ceramics Poland oraz MPL System. Firma NGK Ceramics Poland reprezentowana była przez Michała Jackowiaka (maintenance deputy director), natomiast firma MPL System przez jej współwłaściciela – Romana Thiela, Członek Zarządu, Specjalista ds. automatyzacji.

W tym bloku tematycznym omawiano: zmianę podejścia do konstruowania części, a tym samym i linii produkcyjnych, elastyczną pracę poszczególnych linii produkcyjnych oraz aktualne trendy związane z nowymi normami spalin i związanymi z tym kolejnymi wersjami produktów.

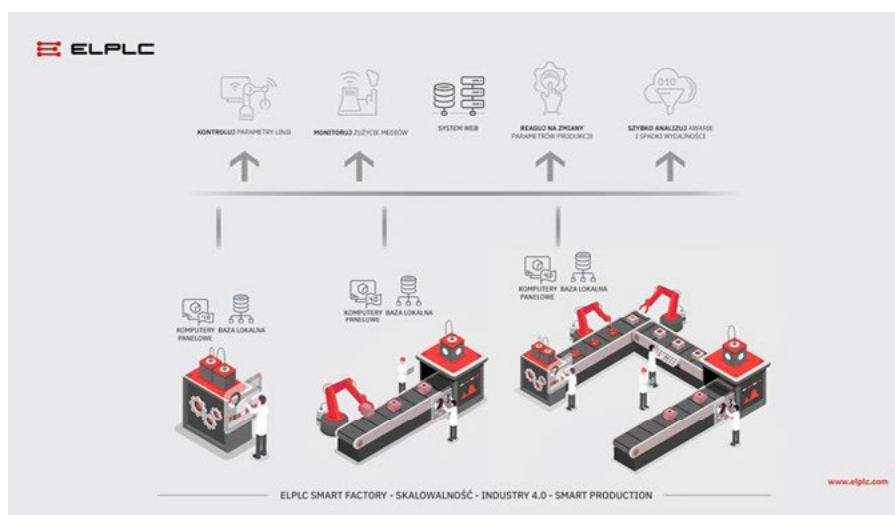
Wymienione kwestie w znaczący sposób wpływają na szeroko pojęty proces produkcji i sprawiają, że firmy z branży automotive muszą dostosować jakość swoich produktów do aktualnych wymagań rynkowych, wprowadzając jednocześnie konieczne w dzisiejszych czasach oszczędności.

Ta część debaty była próbą odpowiedzi na pytania: w jaki sposób wykorzystywać rozwiązania Przemysłu 4.0



OD LEWEJ PRZEDSTAWICIELE MITSUBISHI ELECTRIC: ANDRZEJ GÓRCZAK – PRODUCT MANAGER, MAGNA AUTOMOTIVE POLAND: PAWEŁ JĘDRUSIK – KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO, MPL TECHMA SP. Z O.O.: BARBARA STARK – DYREKTOR OPERACYJNY

FOT. MITSUBISHI



OD LEWEJ: MARCIN SROCYŃSKI (MITSUBISHI ELECTRIC), MICHAŁ JACKOWIAK (NGK CERAMIKS), ROMAN THIEL (MPL SYSTEM), JACEK TACZAŁA (MITSUBISHI ELECTRIC)

FOT. MITSUBISHI



FOT. MITSUBISHI

OD LEWEJ PRZEDSTAWICIELE MITSUBISHI ELECTRIC: ZBIGNIEW PACZYŃSKI – REGIONAL SALES COORDINATOR, WOJCIECH ŁAŚ – PRODUCT MANAGER, NASTĘPNIE CEO FIRMY ELPLC S.A – ROBERT TOMASIEWICZ

w procesie kontroli jakości, jaką wartość dodaną dla zakładu produkcyjnego oferuje Przemysł 4.0, a także w jaki sposób dostawcy maszyn powinni wdrażać te rozwiązania.

Jacek Taczała: *Jakie są dzisiaj istotne aspekty, jeżeli chodzi o kontrolę jakości?*

Michał Jackowiak: *Należy skupić się na aspekcie transformacji i automatyzacji. To nie tylko wymiana maszyn czy „ludzi na maszyny” ale też przemyślenie w jaki sposób tą jakość kontrolować.*

JAK ZAPLANOWAĆ ROBOTYZACJĘ NISKICH WOLUMENÓW PRODUKTÓW DLA ELEKTROMOBILNOŚCI?

Robert Tomasiewicz, CEO firmy ELPLC S.A., w części poświęconej robotyzacji niskich wolumenów produktów, omówił m.in. zmiany technologiczne, które wpływają na konieczność dywersyfikacji produkcji i jej roboty-

zacji, zmienny popyt w branży i jego wpływ na procesy automatyzacji oraz ograniczenia surowców i związaną z nimi konieczność wczesnego reagowania na planowanie procesów produkcyjnych. Wszystko to przekłada się bowiem na dzisiejsze ograniczenia wolumenów produkcyjnych części samochodowych, a także determinuje konieczność robotyzacji, która wynika z oczekiwań producentów samochodów.

Istotnym elementem tego bloku debaty było omówienie sposobów wykorzystywania cobotów w procesach produkcyjnych. Eksperti tłumaczyli, kiedy i w jakich przedsiębiorstwach zasadne jest wdrożenie takiego rozwiązania, i przedstawiali korzyści płynące z wykorzystania cobotów w branży motoryzacyjnej.

Jacek Taczała: *Mając na uwadze wyzwania, co ELPLC jako firmą produkująca maszyny dla sektora, posiadająca duże doświadczenie, za-*

proponowałaby Plant Managerom?

Robert Tomasiewicz: *Proponowałbym nie tylko dla Plant Managerom, ale również dla ekipy inżynierów utrzymania ruchu budowanie maszyn/ budowanie aplikacji w oparciu o robotyzację czy cobotyzację. Często można zauważyć, że Cobot nie jest to rozwiązanie, które może zastąpić prawdziwego robota czy prawdziwy manipulator, gdyż czasy cykli nie będą na tyle optymalne i na tyle wyżyłowane, żeby można było produkt wytworzyć na danej linii w odpowiednim czasie. Nie wszędzie Cobot znajdzie swoje zastosowanie.*

FCA I PSA JUŻ POD JEDNĄ NAZWĄ – JAK WPŁYNIE TO NA SEKTOR PRODUKCJI CZĘŚCI W POLSCE?

Czwarta część dyskusji poświęcona była konsolidacjom koncernów samochodowych, w szczególności połączeniu firm FCA i PSA, które funkcjonują już pod jedną nazwą Stellantis. Co

wspomniana firma chce osiągnąć? Jakie są plany tego koncernu? Czy dojdzie do zmian u dostawców dla grupy Stellantis? W jaki sposób ta fuzja wpłynie na nasz rodzimy sektor Tier? Czy czekają nas kolejne fuzje, również w Tier? Na te i inne pytania odpowiadał Rafał Orłowski, ekspert z firmy analitycznej AutomotiveSuppliers.pl. Ponadto w tej części debaty poruszana była kwestia zmiany obecnego porządku w produkcji motoryzacyjnej - począwszy od OEM (producentów oryginalnego wyposażenia), przez Tier 1, Tier 2, do Tier N – na sieć wzajemnie połączonych kooperantów, gdzie rola firm OEM nie jest już tak znacząca, a dominującą rolę odgrywają firmy technologiczne. Eksperti zastanawiali się, czy tego typu fuzje są sposobem obrony koncernów motoryzacyjnych przed zmianą tego porządku.

Jacek Taczała: *Wspomniałeś już o tym parę razy, o platformach, że będziemy mieli jedną platformę czy może to doprowadzić trochę do takiej sytuacji, biorąc pod uwagę finalnego użytkownika, że czeka nas trochę taka epoka nudziarstwa w przemyśle motoryzacyjnym?*

Rafał Orłowski: *Platforma sprowadza się bardziej do elementów konstrukcyjnych związanych z nadwoziem z tymi elementami, których nie widzimy, z drugiej strony mamy także platformy związane z napędami, więc nie wydaje mi się, żeby to mia-*



JACEK TACZAŁA (MITSUBISHI ELECTRIC) ORAZ RAFAŁ ORŁOWSKI (AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL)

to się przerodzić w element nudziarstwa. Jeżeli porównamy samochody z tych samych platform w PSA czy Renault - Nissan, różnice zewnętrzne czy też wewnątrz kokpitu są znaczące więc, tego bym się nie obawiał.

TRANSFORMACJA CYFROWA W JAPONII I W EUROPIE

W czasie debaty poruszano także zagadnienie transformacji cyfrowej. Shintaro Watnabe, Deputy Product Marketing Director w Mitsubishi Electric Europe, przedstawił podobieństwa i różnice w procesie automatyzacji w Japonii i w Europie.

FINANSOWANIE ROBOTYZACJI

W ramach debaty podjęto również temat sposobów finansowania robotyzacji. Jarosław Kawulok, Auto-

mation Manager z firmy Lys Fusion Poland, omawiał możliwe formy dofinansowywania stanowisk zrobotyzowanych, z których przedsiębiorcy mogą korzystać w oczekiwaniu na wprowadzenie ulgi podatkowej, i opowiadał o rozwiązaniach i formach finansowania, z których korzysta firma Lys Fusion Poland.

Debata była okazją do wymiany informacji i doświadczeń oraz rozmowy z ekspertami z branży motoryzacyjnej i spotkała się z bardzo dobrym przyjęciem i dużym zainteresowaniem. To pokazuje, że tego typu inicjatywy są potrzebne i w związku z tym już teraz zapraszamy na kolejne konferencje online, które zorganizujemy wkrótce.

Chcesz się dowiedzieć więcej lub umówić indywidualne spotkanie?

Skontaktuj się z nami!



OD LEWEJ: JAROSŁAW KAWULOK (LYS FUSION POLAND) ORAZ WOJCIECH ŁAŚ (MITSUBISHI ELECTRIC)



Jacek Taczała

Automotive Business
Development Manager
Mitsubishi Electric
Europe B.V. (Sp. z o.o.)
Polish Branch

e-mail: Jacek.Taczała@mpl.mee.com



FOT. GKN



Mariusz Karolewski

Prezes Zarządu
GKN Driveline Polska Sp. z o.o.

Cały czas trzymamy rękę na pulsie

Ponad rok temu życie ludzi i funkcjonowanie zakładów pracy na całym świecie postawiło na głowie pięcioliterowe niepozorne słowo - COVID. Nic nikomu nie mówiący (przynajmniej na początku) skrót oznaczał wirus, który w marcu ubiegłego roku zmienił naszą rzeczywistość.

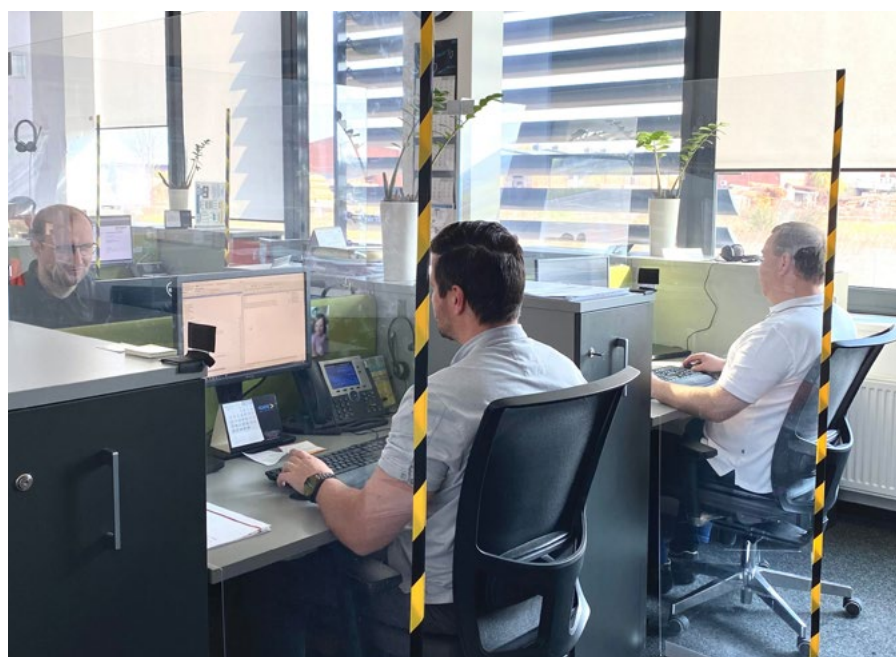
Pojawiające się w mediach informacje o rosnącej z dnia na dzień liczbie zakażeń wirusem SARS-CoV-2 na świecie wymusiły, również w naszej firmie, podjęcie szybkich działań. W pierwszej fazie (marzec 2020 roku) powołany został zespół kryzysowy, którego celem było opracowanie nowych wytycznych oraz bieżące monitorowanie sytuacji w obu zakładach produkcyjnych w Oleśnicy. W związku z powyższym wprowadzono całkowity zakaz wstępu na teren zakładów osób z zewnątrz i obowiązkowy pomiar temperatury ciała, przeprowadzany przez pracowników ochrony przy wejściu do zakładu. W celu zwiększenia bezpieczeństwa naszych pracowników każdy został wyposażony w dodatkowe środki ochrony osobistej (maseczki), na terenie zakładów umieszczono dozowniki ze środkami do dezynfekcji, a między biurkami w biurach otwartych typu open space zamontowano przegrody z poliwęglanu (pleksy). Opracowane zostały także wewnętrzne procedury reagowania na zgłoszenia kwarantann lub wystąpienia objawów wśród Pracowników.

Na początku dużym wyzwaniem okazało się już samo zdobycie maseczek i środków do dezynfekcji. Błyskawicznie stały się one towarem deficytowym, a nawet luksusowym, gdyż ceny tych produktów w szybkim czasie wrosły kilka- lub nawet kilkunastokrotnie, a samo ich zdobycie graniczyło z cudem. Dział BHP i Dział Techniczny uruchamiały wszystkie możliwe kontakty i kupowały środki dostępne w danej chwili na rynku zapewniając zapas czasem tylko na kilka najbliższych dni. Aby wspomóc pracowników firma zamówiła także maseczki wielokrotnego użytku, które zostały rozdane zatrudnionym osobom. Nie

można ich było stosować na terenie zakładu, ale ułatwiały codzienne funkcjonowanie poza nim.

Druga i trzecia fala epidemii utrzymywały się w naszych zakładach na podobnym poziomie. Jest to dla nas znak, że wprowadzone wiosną zeszłego roku rozwiązania okazały się skuteczne i nie musieliśmy wdrażać nowych systemów (...)

Najtrudniejsze wyzwanie, przed którym stanęliśmy, to zastosowanie dystansu w zakładzie wytwórczym, w którym pracownicy produkcyjni pracują w kilk osobowych celach montażowych, a pracownicy biurowi na tzw. open space, czyli dużej, otwartej przestrzeni. W przypadku pracowników produkcji staraliśmy się przede wszystkim do minimum ograniczyć kontakty w miejscach, w których spotykały się większe grupy osób, czyli pomieszczeniach typu szatnie i stołówki. Zmiany zorganizowane były w taki sposób, aby kolejne grupy „mijały się” i pracownicy nie korzystali z nich w tym samym czasie. Na stołówkach ograniczona została liczba miejsc, a stoliki zostały rozsunięte zgodnie z obowiązującymi zaleceniami. Z kolei dla pracowników biurowych, w przypadku których było to możliwe do zastosowania, wprowadziliśmy możliwość pracy z domu. Do tej pory praca w tzw. systemie home office wydawała nam się niewykonalna lub trudna do wprowadzenia. Teraz



FOT. GKN



FOT. GKN

sytuacja wymusiła jej zastosowanie i pokazała, że takie funkcjonowanie jest możliwe.

Przy pracy zdalnej musieliśmy przedstawić się na hybrydowy styl pracy i częstsze niż dotychczas korzystanie z oprogramowania umożliwiającego i ułatwiającego pracę w trybie zdalnym. Oprócz programów typu MS Teams kluczowe okazały się w tym momencie systemy zdalnego monitorowania produkcji takie jak Captor (system klasy MES - Manufacturing Execution System) i Qlik Sense - program do wizualizacji i analizy danych z Captora oraz system Go Lean Management (autorski system pracowników GKN do wspomagania zarządzania produkcją). Rozwiązania te wprowadzone zostały w Oleśnicy w latach 2017-2019 w ramach cyfryzacji zakładu zgodnie ze strategią Przemysł 4.0. Umożliwiają one śledzenie procesów produkcyjnych i dostarczanie użytkownikowi danych (wydajność, przestoje, kolejność zleceń itp.) w czasie rzeczywistym, co pozwala na szybką reakcję na wszelkie niepożądane zjawiska. Jest to połączenie technologii informatycznych z elementami automatyki i ma na celu monitorowanie i poprawę wydajności

procesów, a w bieżącej sytuacji okazało się świetnym narzędziem wspomagającym pracę zdalną.

W związku z zamknięciem żłobków i przedszkoli pojawił się kolejny problem, z którym musieliśmy się zmierzyć, czyli absencja. Pierwsza duża fala nieobecności związana była z wykorzystywaniem przez pracowników urlopów opiekuńczych. Poziom absencji sięgał wówczas 20%. Przy naszej specyfice produkcji nieobecność nawet jednej osoby destabilizuje cały proces, więc zaczęliśmy szukać możliwych rozwiązań. Zanim jednak problem stał się dotkliwy okazało się, że grozi nam coś zupełnie przeciwnego.

W miarę wzrostu ilości zachorowań część firm - w tym nasi dostawcy i klienci - podejmowała decyzje o tymczasowym zamknięciu. Postawiło nas to przed faktem nagłego i drastycznego spadku zamówień. Prognozy na kwiecień 2020 roku dokonywane w tamtym czasie przez nasz Dział Kontrolingu mówiły nawet o 90% spadku sprzedaży. W tej sytuacji niezbędne było podjęcie działań wymagających współpracy pracowników i pracodawcy. Zwróciliśmy się do pracowników z prośbą

o wykorzystywanie zaległych urlopów, a gdy to okazało się niewystarczające zorganizowaliśmy spotkania z przedstawicielami pracowników - Związkami Zawodowymi - podczas których podjęta została decyzja o podpisaniu porozumienia. Na mocy tego porozumienia przez okres 4 miesięcy pracownicy na stanowiskach robotniczych objęci byli postojem, a pracownicy biurowi - obniżeniem wymiaru czasu pracy. Odpowiedzialna postawa Związków Zawodowych pozwoliła na znaczne ograniczenie ilości redukowanych etatów. Dzięki temu udało nam się przetrwać najgorszy dla nas okres. W czerwcu nasi klienci zwiększyli poziom zamówień na tyle, że porozumienie zostało zakończone po 3 miesiącach, o miesiąc wcześniej niż wynikało z zawartego porozumienia.

Dużym zaskoczeniem okazały się dla nas miesiące wakacyjne. Zazwyczaj w branży motoryzacyjnej były to miesiące przestojów, w których planowane były urlopy. W 2020 roku jednak wyjątkowo zamówienia od klientów nie malały, a w niektórych przypadkach, znacząco przekraczały wysokość wcześniejszych deklaracji. Ponieważ absencja, związana z wykorzystywa-

niem urlopów opiekuńczych, w dalszym ciągu utrzymywała się na wysokim poziomie zdecydowaliśmy się wprowadzić programy motywacyjne dla pracowników na stanowiskach robotniczych. W szybkim czasie zauważyliśmy, że realnie wpłynęło to na obniżenie poziomu absencji, ale okazało się niewystarczające w stosunku do naszych potrzeb i niezbędne było zwiększenie ilości pracowników. W szybkim zatrudnieniu dodatkowych osób (Polaków i obcokrajowców) wspomogły nas agencje pracy tymczasowej.

W okresach dużej dynamiki (szybkich spadków i nagłych wzrostów) zamówień kluczowa okazała się efektywna współpraca wszystkich działów na każdym etapie naszego procesu produkcyjnego. Począwszy od monitorowania zamówień klientów po szybkie reagowanie na zmiany w całym łańcuchu planistycznym, zakupowym, produkcyjnym i logistycznym, co umożliwiło dostosowanie kosztów do spadającej sprzedaży, a co za tym idzie znaczne ograniczenie strat.

Na początku pandemii wstrzymanych zostało wiele projektów, jak również

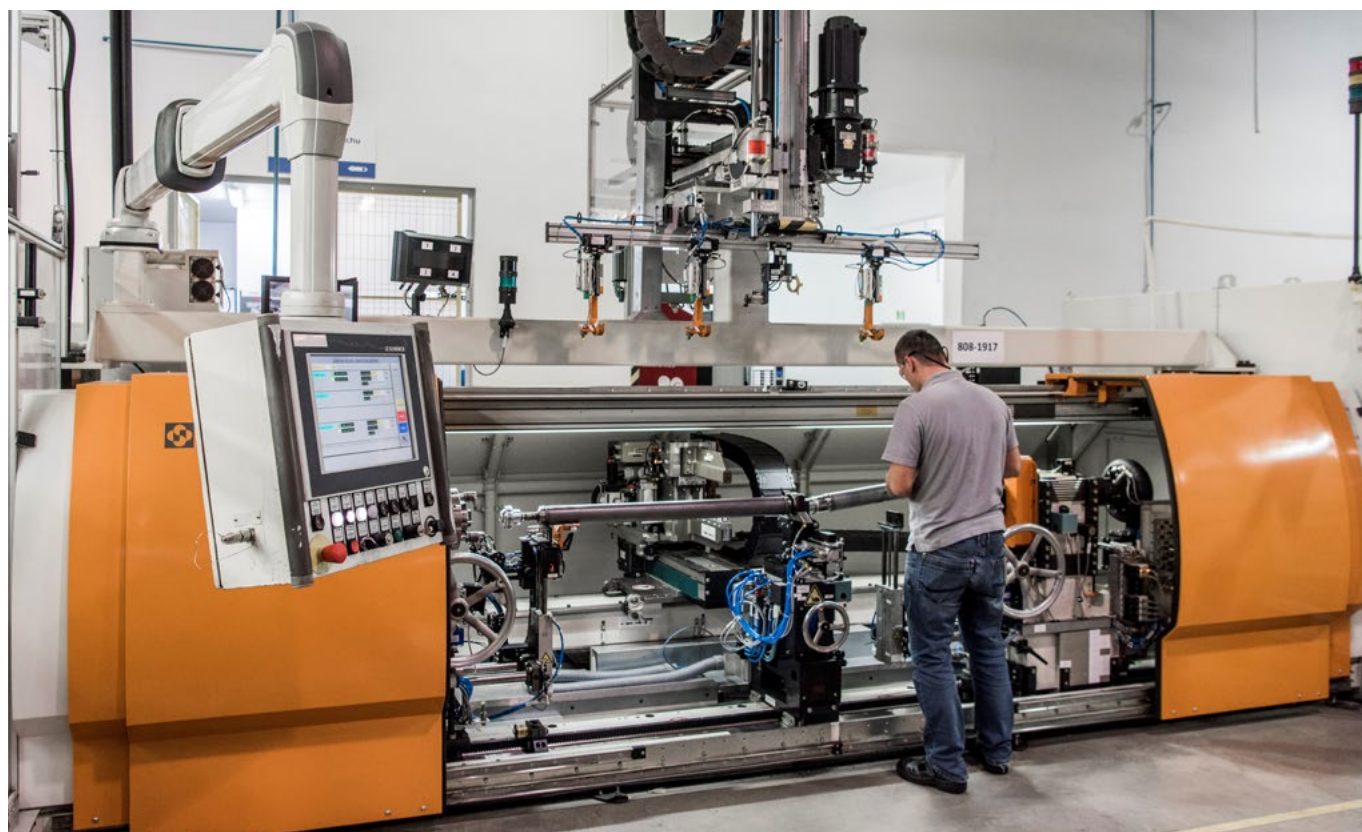
sama produkcja, ale później musieliśmy wrócić do pracy w nowej rzeczywistości. Do dnia dzisiejszego w naszych zakładach w Oleśnicy odnotowaliśmy 183 potwierdzone pozytywne przypadki zakażenia wirusem (na 1 186 pracowników - stan na przełomie kwietnia i maja 2021 r.), a 210 osób skierowanych zostało na kwarantannę. W roku 2020 nie udało nam się odrobić spadku sprzedaży do poziomu zaplanowanego w budżecie, ale dzięki wszystkim podjętym działaniom okazał się on niższy, niż było to przewidywane w marcu.

Druga i trzecia fala epidemii utrzymywały się w naszych zakładach na podobnym poziomie. Jest to dla nas znak, że wprowadzone wiosną zeszłego roku rozwiązania okazały się skuteczne i nie musieliśmy wdrażać nowych systemów ochrony naszych pracowników. Kontynuujemy jedynie działania wprowadzone wcześniej. W naszych zakładach nadal obowiązują ustawowe obostrzenia. Pracownicy w dalszym ciągu zobowiązani są do noszenia maseczek i zachowywania dystansu tam, gdzie jest to możliwe, a wizyty osób z zewnątrz ograniczone są jedynie do tych niezbędnych (np. naprawy maszyn

i instalacji). Ponadto wielu pracowników na stanowiskach nierobotniczych nadal korzysta z możliwości pracy zdalnej. Na chwilę obecną jedyną znaną i potwierdzoną obroną przeciwko wirusowi SARS-Cov2 są szczepienia, dlatego sprawdzaliśmy zainteresowanie możliwością przeprowadzenia ich na terenie zakładu. Chęć zaszczepienia siebie i członków rodziny zadeklarowało więcej osób niż wymagane minimum (300 osób w I połowie maja), więc przechodzimy do kolejnego etapu, czyli zbierania deklaracji, a następnie organizacji szczepień.

Cały czas trzymamy rękę na pulsie i obserwujemy sytuację na świecie (m.in. pojawiające się w mediach doniesienia o aktualnym kryzysie chipowym w koncernach samochodowych). Widzimy zmniejszenia zamówień klientów w II kwartale, ale póki co nie są one niższe niż planowany budżet na rok 2021.

Ekspertci są zgodni co do jednego - najprawdopodobniej wirus SARS-Cov2 zostanie z nami na dłużej, więc musimy nauczyć się z nim funkcjonować. I pozostaje tylko mieć nadzieję na szybki „powrót do normalności”...



FOT. GKN



FOT. VALEO

Zespół HR
Valeo Polska

Valeo: rola działów HR w dobie pandemii

Zagwarantowanie pracownikom ochrony podczas pandemii stanowiło zadanie najwyższej wagi. Aby umożliwić wznowienie działalności celem zaspokojenia potrzeb klientów, przy jednoczesnym zapewnieniu maksymalnej ochrony wszystkich naszych pracowników, Valeo zdecydowało się na wdrożenie Protokołu Bezpieczeństwa. Zawarte w nim regulacje są obowiązkowe oraz wdrażane systematycznie we wszystkich lokalizacjach Valeo na świecie, zarówno w zakładach produkcyjnych, centrach R&D, jak i biurach.

Pandemia COVID-19 stanowiła wyzwanie dla wszystkich naszych działów, które w krótkim czasie musiały dostosować istniejące działania i procesy do nowej rzeczywistości zapewniając jednocześnie ciągłość biznesu.

Pierwsze miesiące pandemii dla wszystkich oddziałów Valeo oznaczały konieczność dostosowania codziennego funkcjonowania do nowej sytuacji.

Dbając o zdrowie i bezpieczeństwo naszych pracowników, których obecność była niezastąpiona w fabrykach, wypracowaliśmy odpowiednie procedury bezpieczeństwa minimalizujące ryzyko zarażenia koronawirusem. Na codziennie podejmowane środki ostrożności składały się pomiary temperatury ciała pracowników, obowiązkowe noszenie maseczek oraz regularna dezynfekcja stanowisk pracy przed oraz po zakończeniu zmiany. Wszystkie osoby, które mogły wykonywać swoje zadania i wspomagać operacje biznesowe zdalnie, rozpoczęły home office.

Topniejąca podaż samochodów wy mogła na nas stopniowe zmniejszanie aktywności. Nie był to jednak dla nas czas stracony, gdyż Grupa Valeo mocno zaangażowała się we wspieranie walki z epidemią koronawirusa w Europie i na świecie. Produkcję przyłbic ochronnych jako pierwszy rozpoczął oddział w Valeo w Hiszpanii, następnie do tej inicjatywy dołączyły kolejne kraje, w tym Polska. Tysiące przyłbic ochronnych trafiło do szpitali i ośrodków medycznych, szkół średnich technicznych oraz ogólnokształcących, a także lokalnych urzędów w Czechowicach, Krakowie, Skawinie, Chrzanowie, Bielsku-Białej i Żywcu. Niewątpliwie zaangażowanie naszych pracowników w ramach tej, a także innych licznych inicjatyw lokalnych,

które były podejmowane we wszystkich naszych oddziałach pokazały, że społeczna odpowiedzialność biznesu stanowi trzon funkcjonowania Valeo.

Wracając do meritum, jak wspomnieliśmy, Działy Personalne Valeo Polska w dobie kryzysu związanego z COVID-19 prężnie działały i wszystkie swoje siły skierowały na dostosowanie procesów HR do wirtualnych realiów.

Na zakończenie, życzymy Państwu i sobie pokładów zdrowia oraz wytrwałości w zmaganiach z nową rzeczywistością. Obyśmy już niedługo z powodzeniem powrócili do tego, co jeszcze do niedawna nazywaliśmy normalnością.

Począwszy od rekrutacji, elastycznie zareagowaliśmy na potrzeby rynku maksymalnie digitalizując nasze działania. Wyróżniliśmy nasze ogłoszenia o pracę na portalach o odpowiednie banery informujące o zdalnym przeprowadzaniu procesu, rozmowy rekrutacyjne odbywały się (i odbywają nadal) telefonicznie lub w formie wideokonferencji przez Webex lub Google Meet. Wspieraliśmy także naszych Managerów, dla których rekrutacja online była nowością, prowadząc zdalne szkolenia.

Nie zapomnieliśmy też o młodych talentach, którym stale przypominaliśmy

o naszej obecności na rynku pracy. Uczestniczyliśmy w wirtualnych targach kariery dla studentów i absolwentów AGH i Politechniki Śląskiej. Podczas wydarzenia przeprowadziliśmy konsultacje CV i symulacje rozmów rekrutacyjnych, a nasi inżynierowie pracujący na co dzień w różnych lokalizacjach w Polsce pokazali zainteresowanym jak od strony operacyjnej wygląda praca w Valeo.

Dział szkoleń w pierwszych tygodniach został najbardziej dotknięty wybuchem pandemii. Dbając o zdrowie naszych pracowników wszelkie szkolenia zostały wstrzymane. Sytuacja ta, nie trwała jednak długo, gdyż zarówno wewnątrzni trenerzy Valeo jak i zewnętrzni dostawcy szybko dostosowali się do istniejącej rzeczywistości przechodząc na tryb zdalny.

To, co do niedawna wydawało się być niemożliwe, zaczęło działać i przynosić pozytywne efekty. Wszelkie działania praktyczne związane z podnoszeniem kompetencji pracowników odbywały się w ścisłym reżimie sanitarnym z zastosowaniem najwyższych zasad bezpieczeństwa. Szkolenia dodatkowe (przykładowo na stanowiska kierownicze) były przeprowadzane na zasadach e-learningu. Udało nam się także z powodzeniem zrealizować regularne procesy oceny półrocznej oraz rocznej, które w większości przenieśliśmy do wirtualnej rzeczywistości a część z nich odbyła się trybie mask-to-mask z zachowaniem odpowiedniego reżimu sanitarnego.

Podobną ścieżkę obraliśmy w procesie wdrożenia nowych pracowników. Pierwsze dni onboardingu, podczas których poznaje się organizację oraz zasady dotyczące jej funkcjonowania (w tym między innymi szkolenie wstępne BHP) zostały przeniesione do świata

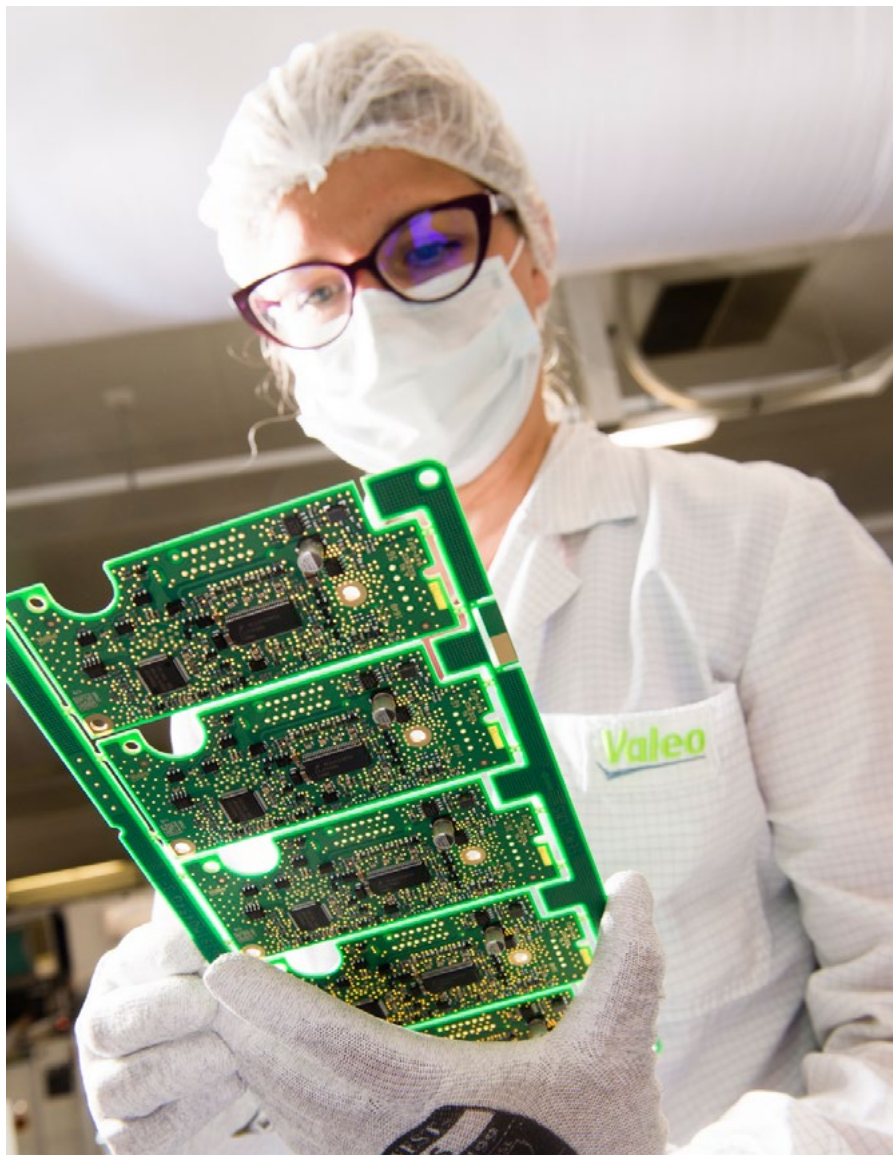
wirtualnego. Po odbyciu szkoleń, nowi pracownicy zgodnie z wcześniej przygotowanym harmonogramem (aby do minimum ograniczyć ilość osób zgromadzonych w tym samym miejscu i czasie) przyjeżdżali do firmy, aby móc dokonać formalności niezbędnych związanych z zatrudnieniem.

Swoją uwagę skupiliśmy także na monitorowaniu rynku pracy poprzez uczestnictwo w dodatkowych webinarach poświęconych tematyce covidowej. Dzięki elastyczności firm konsultingowych mieliśmy okazję wziąć udział w badaniach z zakresu stosowanych rozwiązań i praktyk HR w dobie COVID-19, co zdecydowanie pomogło w wymianie wiedzy i doświadczeń z różnych branż. Z powodzeniem kontynuowaliśmy wprowadzone jeszcze przed pandemią rozwiązanie przekazywania wybranych dokumentów i informacji drogą elektroniczną na prywatne adresy e-mail pracowników.

Każdy z nas na własnej skórze odczuł, że pandemia nie jest wyzwaniem tylko i wyłącznie dla życia zawodowego, ale także dla sfery prywatnej oraz zdrowia. W tym trudnym dla nas wszystkich czasie chcieliśmy wesprzeć naszych pracowników i we współpracy z Medicover nasz dział komunikacji wewnętrznej przygotował cykl webinarów pod hasłem „Wpływ pandemii na nasze życie”. Na spotkaniu z psychologiem przekazywaliśmy informacje jak zwiększyć naszą odporność psychiczną i przeciwdziałać skutkom negatywnego nastroju poprzez zastosowanie różnorodnych ćwiczeń i technik.

Nie zapomnieliśmy też o zdrowym odżywianiu, które stanowi podstawę budowania odporności organizmu. Obalaliśmy mity i potwierdzaliśmy fakty związane ze stosowaniem odpowiedniej diety w dobie pandemii, ugruntowując wiedzę na temat poprawy funkcjonowania układu immunologicznego.

Podczas kolejnego webinaru z fizjoterapeutką uświadomiliśmy uczestników jak ważne jest zachowanie prawidłowej postawy w trakcie pracy siedzącej.



FOT. VALEO

cej. Duża uwaga została zwrócona na te czynniki, które przeciążają nasz kręgosłup, a także na sposoby zapobiegania dolegliwościom bólowym.

Postanowiliśmy także podzielić się ze wszystkimi naszymi pracownikami specjalnie stworzonym poradnikiem dotyczącym efektywnej pracy zdalnej, gdzie zawarliśmy dobre praktyki pracy w trybie home office, jednocześnie udostępniając szkolenia e-learningowe dotyczące pracy zdalnej.

W temacie aktywności fizycznej warto wspomnieć, że postanowiliśmy zmienić corocznie organizowane masowe imprezy biegowe na rzecz indywidualnej, bezpiecznej rywalizacji "Run Valeo Run".

Nie zapomnieliśmy także o naszych pracownikach, którzy są aktywnymi zawodowo rodzicami. Aby podjąć temat trudności związanych z koniecznością pogodzenia życia rodzinnego i zawodowego w tej niełatwej rzeczywistości, zorganizowaliśmy webinary i konkursy poświęcone tej tematyce.

Nieodłączną częścią naszego działania było także przekazywanie aktualnych i rzetelnych informacji dotyczących pandemii. Począwszy od marca 2020 roku każdego dnia, dzięki ścisłej współpracy z działem BHP, dzielimy się z pracownikami dobrymi praktykami w zakresie przeciwdziałania COVID-19. Raz w tygodniu przekazywana jest także wiadomość dotycząca sytuacji epidemiologicznej w danej lokalizacji.



ul. Kineskopowa. 1 hala D
05-500 Piaseczno
+ 48 505 742 866
www.corotech.pl

Coro-Tech Sp. z o.o. to firma specjalizująca się w obróbce metali i tworzyw sztucznych – frezowanie i toczenie z wykorzystaniem maszyn CNC. Nowoczesny park maszynowy pozwala realizować projekty m.in. dla branży motoryzacyjnej, spożywczej lub farmaceutycznej. Firma produkuje stanowiska montażowe oraz przenośniki taśmowe. Oferuje również wykonawstwo części zamiennych do maszyn i urządzeń. Produkcję detali realizuje na podstawie dokumentacji technicznej.



ul. Św. Mikołaja 1. Swadzim
62-080 Tarnowo Podgórne
+ 48 611 02 46 41
www.sttrading.com.pl

ST TRADING Sp. z o.o., polski oddział Norm Holding z Turcji, oferuje metalowe elementy złączne: przeguby kulowe, śruby, podkładki, nakrętki, dla branży motoryzacyjnej. Oferujemy również produkcję pod zamówienie.

Szybkie dostawy z magazynu z Poznania. Dostarczamy dla Volkswagen, Palmotors, MAN, Tesla, Winkelman, Dacia I innych równie ważnych klientów.

Posiadamy certyfikaty IATF 16949, ISO 14001, ISO 9001, OHSAS 18001 / PN-N-18001

Zapraszamy na platformę B2B na www.sttrading.com.pl



ul. Gospodarcza 24.
32-600 Oświęcim
+ 48 33 844 74 44
www.ips-europe.pl

IPS Europe to producent opakowań dla przemysłu samochodowego. W naszej ofercie znajdziecie Państwo, wszystko co jest potrzebne do bezpiecznego zapakowania, przechowywania oraz transportu różnego rodzaju produktów.

Oprócz klasycznych pudeł kartonowych, oferujemy wyspospecjalistyczne opakowania wielkogabarytowe złożone z wielu materiałów jak drewno, polipropylen kanalikowy, piany EPP, worki ESD, worki VCI itp.



ul. Opatkowska 10a
30-499 Kraków
+ 48 668 383 690
www.gergonne.com/pl.html

GRUPA GERGONNE jest światowym producentem taśm dwustronnie klejących i wykrawanych uszczelki. Jesteśmy niezawodnym partnerem i dostawcą naszych produktów do ADAS i innych komponentów dla motoryzacji.

Specjalizujemy się w produkcji:

- Dwustronne taśmy klejące
- Taśmy odprowadzające ciepło
- Membrany wentylacyjne
- Pady termiczne
- Uszczelki wycinane z silikonu, pianek, gum
- Folie ochronne
- Folie aluminiowe
- Nasz ostatni hit! Innowacyjna antybakteryjna folia Coversafe

1LOGISTICS ŻURAŃSKI



ISO 9001

Włynkówko 20
76-200 Słupsk
+ 48 59 811 27 40
www.1logistics.com.pl

Firma 1Logistics Żurański powstała w 1977 roku. Od 2000 roku posiada certyfikat ISO 9001. Oferuje:

- Palety metalowe VW 0012 i VW 114003
- Metalowe skrzynki i kontenery
- Metalowe kontenery VW 111820, VW 111925/2 i inne
- Składane kontenery
- Palety stalowe o różnych wymiarach i ładownościach
- Duże palety stalowe
- Stojaki do transportu rolek, szkła, palety do beczek
- Stojaki specjalne
- Palety plastikowe o różnych wymiarach
- Duże palety plastikowe
- Długie skrzynki plastikowe
- Składane skrzynki plastikowe

MIEJSCE NA REKLAMĘ

TWOJEJ FIRMY

DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.





ul. Wąwozowa 1 kl. II
02-796 Warszawa
+ 48 22 648 15 73
www.eurotom.pl

EUROTOM Sp. z o.o. od roku 1990 działa na rynku aparatury laboratoryjnej, pomiarowej i analitycznej. Od 20 lat specjalizuje się w oprzyrządowaniu do kontroli jakości powłok malarskich, lakierniczych, metalowych oraz tworzyw sztucznych.

Firma Eurotom Sp. z o.o. prowadzi sprzedaż wyrobów renomowanych światowych producentów: BYK-Gardner GmbH, VMA-Getzmann, Fluke Instruments (Datapaq), CO.FO.ME.GRA., CI Systems Inc., Calmetrics i innych.



ul. Swidnicka 38
58-200 Dzierżoniów
+ 48 74 832 48 35
www.galwanizer.pl

GALWANIZER to firma działająca od wielu lat na rynku usług galwanicznych. Specjalnością Spółki jest obróbka galwaniczna stali, metali kolorowych i tworzyw sztucznych typu ABS.

Firma wykonuje badania i analizy techniczne. Posiada wykwalifikowaną kadrę, własne laboratorium, nowoczesny park maszynowy oraz bogatą infrastrukturę techniczną.



ul. Inwestycyjna 6
41-940 Piekary Śląskie
+ 48 32 384 60 64
www.ngplast.pl

Firma NGplast działa w branży opakowaniowej na rynku europejskim od 2011 roku. Tworzymy rozwiązania opakowaniowe na indywidualne potrzeby klienta, wykorzystując szeroką gamę tworzyw sztucznych.

Specjalizujemy się w produkcji opakowań przemysłowych z płyt komórkowych, pełnych oraz spienionych. Produkty występują w formie opakowań transportowych, pojemników rotacyjnych, pudeł międzyoperacyjnych, wszelkiego typu przekładek, wkładów oraz separatorów



ul. Batorego 14
77-300 Człuchów
+ 48 59 834 22 71
www.radpol.eu/pl

RADPOL S.A. to wiodący producent i dostawca kompleksowych rozwiązań elektroizolacyjnych w technologii termokurczliwej oraz w zakresie łączenia kabli i przewodów. Naszą misją jest tworzenie innowacji technologicznych, które budują wartość dla naszych klientów.

Szeroka oferta, innowacyjność rozwiązań oraz zaawansowana „zielona technologia” produkcji wyrobów termokurczliwych czynią z Radpol doskonałego partnera dla branży motoryzacyjnej.



ul. Opatkowska 10c
30-499 Kraków
+ 48 12 307 22 77
www.nesdesign.pl

NESDESIGN Sp. z o.o. to dostawca rozwiązań pomiarowych i produkcyjnych dla przemysłu. Firma oferuje kompleksowe usługi projektowe z dostawą i wdrożeniem produktów takich jak:

- sprawdziany kontrolne
- podpory pomiarowe
- narzędzia testowe
- stanowiska montażowe manualne i zautomatyzowane
- przyrządy spawalnicze
- pomiary współrzędnościowe
- skanowanie 3d
- outsourcing usług projektowych

MIEJSCE NA REKLAMĘ
TWOJEJ FIRMY
DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



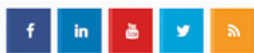


BANER REKLAMOWY



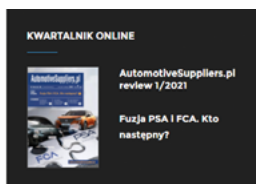
SKORZYSTAJ ZE SPECJALNIE DEDYKOWANEGO MIEJSCA NA TWOJĄ REKLAMĘ

MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE



OBSERWUJ NASZE DZIAŁANIA KOMENTUJ I UDOSTĘPNIJ

KWARTALNIK ON-LINE



PRZECZYTAJ AKTUALNE WYDANIE NASZEGO BRANŻOWEGO KWARTALNIKA

NEWSLETTER



ZYSKAJ BEZPŁATNY DOSTĘP DO NAJNOWSZYCH WIADOMOŚCI Z RYNKU MOTORYZACYJNEGO

BANERY REKLAMOWE



ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRME

OFERTY PRACY

Oferty pracy		Dodane
	Mecanik Nowosilc	2019-07-30
	Slusarz narzędziowy Nowosilc	2019-07-30

BAZA DOSTAWCÓW

NAJNOWSZE WPISY W BAZIE DOSTAWCÓW



ZWIĘKSZ SWOJĄ SZANSĘ NA WIĘKSZY UDZIAŁ W RYNKU

ZNAJDŹ PRACOWNIKA Z NAMI TO MIEJSCE NA TWOJE OGŁOSZENIE