AutomotiveSuppliers.pl review

ISSN 1899-4369 | STYCZEŃ - MARZEC 2024 | NR 1 (64)

TEMAT WYDANIA

Elektromobilność złapała zadyszkę

10

W NUMERZE

Stellantis zwiększył produkcję aut i pojazdów w Polsce 14

Najwięksi pracodawcy zwiększyli zatrudnienie 20

Opolszczyzna - istotny gracz na rynku motoryzacyjnym 30

9 Automotive CEE Day

OPOLE 18-19.04 2024

www.automotiveceeday.eu

Bramy szybkobieżne dla branży automotive.

Perfekcyjnie dopracowana konstrukcja bram szybkobieżnych EFAFLEX to gwarancja bezpieczeństwa, wydajności, wytrzymałości na obciążenia (nawet do 400 000 cykli rocznie) i niespotykanej szybkości (prędkość otwierania do 4 m/s). **www.efaflex.pl**

EFAFLEX
szybkie i bezpieczne bramy

9 Automotive CEE Day

Rekordowe spotkanie Automotive CEE Day 2024!

9 Automotive CEE Day

18 i 19 kwietnia br. w CWK Opole odbędzie się 9. edycja Automotive CEE Day. To największe spotkanie B2B przemysłu motoryzacyjnego w Europie Środkowo-Wschodniej. Głównym atutem tego wydarzenia jest internetowa platforma umawiania spotkań B2B, która pozwala uczestnikom precyzyjnie dobierać partnerów do rozmów.

Spotkanie zakupowe, organizowane przez AutomotiveSuppliers.pl to doskonała okazja aby w jednym miejscu i w jednym czasie spotkać przedstawicieli koncernów samochodowych jak również dostawców produkcyjnych jak i nieprodukcyjnych. Na 3 tygodnie do wydarzenia swój udział potwierdziło ponad 630 przedstawicieli branży.

Działy zakupów biorące udział w 9 edycji Automotive CEE Day (stan na 22 marca 2024 r.):

Producenci pojazdów

ElectroMobility Poland ● Polaris Polska ● Stellantis Gliwice ● Wielton Group

Dostawcy

Autoliv ● Alucrom ● Benteler ● BorgWarner ● Brose Sitech ● Bury ● Dr. Schneider Automotive Polska ● Eldisy Polska ● Eltek ● Gedia Poland ● Gestamp (Wrocław) ● Gestamp (Września) ● Guotai-Huarong (Poland) ● IFA Powetrain ● Inalfa Roof Systems Polska ● Isringhausen ● KIRCHHOFF Automotive ● MAHLE ● Marelli (Lighting) ● Nifco Poland ● Nippon Seiki ● NSK Steering ● MINTH ● NSK Steering ● Sanden Manufacturing Poland ● SANOK Rubber Company ● TitanX Engine Cooling ● UFI Filters ● Valeo (Lighting) ● Valeo (Thermal Systems) ● Vorwerk ● ZF

Automotive CEE Day 2024 to nie tylko umawiane rozmowy B2B, ale także możliwość zapoznania ofertą **wystawców** - na ponad 80 stoiskach, zaprezentowane zostaną rozwiązania produkcyjne i usługowe, dedykowane zarówno producentom pojazdów jak i dostawcom.

Ważnym elementem spotkania jest **bankiet** na zakończenie I dnia (18 kwietnia) - gdzie można prowadzić nieformalny networking w swobodnej atmosferze.

Opolszczyzna jest regionem wyjątkowym, wie o tym każdy, kto miał okazję pomieszkać tu choć chwilę i przy okazji odwiedzić różne zakątki naszego województwa. Tak samo wyjątkowi są ludzie, którzy tu mieszkają i pracują. Dlatego, korzystając z okazji, pragnę zwrócić się do Was z podziękowaniami za pracę, jaką wykonujecie nie tylko na rzecz prowadzonych firm, ale także regionu. Dane nie kłamią, a dzięki nim jak na dłoni widać, ile inwestycji z branży motoryzacyjnej znalazło swoje miejsce i rozwinęło się w ostatnich latach w województwie opolskim. Powodzenie każdej z takich inicjatyw to przede wszystkim Wasz sukces, ale też świetna wiadomość dla gospodarki, zwłaszcza lokalnej.

Branża motoryzacyjna to ogromnie ważny, silny element naszego ekosystemu gospodarczego. Nie ukrywam, że kolejne inwestycje w Nysie, Brzegu oraz innych miejscach naszego województwa pokazują, jak istotnym elementem na mapie gospodarczej województwa opolskiego jest branża automotive. Nie byłoby tego sukcesu bez Państwa ciężkiej pracy, dlatego też samorząd województwa podejmuje działania, które mają w tym trudzie pomóc. Oprócz opieki inwestycyjnej i poinwestycyjnej, świadczonej przez nasze jednostki i instytucje, staramy się także, aby pieniądze unijne, które w ramach obecnej perspektywy finansowej udało się dla Opolszczyzny wynegocjować, trafiły także do Państwa branży.

Życzę, byśmy ten nasz wspólny sukces, jakim jest rozwój Opolszczyzny, potrafili wykorzystać dla dobra mieszkańców województwa opolskiego, dlatego z całą mocą namawiam do korzystania ze stwarzanych m.in. przez fundusze europejskie możliwości.

Andrzej Buła
Marszałek Województwa Opolskiego

Opole od lat jest prężnie rozwijającym się ośrodkiem przemysłowym, w którym wiodącą rolę odgrywa branża automotive. To tu swoje zakłady otworzyli m.in Polaris, Indian Motorcycle, Brökelmann, SNOP, Global Steering Systems, IAC Group, UFI czy TitanX. Opole staje się również ważnym punktem na mapie centrów badawczo-rozwojowych tworzących najnowsze trendy w branży automotive. W 2023 roku IAV rozpoczęło w Opolu projektowanie nowych rozwiązań softwarowych i hardwarowych dla Volkswagen Group.

Opolscy inwestorzy rozbudowują swoje zakłady - Ifm buduje nową hali, w której powstawać będą projektowane w Opolu obwody elektroniczne, a TitanX, dostawca układów chłodzenia, wprowadzi nowe produkty dedykowane chłodzeniu baterii oraz elektroniki w autach elektrycznych w nowej hali produkcyjnej.

Stwarzamy warunki zarówno do rozwoju ich firm, m.in poprzez ulgi podatkowe i wspieranie inwestorów. Właśnie to wsparcie stało się znakiem rozpoznawczym miasta i magnesem dla nowych przedsiębiorstw.

Arkadiusz Wiśniewski
Prezydent Opola

W obliczu nieustających zmian i wyzwań, branża motoryzacyjna stanowi kluczowy filar rozwoju Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i jest bez wątpienia jednym z głównych motorów napędowych lokalnej gospodarki. Inwestycje w nowe technologie i procesy produkcyjne oraz koncentracja na innowacyjnych rozwiązaniach są kluczowym elementem wpływającym na wzrost konkurencyjności firm strefowych, jednocześnie przyczyniając się do dynamicznego rozwoju całego regionu.

Automotive CEE Day to nie tylko platforma do nawiązywania nowych kontaktów biznesowych i wymiany doświadczeń między kluczowymi graczami na rynku. To również miejsce, w którym możemy zobaczyć, jak szybko rozwija się branża motoryzacyjna, adaptując się do nowych wyzwań takich jak elektromobilność, cyfryzacja oraz zrównoważony rozwój. Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna, będąca domem dla wielu renomowanych firm z sektora automotive, odgrywa w tym procesie istotną rolę, oferując wsparcie i infrastrukturę niezbędną do realizacji innowacyjnych projektów, zaś współtworzony przez WSSE Dolnośląski Klaster Motoryzacyjny zapewnia przedsiębiorcom dostęp do nowoczesnych technologii, bazy edukacyjnej oraz wspomaga transfer wiedzy i wymiany doświadczeń. Dynamiczny rozwój tego sektora wymaga nieustannego monitorowania bieżących nowinek i trendów, a Automotive CEE Day 2024 jest doskonałym świadectwem tej dynamiki i zobowiązania do ciągłego doskonalenia.

Piotr Wojtyczka
prezes zarządu Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK" sp. z o.o.
/ lider wspierający Dolnośląski Klaster Motoryzacyjny

ORGANIZATOR

AutomotiveSuppliers.pl

WSPÓŁORGANIZATORZY

OPOLSKIE CENTRUM ROZWOJU GOSPODARKI

JEDNOSTKA SAMORZĄDU Województwa Opolskiego

OPOLE

DOLNOŚLĄSKI KLASTER MOTORYZACYJNY

INVEST PARK WAŁBRZYSKA SPECJALNA STREFA EKONOMICZNA

CWK OPOLE

PARTNERZY

DUVENBECK THE CULTURE OF LOGISTICS

KLÜBER LUBRICATION SurTec

brands of FREUDENBERG

IGOPAK WE DON'T PACK - WE PROTECT

SGP Quality Lab SGP Group

V/A

PARTNERZY BANKIETU

ctp

Santander

PATRONI

AVIS

CzechTrade

PGM Polska Grupa Motoryzacyjna

Niepewny 2024 rok?

Miniony rok zakończył się dla przemysłu motoryzacyjnego bardzo dobrymi wynikami. Choć nie dysponujemy jeszcze pełnymi rocznymi danymi jest pewne, że łączne obroty producentów pojazdów oraz dostawców były rekordowe. Nowe rekordy ustanowiono również w eksporcie.

Jednak perspektywy na ten rok nie są już tak optymistyczne. S&P Global Mobility prognozuje, że w 2024 roku w Europie Zachodniej i Środkowej zostanie zarejestrowanych 15,1 mln nowych samochodów osobowych, co oznaczałoby wzrost rok do roku o 2,9 proc. Prognoza odzwierciedla ryzyko recesji gospodarczej, zaostrzenia warunków kredytowania, wysokich cen samochodów i ograniczenie dopłat na aut elektrycznych.

Już teraz obserwujemy pogorszenie się kondycji finansowej dostawców, czego dobitnym przykładem są liczne upadłości wśród firm w Niemczech. Natomiast wielu globalnych TIER1 zapowiedziało w ostatnich kilkunastu tygodniach znaczące cięcia liczby miejsc pracy.

Zmiany jakie zachodzą w europejskim i polskim łańcuchu dostaw wymagają dotarcia do potencjalnych partnerów. Doskonałą do tego okazją jest udział w Automotive CEE Day 2024 (Opole 18-19 kwietnia), w którym swój udział potwierdziło już ponad 600 przedstawicieli branży z kraju i zagranicy.

Rafał Orłowski
Partner

AutomotiveSuppliers.pl review

NR 1 (64)/2024
STYCZEŃ-MARZEC

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

WYDAWCA:
AutomotiveSuppliers.pl
Zborowska-Stęplewska, Orłowski sp. j.
ul. Staniewicka 14, 03-310 Warszawa
tel. 22 215-05-05
e-mail: review@automotivesuppliers.pl
www.automotivesuppliers.pl

WSPÓŁPRACA:
CEZARY BRZOZOWSKI, ROBERT KLEIN,
ŁUKASZ CIECHOWSKI, TOMASZ ZWYRTEK

OPRACOWANIE GRAFICZNE:
Dorota Jaworska, Dominika Kostka
MEDIA DORA

AutomotiveSuppliers.pl review

Spis treści

3 Automotive CEE Day (Opole, 18-19 kwietnia 2024)

10 Elektromobilność złapała zadyszkę

14 Stellantis zwiększył produkcję aut i pojazdów w Polsce

18 Stellantis zamyka fabrykę silników w Bielsku-Białej

20 Najwięksi pracodawcy zwiększyli zatrudnienie

24 Co nowego u dostawców

30 Opolszczyzna - istotny gracz na rynku motoryzacyjnym

32 DUVENBECK - Logistyka szyta na miarę potrzeb klientów oraz zmieniających się trendów

34 IGOPAK - kompleksowe podejście do kwestii opakowań zwrotnych dla branży Automotive

38 Dominacja elektroniki we współczesnych samochodach. Kontrola jakości i innowacje

40 Środki smarne do każdego zastosowania w przemyśle motoryzacyjnym

41 Innowacyjna obróbka powierzchniowa metali dla przemysłu motoryzacyjnego

42 Rynek produkcji komponentów do aut elektrycznych potrzebuje mycia na klasę czystości wg. VDA 19.1

44 Transformacja cyfrowa: Przyszłość branży motoryzacyjnej

46 Baza dostawców

SGP
Quality Lab
SGP Group

NIE MUSISZ ROZBIERAĆ NA CZĘŚCI

#focus on **QUALITY**

X-RAY ⬡ OBRÓBKA FREZARKĄ CNC ⬡ DR (DIGITAL RADIOGRAPHY) – RTG
TOMOGRAFIA KOMPUTEROWA (CT) ⬡ SKANOWANIE I DRUK 3D ⬡ KONTROLA JAKOŚCI
INŻYNIERIA ODWROTNA ⬡ VACUUM CASTING ⬡ CYFROWA KONTROLA SERYJNA

sgpqualitylab.eu
/SGPqualitylab
+48 884 311 422

FOT. MERCEDES

Elektromobilność złapała zadyszkę

Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

14 lipca 2021 roku Komisja Europejska ogłosiła Fit for 55, pakiet legislacyjny dotyczący klimatu i energii. Wyznaczono w nim między innymi cele dotyczące sektora motoryzacyjnego. Cele, które z perspektywy początku 2024 roku mogą okazać się zbyt ambitne.

Zgodnie z założeniami kraje członkowskie UE mają zmniejszyć o 55 proc. emisję gazów cieplarnianych, w stosunku do 1990 roku. „Nie będzie łatwo, ale musimy mieć odwagę, żeby to zrobić. Jeśli damy dobry przykład, wiele innych państw pójdzie naszym śladem", mówił wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej Frans Timmermans.

14 lutego 2023 r. Parlament UE zatwierdził nowe cele redukcji emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i pojazdów dostawczych jako element pakietu Fit for 55 - cele redukcji na 2030 rok ustalono na 55 proc. dla samochodów osobowych oraz 50 proc. dla samochodów dostawczych. Pełną zerową emisyjność CO_2 wyznaczono na rok 2035. Oznacza to, że za jedenaście lat w UE nie powinno być możliwe zarejestrowanie nowych aut z silnikami spalinowymi. Ale czy tak się stanie?

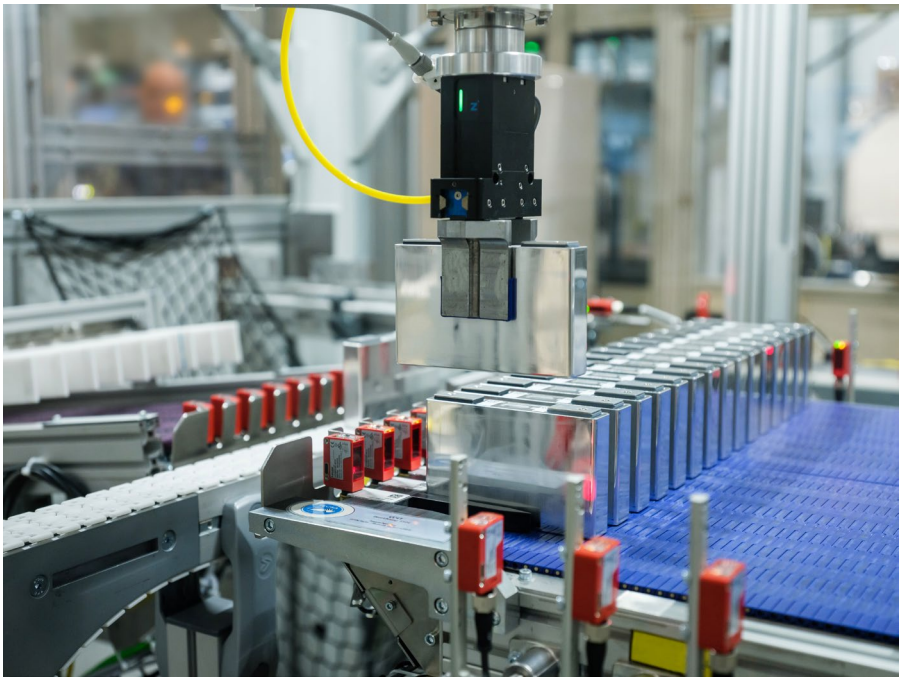
Spojrzenie poszczególnych koncernów jest mocno zróżnicowane. Tesla już „spełniła" ten wymóg gdyż od zawsze jest producentem aut w 100 procentach elektrycznych (BEV). W to, że przyszłość należy do tego typu samochodów jest przekonane szefostwo Volvo Cars. Zgodnie w zeszłorocznymi zapowiedziami w połowie I kwartału tego roku wyprodukowano ostatnie auto z napędem Diesla (Volvo V60). Do 2030 roku marka ma sprzedawać wyłącznie samochody w pełni elektryczne, a do 2040 roku stać się firmą neutralną klimatycznie.

W 2023 roku samochody BEV były trzecim najczęściej wybieranym rodzajem aut wśród kupujących w krajach UE (i Wlk. Brytanii). Jednak w grudniu zeszłego roku liczba rejestracji nowych samochodów elektrycznych na baterie obniżyła się po raz pierwszy od kwietnia 2020 r. (-16,9 proc. rok do roku). Spadek ten można przypisać stosunkowo wysokiej bazie w grudniu 2022 r. i znacznemu pogorszeniu koniunktury na największym rynku zbytu tego typu aut, czyli w Niemczech (-47,6 proc.). Mimo to w 2023 roku na krajach UE zostało zarejestrowanych łącznie 1,5 miliona sztuk aut BEV (+37 proc.). Udział w rynku tego typu samochodów wyniósł 14,6 proc. wobec 12,1 proc. rok wcześniej.

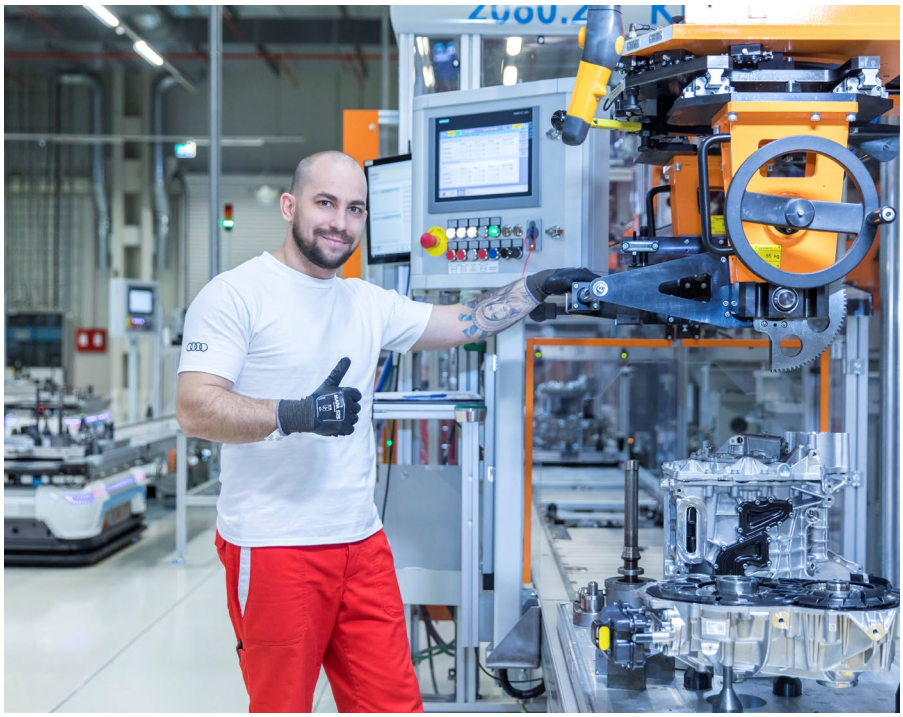
Sytuacja na początku 2024 roku jest niejednoznaczna. W styczniu liczba zarejestrowanych nowych aut BEV w krajach unijnych zwiększyła się o 28,9 proc. do 92,7 tys. sztuk (udział w rynku w wysokości 10,9 proc.). Na czterech głównych rynkach, obejmujących za łącznie 66 proc. wszystkich rejestracji samochodów elektrycznych, odnotowano wysokie dwucyfrowe wzrosty: Niemcy (+23,9 proc.), Francja (+36,8 proc.), Holandia (+72,2 proc.) i Belgia (+75,5 proc.). Ale jeśli spojrzymy poza Europę to w Chinach, największym światowym rynku motoryzacyjnym, gdzie popyt na pojazdy elektryczne jest zazwyczaj wysoki, liczba rejestracji pojazdów zasilanych energią elektryczną spadła w styczniu aż o 38 proc. - to pierwszy taki przypadek od sierpnia zeszłego roku.

Miesiąc później dwucyfrową dynamikę rejestracji utrzymano w Europie w Holandii (20,9 proc.), Francji (+31,8 proc.) i Belgii (+66,9 proc.) ale już w Niemczech popyt na elektryki zmalał o 15,4 proc. Także w Chinach miał miejsce spadek o 12 proc. co tłumaczy się przypadającym w tym miesiącu (10-17 lutego) świętem Chińskiego Nowego Roku (w 2023 roku święto to wypadło w styczniu).

Zauważalna jest obecnie ewolucja strategii niektórych koncernów mo-



FOT. BMW



FOT. AUDI

toryzacyjnych wobec tempa rozwoju elektromobilności. W 2021 roku Mercedes-Benz zapowiedział, że najpóźniej w 2030 roku przestanie oferować modele z napędem spalinowym, przy czym do 2025 roku ponad połowa sprzedaży tej marki miała przypaść na auta elektryczne. Jednak pod koniec lutego 2024 roku Ola Källenius, prezes zarządu i dyrektor generalny firmy poinformował, że Mercedes opóźni swój cel, jakim jest przejście na pojazdy całkowicie elektryczne do 2030 roku. Dlaczego? Podsumowując wyniki za zeszły rok powiedział, że „zyski firmy w ostatnim kwartale 2023 roku, nie spełniają zakładanych oczekiwań" i że jest to spowodowane spadkiem popytu na samochody elektryczne w Europie. Zgodnie z nowymi założeniami niemiecki koncern nie zrezygnuje tak szybko z silników spalinowych. Auta z tym napędem mają być dostępne dla klientów nawet w następnej dekadzie. Także koncerny GM i Ford przesuwają harmonogram wprowadzenia nowych w pełni elektrycznych pojazdów (zwłaszcza pickupów).

Ze swojego sceptycznego podejścia do elektromobilności znana jest Toyota Motor. Akio Toyoda, prezes japońskiego koncernu stoi na stanowisku, że pojazdy w pełni elektryczne osiągną co najwyżej 30 proc. udziału w globalnym rynku. „Ponieważ miliard ludzi na świecie żyje bez prądu, dla nich produkcja drogich samochodów elektrycznych nie jest rozwiązaniem, bo ogranicza wybór

Wysokie ceny samochodów elektrycznych są postrzegane jako przysłowiowy hamulec przyspieszenia elektromobilności. Jednak już wkrótce mogą one znacząco spaść.

i możliwości podróżowania", uważa prezes Toyoty. Stoi to w sprzeczności z prognozami, jak choćby firmy doradczej Deloitte, która zakłada, że udział elektryków w globalnej sprzedaży samochodów do 2030 roku wyniesie między 62 proc. a 86 proc. (raport „2024 Oil and Gas Industry Outlook").

Nawet na rynkach rozwiniętych elektromobilność ma nie pokonać innych napędów. Ted Ogawa, dyrektor generalny Toyota Motor North America, w wywiadzie dla „Automotive News Europe" uważa, że pojazdy elektryczne będą stanowić około 30 proc. amerykańskiego rynku w 2030 roku. A to tylko połowa celu, do którego dąży amerykańska agencja ds. środowiska (EPA).

ELEKTRYCZNE STARTUPY W OPAŁACH

Elektromobilność to nie tylko kwestia popytu. Amerykańska firma Gartner przewiduje konsolidację producentów samochodów. Według niej przetrwają najsilniejsi. Do 2027 roku ofiarą zmian stanie się 15 procent firm założonych w ciągu ostatniego dziesięciolecia - zostaną albo wchłonięte przez konkurencję lub niestety zbankrutują. Mamy już tego liczne przykłady. W Europie na początku 2023 roku upadły projekty realizowane przez startupy Lightyear i Sono Motors, choć ten pierwszy miał już podpisane zamówienie od jednej ze uznanych firm z rynku najmu długoterminowego na 10 tys. sztuk modelu Lightyear 2. W październiku 2023 roku wniosek o upadłość złożył szwedzki startup Volta Trucks, specjalizujący się w produkcji samochodów ciężarowych w pełni elektrycznych.

Natomiast w marcu tego roku na taki sam krok zdecydowała się niemiecka firma Next.e.GO Mobile, który jeszcze niedawno planowała budowę fabryk małych miejskich elektryków we Wschodniej Europie czy Stanach Zjednoczonych. Co ciekawe poprzednie wcielenie Next.e.Go Mobile, firma e.Go Mobile, ogłosiła upadłość w 2020 roku z powodów finansowych. Nowemu właścicielowi nie udało się wyprowadzić startupu na prostą. W 2023 roku Next e.Go wyprodukował jedynie 526 aut zamiast zakładanych 3,3 tys. pojazdów. Firma dotrwała do

początku 2024 roku tylko dlatego, że w zeszłym roku akcjonariusze udzielili zastrzyku finansowego wysokości 100 milionów euro.

Według mediów do złożenia w Stanach Zjednoczonych wniosku o Chapter 11 przymierza się Fisker. Wyniki finansowe za rok 2023 są bardzo złe a ten rok ma być jeszcze gorszy. Zainteresowanie nowym SUV-em Fisker Ocean okazało się na tyle rozczarowujące i zbyt niskie, aby producent aut elektrycznych mógł myśleć o kontynuowaniu działalności. Także Apple na początku tego roku po dekadzie inwestowania zarzucił projekt budowy autonomicznego samochodu elektrycznego (tzw. Projekt Titan).

FOT. VOLVO

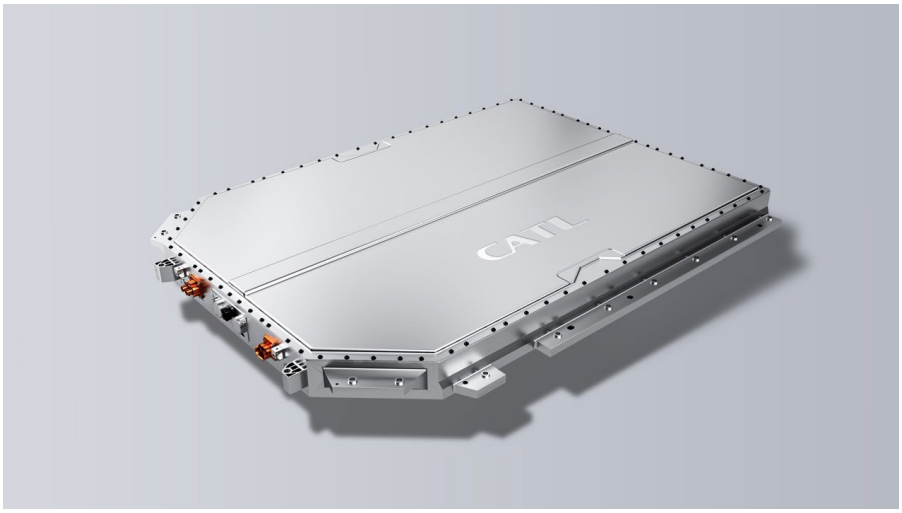
ELEKROMOBILNOŚĆ ZNÓW PRZYSPIESZY?

Wysokie ceny samochodów elektrycznych są postrzegane jako przysłowiowy hamulec przyspieszenia elektromobilności. Jednak już wkrótce mogą one znacząco spaść. Wspomniana już firma Gatner zakłada, że od 2027 roku koszty produkcji elektryków mogą być niższe niż aut z silnikami spalinowymi. Jako główne przyczyny obniżenia ceny wymienia się nową scentralizowaną architekturę pojazdów i uproszczone procesy produkcyjne, takie jak gigacasting Tesli. Technologia ta umożliwia wydajniejszą i szybszą produkcję (odlewanie) dużych komponentów w jednej operacji, takich jak podwozia. Na podobne rozwiązanie zdecydowało się także Volvo Cars.

Najważniejszym chyba elementem wpływającym na cenę aut elektrycznych jest koszt akumulatorów. Przyjmuje się, że stanowią one obecnie do około 30 proc. ceny pojazdu. Już wkrótce także w tym segmencie mają nastąpić znaczące zmiany. CATL i BYD, dwóch chińskich producentów, odpowiadających łącznie za ponad 50 proc. światowego rynku ogniw, zapowiedziało, że są w stanie obniżyć ich ceny nawet o połowę. Jak informuje portal cnevpost.com CATL bardzo mocno walczy o obniżenie kosztów produkcji. Akumulator o mocy 60 kWh, który obecnie kosztuje blisko 6,8 tys. dolarów za rok ma kosztować niespełna 3,4 tys. dolarów. Zapowiedź jest tym bardziej istotna, że CATL koncentruje się na produkcji akumulatorów litowo-żelazowo-fosforanowych (LFP), które stają się nowym standardem. Ich zastosowanie w swoich samochodach zapowiedziały takie koncerny jak BMW Group, GM czy Stellantis. Jedną z największych zalet akumulatorów LFP jest też ich szybkie ładowanie 2,2°C, dzięki któremu auto można naładować do 100 proc. w pół godziny.

Jak informuje ten sam portal cnevpost.com także BYD, drugi na świecie producent akumulatorów (CATL ponad 37 proc. udziału w rynku, BYD - niespełna 26 proc.) chce dotrzymać kroku głównemu konkurentowi i musi stara się obniżyć ceny akumulatorów.

Elektromobilność zależna jest także od innych czynników, takich jak sieć stacji ładowania. Jest ona nadal niewystarczająca, szczególnie w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Według najnowszego „Licznika Elektromobilności" PZPM/PSPA na koniec lutego tego roku w Polsce funkcjonowało 6213 ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych (3431 stacji). Jeśli nie uda się znacząco obniżyć cen aut w pełni elektrycznych ani nie zbudować odpowiedniej infrastruktury do ich ładowania osiągnięcie w Europie, zgodnie z Fit for 55, całkowitej zeroemisyjności CO_2 nowych aut w 2035 roku, patrząc z perspektywy początku 2024 roku, wydaje się niemożliwe do zrealizowania.



FOT. CATL

FOT. STELLANTIS TYCHY

Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Stellantis zwiększył produkcję aut i pojazdów w Polsce

W ostatnich latach Grupa Stellantis poczyniła znaczące inwestycje w zakłady w Gliwicach i Tychach. Wdrożenie nowych modeli pojazdów użytkowych i aut osobowych wpłynęło na znaczący wzrost produkcji w 2023 roku.

STELLANTIS GLIWICE

Przypomnijmy, że fabryka pojazdów użytkowych (LCV) została wybudowana od podstaw kosztem 350 mln euro. Na zakład o powierzchni 75 tys. m^2, w którym produkcję rozpoczęto 2022 roku, składa się 6 wydziałów:

- Tłocznia - jedyny wydział byłej fabryki samochodów osobowych, który został włączony do struktur zakładu pojazdów użytkowych. Tłoczy nie tylko na potrzeby Gliwic. W ramach jednostki globalnej ISBU (Injections & Stamping Business Unit), którą tworzą wszystkie wydziały Tłoczni, Matryc i Wtryskarek, należące do Stellantis, gliwicka tłocznia wytwarza panele także do innych pojazdów Grupy - w sumie do 15 modeli samochodów marek Peugeot, Citroen, DS, Opel.
- Wydział Karoserii - praktycznie w 100 proc. zrobotyzowany i wyposażony w 457 robotów, w tym zaawansowane roboty na siedmiu osiach.
- Lakiernia - w procesach lakierniczych stosowane są nowoczesne technologie, w tym dwa specjalistyczne roboty do malowania kabin Cargo od wewnątrz. Pojazdy malowane są w palecie koloru białego oraz różnych odcieni szarości i grafitu: Gris Artense, Thunder Grey, Iron Grey, Graphito Grey, Expedition Grey. Testowane są również kolejne, które poszerzą wachlarz kolorystyczny.
- Montaż Główny - na którym odbywa się kompletny montaż pojazdów, w tym proces tak zwanego „ożenku" (połączenie karoserii z zawieszeniem i napędem). Linia produkcyjna jest wspomagana inteligentnymi automatycznymi procesami montażowymi, między innymi systemem Qualif, dzięki któremu jakość jest wbudowana w każdą operację.
- Centrum Pokryw Baterii - wytwarza pokrywy baterii na potrzeby własne oraz innych jednostek produkcyjnych Grupy Stellantis.
- Centrum Konwersji - jego zadaniem jest dokonywanie adaptacji przestrzeni ładunkowej do specjalnych potrzeb, na życzenie klientów.

Początkowo zakład działał na I zmianę zatrudniając ponad 1 tys. osób. Druga zmiana została uruchomiona pod koniec sierpnia. Od uruchomienia produkcji (pierwszym wyprodukowanym seryjnie autem był Peugeot Boxer) do końca 2022 roku z linii montażowych zjechało 27 tys. pojazdów.

W kolejnym roku, w czerwcu, została uruchomiona trzecia zmiana co skutkowało utworzeniem kolejnych 600 miejsc pracy, czyli łączne zatrudnienie wzrosło do około 2 tys. pracowników. W 2023 roku, w pierwszym pełnym roku produkcyjnym, za bramy gliwickiej wyjechało 90,4 tys. pojazdów, przy czym gama wytwarzanych LCVs obejmowała już modele Peugeot Boxer, Citroën Jumper i Opel/Vauxhall Movano w wersji furgon, a także bazy pod zabudowy kamperów. Z końcem roku zakład uruchomił produkcję pojazdów z napędem w pełni elektrycznym, z których pierwszym był Fiat Professional E-Ducato.

ZAKŁAD W TYCHACH

Tyska fabryka również została dostosowana do uruchomienia produkcji nowych modeli, choć inny niż w Gliwicach, sposób, bo zmiany technologiczne zostały wprowadzone w istniejącym zakładzie. Od 2021 roku realizowana jest inwestycja o łącznej wartości 755 milionów

FOT. STELLANTIS TYCHY

złotych. Tym najnowszym „impulsem" jest uruchomienie wytwarzania trzech crossoverów marek Jeep, Fiat oraz Alfa Romeo, do których produkcji wykorzystano kompaktową platformę modułową (CMP).

Modernizacje jakie przeprowadzono w Tychach dotyczą wszystkich 3 wydziałów:

- Spawalnia - na potrzeby produkcji nowych modeli została zaadaptowana spawalnia, która przed kilkunastoma latami była wykorzystana do produkcji Fiata. Dostosowano ją do nowych modeli, których gabaryty są większe niż dotychczas wytwarzane modele.
- Lakiernia - także została dostosowana gabarytów crossoverów. Między innymi zmodernizowano: system transportu nadwozi, kabiny lakiernicze, dodając kolejne roboty (podnosząc do wysokiego poziomu automatyzację procesu) oraz wdrożono projekty optymalizacyjne, które pozwoliły na zmniejszenie zużycia energii.
- Wydział montażu - zmodyfikowano system transportu nadwozi. Wydzielono obszar pod całkowicie nową jednostkę produkcyjną Battery Shop, w której montowane są kompletne akumulatory litowo-jonowe (battery packs) z otrzymywanych od dostawców komponentów. Nowością jest również loading line, gdzie montowane są w całość elementy powertrain (zawieszenia, układy wydechowe, silniki oraz skrzynie biegów do samochodów z silnikami konwencjonalnymi, a dla aut BEV - akumulatory litowo-jonowe. Podobnie jak w Gliwicach także w Tychach do nowych rozwiązań należy także proces „ożenku".

Oficjalnie 31 stycznia, krótko po przyznaniu „The Car of the Year" 2023 w zakładzie Stellantis w Tychach rozpoczęto regularną produkcję Jeepa Avengera. Auto dostępne jest głównie jako w pełni elektryczne, ale na wybranych europejskich rynkach jest dostępne w wersji spalinowej i e-Hybrid.

Produkcja kolejnego modelu Fiat 600e, rozpoczęła się w Tychach w sierpniu zeszłego roku.

Łącznie w minionym roku w Tychach zostało wyprodukowanych 234,5 tys. aut (modele: Fiat 500, Abarth 595, Lancia Ypsilon, Jeep Avenger, Fiat 600e) wobec 167,3 tys. rok wcześniej (wzrost rok do roku o 67 tys., +40 proc.).

Łącznie Grupa Stellantis wyprodukowała w Polsce w 2023 roku 324,9 tys. aut osobowych i pojazdów dostawczych.

Alfa Romeo Milano to pierwszy model tej marki, który będzie produkowany poza granicami Włoch.

2024 ROK

W tym roku, w obu zakładach Stellantis, nie zabraknie kolejnych wyzwań. W styczniu w zakładzie w Gliwicach nabrała tempa seryjna produkcja w pełni elektrycznego Fiata Professional E-Ducato. Wraz z uruchomieniem tego modelu marka Fiat Professional dołączyła do pozostałych wytwarzanych w Gliwicach, do których należą: Citroën, Opel, Peugeot i Vauxhall.

W tym samym miesiącu koncern Stellantis zapowiedział, że gama pojazdów użytkowych Stellantis Pro One zostanie rozszerzona o samochody zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi, rozpoczynając produkcję zarówno średnich, jak i dużych samochodów dostawczych odpowiednio w Hordain we Francji i Gliwicach. Pierwszy wodorowy pojazd ma zjechać z linii montażowych śląskiej z końcem tego roku.

Ponadto w tym roku w Gliwicach rozpocznie się seryjny montaż kolejnego auta. Zgodnie z rozszerzoną współpracą Stellantis-Toyota Motor w Gliwicach i w miejscowości Atessa we Włoszech zostanie uruchomiona produkcja nowego dużego pojazdu użytkowego dla japońskiego koncernu. W Polsce rozpoczęcie jego wytwarzania zaplanowano na przełom II i III kwartału 2024 roku.

W zakładzie w Tychach już wkrótce rozpocznie się montaż ostatniego z trzech crossoverów. Po Jeepie Avengerze i Fiacie 600e przyszedł czas na auto marki Alfa Romeo. Alfa Milano to pierwszy model tej marki, który będzie produkowany poza granicami Włoch. Ponadto gamę wytwarzanych modeli uzupełni Abarth 600.

Niestety wśród dobrych jest także mniej sympatyczny akcent. Już za kilka miesięcy w Tychach zostanie zakończona produkcja aut segmentu A, zarówno Fiata 500 (oraz Abartha 595), jak i Lancii Ypsilon, której najnowszą generację już uruchomiono w fabryce hiszpańskiej Saragossie. Pierwszy z modeli był wytwarzany w Tychach od 2007 roku a Ypsilon - od 2011 roku.

FOT. AUTOMOTIVE SUPPLIERS

QCC Sp. Z.O.O.

Quality Control Center

- KONTROLA JAKOŚCI I NAPRAWA CZĘŚCI DLA PRZEMYSŁU
- OUTSOURCING INŻYNIERÓW JAKOŚCI I REZYDENTÓW
- OUTSOURCING PROCESÓW PRODUKCYJNYCH I LOGISTYCZNYCH
- WDRAŻANIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ I ŚRODOWISKIEM ZGODNIE Z ISO 9001/14001.WYMAGANIA BRANŻY MOTORYZACYJNEJ IATF 16949
- KONSULTING I SZKOLENIA ZAKRESU SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA
- NARZĘDZIA JAKOŚCIOWE
- AUDYTOR WEWNĘTRZNY ISO 9001/14001

KONTAKT

+48 530 531 625

Office@qcc.com.pl

Białawoda 16, 33-314 Białawoda

ISO 9001: 2015

www.qcc.com.pl

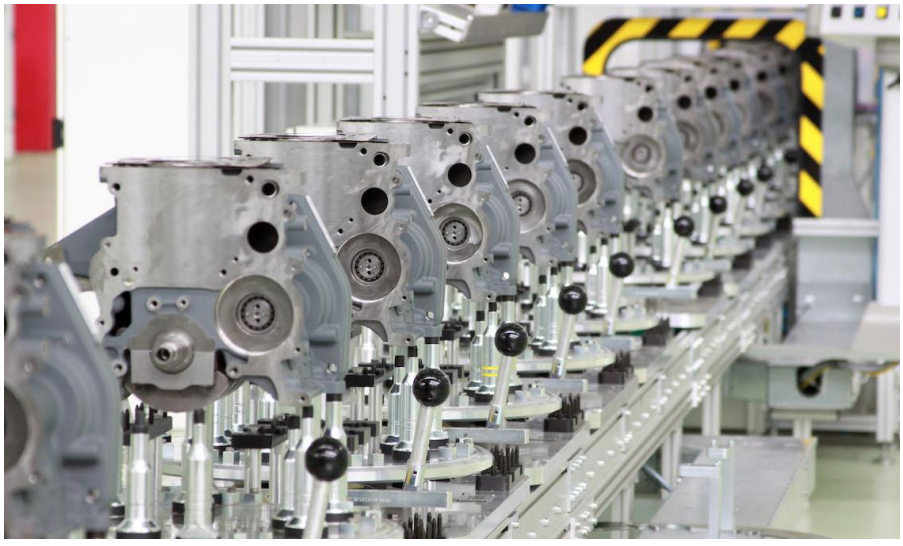
Stellantis zamyka fabrykę silników w Bielsku-Białej

Po 20 latach produkcji silników definitywnie w I półroczu tego roku kończy działalność fabryka Stellantis w Bielsku-Białej. Nie oznacza to, że koncern całkowicie zaprzestaje wytwarzania jednostek napędowych w Polsce.

Proces wygaszania produkcji w spółce FCA Powertrain Poland Sp. z o.o. rozpoczął się ponad rok temu, gdy w lutym 2023 r. zarząd firmy powiadomił organizacje związkowe o zamiarze przeprowadzania zwolnień grupowych. Wówczas zwolnienia grupowe miały objąć około 300 pracowników z nieco ponad 800 zatrudnionych, w tym 290 osób bezpośrednio i pośrednio produkcyjnych. Jako przyczynę zamiaru przeprowadzenia zwolnień pracodawca podał, cytując za MOZ NSZZ Solidarność FCA Poland, „w wyniku wprowadzenia przez Komisję Europejską regulacji dotyczących emisji spalin silników spalinowych nastąpił spadek zamówień na silniki, czego konsekwencją jest konieczność zakończenia przez FCA Powertrain Poland produkcji silników TwinAir oraz ograniczenie produkcji silników GSE i SDE".

W I połowie marca zostało zawarte ze stroną związkową porozumienie dotyczące zapowiedzianych zwolnień grupowych, które zgodnie z deklaracją firmy miały zostać przeprowadzone do końca I półrocza zeszłego roku.

Na początku 2024 roku koncern Stellantis poinformował, że będzie kontynuował proces wygaszania produkcji w zakładzie w Bielsku-Białej, aż do jej całkowitego zakończenia. „Firma kontynuuje w ten sposób głęboką transformację swojej struktury produkcyjnej w Polsce, która wpisuje się w realizację ambitnych celów planu strategicznego Dare Forward 2030, w tym zmniejszenia emisji dwutlenku węgla oraz efektywności kosztowej, a także jest konsekwencją restrykcyjnych przepisów uchwalonych przez Unię Europejską, zakazujących sprzedaży nowych pojazdów z napędem spalinowym już od 2035 roku." W dniu 3 stycznia została podjęta uchwała o postawieniu FCA Powertrain Poland Sp. z o.o. w stan likwidacji. Zwolnienia grupowe obejmują całą, 468-osobową załogę i trwać mają od lutego do grudnia 2024 roku, ale działalność produkcyjna zostanie wygaszona wcześniej: silników GSE - do końca marca a jednostek SDE do końca kwietnia. Najdłużej, do końca maja, ma funkcjonować wydział obróbki SDE.

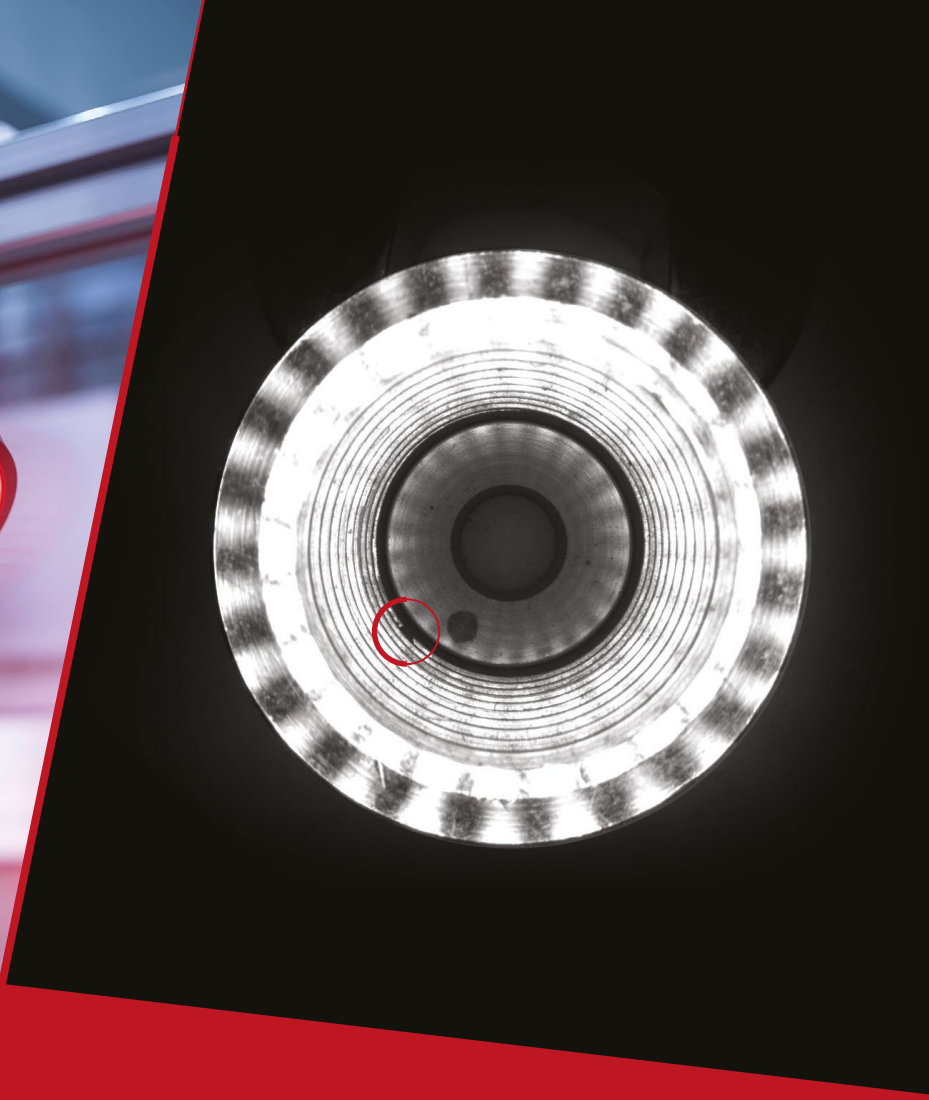


FOT. STELLANTIS

Jeszcze w styczniu zarząd spółki zawarł ze związkami zawodowymi porozumienie dotyczące odpraw i przysługującym pracownikom rekompensat.

Tym samym dobiegnie końca historia zakładu, który powstał na początku lat 70. XX wieku i początkowo jego działalność związana była montażem samochodu Fiat 125p. Na początku lat 2000-nych zakład w Bielsku-Białej został ukierunkowany na produkcję silników, w tym wysokoprężnej jednostki napędowej Multijet Turbo 1.3l, którą uhonorowano tytułem „Engine of the Year" w 2005 roku.

Produkcja silników będzie kontynuowana w Polsce przez Stellantis. Koncern posiada fabrykę w Tychach, w której od stycznia 2019 roku wytwarzane są jednostki napędowe EB PureTech o pojemności 1.2 l.



Kontrola jakości
przy pomocy wizji maszynowej

Integrator systemów wizyjnych 2D/3D

www.mv-center.com

Exact Systems
Let's check it!

MVCENTER
MACHINE VISION
PART OF
EXACT SYSTEMS GROUP

FOT. VALEO

Małgorzata Zborowska-Stęplewska
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Najwięksi pracodawcy zwiększyli zatrudnienie

Zeszły rok przyniósł zmianę trendu w rekrutacji w zakładach produkcyjnych przemysłu motoryzacyjnego. Większa przewidywalność zamówień i wyższa stabilność łańcucha dostaw spowodowały, że wzrosła liczba pracowników etatowych przy nieznacznym ograniczaniu tymczasówki.

Na koniec 2023 r. zatrudnienie, u analizowanych poniżej ośmiu pracodawców w sektorze dostawczym[1] w Polsce wyniosło łącznie niespełna 63,9 tys. osób. To o ponad 2,1 tys. więcej niż na koniec 2022 roku. Zwiększyła się znacząco liczba pracowników etatowych (niemal 2,3 tys. miejsc pracy) przy jednoczesnym ograniczeniu zapotrzebowania na zatrudnionych przez agencje pracy (-106 osób).

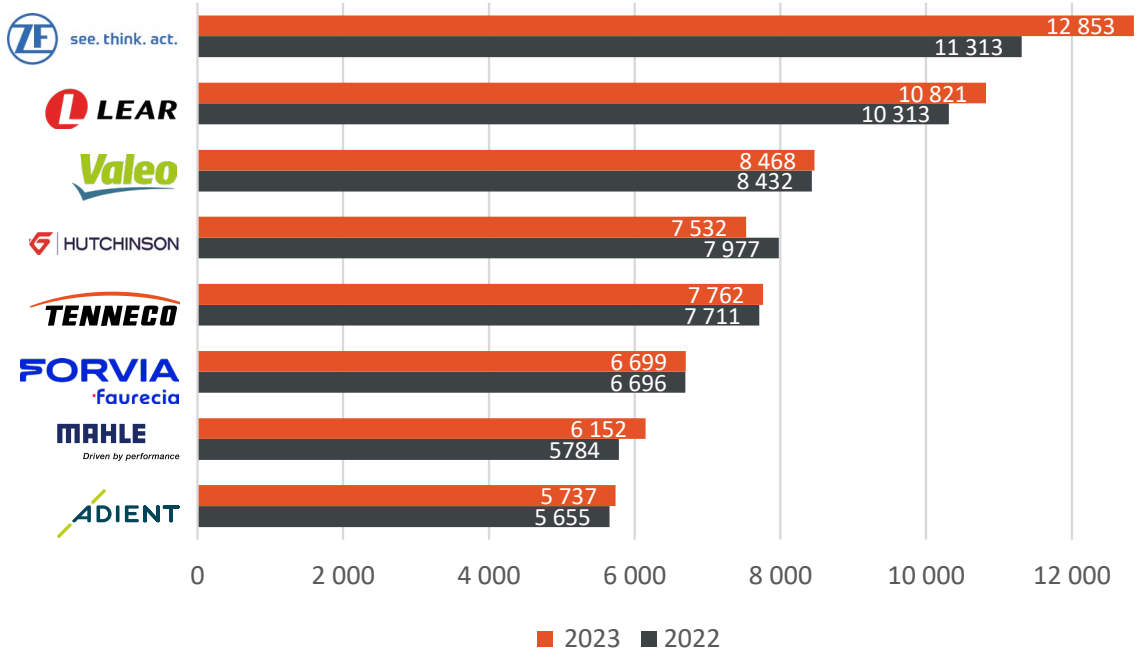
Dane w odniesieniu zmian, jakie nastąpiły w II połowie zeszłego roku pokazują dalsze zmniejszenie liczby pracowników tymczasowych. Od lipca do grudnia zeszłego roku ubyło łącznie 420 miejsc pracy[2]. Zmniejszyła się liczba pracowników tymczasowych (o 623 osób) ale w tym samym okresie wzrosła liczba pracowników etatowych (o 203 osób). W związku z tym trendem zmalał odsetek pracowników tymczasowych, z których korzystają dostawcy motoryzacyjni. O ile na koniec 2022 roku średni wynik dla analizowanych firm wynosił 11,5 proc., pół roku później wzrósł do 12,8 proc. aby na koniec 2023 roku spaść do 10,96 proc.

Kolejny rok z rzędu, pozycję największego pracodawcy w tym segmencie zachował koncern **ZF**. Niemiecki dostawca na koniec 2023 roku zatrudniał 12 853 pracowników. W zdecydowanie większym stopniu przybyło pracowników etatowych (+1 239 osób) niż najętych przez agencje pracy (+303 osoby). Niemal połowa nowych miejsc pracy powstała w II połowie zeszłego roku (710 osób), przy czym spadł nieznacznie popyt na pracowników tymczasowych (-122 osoby). Tak znaczący wzrost zatrudnienia związany jest w przypadku tego dostawcy przede wszystkim z rozbudową ośrodków inżynieryjnych, centrum IT oraz zapotrzebowaniem na pracowników funkcji globalnych, takich jak HR, finanse czy zakupy.

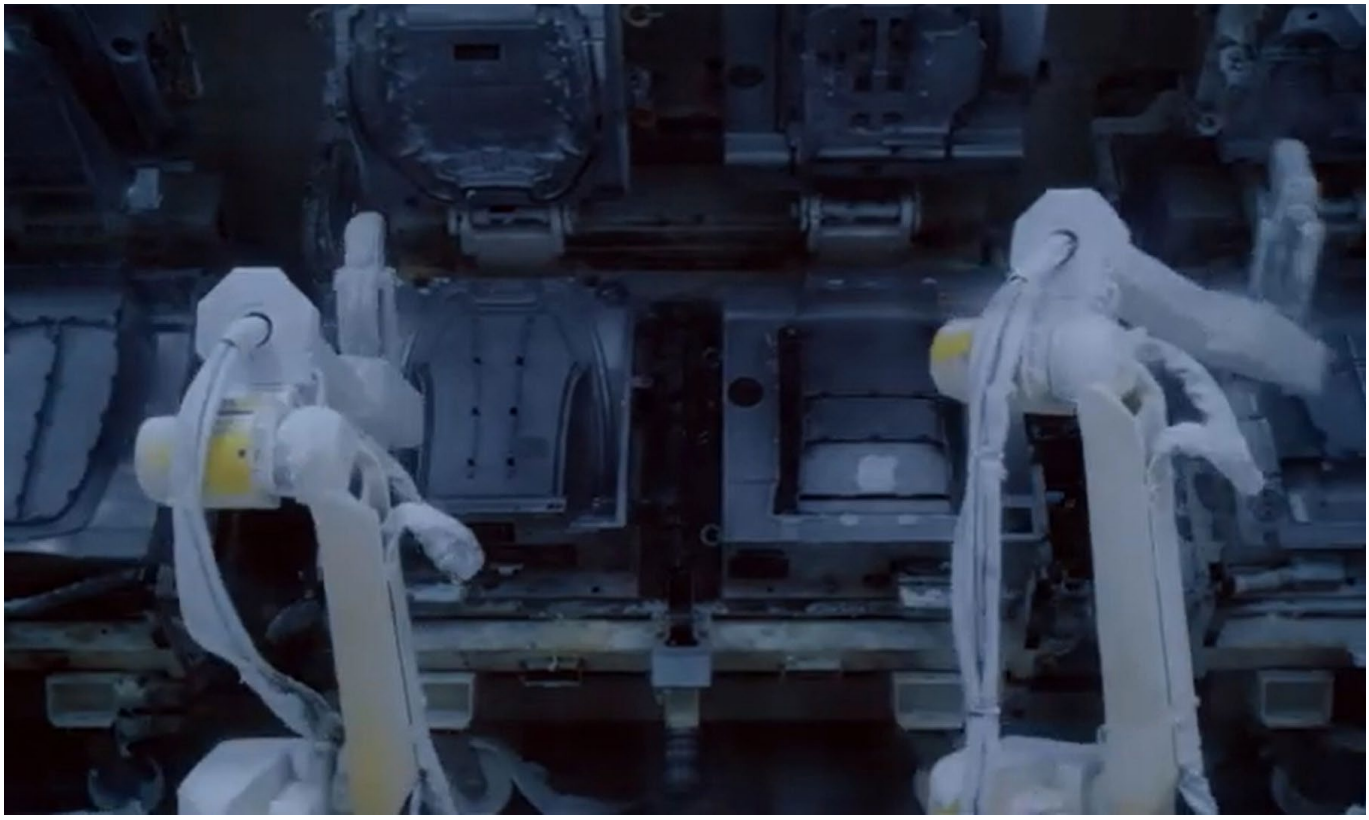
1 Analiza nie obejmuje danych z spółki LG Energy Solution Wrocław, która na koniec 2022 była 3. największym pracodawcą

2 Dane za ten okres nie obejmują zakładów Mahle

NAJWIĘKSI PRACODAWCY W SEKTORZE DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH



ŹRÓDŁO: AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL, NA PODSTAWIE DANYCH PRODUCENTÓW



FOT. FORVIA

W Polsce ZF ma 9 zakładów (po trzy w Częstochowie i Wrocławiu oraz po jednym w Czechowicach-Dziedzicach, Gliwicach i Bielsku-Białej) a także 4 ośrodki badawczo-rozwojowe (Częstochowa, Bielsko-Biała, Łódź i Wrocław). Ponadto ZF posiada w naszym kraju Europejskie Centrum Obsługi Finansowej, Centrum Informatyczne oraz Biuro Zakupów.

Po awansie w 2022 roku, drugą lokatę utrzymał koncern **Lear**. W ciągu 12 miesięcy zeszłego roku zatrudnienie u tego amerykańskiego dostawcy wzrosło o ponad pół tysiąca (+518) osób. Wzrosła wyłącznie liczba pracowników etatowych (o 635 osób) a ograniczono zapotrzebowanie na pracowników agencyjnych (o 117 osób). Łącznie na koniec 2023 roku w ośmiu zakładach (dwóch w Tychach, Bieruniu, Mielcu, Jarosławiu, Legnicy, Pruszkowie i Pikutkowie) oraz w trzech centrach rozwojowych (Tychy, Legnica i Pruszków) pracowało 10 831 osób, w tym 9 013 na etacie. W II półroczu minionego roku zauważalne jest nieznaczne ograniczenie poziomu zatrudnienia, o 214 osób, przy czym większość przypadła na pracowników etatowych (-144 osób).

W przypadku kolejnego dostawcy, francuskiego koncernu **Valeo**, zachowane zostało zatrudnieniowe status quo. Na koniec 2023 roku w pięciu zakładach Valeo na terenie Polski (po dwa w Skawinie i Czechowicach-Dziedzicach oraz w Chrzanowie) i w trzech centrach badawczo-rozwojowych (dwa w Skawinie i Chrzanowie) zatrudnionych było 8 468 osób (w tym 7,8 tys. pracowników etatowych), czyli o 36 więcej niż rok wcześniej. Francuski dostawca zwiększył zatrudnienie pracowników etatowych (+126) przy jednoczesnym ograniczeniu liczby najętych przez agencje pracy (-89). W ciągu II półrocza zeszłego roku wzrost był jeszcze niższy i wyniósł 7 osób (spadek pracowników etatowych o 78 osób a wzrost tymczasowych o 85 osób).

Kolejne miejsca przypadły:

- **Hutchinson** - 8,5 tys. pracowników wobec 8,9 tys. osób na koniec 2022 roku.
- **Tenneco** - ponad 7,7 tys. pracowników. W stosunku do końca 2023 roku poziom zatrudnienia wzrósł o 51 osób (wzrost pracowników etatowych o 250 osób przy spadku agencyjnych o 199 osób),
- **Faurecia należąca do Grupy FORVIA** - zatrudnienie rok do roku spadło o .. 3 osoby (6,7 tys. pracowników) - wzrost liczby pracowników etatowych o 42 osoby i redukcja pracowników tymczasowych o 39 osób. Jednak wobec poziomu jaki dostawca miał po I półroczu, w kolejnych sześciu miesiącach 2023 roku nastąpiła redukcja 255 miejsc pracy, głównie osób najętych poprzez agencje pracy (-199).
- **Mahle** - na koniec 2023 roku w czterech jednostkach tego dostawcy pracowało ponad 6,1 tys. osób (+254 pracowników etatowych, +114 pracowników tymczasowych).
- **Adient** - rok do roku zatrudnienie wzrosło o 82 pracowników (wzrost liczby pracowników tymczasowych o 220 osoby przy jednoczesnym ograniczeniu stanowisk etatowych o 138. Jednak w II półroczu 2023 roku ograniczono zatrudnienie o 66 miejsc pracy, które przypadają po połowie na pracowników etatowych i tymczasowych.

KUBO – do ciężkich ładunków

KUBO to znakomita alternatywa dla koszy siatkowych typu gitter box, których używa się do transportu i magazynowania ciężkich towarów i komponentów.

Więcej na www.craemer.pl

Katowicka SSE: decyzja o wsparciu dla Teksid Iron Poland

FOT. KSSE

17 stycznia br. prezes zarządu Katowickiej SSE dr Janusz Michałek wręczył decyzję o wsparciu dla Teksid Iron Poland Sp. z o.o. Decyzję odebrał prezes zarządu spółki Dawid Kaczyński.

Firma jest producentem odlewów z żeliwa elementów odpowiadających za bezpieczeństwo jazdy, takich jak zwrotnice, wały karbowe, wałki rozrządu, obudowy mechanizmów różnicowych, kolektory oraz inne podzespoły. Komponenty wytwarzane w Skoczowie trafiają do aut Stellantis, BMW Group, Renault, Forda, Toyoty czy Mercedes-Benz. Spółka posiada certyfikaty ISO/TS 16949, ISO 14001, OHSAS 18001 i ISO 50001.

Celem planowanej inwestycji, która wyniesie ponad 116,6 mln złotych, jest zwiększenie zdolności produkcyjnej istniejącego zakładu poprzez zakup nowej linii formierskiej oraz automatycznych linii produkcyjnej i obróbczej, a także innowacyjnej stacji wykonywania pokrycia „hard coating", co dodatkowo pozwoli na poszerzenie asortymentu o gotowe do zamontowania tarcze hamulcowe.

Uzupełnienie procesu produkcyjnego o wykonanie trwałej, odpornej na zużycie powłoki na powierzchni tarczy hamulcowej, zapewni szereg korzyści tj. poprawę właściwości tarcia, zmniejszenie zużycia czy zwiększoną odporność na korozję i wprowadzi do asortymentu produkt zgodny z normami wprowadzanymi w ramach EURO 7. AS

Większy zakład TitanX Engine Cooling w Opolu

18 stycznia br. miała miejsce uroczystość oficjalnego rozpoczęcia działalności spółki TitanX Engine Cooling Sp. z o.o. w budynku OPO3, wchodzącym w skład kompleksu przemysłowo-logistycznego CTPark Opole.

Na terenie CTPark Opole, polski oddział szwedzkiego producenta układów chłodzenia do pojazdów ciężarowych działa od 2018 roku. W poprzedniej lokalizacji firmy odbywał się tylko montaż finalny chłodnic.

- Dzięki otwarciu fabryki w budynku OPO3 będziemy w stanie zintegrować pod jednym dachem procesy produkcji, co przełoży się na wieloaspektową optymalizację działań, a tym samym - zwiększy konkurencyjność i skuteczność biznesową TitanX. Należy także podkreślić, iż przestrzeń została dostosowana do naszych precyzyjnych oczekiwań, a sam kompleks CTPark Opole wyróżnia się najwyższymi walorami użytkowymi i funkcjonalnymi, o czym przekonujemy się już od niemal sześciu lat - mówi Cedric Huslin, CEO TitanX.

Powierzchnia zakładu zwiększyła się o 18,3 tys. m^2. Już planowana jest dalsza rozbudowa, o kolejne 8,7 tys. m^2 do października 2025 roku. - Całość inwestycji, budowa, wyposażenie, wynajem w okresie inwestycji, szacujemy na około 77 mln zł - mówi Tomasz Łężak, dyrektor zakładu w Opolu.

Wraz z planowanym pod koniec 2024 roku uruchomieniem kilku nowych rozwiązań dla klientów z sektora motoryzacyjnego, oddział TitanX w Opolu odegra kluczową rolę w ekspansji marki na europejskim rynku. AS

FOT. CTP POLAND

Fabryka rdzeni POSCO powstanie w Brzegu

FOT. POSCO

Pod koniec lutego 2024 roku firma POSCO International Corp. potwierdziła, że zwiększy moce produkcyjne rdzeni do silników elektrycznych poza Koreą Południową, aby zapewnić sobie odpowiedni czynnik wzrostu.

Zarząd koreańskiej firmy podjął decyzję o budowie drugiej fabryki w Meksyku do marca 2025 roku i nowego zakładu w Polsce do maja przyszłego roku. Decyzja wpisuje się w cel firmy, jakim jest utworzenie w 2030 roku globalnej sieci produkcji i dystrybucji o mocy ponad 7 milionów rdzeni do silników rocznie i osiągnięcie 10-procentowego udziału w światowym rynku rdzeni. Rdzenie do elektrycznych silników napędowych są kluczowym elementem pojazdów w pełni elektrycznych i hybrydowych modeli benzynowych.

POSCO International ma obecnie cztery fabryki rdzeni - dwie w Korei Płd. i po jednej w Meksyku i w Chinach. Ich łączna moc produkcyjna wynosi 2,25 miliona rdzeni rocznie. Po dodaniu w przyszłym roku zakładów w Meksyku i w Polsce, a w ciągu kilku lat także w Indiach, dostawca będzie posiadać siedem fabryk w pięciu krajach.

Pod koniec grudnia 2023 roku Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK" (WSSE) wydała decyzję o wsparciu dla polskiej spółki POSCO International. POSCO Mobility Solutions Poland Sp. z o.o. ma zainwestować 183 mln złotych (42,3 mln euro) w zakład rdzeni, który powstanie w Brzegu (opolskie).

WSSE nie poinformowała wówczas kiedy zaplanowano uruchomienie produkcji w Brzegu ani o liczbie utworzonych miejsc pracy przez koreańskiego dostawcę. Strefa podkreślała, że zwiększone moce produkcyjne pozwolą POSCO zaoferować innowacyjne produkty, takim producentom samochodów jak Mercedes, Kia, Hyundai i Volkswagen na Słowacji, w Czechach i Niemczech.

Według „The Korea Herald" zakład w Brzegu ma osiągnąć roczną produkcję na poziomie 1,2 miliona rdzeni do 2030 roku. Fabryka w Polsce pozwoli zabezpieczyć realizację zamówień czołowych klientów w Europie - w styczniu firma otrzymała zamówienie na 1,03 miliona rdzeni Hyundai Motor, który posiada swoje fabryki aut w Noszowicach (Czechy) i na Żylinie (Słowacja).

Zakład w Opolu ma mieć powierzchnię 25 tys. m^2. Za budowę fabryki odpowiada spółka Metroplan Polska.

Drugi zakład POSCO w Meksyku będzie w stanie zaspokoić zapotrzebowanie na 2,72 miliona rdzeni z Hyundai Motor Group Metaplant America, pierwszej fabryce dedykowanej pojazdom w pełni elektrycznym w Stanach Zjednoczonych (stan Georgia). AS

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie

- **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-stahlservice.de
www.emw-stahlservice.de

CGR Polska z większym zakładem w Częstochowie

30 stycznia br. francuska firma CGR Polska otworzyła w Częstochowie nowy obiekt. Nowa hala spółki CGR powstała przy ul. Strefowej, na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE).

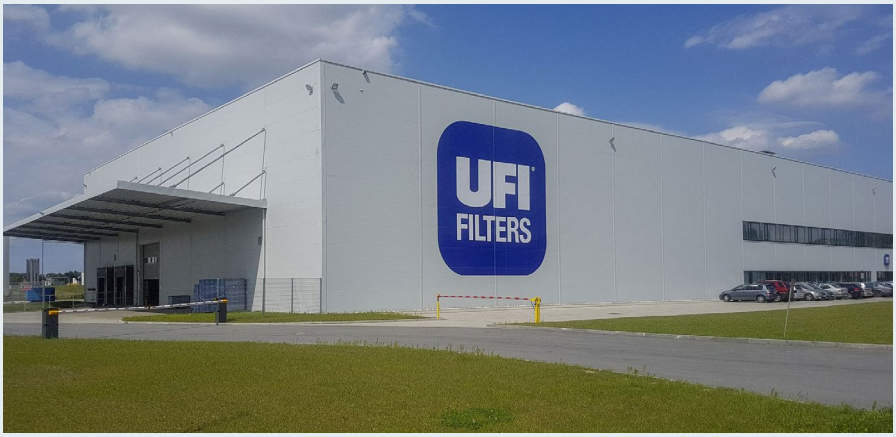
FOT. UM CZĘSTOCHOWA

Obiekt jest integralną częścią istniejącego już zakładu tego dostawcy. Przeznaczony jest na produkcję sprężyn do siedzeń samochodowych, przeniesioną pod koniec 2020 r. z Węgier. - *Zaczynaliśmy na 200 metrach kwadratowych. Mieliśmy kilka maszyn i kilka produktów* - mówił podczas uroczystości Mariusz Nowicki, dyrektor częstochowskiego zakładu. - *Z czasem rozbudowaliśmy nasz zakład, zajmowaliśmy coraz większą powierzchnię i zwiększyliśmy produkcję. Kilka lat temu podjęliśmy decyzję o wybudowaniu własnej hali w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej przy ulicy Strefowej w Częstochowie. Obecnie rozrośliśmy się do 8 800 metrów kwadratowych.*

80 proc. produkcji w CGR Polska odbywa się na potrzeby branży motoryzacyjnej. Wśród wytwarzanych komponentów znajdują się zaczepy pasów bezpieczeństwa, kasety zwijaczy pasów, prowadnice pasów, dźwignie przesuwu fotela, szeroki wachlarz różnego rodzaju sprężyn kompresyjnych (rozciąganych i skrętnych). AS

UFI Filters Poland podwaja powierzchnię swojego zakładu

Ruszyła budowa piątego budynku w ramach parku przemysłowo-logistycznego CTPark Opole. Rozbudowa kompleksu związana jest z ekspansją spółki UFI Filters Poland, która dotychczas zajmowała powierzchnię 6 tys. m². Swoją działalność w Polsce ten producent wymienników ciepła rozpoczął w CTPark Opole w 2018 roku. Filtry dostarczane przez UFI Filters są wykorzystywane we wszystkich markach samochodów osobowych i ciężarowych oraz pojazdach Formuły 1. Teraz firma podwoi przestrzeń najmu, wprowadzając się w III kwartale 2024 roku do budynku OPO 2B.



FOT. CTP POLAND

- *Ekspansja UFI Filters Poland o kolejne 6 tys. m² stanowi potwierdzenie skuteczności przyjętego przez nas modelu biznesowego opartego na utrzymaniu wszystkich nieruchomości w portfelu CTP w całym okresie najmu. Umożliwiamy naszym partnerom niezakłócony rozwój zarówno poprzez udostępnienie im większej powierzchni w dogodnym momencie, jak i dokonywanie zmian w standardach budynkowych, odpowiadających precyzyjnym oczekiwaniom klientów na przykład w związku z innowacjami wdrażanymi na liniach produkcyjnych czy technologicznych. Cieszymy się, że UFI Filters Poland po raz kolejny obdarzył nas zaufaniem. Bez wątpienia to pozytywny sygnał dla całej branży automotive, ale również dla przedsiębiorstw z innych sektorów* - mówi Łukasz Tomczyk, *Business Developer w CTP Poland.* AS

MDP ENGINEERING

mdpengineering.pl

USŁUGI INŻYNIERSKIE

PRODUKCJA I OBRÓBKA ELEMENTÓW METALOWYCH

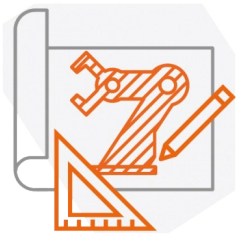
MASZYNY, URUCHOMIENIA I AUTOMATYZACJA PRODUKCJI

BIURO KONSTRUKCJI I BUDOWY MASZYN DLA BRANŻY AUTOMOTIVE I PRZEMYSŁU

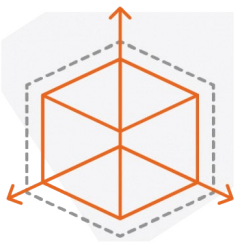
Specjalizujemy się w dostarczaniu kompleksowych rozwiązań inżynierskich z zakresu konstrukcji i budowy maszyn, automatyzacji produkcji oraz usług projektowych, ze szczególnym naciskiem na **branżę motoryzacyjną.**

Zespół inżynierów MDP Engineering posiada **ponad 10-letnie doświadczenie w branży automotive**, oferując elastyczność współpracy i dostosowanie rozwiązań do indywidualnych potrzeb każdego projektu. **Pracujemy z wiodącymi firmami na rynku Europejskim w sektorze motoryzacyjnym.**

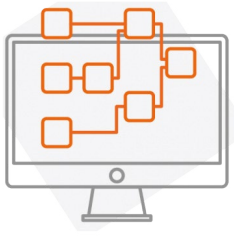
NASZE USŁUGI DLA BRANŻY AUTOMOTIVE



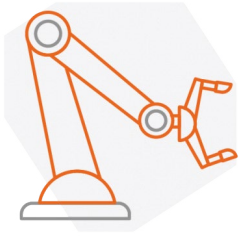
Projektowanie Maszyn i Linii Produkcyjnych



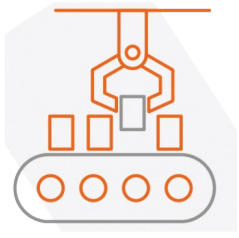
Indywidualne Projekty 3D/2D: NX, Solid Works, Inventor



Programowanie PLC



Programowanie i Uruchomienia Robotów



Uruchomienia Maszyn

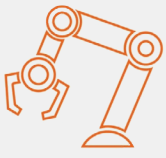
ul. Trakt św. Wojciecha 243C, 80-017, Gdańsk

Biuro:+ 48 58 380 00 03
Doradztwo techniczno-handlowe: + 48 733 838 747

biuro@mdpengineering.pl

mdpengineering.pl

Branża Automotive



Produkcja Maszyn i Urządzeń

Przemysł Spawalniczy Elektromaszynowy

FOT. NOWOGARD

Autoneum inwestuje w zakład w Nowogardzie

Pod koniec lutego firma Autoneum Poland ogłosiła plany rozbudowy zakładu zlokalizowanego w pobliżu Nowogardu. Dostawca od ponad 20 lat działa w Nowogardzkiej Strefie Ekonomicznej, wytwarzając rozwiązania akustyczne i termiczne do wnętrz samochodów, komór silnika oraz podwozi.

Rozbudowa obejmie dodanie 3,2 tys. m2 do istniejącej powierzchni produkcyjnej. Przełoży się na zwiększenie w zakładzie w Nowogardzie zatrudnienia o kolejne 40 miejsc pracy (obecnie dostawca zatrudnia 350 osób). Inwestycja ma zostać zakończona na przełomie roku 2024 i 2025.

W Polsce Autoneum posiada trzy zakłady - w Katowicach, Nowogardzie i Złotoryi. AS

Boryszew ze wsparciem kluczowego klienta w procesie restrukturyzacji spółek BAP

14 marca 2024 roku spółki zależne Boryszew S.A., działające w segmencie motoryzacyjnym, otrzymały podpisaną umowę z istotnym acz niewymienionym klientem Grupy Kapitałowej Boryszew S.A.

Umowa dotyczy wsparcia w latach 2024-2026 przez tego klienta restrukturyzacji spółek: Boryszew Kunststofftechnik Deutschland GmbH, Maflow Plastics Poland Spółka z o.o. oraz AKT plastikářská technologie Čechy, spol. s.r.o. (spółki BAP).

Zgodnie z umową w okresie restrukturyzacji, tj. do końca 2026 roku klient będzie partycypował w kosztach związanych z restrukturyzacją poprzez uzgodnioną podwyżkę cen na produkty spółek BAP.

W ocenie Boryszew S.A. zawarcie umowy będzie miało istotnie pozytywny wpływ na wyniki spółek BAP oraz Grupy Kapitałowej Boryszew S.A. oraz umożliwi osiągniecie przez spółki BAP dodatniego wyniku operacyjnego na poziomie EBITDA w okresie umowy.

Umowa obowiązuje od dnia 1 stycznia 2024 roku a warunkiem otrzymania wsparcia przez spółki BAP jest terminowa i zgodna z planem realizacja działań restrukturyzacyjnych. Podstawowym założeniem umowy jest wspólne solidarne działanie spółek BAP i klienta. Przeprowadzenie procesu restrukturyzacji zapewni spółkom BAP stabilizację operacyjną oraz poprawi ich pozycję rynkową. AS

MRS Electronic

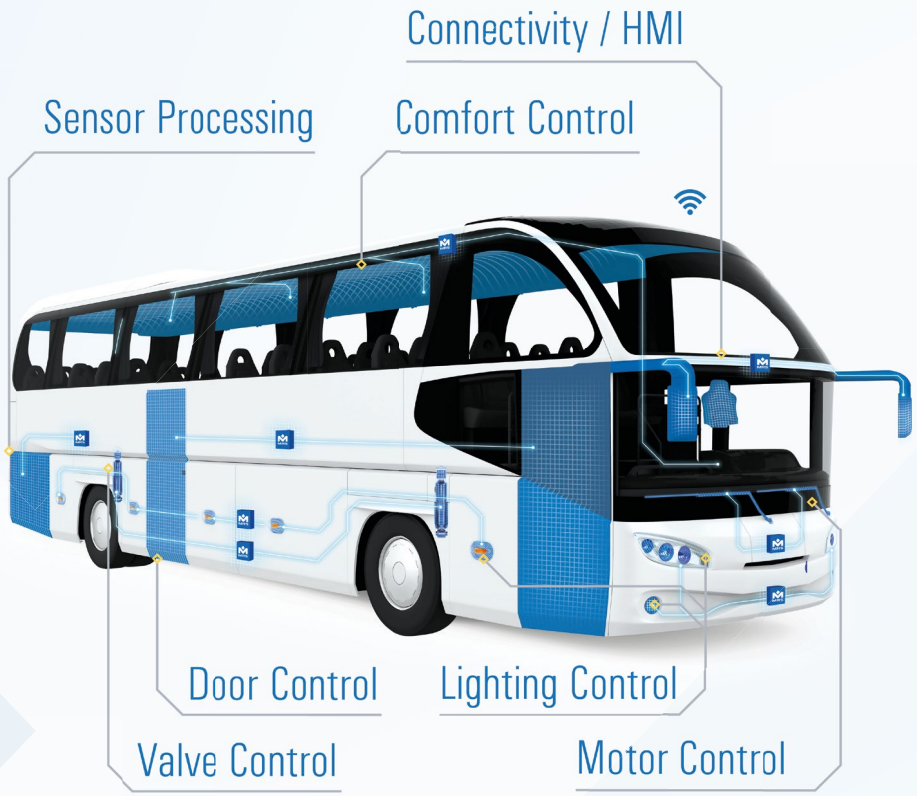
Standard Products

Custom Products

Engineered Products

Software & Engineering Services

CONTROLLERS • GATEWAYS • RELAYS • HMI-SYSTEMS • CONNECTIVITY



CAN

CAN FD

CANopen

ISOBUS

SAE J1939

LIN
LOCAL INTERCONNECT NETWORK

MRS Electronic Sp. z o.o
Rondo 1 Business Offices
Jana Zamoyskiego 79A, LU 8
30-519 Krakow, Poland

mrs-electronic.com

Opolszczyzna - istotny gracz na rynku motoryzacyjnym

OPOLSKIE CENTRUM ROZWOJU GOSPODARKI

JEDNOSTKA SAMORZĄDU Województwa Opolskiego

Według statystyk branża motoryzacyjna miniony rok może uznać za udany. Według danych firmy AutomotiveSuppliers.pl od stycznia do września 2023 roku wyprodukowano o 34,6% więcej pojazdów samochodowych niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Rozwój sektora automotive przyspieszył również na Opolszczyźnie.

FOT. IONWAY

Po kryzysach związanych z pandemią, wybuchem wojny w Ukrainie i towarzysząca im reorganizacją światowego łańcucha dostaw branża motoryzacyjna znajduje się w fazie ożywienia. Trwająca od ubiegłego roku poprawa dostępności surowców i komponentów przełożyła się na wzrost produkcji pojazdów. Według danych Działu Powierzchni Przemysłowych i Magazynowych Newmark Polska, około 10 procent całkowitego popytu rejestrowanego u naszych sąsiadów z Dolnego Śląska stanowią właśnie firmy z sektora automotive. W rzeczywistości udział ten może być jeszcze większy, gdyż statystyki nie uwzględniają powierzchni wynajmowanej przez dostawców oraz innych firm współpracujących pośrednio z branżą motoryzacyjną. Na tej bliskości korzysta Opolszczyzna, która dzięki lokalizacji przy pasie autostrady A4 wpisuje się w większy obszar gospodarczy.

- Jest to teren podzielony administracyjnie między dolnośląskie, opolskie i śląskie, jednak biorąc pod uwagę sieci kooperacyjne coraz bardziej zaczyna stanowić jeden obszar wzmożonej aktywności gospodarczej - mówi Szymon Ogłaza, członek Zarządu Województwa Opolskiego.

Wskazując inwestycje kluczowe dla regionu warto zwrócić uwagę na współpracę Opolskiego Centrum Rozwoju Gospodarki z Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną i Wałbrzyską Specjalną Strefą Ekonomiczną. Najważniejsze kryteria dotyczyły tworzenia nowych miejsc pracy, wykorzystania innowacyjnych technologii i współpracy z zagranicą, wysokiej jakości kultury pracy, poważnego podejścia do tzw. społecznej odpowiedzialności biznesu, wykorzystania OZE czy otwartości na płatne staże i praktyki. *- Od 2018 roku firma inwestująca na Opolszczyźnie może korzystać ze zwolnienia z podatku dochodowego w ramach Polskiej Strefy Inwestycji. W naszym regionie ulga jest największa, bo sięga aż 40 proc., dla porównania w Śląskiem jest to 30 proc., a w Dolnośląskiem 25 proc.* - tłumaczy Tomasz Hanzel, dyrektor Opolskiego Centrum Rozwoju Gospodarki.

Jednym z sukcesów tej polityki jest z pewnością pozyskanie firmy Posco Mobility Solution Poland, która ogłosiła plany zbudowania nowoczesnej fabryki rdzeni do silników napędowych w Brzegu. Inwestycja ta, opiewająca na kwotę 183,6 mln zł, skorzysta ze zwolnień podatkowych, a jej realizacja rozpocznie się w kwietniu 2024 r. Posco, jako piąty na świecie producent stali, wykazuje swoje zaangażowanie w promowanie ekologicznych technologii, a inwestycja stanowi ważny krok w kierunku zrównoważonego rozwoju.

Kolejną wielką inwestycją, tym razem na terenie Nysy jest wspólna inicjatywa firm Umicore oraz Volkswagen - spółka IONWAY, która jest istotnym krokiem zwiększenia roli Unii Europejskiej jako solidnego gracza na globalnym rynku elektromobilności. - *Jej siedziba znajduje się w Brukseli, a pierwszy zakład produkcyjny powstanie w Nysie, w pobliżu istniejącej już fabryki należącej do firmy Umicore. Inwestycję, w ramach której powstanie nawet do 900 nowych miejsc pracy, wspiera także polski rząd, który przekaże spółce IONWAY dotację finansową w wysokości 350 milionów euro, a łączna wartość inwestycji do 2030 r. wyniesie 1,7 miliarda euro* - Andrzej Buła, Marszałek Województwa Opolskiego. Obecnie w Nysie trwają prace przygotowawcze poprzedzające start budowy fabryki, a rozpoczęcie produkcji w zakładzie zostało zaplanowane na 2025 r. Do tego czasu aktywny materiał katodowy (CAM) wykorzystywany przez firmę PowerCo będzie produkowany w nyskim zakładzie Umicore. Dzięki bliskiemu sąsiedztwu obu fabryk spółka IONWAY będzie mogła korzystać z know-how Umicore oraz surowców pochodzących z zakładów rafineryjnych firmy w Finlandii. Ponadto strategiczna lokalizacja fabryki umożliwi IONWAY dostęp do odnawialnych źródeł energii, a także zapewni wsparcie wykwalifikowanych pracowników z regionu.

- Położenie Opola pomiędzy Wrocławiem a tzw. śląską kolebką branży automotive (Gliwice, Zabrze i Katowice) ułatwia ściąganie inwestorów i specjalistów.

Szymon Ogłaza, członek Zarządu Województwa Opolskiego

Kolejną dużą inwestycją ogłoszoną w ostatnim czasie jest rozpoczęcie rozbudowy CTPark Opole. Nowy obiekt, w formule build-to-suit, zostanie zrealizowany na potrzeby globalnego dostawcy układów chłodzenia do samochodów ciężarowych TitanX Engine Cooling. Najemca ten już od 2018 roku zajmuje 11 600 m^2 w tym parku, a w październiku zeszłego roku wprowadził się do nowego budynku o powierzchni 26 000 m^2, zajmując 18 200 m^2, a kolejne 8000 m^2 w 2025 roku. W związku z gabarytami produkowanych podzespołów bardzo ważnym czynnikiem była prędkość dostaw.

- Dzięki autostradzie mamy dobre połączenie na południe i na zachód. Dlatego właśnie czynnikiem decydującym, oprócz oczywiście warunków prowadzenia działalności, obsługi inwestorskiej oraz wykwalifikowanych pracowników, była logistyka. Położenie Opola pomiędzy Wrocławiem a tzw. śląską kolebką branży automotive (Gliwice, Zabrze i Katowice) ułatwia ściąganie inwestorów i specjalistów - dodaje Ogłaza.

Na tym jednak nie koniec, bowiem do 6000 m^2 swoją powierzchnię planuje powiększyć także firma UFI Filters. W związku z planowanym rozwojem w minionym roku ruszyła budowa piątego budynku w ramach parku przemysłowo-logistycznego CTPark Opole, który zostanie oddany do użytku w trzecim kwartale 2024 roku. Zakład w Opolu umożliwi przedsiębiorstwu obsługę głównych producentów samochodów w Europie oraz optymalizację czasu dostaw. W sumie wydatki inwestycje wśród firm z sektora mogą oscylować w granicach 2,7 miliarda euro i około 1500 miejsc pracy w całym regionie.

FOT. POSCO

DUVENBECK - Logistyka szyta na miarę potrzeb klientów oraz zmieniających się trendów

DUVENBECK
THE CULTURE OF LOGISTICS

Grupa Duvenbeck jest firmą logistyczną działającą na rynku międzynarodowym i świadczącą kompleksowe usługi. W 2023 r. grupa wygenerowała roczny obrót w wysokości 1,1 miliarda euro.

Zatrudniając około 6 000 pracowników w ponad 41 lokalizacjach biznesowych w jedenastu różnych krajach, Duvenbeck jest jedną z wiodących firm logistycznych w Europie. Firma założona w 1932 roku jest specjalistą logistyki full-service, działającym w obszarach spedycji, logistyki kontraktowej, projektowania koncepcyjnego, usług intermodalnych, motoryzacyjnych i e-fulfilment. Duvenbeck dysponuje własną flotą składającą się z 1500 pojazdów i obsługuje ona głównie znanych klientów z sektora logistyki przemysłowej, w tym z branży motoryzacyjnej, dóbr konsumpcyjnych, tworzyw sztucznych i pojazdów rolniczych.

Duvenbeck posiada oddziały w Niemczech, Polsce, Austrii, Rumunii, Słowacji, Hiszpanii, Czechach, Holandii, Luksemburgu, Węgrzech i Szwajcarii. Flota Duvenbeck działa w całej Europie w celu zaopatrzenia i dystrybucji towarów w dziale spedycji. Pozostała część usług spedycyjnych obejmuje transport specjalny towarów niebezpiecznych, części zamiennych, nadwozi pojazdów, towarów sezonowych, a także usługi transportu ekspresowego i o podwyższonym bezpieczeństwie.

Firma od wielu lat jest partnerem logistycznym dla przemysłu samochodowego w dziale logistyki kontraktowej. Prace przedmontażowe, zaopatrzenie linii produkcyjnych oraz szybka i niezawodna dystrybucja komponentów w systemie just-in-time i just-in-sequence należą do naszego portfolio usług. Duvenbeck zajmuje się na przykład zaopatrzeniem w elementy osi, montażem przedniej i tylnej osi, dostawami produkcyjnymi i usługami utylizacji, a także zarządzaniem pustymi kontenerami dla jednego z dużych niemieckich producentów samochodów.

Firma posiada specjalnie wyposażone magazyny przeładunkowe w celu synchronizacji, konsolidacji i pakowania przesyłek w obszarze logistyki dostaw. Podczas dystrybucji towarów Duvenbeck koordynuje proces wysyłki, całą logistykę dystrybucji części zamiennych, odprawę celną oraz zarządza zwrotami. Nowością w ofercie usług jest tzw. e-fulfilment. Oznacza to, że Duvenbeck przejmuje całą obsługę zamówień w branży e-commerce - czyli umieszczanie artykułów w magazynie, pakowanie, a następnie wysyłkę towarów zamówionych online do klientów detalicznych.

Wszystko to wymaga inteligentnego projektu koncepcyjnego. Oznacza

to, że Duvenbeck odgrywa rolę wiodącego dostawcy usług logistycznych oraz opracowuje i wprowadza innowacyjne koncepcje logistyczne dla firm, niezależnie od ich wielkości i branży. Zespół projektantów koncepcji bardzo uważnie przygląda się każdemu indywidualnemu wymaganiu klienta, a następnie przechodzi do fazy konceptualizacji, która polega na wdrażaniu koncepcji z praktycznym podejściem. Głównym priorytetem jest tutaj ciągła optymalizacja wszystkich funkcji sterujących.

Firma zarządza globalną dystrybucją towarów skonteneryzowanych, transportem samochodowym, kolejowym, morski i transportu intermodalnego. Duvenbeck odpowiada również za Yard Managment klientów działających w branży motoryzacyjnej. Wiąże się to z zsynchronizowanym przydzielaniem naczep do wewnątrzzakładowych punktów rozładunku. Daje to korzyści: procesy dostawy i rozładunku są od siebie oddzielone, a linie produkcyjne mogą być zasilane zgodnie z potrzebami.

W ramach swojej strategii zrównoważonego rozwoju firma kontynuuje stopniową elektryfikację transportu drogowego towarów. Do 2026 roku we flocie ma pojawić się ponad sto nowych elektrycznych ciężarówek. Firma wykorzystuje również paliwa alternatywne, takie jak bio-LNG, jako kolejny sposób na ograniczenie emisji szkodliwych dla środowiska. Obecnie 40 pojazdów, które obsługują trasy krótko- i dalekobieżne, zostały niedawno przestawione na paliwo przyjazne dla środowiska, np. bio-LNG (biogaz).

DUVENBECK W POLSCE

Przemysł motoryzacyjny stał się jednym z filarów polskiej gospodarki. Polska jest wiodącym dostawcą podzespołów dla producentów samochodów w całej Europie. Dodatkowo tzw. Nearshoring - czyli trend w kierunku krótszych łańcuchów dostaw – sprawia, że Polska staje się coraz bardziej interesującym rynkiem zakupowym dla producentów samochodów.

W tym świetle specjalista ds. logistyki full-service Duvenbeck podczas 9. edycji Automotive CEE Day w Opolu w dniach 18 i 19 kwietnia pokaże, które rozwiązania logistyczne są najbardziej odpowiednie dla producentów i dostawców.

„Polska odgrywa coraz większą rolę dla przemysłu motoryzacyjnego jako ośrodek produkcyjny i rynek zaopatrzeniowy. Dostosowujemy się do tego, poszerzając nasze usługi w obszarze logistyki transportu", wyjaśnia ten rozwój Dirk Bergmann, który od 16 lat jest dyrektorem zarządzającym Duvenbeck Poland.

Jako jeden z przykładów Dirk Bergmann podaje rosnący udział pojazdów elektrycznych w ogólnej produkcji producentów samochodów. Około 30 proc. wszystkich akumulatorów produkowanych w Europie do pojazdów elektrycznych produkowanych jest w Polsce. Firma odpowiada na trend w stronę e-mobilności, wprowadzając nowe usługi i zwiększając możliwości przewozowe akumulatorów litowo-jonowych. Przewożone są ze szczególną starannością, zgodnie z przepisami Umowy Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów Niebezpiecznych na terenie Europy, zwanej ADR.

Od chwili wejścia na ten rynek 21 lat temu Duvenbeck wypracował sobie silną pozycję wśród czołowych specjalistów logistyki w Polsce. W siedzibie firmy we Wrocławiu, blisko 350 pracowników organizuje transport całopojazdowy i częściowy. Bazy Duvenbeck na granicy niemiecko-polskiej pełnią funkcję węzłów komunikacyjnych dla ruchu transgranicznego do Europy Zachodniej.

Usługi transportowe zsynchronizowane i precyzyjnie dostosowane do procesu produkcyjnego - czyli operacje just-in-time i just-in-sequence – to specjalność Duvenbeck Poland. W tym celu firma w Polsce dysponuje flotą liczącą 500 sztuk pojazdów. Kierowcy przechodzą stałe szkolenia z zakresu oszczędnej i energooszczędnej jazdy we własnym ośrodku szkoleniowym; zajmują się tym specjalnie wykwalifikowani trenerzy kierowców. Dirk Bergmann, Dyrektor Zarządzający Duvenbeck Polska, został odznaczony odznaką honorową Ministra Transportu i Infrastruktury w uznaniu zasług dla sektora transportu w RP w 2021 roku.

Więcej informacji można znaleźć na stronie: **www.duvenbeck .de**

IGOPAK - kompleksowe podejście do kwestii opakowań zwrotnych dla branży Automotive

IGOPAK
WE DON'T PACK - WE PROTECT

„WE DON'T PACK - WE PROTECT" - to hasło przewodnie naszej firmy, które oddaje istotę działalności. W naszej pracy stawiamy bowiem na bezpieczeństwo produktów klienta, dbając równocześnie o optymalizację kosztów i przyczyniając się tym samym do ochrony środowiska naturalnego.

FOT. IGOPAK

CZYM SIĘ WYRÓŻNIAMY?

IGOPAK to rodzinna firma z polskim kapitałem działająca w Świdnicy od kilkunastu lat. Jesteśmy wiodącym producentem rozwiązań logistycznych, dynamicznie rozwijającym się przedsiębiorstwem o ugruntowanej i stabilnej pozycji, od początku działającym w branży Automotive.

Jako jedyni w Europie stanowimy unikatowy klaster składający się z 5 różnych działów zaangażowanych w proces produkcji opakowań wielokrotnego użytku. Odpowiadając na aktualne zapotrzebowanie rynku, m.in. Przemysłu 4.0, bierzemy na siebie pełną odpowiedzialność za kompleksową realizację zamówień klienta - od wstępnego pomysłu, poprzez opracowanie projektu, prototyp, rozwój, wdrożenie, produkcję seryjną, magazynowanie i dostawę na czas. A wszystko to zgodnie z najwyższymi standardami ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 2700:2017. Obszar działalności firmy obejmuje nie tylko Europę, ale również inne kontynenty.

Nasze autorskie rozwiązania w postaci: kontenerów stalowych, wkładów tekstylnych, pojemników z płyt PP oraz elementów HDPE/XPE/PE odpowiadają wysokim standardom najbardziej wymagających klientów. Dzięki indywidualnym rozwiązaniom i innowacyjnej technologii zabezpieczamy produkty naszych kontrahentów, zwiększamy efektywność i zyskowność współpracujących z nami firm przy równoczesnym minimalizowaniu strat oraz redukując negatywny wpływ na środowisko.

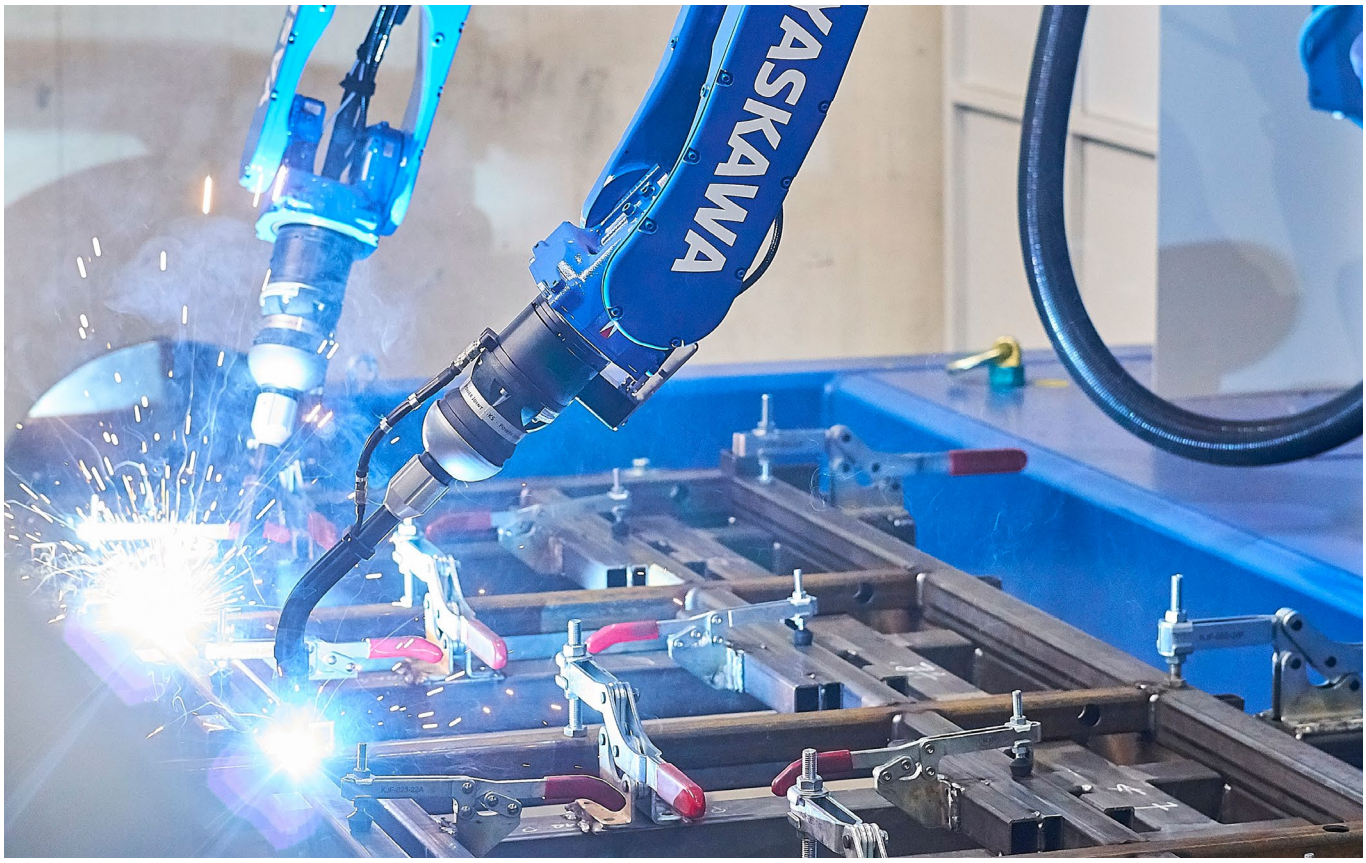
JAK DZIAŁAMY?

– *Działalność firmy IGOPAK jest przede wszystkim spójna z wartościami zawartymi w naszej misji i wizji. Kontrahentom zapewniamy kompleksową obsługę w zakresie rozwoju i wdrożeń opakowań zwrotnych dla ich skomplikowanych, wy-*

magających produktów. Zgodnie z zasadami Przemysłu 4.0 integrujemy nowoczesne technologie, aby - spełniając główne cele zrównoważonego rozwoju - wymyślić, przetestować i wyprodukować idealne opakowanie zwrotne spełniające w 100% oczekiwania klientów - podkreśla Robert Klein, Dyrektor Sprzedaży w firmie IGOPAK. – *Wieloletnie doświadczenie oraz posiadany Know-how umożliwiają nam szeroko zakrojoną współpracę z największymi firmami z branży Automotive, dotyczy to bezpośrednio OEM'ów oraz producentów z poziomu TIER1 i TIER2*

– *Nasza działalność charakteryzuje się innowacyjnym podejściem do wyzwania, elastycznością i terminowością. Dzięki bezkompromisowym procesom kontroli dostarczamy produkty o najwyższej jakości. Pomaga nam w tym technologia CMM, czyli współrzędnościowe urządzenia pomiarowe* - dodaje Rober Klein. – *IGOPAK z powodzeniem mierzy się ze współczesnymi wyzwaniami branży Automotive. Własne biuro projektowe oraz wydzielony w nim dział R&D pozwalają na tworzenie innowacyjnych i optymalnych rozwiązań dopasowanych do potrzeb naszych klientów. Bez względu na to, jaki typ pojemnika jest wymagany (kontener stalowy z mechanizmami, pojemnik z tworzywa sztucznego, wypełnienie tekstylne, piankowe lub inna kombinacja - to nie ma znaczenia), jesteśmy w stanie go zaprojektować oraz wyprodukować w całości w naszej firmie. Możliwość taką nazywamy modelem One-Hand Source.* W odpowiedzi na wymagania Przemysłu 4.0. projektujemy i produkujemy pojemniki stalowe z zaawansowanymi technicznie mechanizmami, które następnie klienci wykorzystują na zautomatyzowanych liniach produkcyjnych w swoich fabrykach. Nieważne zatem, czy nasz klient potrzebuje opakowania tekstylnego, piankowego, stalowego, czy też ich kombinacji – Igopak projektuje i produkuje kompleksowe rozwiązania. Nasi klienci zlecają nam rozwój całej gamy opakowań dostosowanych do rozmiaru oraz rodzaju wykończenia części, np. od deski rozdzielczej, poprzez panele drzwiowe, kończąc na drobnych elementach ozdobnych wyposażenia wnętrza auta. Holistyczne podejście do tematu gwarantuje znalezienie najlepszego rozwiązania logistycznego. – *Naszą siłą jest także niezwykle doświadczona, wykwalifikowana i kompetentna załoga zaangażowana w projektowanie, rozwój i produkcję* – zaznacza Robert Klein. – *Tylko dzięki oddaniu naszych pracowników jesteśmy w stanie budować silną markę i umacniać pozycję wiodącego producenta opakowań wielokrotnego użytku. Z pełną świadomością inwestujemy w kapitał ludzki oraz podnoszenie własnych standardów jakościowych, jak chociażby certyfikaty spawalnicze ISO 3834-2 oraz ISO 1090-2, EXC2. Obecnie jesteśmy na etapie wdrażania przełomowego, autorskiego systemu zautomatyzowanego spawania IGOPAK Container Smart Welding, który wkrótce pozwoli na zautomatyzowaną produkcję kontenerów stalowych z jednoczesną kontrolą jakości w czasie rzeczywistym.*

– *Dodatkowo* - mówi Robert Klein - *nasze działania mają na uwadze*



FOT. IGOPAK

FOT. IGOPAK

OFERTA PRODUKCYJNA I USŁUGOWA

Oferujemy:

- usługi w zakresie:

- rozwoju opakowania
- projektowania
- prototypowania
- produkcji
- magazynowania
- dostaw

- kompleksowe rozwiązania dla opakowań transportowych w postaci:

- pojemników stalowych
- wkładów tekstylnych
- wypełnień piankowych

- obróbkę laserem i spawanie:

- cięcie laserem 2D stali, stali nierdzewnej, i aluminium
- cięcie laserem 3D profili ze stali, stali nierdzewnej i aluminium
- spawanie przy pomocy robotów
- cięcie laserem blach, rur i profili
- cięcie rur i profili o średnicy od 15 do 150mm
- wypalanie i gwintowanie otworów
- ukosowanie i fazowanie otworów w profilach i rurach
- grawerowanie opisów wypalanych detali
- gięcie

ciągły rozwój, dlatego też podjęliśmy współpracę z cenionymi instytucjami naukowymi i centrami badawczo-rozwojowymi w kraju i na świecie. Dodam jeszcze, iż z uwagi na to, że Igopak kładzie ogromny nacisk na ochronę środowiska, posadziliśmy do tej pory prawie 10 tysięcy drzew, akcja trwa i na trwałe wpisała się w nasze proekologiczne podejście do biznesu.

Robert Klein
Dyrektor Sprzedaży
IGOPAK

FOT. IGOPAK

BANER REKLAMOWY

SKORZYSTAJ ZE SPECJALNIE DEDYKOWANEGO MIEJSCA NA TWOJĄ REKLAMĘ

KWARTALNIK ON-LINE

PRZECZYTAJ AKTUALNE WYDANIE NASZEGO BRANŻOWEGO KWARTALNIKA

NEWSLETTER

ZYSKAJ BEZPŁATNY DOSTĘP DO NAJNOWSZYCH WIADOMOŚCI Z RYNKU MOTORYZACYJNEGO

MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE

OBSERWUJ NASZE DZIAŁANIA KOMENTUJ I UDOSTĘPNIAJ

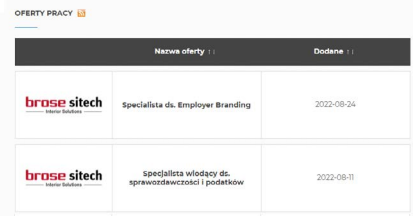
BANERY REKLAMOWE

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRMĘ

BAZA DOSTAWCÓW

ZWIĘKSZ SWOJĄ SZANSĘ NA WIĘKSZY UDZIAŁ W RYNKU

OFERTY PRACY

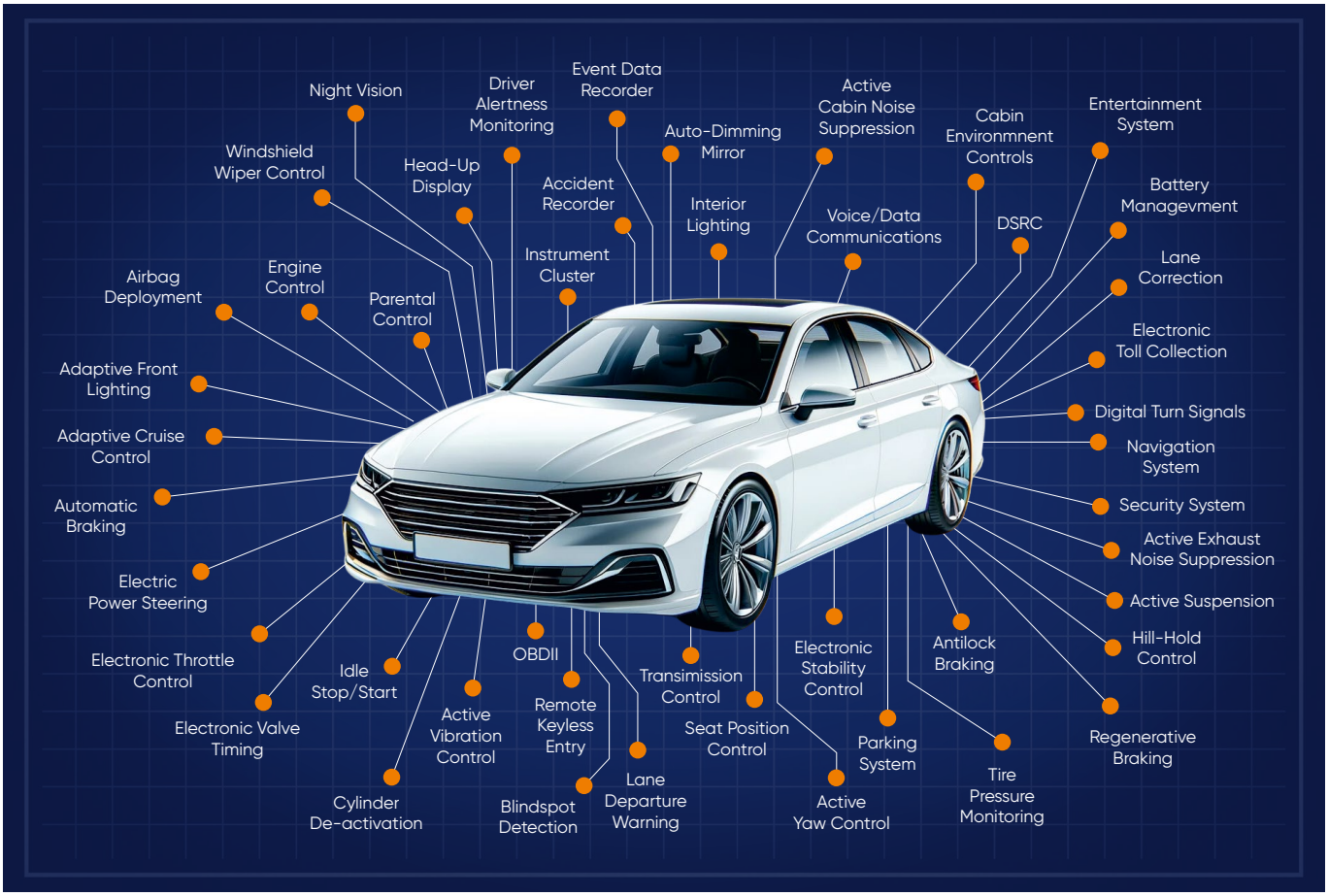


ZNAJDŹ PRACOWNIKA Z NAMI TO MIEJSCE NA TWOJE OGŁOSZENIE

Dominacja elektroniki we współczesnych samochodach. Kontrola jakości i innowacje

SGP Quality Lab
SGP Group

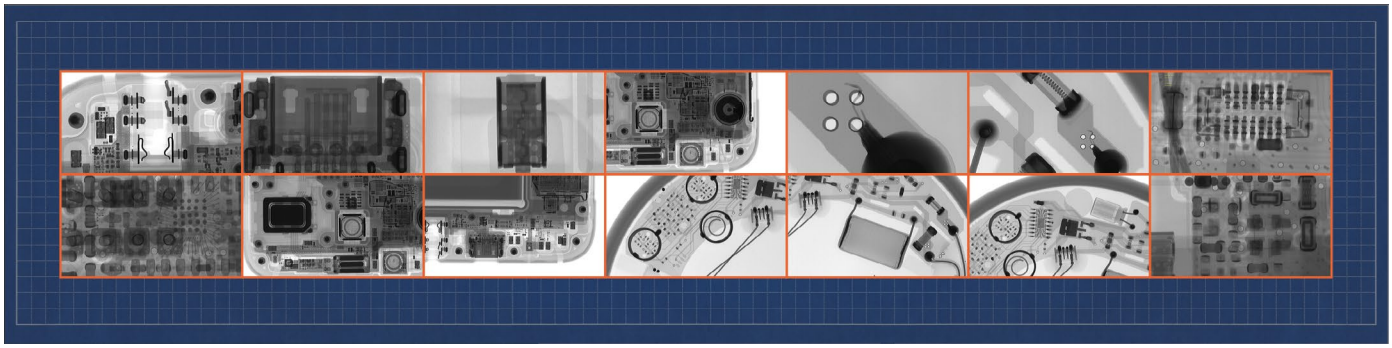
W erze cyfrowej, technologia elektroniczna zmienia branżę motoryzacyjną w sposób, który kiedyś był domeną futurystów. Samochody współczesne, wyposażone w zaawansowaną elektronikę i czujniki, przestają być zwykłymi środkami transportu, przekształcając się w skomplikowane systemy, które zwiększają bezpieczeństwo i komfort podróży, jednocześnie otwierając nowe możliwości dla innowacji.



RYS. SGP

ELEKTRONIKA WIODĄCA INNOWACJE

W nowoczesnych pojazdach, elektronika odgrywa centralną rolę. Systemy zarządzania silnikiem, kontrola trakcji czy elektroniczne systemy hamowania to tylko przykłady, gdzie technologia cyfrowa jest niezbędna. Zaawansowane systemy infotainment stają się mobilnymi centrami komunikacji, a liczba układów półprzewodnikowych w nowych samochodach osobowych oscyluje w granicach 1000 do 1400, co świadczy o ich złożoności. Koszt tych urządzeń stanowi ponad 40% wartości pojazdu, podkreślając ich



znaczący wpływ na ogólną funkcjonalność.

ROLA CZUJNIKÓW

Czujniki w samochodach to nie tylko proste urządzenia, jak termostaty czy czujniki ciśnienia opon. Obecnie monitorują one szeroki zakres parametrów - od odległości od innych pojazdów, przez jakość powietrza, aż po zachowanie kierowcy. Są one kluczowe dla nowoczesnych systemów bezpieczeństwa, takich jak automatyczne hamowanie czy systemy utrzymania pasa ruchu.

ZAWODNOŚĆ ELEKTRONIKI

Jednakże złożoność elektroniki rodzi pytania o jej niezawodność. Usterki mogą prowadzić do poważnych problemów, włączając utratę kontroli nad pojazdem. Firmy specjalizujące się w testowaniu i analizie elektroniki, takie jak SGP Quality Lab, odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu niezawodności i bezpieczeństwa.

INTEGRACJA Z INTELIGENTNYMI TECHNOLOGIAMI

Rozwój Internetu Rzeczy (IoT) i sztucznej inteligencji skutkuje integracją samochodów z innymi urządzeniami. Możliwość komunikacji pojazdu z domem inteligentnym czy urządzeniami mobilnymi otwiera nowe możliwości dla personalizacji i automatyzacji. W samochodach elektrycznych liczba układów półprzewodnikowych jest niemal dwukrotnie większa, co podkreśla ich rosnącą rolę.

WYZWANIA I OGRANICZENIA

Mimo korzyści, dominacja elektroniki niesie wyzwania. Kompleksowość systemów wpływa na koszty napraw i wymaga specjalistycznej wiedzy serwisowej. Bezpieczeństwo cybernetyczne staje się coraz ważniejsze w kontekście pojazdów połączonych z siecią.

KONTROLA JAKOŚCI Z UŻYCIEM X-RAY

Kontrola jakości jest kluczowym aspektem produkcji elektroniki. Ze względu na rosnącą złożoność i miniaturyzację, wykrywanie wad staje się wyzwaniem. Techniki nieinwazyjne, takie jak rentgenowska kontrola jakości (X-ray) i tomografia komputerowa (CT), pozwalają na dokładną inspekcję elementów.

JAK DZIAŁA KONTROLA X-RAY?

- Lampa Rentgenowska: Tworzy sztuczne źródło promieniowania.
- 5-osiowy Stół Roboczy: Umożliwia kontrolę próbki pod różnymi kątami.
- Detektor: Zbiera promieniowanie rentgenowskie, tworząc obraz wewnętrznej struktury badanego obiektu.

PODSUMOWANIE

Współczesne samochody to wynik postępu technologicznego, przekształcające je w zaawansowane systemy elektroniczne. Elektronika i czujniki odgrywają kluczową rolę w tworzeniu bezpieczniejszych, wygodniejszych i bardziej efektywnych pojazdów. Jednakże, z tą technologiczną rewolucją wiążą się również wyzwania, w tym zapewnienie niezawodności i bezpieczeństwa, gdzie kluczową rolę odgrywają specjalistyczne firmy takie jak SGP Quality Lab.

Łukasz Ciechowski
Quality and Development Manager
SGP Quality Lab

Środki smarne do każdego zastosowania w przemyśle motoryzacyjnym

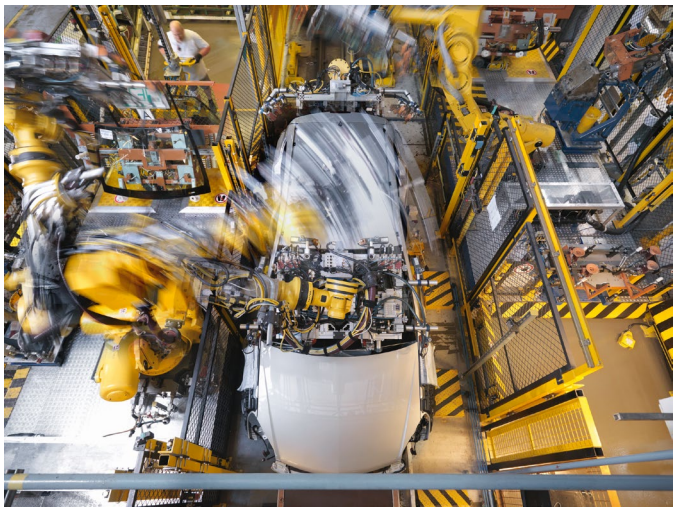
Postęp w przemyśle motoryzacyjnym rozwija się błyskawicznie. To, co dziś jest nowością, wkrótce staje się standardem. Współczesne samochody muszą spełniać coraz wyższe wymagania: być bardziej ekologiczne, bezpieczniejsze i wygodniejsze. W tym kontekście kluczową rolę odgrywają środki smarne.

Producenci pojazdów i podzespołów ufają, że środek smarny niezawodnie spełni swoją rolę przez cały okres użytkowania samochodu. Mimo, że są niewidoczne dla pasażerów, środki smarne w ogromnym stopniu przyczyniają się do niezawodności pojazdu. Wybór wysokiej jakości specjalistycznych środków smarnych zmniejsza ryzyko nieprawidłowego działania i wycofania komponentu czy całego pojazdu.

ODPOWIEDNI PRODUKT DO KAŻDEGO WYMAGANIA

Każdy z około 250 punktów tarcia w pojeździe ma specyficzne wymagania trybologiczne. Klüber Lubrication oferuje odpowiednie środki smarne do każdego zastosowania, zaprojektowane z myślą o potrzebach i wymaganiach klientów. Część z tych rozwiązań to produkty, które od wielu lat są z sukcesem stosowane w przemyśle motoryzacyjnym. Inne to środki opracowane specjalnie do wymagań naszych klientów. Jeżeli nie mamy jeszcze danego produktu na naszych półkach, opracowujemy go wspólnie z klientem. Dzięki temu możemy dostarczyć najwyższej jakości produkty, które spełnią każde oczekiwania.

Klüber Lubrication doskonale rozumie specyficzne wymagania przemysłu motoryzacyjnego. Jesteśmy w stałym kontakcie z producentami samochodów oraz ich dostawcami. Nasze produkty od dziesięcioleci udowadniają swoją wartość w przemyśle motoryzacyjnym, co potwierdzają nasi klienci wieloma atestami i specyfikacjami. Nasi eksperci zawsze stoją po stronie naszych klientów jako konsultanci, niezależnie od tego, czy zajmują się oni dostosowywaniem, przeprojektowywaniem, czy też tworzeniem nowych części, komponentów lub kompleksowych systemów.



FOT. KLÜBER LUBRICATION

Opracowujemy i testujemy nasze specjalistyczne smary samochodowe w oparciu o specyficzne wymagania branży. Nasza wyjątkowa placówka testowa oferuje ponad 100 stanowisk testowych, z których część opracowaliśmy sami do określonych celów testowych. W naszych działaniach rozwojowych przywiązujemy dużą wagę do ścisłej współpracy z producentami i dostawcami samochodów. W razie potrzeby dostosowujemy stanowiska badawcze do wymagań klientów. Przecież wiemy, jak ważne jest, aby środek smarny spełniał, a nawet przekraczał wymagania, już podczas testów.

SPRAWDZONY PARTNER W ZAKRESIE SPECJALISTYCZNYCH ŚRODKÓW SMARNYCH W PRZEMYŚLE MOTORYZACYJNYM

Klüber Lubrication jest członkiem wielu grup roboczych i komitetów, m.in. Niemieckiego Stowarzyszenia Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA), Niemieckiego Towarzystwa Trybologicznego, projektu wdrożeniowego rozporządzenia REACH i Niemieckiego Stowarzyszenia Przemysłu Chemicznego. Już na wczesnym etapie uczestniczymy w procesach decyzyjnych i rozwojowych mających wpływ na środki smarne dla przemysłu motoryzacyjnego, dzięki czemu jesteśmy partnerem, który rozumie wymagania stawiane potrzebnym środkom smarnym. Nasze certyfikaty obejmują ISO TS 16949, ISO 9001, ISO 14001 i EMAS i potwierdzają jakość naszych produktów.

Jednak sama szeroka oferta produktów nie wystarczy, aby zaspokoić cały zakres potrzeb przemysłu motoryzacyjnego. Staramy się być preferowanym dostawcą specjalistycznych środków smarnych. Jesteśmy wszędzie tam, gdzie nas potrzebują - nasi specjaliści są do dyspozycji klientów na całym świecie. Oferujemy produkty w tej samej wysokiej jakości, niezależnie od tego, czy są produkowane w Azji, Europie czy Ameryce. Bezpieczne, szybkie, elastyczne i niezawodne rozwiązania to synonim Klüber Lubrication.

Innowacyjna obróbka powierzchniowa metali dla przemysłu motoryzacyjnego

SurTec opracowuje, produkuje i dostarcza rozwiązania do przemysłowego mycia części, obróbki wstępnej metali, galwanizacji funkcjonalnej i dekoracyjnej. Nasze produkty i rozwiązania procesowe spełniają najbardziej wymagające specyfikacje i najwyższe wymagania naszych globalnych klientów.

ODKRYJ PROCESY CHROMOWANIA DEKORACYJNEGO BEZ CHROMU (VI) OFERUJĄCE NAJWIĘKSZĄ GAMĘ KOLORÓW

Procesy SurTec 88X to technologie chromowania dekoracyjnego nie zawierające chromu (VI), które oferują szeroką gamę wysokiej jakości powłok w różnych kolorach. Estetyczne, dekoracyjne wykończenia otrzymane za pomocą produktów SurTec 88X oferują szerokie spektrum barw; od jasnej bieli do bardzo ciemnych odcieni. Nasze produkty oparte są na opracowanych przez nas formułach, które nieustannie optymalizujemy i rozwijamy.

ELEGANCKIE WZORY Z SATYNOWYM WYKOŃCZENIEM

Nowoczesna technologia niklowania satynowego SurTec 851 umożliwia uzyskanie jednolitych półbłyszczących i nieodbijających światła powłok. Podstawowy system dodatków zapobiega powstawaniu porowatej struktury, czarnym plamom i szybkiej aglomeracji dodatków organicznych oraz pozwala na wydłużenie czasu pracy systemu.

Zalety technologii:

100% zamiennik Cr (VI): SurTec 883 XT
Eleganckie satynowe wykończenie: SurTec 851
Ciemnoniebieski chrom: SurTec 886

E-MOBILNOŚĆ

SurTec jest cenionym dostawcą przemysłu motoryzacyjnego. Konsultujemy nasze technologie już od etapu projektowania koncepcji prototypu aż do końcowej produkcji wielkoseryjnej. Wybór odpowiedniej technologii obróbki powierzchni umożliwia zastosowanie najnowocześniejszych lekkich obudów akumulatorów o niezawodnej i trwałej żywotności. SurTec 650 to nasza wzorcowa technologia obróbki wstępnej z wykorzystaniem technologii Cr(III), która znajduje zastosowanie u wiodących producentów OEM.

KLUCZOWE TECHNOLOGIE OCHRONY PRZED KOROZJĄ W SYSTEMACH AKUMULATOROWYCH

Ochrona przed korozją elektrycznych układów napędowych

SurTec 650 w połączeniu z uszczelką optymalnie zapobiega przedostawaniu się wilgoci do komory baterii i zapewnia niską rezystancję styku elektrycznego. Technologia zapewnia również kompatybilność elektromagnetyczną (EMC), dzięki czemu jest idealnym rozwiązaniem do obróbki powierzchni m.in. obudowy akumulatorów i obudowy elektronicznej jednostki sterującej (ECU). Ze względu na najlepszą w swojej klasie ochronę przed korozją surowego metalu, dodatkowe nakładanie powłoki elektrochemicznej na obudowę akumulatora można uznać za zbędne.

TRZYMAJMY SIĘ RAZEM!

Obróbka SurTec 650 obejmuje również doskonałe przygotowanie powierzchni, która jest gotowa do kolejnych procesów łączenia, w tym klejenia i spawania. Dzięki temu możliwe są dalsze obróbki części aluminiowych również długo po naniesieniu na materiał bazowy warstwy SurTec 650. Daje to klientom większą elastyczność w procesach produkcyjnych i zakupach części, a także niezależność od lokalizacji, czasu przechowywania i transportu.

CZY MASZ JUŻ KWALIFIKACJE?

Wraz z wiodącymi producentami OEM, sektora motoryzacyjnego, elektronicznego i lotniczego, SurTec opracował proces certyfikacji, który potwierdza zastosowanie technologii SurTec 650 zgodnie ze standardami danej branży. Klient końcowy lub producent OEM ma dzięki temu pewność, że nałożona warstwa chromianowa spełnia wszystkie niezbędne wymagania.

Skontaktuj się z nami!
SurTec Polska Sp. z o.o.
E-mail: office.pl@surtec.com
Aby uzyskać więcej informacji o produktach, wejdź na stronę www.SurTec.com

SURTEC 88X GAMA KOLORÓW

Rynek produkcji komponentów do aut elektrycznych potrzebuje mycia na klasę czystości wg. VDA 19.1

Jak to robi VIA Technika Obróbki Powierzchniowej z okolic Wrocławia, dostarczając komponenty do klientów z sektora automotive na kilka rynków europejskich.

PROBLEMATYKA BADAŃ W ŚWIETLE TEORII

Z racji, że pojęcie czystości technicznej jest bardzo nieostre i spotyka się to z różną interpretacją - inne wymogi spotykać można w branży medycznej, a inne w przemyśle motoryzacyjnym czy metalurgicznym. Z tego też powodu przedstawiciele każdej z tych branż inaczej odpowiedzą na pytanie: „co to znaczy, że detal czy część jest czysta". Przemysł motoryzacyjna posiłkuje się m.in. normą i standardami zawartymi w wydaniu VDA 19.1.

CZYSTOŚĆ TECHNICZNA - DEFINICJA I INTERPRETACJA

W przypadku definicji czystości technicznej jest podobnie, jak w przypadku definicji jakości, sformułowania te mają wiele znaczeń.[1] Jedna z definicji jakości określa jej znaczenie jako spełnienie pewnych właściwości i/lub wymagań przez produkt lub usługę. W przypadku czystości technicznej mowa jest o ocenie i określeniu zabrudzeń resztkowych, które mają wpływ na jakość (czystość) części. Zabrudzenia resztkowe mogą występować w postaci włókien, cząstek metalicznych lub niemetalicznych. Ich wymiary mierzone są zwykle w jednostkach mikronów i często są one niewidoczne gołym okiem. Zabrudzenie resztkowe bada się i analizuje według norm ISO 16232 / VDA 19.1. (Zarządzanie jakością w przemyśle samochodowym. Kontrola czystości technicznej).

FOT. VIA

1 Hamrol A., Zarządzanie i inżynieria jakości, wyd. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2017, str.23 i n.

ZNACZENIE NORMY VDA 19.1. ORAZ ISO 16232

Dążenie do osiągania wysokich parametrów silnikowych skutkuje tym, że komponenty są narażone na coraz większe obciążenia, a to determinuje ich podleganie pod bardzo wąskie tolerancje pomiarowe. Bardzo dobrze obrazuje to przykład samochodu marki Mercedes z silnikiem 220D z 1972 roku. Jego średnie spalanie wynosiło 8,5L/100km, przy mocy auta 60 koni mechanicznych. Produkowany model w 2012 roku to już silnik o mocy 204 koni mechanicznych, zużyciu paliwa na poziomie 5,2L/100km oraz momencie obrotowym 500Nm. To są kolosalne różnice. Dlatego też najnowocześniejsze jednostki napędowe funkcjonalnie są bardzo wrażliwe na wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia, nawet najmniejszymi cząsteczkami.

Zabrudzenia resztkowe mogą powodować błędy nie tylko przy użytkowaniu auta, ale także występować na etapie produkcji czy montażu, znacznie zakłócając proces produkcyjny. Problemy produkcyjne pojawią się zarówno przy „dużych" zabrudzeniach cząstkowych - >200 mikronów (tzw. cząsteczka „*killer*"), jak również przy kumulacji wielu „małych", które prowadzą do wystąpienia błędu, usterki, wady itp. W ostatnich latach można zauważyć wzrost błędów spowodowanych przez zabrudzenia resztkowe przy tzw. przypadkach „zero-kilometrowych" *(Production Line Breakdown)*, które dotyczą wykrycia wady zanim auto zjedzie z linii montażowej. Występujące w takich przypadkach resztki brudu stają się wspomnianą czystością techniczną - a właściwie rzecz ujmując - na ich podstawie określa się dopuszczone wartości granicznej czystości (ilości cząstek/zabrudzeń resztkowych), które ujmowane są w normie.

Od początku lat 90-tych XX wieku, począwszy od systemów ABS, systemów hydraulicznych oraz wtrysków paliwa, znaczenie czystości technicznej rośnie. Dzisiaj inżynierowie skupiają się także na osiągnieciu jak najlepszej czystości nie tylko przy komponentach elektronicznych, ale także przy elementach sprzęgła, wału rozrządu oraz bezołowiowych panewkach łożyska czy komponentach do aut elektrycznych, które w najbliższym czasie mają zdominować rynek europejski.

RODZAJE MEDIÓW ODTŁUSZCZAJĄCYCH ORAZ MYJĄCYCH STOSOWANYCH W PRZEMYŚLE ORAZ ICH KLASYFIKACJA WEDŁUG SPOSOBÓW UŻYCIA NA PODSTAWIE RODZAJU ZABRUDZENIA POWIERZCHNI

Przyglądając się poniższej tabeli można stwierdzić, że „podobne myje podobne" tzn. zabrudzenia organiczne, niepolarne np. oleje mineralne, bardzo dobrze usuwa się przy pomocy węglowodorów. Woda, która jest najbardziej powszechnym rozpuszczalnikiem, także wykorzystywana jest w procesach mycia i odtłuszczania, jednak, aby pozbyć się zaolejenia z powierzchni części wyprodukowanej dla przemysłu automotive, należy włożyć dużo większy wysiłek techniczny, aby uzyskać ten sam lub podobny efekt.

Należy wspomnieć, że w przemyśle komponentów motoryzacyjnych, firmy, które tłoczą lub w inny sposób formują części metalowe, do swoich procesów stosują chłodziwa w postaci olejów mineralnych lub emulsji. Bez zastosowania chłodziwa w procesie wyprodukowanie komponentu byłoby niemożliwe. Aby część mogła zostać poddana kolejnym krokom obróbki np. malowaniu proszkowemu, kataforezie, spawaniu, klejeniu lub zgrzewania, należy pozbyć się z jej powierzchni zatłuszczeń i zaolejenia, które mogą bardzo zakłócać lub wręcz uniemożliwiać ten proces. Podczas spawania czy zgrzewania części metalowych wytwarza się temperatura nawet 12 000°C, co w przypadku obecności zaolejenia na powierzchni powoduje wypalenie oleju i powstanie skazy w formie zgorzeliny na łączonym materiale. Dobór odpowiedniego medium rozpuszczalnikowego oraz technologii jest w tym wypadku kluczowy.

FOT. VIA

W czystości technicznej nie chodzi o niezmienną charakterystykę części, ale o tymczasowy stan zmieniający się pod wpływem czynników zewnętrznych. W porozumieniu z klientem (zlecającym badanie) ustala się, kiedy i gdzie specyfikacja czystości posiada ważność. Może to dotyczyć wyników uzyskanych w pomieszczeniu czystym, czyli tzw. clean roomie, ale także momentu załadunku, dostawy czy montażu.

Dlatego czynnikami mającymi wpływ na jakość i stan badanych komponentów są: warunki środowiskowe w miejscu pracy, obsługa, sposób pakowania, transportu i przechowania. W celu określenia dopuszczalnych granic, w których ma być przeprowadzana analiza, wprowadzono określnie „wartości ślepej próby". Zapewnić ma ona, że kontrola i pomiar przeprowadzane są we właściwych warunkach środowiskowych. Chodzi przede wszystkim o to, aby wykluczyć te rodzaje błędów, które nie pochodzą z kontrolowanej część, nie wpływały w sposób niedopuszczalny na wynik analizy.

TABELA 1. PORÓWNANIE MEDIÓW MYJĄCYCH I ODTŁUSZCZAJĄCYCH

Medium / Zabrudzenie	WODNE	VbF A3, alkohole modyfikowane	Węglowodory
organiczne, niepolarne (oleje, zatłuszczenia)	słabo	dobrze, bardzo dobrze	bardzo dobrze
organiczne, polarne (np. kalafonia)	średnio	średnio - bardzo dobrze (uzależniony od formuły mycia)	średnio - bardzo dobrze
nieorganiczne, polarne (sole)	bardzo dobrze	średnio - bardzo dobrze (uzależniony od formuły mycia)	słabo
nieorganiczne, niepolarne (wióry, kurz)	dobrze	średnio - bardzo dobrze	średnio

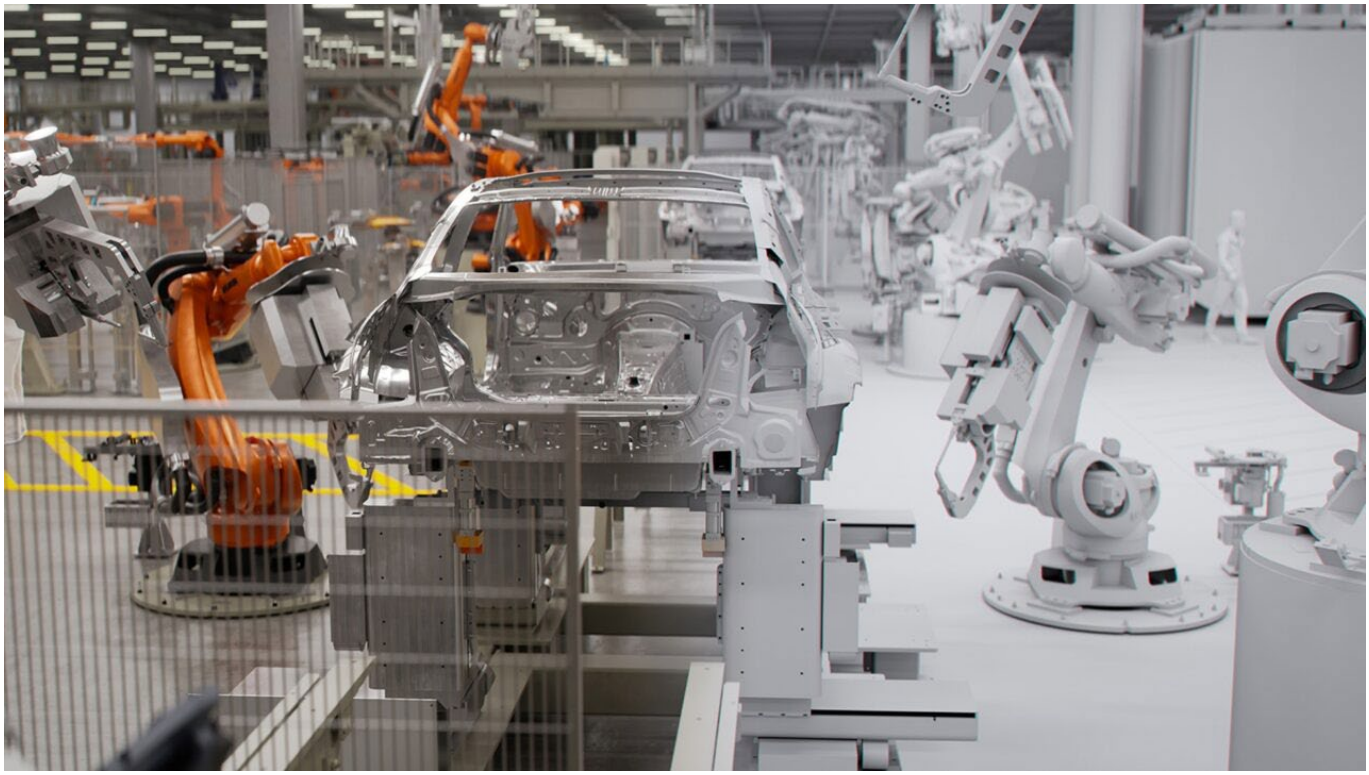
Cezary Brzozowski
Prokurent
VIA Technika Obróbki Powierzchniowej Sp. z o.o.

VIA z siedzibą w Środzie Śląskiej, 20 km od Wrocławia, posiada halę produkcyjną o pow. 6 000 m² i współpracuje z blisko 200 firmami z branży automotive w zakresie procesów takich jak: PER-odtłuszczanie, mycie wodne, mycie ultradźwiękami, obróbka wibrościerną, mycie precyzyjne oraz analizy zabrudzeń resztkowych wg VDA 19.1.

Transformacja cyfrowa: Przyszłość branży motoryzacyjnej

zwyrtek.

Transformacja cyfrowa w branży motoryzacyjnej to nie tylko trend, ale konieczność. Odkryj, jak nowe technologie, w tym cyfrowy obieg dokumentów, rewolucjonizują produkcję i zarządzanie, otwierając drogę do innowacji i zrównoważonego rozwoju.



CYFRYZACJA - KLUCZ DO SUKCESU W ERZE INNOWACJI

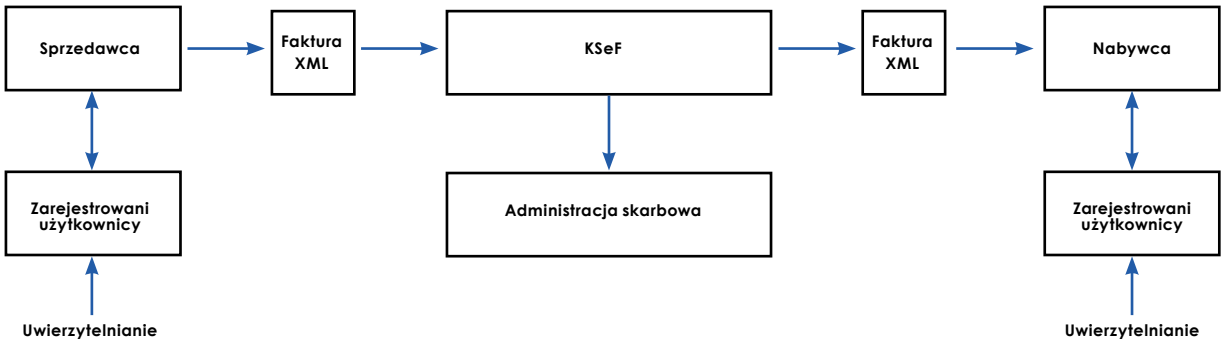
Transformacja cyfrowa stała się nieodzownym krokiem dla każdej organizacji pragnącej utrzymać konkurencyjność w szybko zmieniającym się świecie technologii. W branży motoryzacyjnej, gdzie innowacje i efektywność operacyjna decydują o sukcesie, cyfryzacja procesów jest kluczem do przyszłości.

NOWE TECHNOLOGIE - NOWE MOŻLIWOŚCI

Wprowadzenie nowych technologii, takich jak big data i sztuczna inteligencja, rewolucjonizuje produkcję poprzez optymalizację operacji. Internet Rzeczy Przemysłowego (IIoT) zwiększa elastyczność i produktywność, wykorzystując zdalne monitorowanie i zarządzanie procesami. Adaptacja tych innowacji zapewnia firmom z branży automotive przewagę, umożliwiając szybką reakcję na zmieniające się warunki rynkowe i dostosowanie oferty do oczekiwań klientów.

CYFRYZACJA OBIEGU DOKUMENTÓW - KROK W STRONĘ EFEKTYWNOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA

Ważnym aspektem transformacji cyfrowej jest cyfryzacja obiegu dokumentów. Nadchodzące wprowadzenie Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF) staje się



pretekstem dla firm do przemyślenia zarządzania dokumentacją. System obiegu dokumentów zwiększa efektywność, redukuje koszty i poprawia bezpieczeństwo danych, wspierając zarządzanie zgodnością z przepisami prawnymi.

CYFROWY PASZPORT URZĄDZEŃ I MASZYN - TRACEABILITY I KNOWLEDGE MANAGEMENT

W ramach cyfrowego paszportu urządzeń i maszyn produkcyjnych, kluczowe okazują się moduły takie jak traceability i knowledge management. Cyfrowy paszport, zawierający metadane, umożliwia śledzenie historii urządzenia, co jest nieocenione w zapewnieniu jakości i bezpieczeństwa produkcji. Z kolei zarządzanie wiedzą, poprzez zbieranie dokumentacji i informacji miękkiej, takiej jak notatki służbowe czy porady techniczne, wspiera procesy decyzyjne i operacyjne.

JAK ROZPOCZĄĆ TRANSFORMACJĘ CYFROWĄ?

Rozpoczęcie transformacji cyfrowej wymaga strategicznego planowania i zrozumienia, jak nowe technologie mogą rozwijać biznes. Kluczowe jest przeprowadzenie audytu technologicznego, zarządzanie zmianą, wybór odpowiednich technologii oraz monitorowanie postępów. Wdrażanie pilotażowe pozwala na ocenę skuteczności rozwiązań przed pełnym wdrożeniem. Warto wykorzystać ustrukturyzowaną metodykę zarządzania zmianą (np. 8 kroków Kottera).

TRANSFORMACJA CYFROWA - KONIECZNOŚĆ, A NIE WYBÓR

Dla branży motoryzacyjnej, transformacja cyfrowa nie jest już wyborem, ale koniecznością. Pozwala ona nie tylko na utrzymanie pozycji rynkowej, ale także na rozbudowę i przetrwanie w przyszłości. Cyfrowy obieg dokumentów, wraz z modułami traceability i knowledge management, stanowi fundament dla optymalizacji procesów i budowania przewagi konkurencyjnej.

NIE CZEKAJ, DZIAŁAJ!

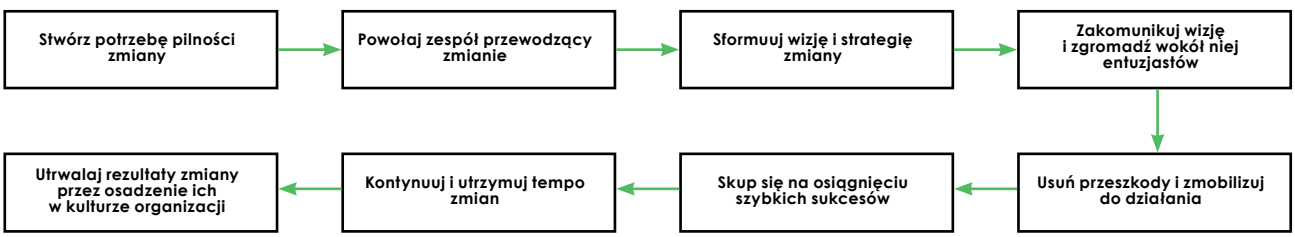
Nie czekaj, aż konkurencja wyprzedzi cię, wprowadzając innowacje, które ty możesz zaimplementować już dziś. Skontaktuj się z ekspertami i rozpocznij transformację cyfrową swojej organizacji, aby skorzystać z możliwości, jakie oferuje nowoczesna technologia w przemyśle motoryzacyjnym. Transformacja cyfrowa to nie tylko proces technologiczny, ale strategiczne podejście do rozwoju, które zapewni Ci sukces w erze cyfrowej.

PODSUMOWANIE:

- Transformacja cyfrowa to klucz do sukcesu w branży motoryzacyjnej.
- Nowe technologie, takie jak big data, sztuczna inteligencja i IIoT, rewolucjonizują produkcję i zarządzanie.
- Cyfryzacja obiegu dokumentów zwiększa efektywność, redukuje koszty i poprawia bezpieczeństwo.
- Cyfrowy paszport urządzeń i maszyn z modułami traceability i knowledge management zapewnia kontrolę i bezpieczeństwo.
- Rozpoczęcie transformacji cyfrowej wymaga strategicznego planowania i odpowiedniego wsparcia.
- Transformacja cyfrowa to nie wybór, ale konieczność dla firm, które chcą przetrwać i rozwijać się w erze cyfrowej.

Michał Zwyrtek
Partner
Zwyrtek & Wspólnicy sp.k.

ZARZĄDZANIE ZMIANĄ: MODEL 8 KROKÓW KOTTERA



QualityHUB24
Your success is our business

ul. Chopina 8/19
20-026 Lublin

+ 48 883 465 686

www.qhub24.com

QualityHUB24 to pion działający w ramach firmy XBRL24.COM sp. z o.o. Jednostkę taką utworzono w celu całkowitego skupienia się na dostarczaniu firmom rozwiązań do zbierania danych i nadzoru jakości. Korzystamy z najlepszych światowych rozwiązań (aplikacje QDA, systemy kontroli produkcji DataMyte) łącząc je z zasobami IT macierzystej firmy (BFT24). W efekcie wdrożone aplikacje znacząco ograniczają koszty produkcji i skracają czas działań w kontroli produkcji i w zapewnieniu jakości (np. w SPC, Dostawach, Reklamacjach, Kalibracji, MSA czy APQP).

QCIS

ul. Wąchocka 1F
03-934 Warszawa

+ 48 697 075 680

www.qcis.pl

QCIS specjalizuje się w kontroli jakości, logistyce magazynowej i wsparciu procesów produkcyjnych. Jakość to wartość kluczowa, którą kierujemy się na każdym etapie naszej pracy, dbając o relacje z partnerami biznesowymi.
Od ponad 3 lat obsługujemy firmy z branży automotive, ze szczególnym uwzględnieniem sektora baterii litowo-jonowych. Usprawniamy procesy oraz aktywnie wspieramy klientów swoją wiedzą i doświadczeniem, dążąc do maksymalizacji wartości dodanej dla klienta.
Posiadamy certyfikaty ISO 9001 i ISO 62281:2019.

Pol-Technology

ul. Kasprzaka 70L
41-300 Dąbrowa Górnicza

+ 48 730 952 422

www.ar-tex.it

POL-TECHNOLOGY została założona w grudniu 2014 roku jako zakład produkcyjny specjalizujący się w zaawansowanych komponentach elastomerowych. Od 2018 roku Pol-Technology z dumą jest częścią Grupy Ar-Tex.

Naszym celem jest być profesjonalnym producentem wyrobów elastomerowych oraz niezawodnym partnerem dla naszych klientów. Dążymy do świadczenia wsparcia poprzez nowoczesne, innowacyjne podejście, zapewniając satysfakcję i osiągając sukces w naszych wspólnych przedsięwzięciach.

TAKONI

ul. Bestwińska 103a
43-346 Bielsko-Biała

+ 48 33 484 24 00

www.takoni.com.pl

TAKONI specjalizuje się w produkcji technicznych wyrobów gumowych, gumowo-metalowych oraz poliuretanowych dowolnych kształtów oraz zastosowań.

Od początku działalności priorytetem jest produkcja najwyższej jakości wyrobów przy zachowaniu minimalnego poziomu kosztów. Założenie to w połączeniu z wieloletnim doświadczeniem oraz bazą sprawdzonych dostawców daje zdecydowaną przewagę konkurencyjną na rynku. Doceniło to wielu klientów będących liderami w swoich branżach.

ITA

ul. Poznańska 104, Skórzewo
60-185 Poznań

+ 48 61 222 58 00

www.ita-polska.com.pl

Firma ITA jest polskim przedsiębiorstwem, które od 1999 r. dostarcza polskiemu przemysłowi oraz nauce systemy pomiarowe i narzędziowe oraz świadczy usługi metrologiczne i kalibracyjne. Nasz zespół tworzy wykwalifikowana kadra inżynierów i ekspertów z dziedziny metrologii przemysłowej oraz narzędziowej świetnie rozumiejących zróżnicowane potrzeby naszych odbiorców. W swojej ofercie posiadamy rozwiązania ścisłej światowej czołówki producentów urządzeń pomiarowych i narzędzi skrawających.

TIMRET
sp. z o.o.

Boruszyn 29B
64-710 Połajewo

+ 48 575 433 555

www.timret.com.pl

Jesteśmy licencjonowanym producentem palet Epal o numerze licencji 233. Dodatkowo posiadamy świadectwo fitosanitarne wydane przez Instytut Technologii Drewna o nr PL 30-337. Zagwarantowana przez nas jakość palet przyczyniła się do silnej pozycji w przemyśle opakowań drewnianych, a wysokie umiejętności oraz doświadczenie kadry zarządzającej stały się jej gwarancją dla naszych wyrobów.

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl 22 215-05-05 review@automotivesuppliers.pl

oerlikon balzers

ul. Fabryczna 4
59-101 Polkowice

+ 48 76 746 48 00

www.oerlikon.com/balzers/pl/pl/

Oerlikon Balzers jest światowym liderem w zakresie wyprzedzających technologii powierzchni, które znacząco zwiększają wydajność i wytrzymałość narzędzi oraz komponentów. Powłoki PVD charakteryzują się obojętnością chemiczną, odpornością na utlenianie i wysokie temperatury.

Rozwiązania oferowane przez Oerlikon przynoszą wiele korzyści dla użytkowników. Ograniczają koszty wytwarzania, powodują mniejsze zużycie energii, chronią środowisko naturalne, pozwalają na uzyskanie wielu oszczędności.

SHAPERS

ul. Rynkowska 9
85-503 Bydgoszcz

+ 48 52 320 0 900

www.shapersgroup.com

Shapers' Polska jest dużą narzędziownią z ponad 26 letnim doświadczeniem. Jesteśmy uznanym producentem form wtryskowych o wadze od 5 do 55 ton, głównie dla przemysłu motoryzacyjnego, a także wykonawcą usług modyfikacji, regeneracji, napraw, optymalizacji form z Chin i narzędzi dla różnorodnych branż i gałęzi przemysłu.
Firma zapewnia klientom wsparcie techniczne, wykwalifikowany zespół specjalistów, szerokie możliwości obróbcze, profesjonalne zarządzanie projektami, wysoką jakość potwierdzoną certyfikatem ISO 9001 oraz terminowość wykonania.

PLAST-MET AUTOMOTIVE SYSTEMS

ul. Bartosza Głowackiego 21
32-300 Olkusz

+ 48 32 7456 600

www.plast-met.com

Plast - Met Automotive Systems specjalizuje się w produkcji części tłoczonych dla przemysłu motoryzacyjnego. Z ponad 40-letnim doświadczeniem realizuje projekty dla największych producentów samochodowych, zapewniając niezawodność w wytwarzaniu i dostarczeniu produktów oraz wysoką elastyczność w podejściu do wymagań klientów.

VIA

ul. Polna 17d, Komorniki
55-300 Środa Śląska

+ 48 71 317 31 78

www.v-i-a.pl

VIA Technika Obróbki Powierzchniowej Sp. z o.o. specjalizuje się w obróbce powierzchniowej części metalowych oraz świadczy usługi z zakresu odtłuszczania przemysłowego, mycia precyzyjnego, obróbki wibrościernej (trowalizacji) gratowania, kontroli jakości oraz pakowania dla firm z sektora przemysłowego (głównie motoryzacja, lotnicza, optyczna).

Firma dysponuje nowoczesnym parkiem maszynowym: próżniowe odtłuszczarki węglowodorowe, myjki do mycia na klasę czystości, bębnowe i przelotowe maszyny do obróbki wibrościernej.

mondi

Grabonóg 77
63-820 Piaski

+ 48 65 571 49 85

www.mondigroup.com

Mondi Simet wyróżnia się na rynku jako specjalista w produkcji wielkogabarytowych, zrównoważonych opakowań tekturowych, dedykowanych branży automotive. Firma oferuje kompleksową obsługę, od projektowania po wdrożenie i testowanie gotowych opakowań, zapewniając tym samym rozwiązania na miarę specyficznych potrzeb klientów.
Inwestycje w park maszynowy w ostatnich dwóch latach przekształciły zakład w Grabonogu w jedną z najbardziej zaawansowanych technologicznie fabryk w Europie, specjalizującą się w rozwiązaniach opakowaniowych.

ALUCROM
SURFACE TREATMENT SOLUTIONS

ul. Długosza 2-6
51-162 Wrocław

+ 48 532 951 364

www.alucrom.pl

Alucrom Sp. z o.o. to nowoczesne, przemysłowe lakiernie specjalizujące się w aplikacji najnowocześniejszych powłok antykorozyjnych. Oferujemy malowanie na mokro, proszkowe oraz kataforezę (KTL), a także usługi pomocnicze jak śrutowanie, fosforanowanie cynkowego czy oxsilanowanie.

Nasza oferta obejmuje również malowanie w obszarze przemysłu i technologii o przeznaczeniu wojskowym. W swoim portfolio posiadamy m.in. realizacje dla branży motoryzacyjnej, przemysłu kolejowego, maszynowego czy producentów autobusów i naczep.

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl 22 215-05-05 review@automotivesuppliers.pl

ul. Elizy Orzeszkowej 32
43-502 Czechowice-Dziedzice

+ 48 33 813 5740

www.t-errepolska.com

Firma T.ERRE Polska powstała w 2003 roku i ma wieloletnie doświadczenie w produkcji rur dla sektora motoryzacyjnego. Głównym filarem jest produkcja rur do wielu zastosowań hydraulicznych, układów chłodzenia, układów powietrza, układów wodnych, układów smarowania, układów spalinowych, układów paliwowych i klimatyzacji dla rynków motoryzacyjnych i rolniczych.

Naszą misją jest dostarczanie wysokiej jakości produktów dla producentów OEM, takich jak: VW, Audi, Porsche, Bentley, Scania, Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Lancia, Iveco, Marelli, Hutchinson.

ul. Listopadowa 43/2
43-300 Bielsko-Biała

+ 48 732 993 239

www.baribal-group.pl

Jesteśmy polską firmą specjalizującą się w outsourcingu procesów produkcyjnych, takich jak kontrola jakości, pakowanie, czyszczenie detali. W ramach naszej organizacji, oferujemy również najem czasowy pracowników. Posiadamy status APT - Agencji Pracy Tymczasowej.

Grupę współtworzą firmy:
Baribal www.baribal-group.pl oraz BP www.b2bprofgroup.pl.

ul. Ordynacka 10
83-050 Bąkowo

+ 48 607-557-511

www.stokvistapes.pl

Dostarczamy innowacyjne, dostosowane do potrzeb klienta i wysokojakościowe rozwiązania bezpośrednio producentom OEM oraz TIER 1 lub TIER 2. Konsekwentnie rozwijamy nasze linie produkcyjne i gamę surowców do obsługi przemysłu motoryzacyjnego, z naciskiem na e-mobilność.
Nasze podstawowe procesy produkcyjne to: sztancowanie na prasach i maszynach rotacyjnych, laminowanie, cięcie wzdłużne, przewijanie, drukowanie, termoformowanie kształtów 3D, zgrzewanie ultradźwiękowe i cieplne, cięcie ploterowe, produkcja w czystych pomieszczeniach i wiele innych.

ul. Wołoska 9a
02-583 Warszawa

+ 48 22 856 74 31

www.zumtobel.pl

Grupa Zumtobel jest międzynarodowym dostawcą kompleksowych i inteligentnych rozwiązań w zakresie oświetlenia wewnętrznego i zewnętrznego. Od ponad 70 lat tworzy innowacyjne produkty i usługi dostosowane do indywidualnych potrzeb klientów.

Oferuje szeroką gamę wysokiej jakości trwałych i energooszczędnych opraw oświetleniowych i systemów sterowania, które zwiększają wydajność procesów produkcyjnych i jakość pracy, pomagają obniżyć koszty eksploatacyjne oraz dbają o bezpieczeństwo i komfort pracowników.

MIEJSCE NA REKLAMĘ

TWOJEJ FIRMY

DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.

ul. Przejazdowa 99
43-109 Tychy

+ 48 32 780 57 72

www.cvgs.pl

Jesteśmy firmą specjalizującą się w konwertingu. Wytworzone detale dostarczamy klientom z branż, w których liczy się precyzja wykonania, solidność i bezpieczeństwo. Wiedza, doświadczenie i niemal nieograniczone możliwości produkcyjne zostały docenione przez największe firmy z branży motoryzacyjnej. Nasza nowa siedziba daje nam ogromne perspektywy dalszego rozwoju, między innymi za sprawą możliwości produkcji w pomieszczeniu CLEAN ROOM. Pozwala ona na wykonywanie wykrojów, cięcia i laminacji w ściśle kontrolowanych warunkach środowiskowych spełniających normę ISO 146444.

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl 22 215-05-05 review@automotivesuppliers.pl

AutomotiveSuppliers.pl
review

Jedyne 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

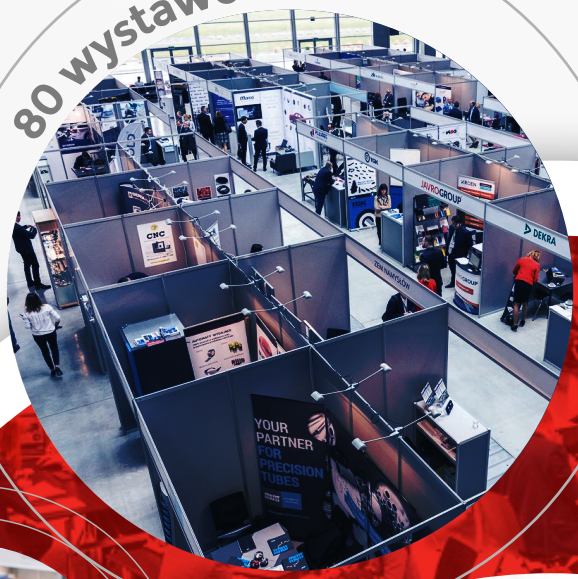
Zarezerwuj już teraz swoją reklamę

Zadzwoń lub napisz

22 215-05-05

review@automotivesuppliers.pl

80 wystawców



400 firm

9 Automotive CEE Day

NAJWIĘKSZE
WYDARZENIE B2B
BRANŻY MOTORYZACYJNEJ
W POLSCE

2000 spotkań

OPOLE
18-19.04
2024

www.automotiveceeday.eu