

AutomotiveSuppliers.pl review

ISSN 1899-4369

Nr 3(33)/2016 lipiec-wrzesień



**17-18 listopada 2016 Kraków,
Hotel Best Western Premier******

7 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

szczegóły na www.motosolutions.pl



W numerze:

4. EDYCJA
KONFERENCJA
TOOL-SHOP

OPOLSKIE: IDEALNE
MIEJSCE DLA DOSTAWCÓW
MOTORYZACYJNYCH

PREZES NEXTEER
AUTOMOTIVE POLAND:
KIERUNEK - ROZWÓJ

ROZWÓJ DZIAŁALNOŚCI
B+R PRZY WSPARCIU
ZE ŚRODKÓW PUBLICZNYCH

Participate in the most important B2B meeting in 2017

Automotive CEE Day 4th Purchasing Meeting



Poland, Opole, 23th-24th March 2017

Automotive CEE Day is:

- **B2B talks** between CEE companies that are interested in establishing manufacturing partnerships on domestic and international levels (2016 edition: 160 companies and almost 900 B2B meetings)
- **exhibition** - opportunity to showcase products and services at stands for participants



Selected purchase departments – Automotive CEE Day participants (editions 2014-2016)



also

Honda Deutschland • Volkswagen Poznań • Volkswagen Regional Office Eastern Europe • Solaris Bus & Coach
Vorwerk Dichtungssysteme Polska • Hutchinson Poland (oddział Łódź) • Magneti Marelli Poland • Nexteer Automotive
Johnson Matthey • SL World • Mando Corporation Poland • DY Auto

REGISTRATION ON WWW.AUTOMOTIVECEEDAY.EU

7 Forum MotoSolutions

www.motosolutions.pl

17-18.11.2016

Best Western Premier
Kraków****

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

 CooperStandard



 FEDERAL-MOGUL
POWERTRAIN



 Megatech

 nexteer
AUTOMOTIVE

MOTION & CONTROL
NSK

 TRW

 Volkswagen Poznań
Narodowe Centrum Ciągłości i Komponentów



Andrzej Korpak
Dyrektor Zarządzający
General Motors
Manufacturing
Poland Sp. z o.o.



Stanisław Ziętkiewicz
Kierownik Zakładu
MAN Bus Sp. z o.o.
Oddział Starachowice



Piotr Dembiński
Europe & South America
Division Corporate
Affairs Manager
Nexteer Automotive
Poland Sp. z o.o.



Łukasz Gil
Senior Operational
Manager NSK
Steering Systems Europe
(Polska) Sp. z o.o.



Paweł Gos
Prezes Zarządu
Exact Systems S.A.



Aleksander Góra
Lean Manufacturing
Leader
Megatech Industries
Tomaszów Sp. z o.o.



Paweł Gruber
Investment and Facility
Manager
GEDIA Poland Sp. z o.o.



Krzysztof Kazon
Menadżer ds. rozwoju
Inżynierowie.com



Tomasz Iwańczuk
Dyrektor Zarządzający
JTT Technologie



Wojciech Łoza
Key Account
Manager
Schoeller Allibert
Sp. z o.o.



Piotr Najder
Quality Manager/
Quality and Environmental
Management Systems
Representative, Cooper
Standard Polska S.A.



Rafał Noga
Dyrektor Operacyjny
TRW Steering Systems
Poland Sp. z o.o.



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl



Daniel Oszczęda
Director Marketing
and Quality
Balluff Sp. z o.o.



Alessandro Poma
Central Europe
Sales Manager
Data Interchange
Sp. z o.o.



Saverio Romeo
Sales Director
HFiltration s.r.l.



Paweł Trębicki
Dyrektorem Generalny
oraz Wiceprezes Zarządu
Raben Transport
Sp. z o.o.



Jerzy Tuz
Kierownik Ciągłego
Doskonalenia /LSSBB
Federal-Mogul
Gorzycze Sp. z o.o.

Partner Główny:

data  interchange

 Exact
Systems

Partnerzy Branżowi:

BALLUFF



INZYNIEROWIE.COM

 HFILTRATION
SYSTEMS



JTT Technologie
All solutions...

Raben
your partner
in logistics



Schoeller Allibert

Sponsor Bankietu:

EMW
STEEL SERVICE CENTRE

Patronat honorowy:

 Invest
in Poland
POLSKA AGENCJA INFORMACJI
I INWESTYCYJNYCH

17 LISTOPADA 2016 - I DZIEŃ FORUM

09.30-10.30	Rejestracja uczestników
10.30-10.40	Rozpoczęcie Forum <i>Rafał Orłowski, Partner, AutomotiveSuppliers.pl</i>
10.40-11.00	Dokąd zmierza przemysł motoryzacyjny w Polsce i krajach Europy Środkowo-Wschodniej? Where the car industry in Poland and Central-Eastern European countries is heading? <i>Rafał Orłowski, Partner AutomotiveSuppliers.pl</i>
11.00-11.30	GMMP - Zarządzanie przedsiębiorstwem o złożonym profilu produkcyjnym (samochody, silniki, wiele marek) - wyzwania i szanse GMMP- Managing an enterprise with a complex production profile [cars, engines, numerous brands] - challenges and opportunities <i>Andrzej Korpak, Dyrektor Zarządzający General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.</i>
11.30-12.10	EDI dla współpracy łańcucha dostaw w branży motoryzacyjnej EDI for supply chain collaboration in the automotive industry <i>Alessandro Poma, Central Europe Sales Manager, Data Interchange Sp. z o.o.</i>
12.10-12.40	Przerwa kawowa - networking
12.40-13.10	Od idei do rozwiązania. Fabryka Craftera we Wrześni From an idea to a solution. New Crafter plant in Września <i>przedstawiciel Volkswagen Poznań</i> <i>representative of Volkswagen Poznań</i>
13.10-13.40	MotoBarometr 2016 - o kondycji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce i Europie MotoBarometer 2016 - about the state of the car industry in Poland and Europe <i>Paweł Gos, Prezes Zarządu, Exact Systems S.A.</i>
13.40-14.40	Lunch
14.40-15.10	Inżynierowie.com - wyzwania rekrutacyjne i ich realizacja Centrum Techniczne Nexteer Automotive Inzynierowie.com - recruitment challenges and how they are met at the Nexteer Automotive Technical Centre <i>Krzysztof Kazoń, Menadżer ds. rozwoju, Inzynierowie.com</i> <i>Piotr Dembiński, Europe & South America Division Corporate Affairs Manager, Nexteer Automotive Poland Sp. z o.o.</i>
15.10-15.40	Praca standaryzowana a wydajność procesów produkcyjnych - szkolenie, monitoring, ciągłe doskonalenie Standardized work and production process effectiveness - training, monitoring, continuous improvement <i>Rafał Noga, Dyrektor Operacyjny, TRW Steering Systems Poland Sp. z o.o.</i>
15.50-16.10	Przerwa kawowa / Coffee break - networking
16.10-16.40	Rozwiązania Traceability jako jedna z kluczowych technologii wspierających ideę Przemysłu 4.0 Traceability solutions as one of key technologies which support the concept of Industry 4.0 (Przemysł 4.0) <i>Daniel Oszczyda, Director Marketing and Quality, Balluff Sp. z o.o.</i>
16.40-17.10	Zarządzanie jakością zaczyna i kończy się na szkoleniu pracowników. Rola TWI w budowaniu jakości procesu i produktu Quality management begins and ends at employees trainings. Meaning of TWI in process and product quality <i>Łukasz Gil, Senior Operational Manager NSK Steering Systems Europe (Polska) Sp. z o.o.</i>
17.10-17.15	Podsumowanie I dnia / Summary of the 1st day
20.00-00.00	Bankiet / Evening banquet

7 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

18 LISTOPADA 2016 - II DZIEŃ FORUM

09.00-09.30	Wielopoziomowy Audyt Procesu - wdrożenie systemu w praktyce Layered Process Audit - system implementation in practice <i>Piotr Najder, Quality Manager/ Quality and Environmental Management Systems Representative, Cooper Standard Polska Sp. z o.o.</i>
09.30-10.00	Dlaczego opakowania plastikowe w aktualnych trendach branży motoryzacyjnej? Why plastic packaging in current trends in the car industry? <i>Wojciech Łoza, Key Account Manager, Schoeller Allibert Sp. z o.o.</i>
10.00-10.30	Digitalizacja vs. ekonomia socjalna i pogłębiający się deficyt wykwalifikowanych pracowników Digitalization vs social economy and rising deficit of qualified employees <i>Paweł Trębicki, Dyrektorem Generalny oraz Wiceprezes Zarządu, Raben Transport Sp. z o.o.</i>
10.30-11.00	Restrukturyzacja - szansa czy konieczność? Relocation - opportunity or necessity <i>Stanisław Ziętkiewicz, Kierownik Zakładu, MAN Bus Sp. z o.o. Oddział Starachowice</i>
11.00-11.30	Przerwa kawowa / Coffee break - networking
11.30-12.30	Major needs and challenges - czyli o potrzebach i wyzwaniach rynku motoryzacyjnego w Polsce i Europie Major needs and challenges - about the needs and challenges of the automotive market in Poland and Europe <i>przedstawiciele europejskiego i polskiego przemysłu motoryzacyjnego</i> <i>European and Polish automotive industries's representatives</i>
12.30-13.00	Innowacyjny Kaizen. Korzyści łączenia koncepcji doskonalenia organizacji Innovative Kaizen. Advantages of consolidated improvement concepts <i>Aleksander Góra, Lean Manufacturing Leader, Megatech Industries Tomaszów Sp. z o.o.</i>
13.00-14.00	Lunch
14.00-14.30	Filtracja powietrza - rozwiązania dla branży Automotive Air Filtration - solutions for Automotive Branch <i>Tomasz Iwańczuk, Dyrektor Zarządzający, JTT Technologie</i> <i>Saverio Romeo, Sales Director, HFFiltration s.r.l.</i>
14.30-15.00	Dobre praktyki w zarządzaniu energią elektryczną w Gedia Poland Good practice in managing electric energy at Gedia Poland <i>Paweł Gruber, Investment and Facility Manager, GEDIA Poland Sp. z o.o.</i>
15.00-15.30	Zarządzanie wizualne na stanowisku pracy jako element Lean Management Visual Management In the workplace as the element of the Lean Management <i>Jerzy Tuz, Kierownik Ciągłego Doskonalenia/LSSBB, Federal-Mogul Gorzyce Sp. z o.o.</i>
15.30-15.35	Zakończenie Forum

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Forum



WYSTAWA: Skorzystaj z dostępnych stoisk i zaprezentuj swoje produkty i usługi



ZGŁASZAM UDZIAŁ:

Warunki uczestnictwa:

Cena obejmuje: udział w Forum w dniach 17-18 listopada 2016 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 17.11.

1. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 8 listopada.
2. Wpłaty należy dokonać na konto:
AutomotiveSuppliers.pl S.C. Małgorzata
Zborowska-Stęplewska, Rafał Orłowski mBank
Bankowość Detaliczna BRE Banku SA PL 61 1140
2004 0000 3102 5293 0305 z dopiskiem, Forum
MotoSolutions 2016 i nazwisko uczestnika
3. Rezygnację z udziału należy przesyłać listem poleconym na adres organizatora.
4. Rezygnacja w terminie do 10 dni przed Forum lub nieobecność podczas Forum nie są podstawą do zwrotu należności.
5. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum.

do 23 września 2016 r. 1 299 zł + 23% VAT

do 21 października 2016 r. 1 499 zł + 23% VAT

po 21 października 2016 r. 1 599 zł + 23% VAT

Imię	<input type="text"/>
Nazwisko	<input type="text"/>
Stanowisko	<input type="text"/>
Nazwa firmy	<input type="text"/>
Ulica	<input type="text"/>
Kod pocztowy	<input type="text"/>
Miejscowość	<input type="text"/>
Tel.	<input type="text"/>
e-mail	<input type="text"/>
NIP	<input type="text"/>

Oświadczamy, że jesteśmy uprawnieni do otrzymywania faktur VAT i wyrażamy zgodę na wystawienie przez Organizatora faktury bez pisemnego potwierdzenia jej odbioru.

Wyrażamy zgodę, na podstawie art. 23 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) na przetwarzanie danych osobowych do celów informacyjnych i marketingowych przez AutomotiveSuppliers.pl S.C. z siedzibą w Warszawie oraz przez Partnerów Forum MotoSolutions (edycja 2016).

Nocleg

Ceny pokoi w BEST WESTERN PREMIER Kraków dla uczestników Forum

- 200 PLN brutto - pokój 1-osobowy
- 240 PLN brutto - pokój 2-osobowy

W cenę noclegu wliczone jest śniadanie w formie bufetu szwedzkiego, możliwość korzystania z basenu.

Rezerwację oraz płatność za hotel uczestnicy Forum dokonują indywidualnie. Liczba pokoi ograniczona.

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

Brexit a branża motoryzacyjna

Pod koniec czerwca większość obywateli Wielkiej Brytanii opowiedziało się w referendum za opuszczeniem przez ten kraj Unii Europejskiej. Wielka Brytania to drugi rynek samochodowy i czwarty producent pojazdów w Europie. To także ważny partner dla firm w Polsce, zarówno producentów aut jak i dostawców. Wielka Brytania to nasz trzeci największy motoryzacyjny rynek eksportowy.

Już teraz cała europejska branża samochodowa chce utrzymania zasad wolnego handlu z Wyspami, obawiając się spadków zamówień. Proces wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii rozpocznie się na początku przyszłego roku i potrwa co najmniej kilkanaście miesięcy. Dopiero wówczas, gdy zostaną ustalone zasady współpracy gospodarczej pomiędzy Unią a Wyspami będziemy mogli mówić o pierwszych skutkach, także dla sektora motoryzacyjnego.

To w długiej perspektywie czasowej a wkrótce? Zapraszam na siódmą już edycję Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym, które odbędzie się 17 i 18 listopada w Krakowie. Będziemy mieli okazję wstępnie podsumować 2016 rok, zapoznać się z najważniejszymi inwestycjami oraz zgłębić szczegóły wielu interesujących wdrożeń w zakładach produkcyjnych. Już teraz zachęcam do udziału w Forum.



Rafał Orłowski

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Orłowski', written in a cursive style.

Redaktor Naczelny

8

Volkswagen i GM ciągną produkcję do góry

11

2 500 000 samochodów z fabryki Volkswagen Poznań

12

Eksport: motoryzacja z miesiąca na miesiąc osiąga nowe rekordy

16

MAGNETIX- od 20 lat rozwijamy się dla naszych klientów

17

Indass System 20: zaawansowana gospodarka wiórem i odzysk

18

Opolskie: idealne miejsce dla dostawców motoryzacyjnych

22

Motoryzacja to koło zamachowe naszej strefy - wywiad z Prezesem Wałbrzyskiej SSE

24

Konferencja Rozproszona Fabryka Przyszłości W drodze do przemysłu 4.0

26

Kierunek: rozwój Wywiad z Robertem Gałązką

28

Inżynierowie.com radzą - specjaliści z Ukrainy lekiem na całe zło

30

IZO-BLOK S.A. „Innowacyjna technologia produkcji kształtek ze zmodyfikowanego EPP o obniżonej gęstości”

32

Smurfit Kappa Tektura falista - szeroki wachlarz możliwości i rozwiązań

34

VIA Technika Obróbki Powierzchniowej powiększa zakład i rozszerza możliwości produkcyjne

36

GALFA OT Polska Długofalowa współpraca, wspólny sukces

38

BALLUFF nowe miejsce spotkań we Wrocławiu otwarte

39

Co nowego u dostawców?

46

VDA 19.1 - kontrola czystości technicznej

49

TOOL-Shop 2016

52

Rozwój działalności B+R firm przy wsparciu ze środków publicznych

56

Nadchodzące targi i konferencje



VIA Technika Obróbki
Powierzchniowej

VIA Technika Obróbki Powierzchniowej Sp. z o.o.
ul. Polna 17D, Komorniki 55-300 Środa Śląska
Tel.: +48 71 3173178
www.v-i-a.pl

Trowalizacja & Odtłuszczenie

części to dopiero początek

Odtłuszczenie przemysłowe. Jedyni w Polsce. Nowa inwestycja.

Branża motoryzacyjna i lotnicza.



- 6 ton /godz.
- 1200kg wsad
- powyżej 44mN/m



GM POLAND

Volkswagen i GM ciągną produkcję do góry

Produkcja samochodów osobowych i dostawczych rośnie w Polsce już od ponad półtora roku. W tym roku wyższą produkcją może pochwalić się dwóch producentów.

Produkcja

W pierwszych sześciu miesiącach 2016 roku w Polsce zostało wyprodukowanych ponad 368 tys. samochodów. Wielkość montażu jest wyższa o 14,5 tys. pojazdów (+3,95 proc.) niż w tym samym okresie zeszłego roku.

Jedynym producentem, który nie może pochwalić się wyższą produkcją jest FCA Poland. Spadek związany jest z zakończeniem produkcji drugiej połowie kwietnia modelu Forda Ka. W fabryce w Tychach produkcja w I półroczu br. była niższa od zeszłorocznej o ponad 3,4 tys. sztuk (165,1 tys. pojazdów, -2,1 proc.). W ciągu 12 miesięcy udział FCA w całości produkcji pojazdów w naszym kraju spadł z 47,7 proc. do 44,9 proc.

Utrzymaniem trendu wzrostowego może nadal pochwalić się General Motors Manufacturing Poland (GMMP). W pierwszym półroczu tego roku w Gliwicach wyprodukowano 107,8 tys. pojazdów. Odnotowany wzrost wyniósł 6,6 proc. (+7 tys. sztuk). Udział GMMP w całości produkcji w Polsce wzrósł do 29,3 proc. (I półroczu 2015: 28,5 proc.)

Wzrost produkcji odnotowała także spółka Volkswagen Poznań. Zakład w Antoninku wyprodukował 95,2 tys. samochodów osobowych i dostawczych. To o 10,9 tys. więcej (+11,47 proc.) niż w I półroczu 2015 roku. Udział VW Poznań w całości produkcji wzrósł z 23,8 proc. przed rokiem do 25,9 proc. po sześciu miesiącach bieżącego roku.

Eksport

Nadal, tak jak w latach poprzednich, niemal wszystkie produkowane w Polsce samochody osobowe i dostawcze trafiają na rynki zagraniczne. W I półroczu 2016 roku na eksport trafiło niespełna 94 proc. wszystkich zmontowanych pojazdów.

FCA Poland wysłał do klientów zagranicą niemal 151,3 tys. pojazdów z logo Fiata, Lancii i Abarth. Na rynki zagraniczne trafiło także blisko 16 tys. egzemplarzy Forda KA. General Motor Manufacturing Poland wyeksportował 101,3 tys. aut a Volkswagen Poznań - 93,2 tys. pojazdów.

Podsumowanie

Pierwsze półrocze tego roku w segmencie produkcji samochodów osobowych i dostawczych zaznaczyło się wzrostem wytworzonych pojazdów. Nie jest on znaczący, szczególnie jeśli porównamy wyniki z osiągniętymi przez Czechy czy Słowację. W drugim półroczu 2016 roku oczekujemy utrzymania trendu wzrostowego w Polsce. Związane jest to bardzo dobrym przyjęciem nowej generacji modeli wytwarzanych w GM Manufacturing Poland (Astra V) i Volkswagen Poznań (Caddy). W przypadku fabryki w Gliwicach dodatkowo na plus ma wpływ rozszerzenie działalności eksportowej na rynki północnoamerykańskie (Buick Cascada). Liczymy, że trend spadkowy FCA Poland zostanie do końca bieżącego roku zminimalizowany, z racji bardzo dobrej sprzedaży modeli Lancia Ypsilon i Fiat 500 we Włoszech.



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Dodatkowe przyspieszenie nastąpi po rozpoczęciu pod koniec października nowej fabryki Volkswagen Poznań, pod Wrześnią. W ciągu ponad dwóch miesięcy zostanie wyprodukowanych

Produkcja i eksport samochodów osobowych i dostawczych w Polsce

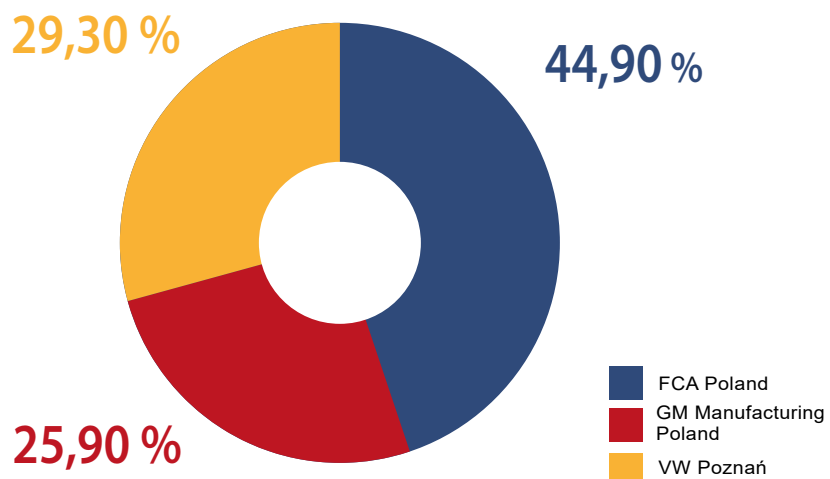
Production and export of passenger cars and commercial vehicles

Producent / Manufacturer	Styczeń-czerwiec 2016 January - June 2016	
	Produkcja / Production	Eksport / Export
FCA Poland	165 114	163 242
GM Manufacturing Poland	107 778	ok. 101 300
VW Poznań	95 191	93 228
RAZEM / TOTAL	368 083	ok. 357 800

Źródło: producenci

Produkcja pojazdów według producentów

Vehicle production according to producers





GM POLAND

pierwszych kilka tysięcy najnowszego Craftera, największego pojazdu użytkowego niemieckiego koncernu.

Prognozujemy, że w całym 2016 roku w Polsce zostanie wyprodukowanych około 665-670 tys. aut, o około 25 tys. sztuk więcej niż zeszłego roku.

ENGLISH SUMMARY

In the first half of 2016, 368 thousand vehicles were made in Poland, which was an increase of 3.95 percent (+14.5 thousand vehicles) than a year ago. FCA Poland produces 165.1 thousand cars (-2.1 percent). FCA Poland was followed by GM Manufacturing Poland (107.8 thousand vehicles, +6.6 percent) and Volkswagen Poznan (95.2 thousand vehicles, +11.47 percent).

Of all the vehicles made, about 357.8 thousand cars were supplied to foreign markets.



Andrzej Korpak
Dyrektor Zakładu
General Motors Manufacturing
Poland Sp. z o.o

Gliwicka fabryka Opla zaliczyła w tym roku bardzo udane pierwsze półrocze, głównie dzięki wdrożonemu do montażu w zeszłym roku nowemu modelowi Astry HB5, zdobywcy prestiżowego tytułu Car of the Year 2016. Samochód Roku 2016 świetnie się sprzedaje i stanowi blisko 70 procent naszej produkcji. Oprócz wspomnianej Astry, zakład produkuje także Astrę GTC HB3, Astrę NB, oraz Cascadę i Cascadę Buick na rynek amerykański. Nasz kabriolet został nagrodzony w Stanach Zjednoczonych bardzo prestiżową nagrodą JD Power - co wpłynęło na wzrost produkcji tego modelu.

W sumie produkcja w porównaniu z 2015 roku w pierwszym półroczu tego roku wzrosła o około 9 procent i cały rok zapowiada się dla nas rekordowo. Na drugie półrocze spoglądamy z optymizmem, ale musimy pamiętać że zarówno Brexit jak i ostatnie wydarzenia w Turcji mogą mieć wpływ na ilość samochodów sprzedawanych do Wielkiej Brytanii i na rynku tureckim.

2 500 000 samochodów z fabryki Volkswagen Poznań

27 lipca 2016 roku z linii montażowej Volkswagen Poznań zjechało dwu i półmilionowe auto. Taką liczbę samochodów wyprodukowano w Poznaniu od 1993 roku. Jubileuszowym autem był czarny Volkswagen Caddy w wersji Trendline z silnikiem 1.4 TSI, dodatkowo wyposażony w klimatyzację, czujniki parkowania, przyciemnianie szyby w przedziale pasażersko - ładunkowym, podgrzewane fotele i instalację telefoniczną Bluetooth.

Kluczyki do jubileuszowego samochodu przekazane zostały właścicielowi podczas

oficjalnej konferencji prasowej. Symboliczny kluczyk wręczony został przez Dietmara Mnicha - Dyrektora Zakładu Volkswagen Poznań w Antoninku i Piotra Łakomego - Dyrektora Marki Volkswagen Samochody Użytkowe

- 2 500 000 samochodów to dla nas piękny jubileusz. Jestem dumny z naszych pracowników i z tego jak bardzo rozwinęło się nasze przedsiębiorstwo na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat. Jesteśmy największym pracodawcą w Wielkopolsce, silnym ośrodkiem produkcyjnym mar-

ki Volkswagen Samochody Użytkowe z średnią roczną produkcją na poziomie 170 - 175 tysięcy samochodów. Nasza pozycja umocni się wraz z uruchomieniem nowego zakładu modelu Volkswagen Crafter w Białężycach koło Wrześni, które zaplanowane jest na drugą połowę tego roku - powiedział podczas uroczystości Dyrektor Mnich.

W 2015 roku w Volkswagen Poznań wyprodukowano 170 810 pojazdów: 20 447 sztuk modelu VW Transporter oraz 150 363 aut VW Caddy. Nieprzerwanie od 2003 roku Volkswagen Poznań jest jedyną fabryką na świecie, w której powstaje lekki samochód użytkowy Caddy. Obecnie moce produkcyjne fabryki pozwalają na produkcję 720 samochodów na dobę.



ENGLISH SUMMARY

On 27 July 2016, the two-and-a-half-millionth car in the history of the company has rolled off the Volkswagen Poznań assembly line.

This is the number of cars that have been manufactured in Poznań since 1993. The jubilee car was a black Volkswagen Caddy Trendline with a 1.4 TSI engine.



Q - D A S

**Twój czas
Twoje pieniądze
Jakość w rękach**

OBERON 3D
metrologia

OBERON 3D
L.Pietrzak i Wspólnicy Sp.j.

ul. Brzoskwiniowa 71
43-100 Tychy
NIP: 522-290-76-48

tel.: +48 32 220 02 46
www.oberon3d.pl



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Ekspert: motoryzacja z miesiąca na miesiąc osiąga nowe rekordy

Zeszły rok był rekordowy pod względem wartości wysłanych za granicę produktów motoryzacyjnych. Pierwsze miesiące 2016 roku wskazują, że w tym roku ustanowione zostaną nowe najwyższe wartości w historii tej branży.

Styczeń-marzec 2016 r.

W I kwartale br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł niemal 5,72 mld euro. To o 5,79 proc. więcej (+312,65 mln euro) niż przed rokiem. W marcu eksport osiągnął rekordową wartość 2,05 mld euro, o 3,04 proc. więcej niż przed rokiem.

Do krajów należących do Unii Europejskiej trafiło 86,80 proc. całości, przy dynamice wyższej niż przed rokiem (dynamika 104,33 proc.). Jeszcze wyższa była dynamika w eksporcie na rynki poza unijne (dynamika 116,50 proc.).

Największym odbiorcą niezmiennie pozostają Niemcy (29,33 proc. całości tej grupy) ale wzrost jest symboliczny (dynamika 100,49 proc.). Drugim rynkiem zbytu w tym okresie były Włochy (10,12 proc., dynamika 117,02 proc.) a trzecim Czechy (8,12 proc., dynamika 111,78 proc.).

Wartość eksportu części i akcesoriów wyniosła 2,49 mld euro, o 10,38 proc. więcej niż przed rokiem. Na tę grupę przypadło 43,57 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu 2015 roku udział części wzrósł o 1,81 punktu procentowego.

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-marzec 2016 r.)**Automotive Industry exports (January-March 2016)**

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	4 961,61	104,33%	86,80%
Eksport poza UE	754,93	116,50%	13,20%
Razem	5 716,33	105,79%	100%

Eksport części i akcesoriów (styczeń-marzec 2016 r.)**Export parts and accessories (January-March 2016)**

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	2 313,11	110,59%	92,88%
Eksport poza UE	177,40	107,62%	7,12%
Razem	2 490,51	110,38%	100%

Eksport sam. osobowych i towarowo-osobowych (styczeń-marzec 2016 r.)**Export of cars and LCV's (January-March 2016)**

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 496,41	105,62%	83,44%
Eksport poza UE	297,04	143,20%	16,56%
Razem	1 793,45	110,42%	100%

Do krajów Unii Europejskiej trafiło niemal 93 proc. eksportowanych części i komponentów. Dynamika na te rynki była wyższa (dynamika 110,59 proc.) niż poza unijne (dynamika 107,62 proc.). Największym odbiorcą pozostają Niemcy (39,34 proc. całości eksportu tej grupy, dynamika 106,57 proc.). Kolejne rynki zbytu to: Czechy (9,30 proc., dynamika 119,87 proc.) oraz Włochy (7,08 proc., dynamika 112,54 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 1,79 mld euro, o 10,42 proc. więcej niż przed rokiem. Udział tej grupy w całości eksportu branży wzrósł w ciągu roku o 1,32 punktu procentowego do 31,37 proc.

Wzrost dynamiki nastąpił zarówno na rynkach unijnych (83,44 proc. całości, dynamika 105,62 proc.) jak i w eksporcie do krajów poza UE (dynamika aż 143,20 proc.).

Pierwsze trzy miejsca wśród najważniejszych rynków zbytu zajęły: Niemcy (22,44 proc. całości, dynamika 119,00 proc.), Włochy (17,60 proc., dynamika 122,85 proc.) i Wlk. Brytania (9,98 proc., dynamika 55,62 proc.). Zwraca uwagę awans do pierwszej „dziesiątki” Stanów Zjednoczonych (8. pozycja, dynamika 60 867 proc.!!).

**Rafał Orłowski**

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

W I kwartale br. eksport silników wysokoprężnych wyniósł 481,85 mln euro (-17,65 proc.). Udział tego typu jednostek napędowych w całości eksportu branży spadł w ciągu roku o 2,4 punktu procentowego do poziomu 8,09 proc.

Blisko 76,81 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców w krajach UE, przy rosnącej dynamice niższej od zeszłorocznej o ponad 20 proc. (dynamika 79,95 proc.).

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, wzrost nastąpił w pięciu przypadkach, w eksporcie: podwozi (dynamika 101,5 proc.), ciężarowych (dynamika 108,94 proc.), silników spalinowych (dynamika 109,35 proc.) oraz przyczep i naczep (dynamika 125,42 proc.).

Kwiecień 2016

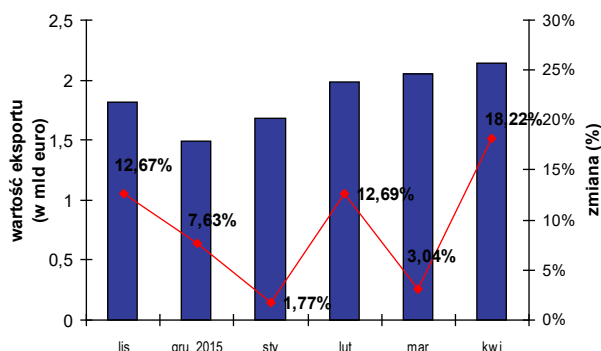
W kwietniu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 2,14 mld euro, o 18,22 proc. więcej niż przed rokiem. To najwyższa wartość w historii, poprawiająca rekord z marca. Jednocześnie po raz drugi wartość eksportu przekroczyła poziom 2 miliardów.

Lepsze niż przed rokiem wyniki osiągnięto zarówno w eksporcie na rynki UE (85,99 proc., dynamika 115,5 proc.) jak i na rynki pozaunijne (dynamika 138,15 proc.).

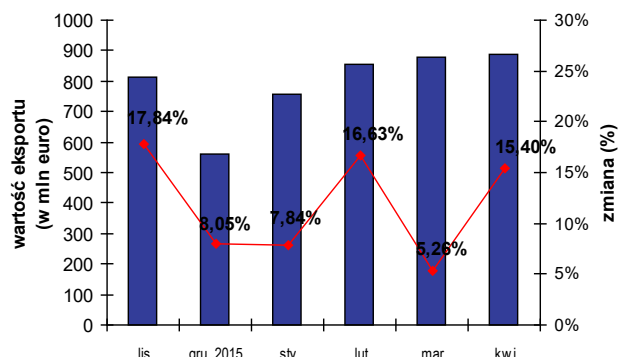
Eksport na najważniejszy rynek, do Niemiec (28,59 proc. całości) był wyższy o blisko 12 proc. (dynamika 111,78 proc.). Kolejnymi odbiorcami były Włochy (11,82 proc. całości, dynamika 139,09 proc.) i Czechy (7,57 proc., 128,10 proc.).

Dynamika eksport przemysłu motoryzacyjnego (listopad 2015 - kwiecień 2016)

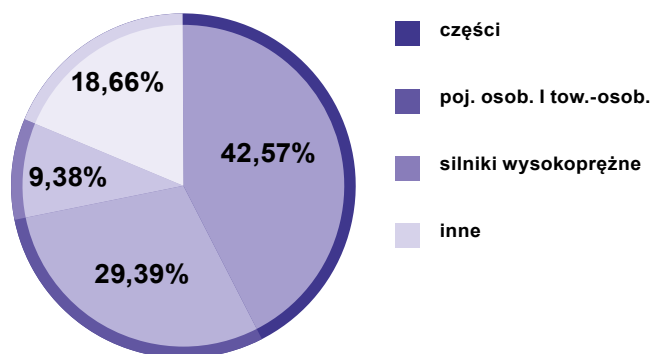
Export in the Automotive Industry from Poland (November 2015 - April 2016)



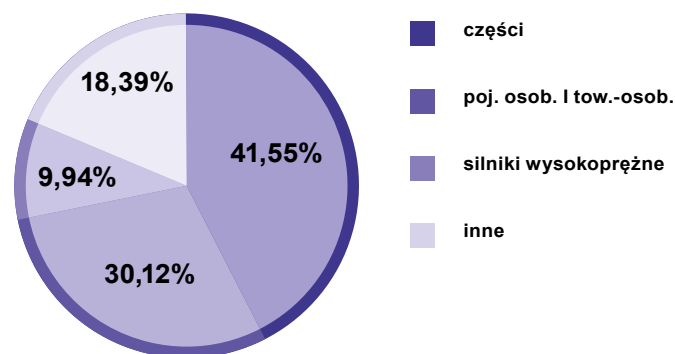
Eksport przemysłu motoryzacyjnego w kwietniu 2016 r. Automotive Industry exports in April 2016



Podział eksportu motoryzacyjnego (kwiecień 2015) Automotive Industry exports in April 2015



Podział eksportu motoryzacyjnego (kwiecień 2016) Automotive Industry exports in April 2016



Eksport przemysłu motoryzacyjnego w kwietniu 2016 r.

Automotive Industry exports in April 2016

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 842,29	115,50%	85,99%
Eksport poza UE	300,26	138,15%	14,01%
Razem	2 142,55	118,22%	100%

Eksport części i akcesoriów osiągnął rekordowy poziom 890 mln euro. To o 15,4 proc. więcej niż kwietniu 2015 roku. Na tę grupę przypadło 41,55 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego, o 1,01 punktu procentowego mniej niż przed rokiem. Do krajów UE trafiło aż 92,26 proc. całej wartości części i akcesoriów, przy dynamice na poziomie 114,73 proc.

Niezmiennie największym odbiorcą komponentów pozostają Niemcy (40,25 proc. całości tej grupy produktowej, dynamika 114,18 proc.). Kolejnymi partnerami handlowymi były: Czechy (9,02 proc., dyna-

mika 125,36 proc.) i Włochy (7,09 proc., dynamika 108,68 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych miał wartość 645,27 mln euro, o 21,13 proc. więcej niż 12 miesięcy wcześniej. W kwietniu br. tego typu pojazdy stanowiły 30,12 proc. całości eksportu sektora, o 0,73 punktu procentowego więcej niż przed rokiem.

Podobnie jak przed miesiącem najwyższy wzrost procentowy dotyczył eksportu do Stanów Zjednoczonych. W kwietniu był on ponad 290 razy wyższy (dynamika 28 182

proc.) niż analogicznym okresie zeszłego roku. Palma pierwszeństwa nadal należy do Niemiec (21,61 proc. całości) przy dynamice na poziomie 117,74 proc. Kolejne lokaty przypadły Włochom (18,70 proc. całości, dynamika 100,96 proc.) i wspomnianej już Wlk. Brytanii (12,34 proc.).

Eksport silników wysokoprężnych zanotował wzrost o ponad ¼ (dynamika 125,32 proc.) i wyniósł 212,99 mln euro. W ostatnim miesiącu I kwartału 2016 r. tego typu jednostki napędowe stanowiły 9,94 proc. całości eksportu sektora, wobec 9,38 proc. rok wcześniej.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, wzrost nastąpił w eksporcie: samochodów ciężarowych (dynamika 110,07 proc.), przyczep i naczepek (dynamika 124,76 proc.), nadwozi (dynamika 141,38 proc.), podwozi z silnikami (dynamika 227,27 proc.) oraz silników spalinowych (dynamika aż 374,39 proc.).

Podsumowanie

Kwiecień 2016 roku był 17. miesiącem z rzędu, w którym wzrosła wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski. Drugi miesiąc z rzędu (i drugi raz w historii) przekroczonego poziom 2 mld euro i ustanowiono dwa nowe rekordy - łącznej wartości eksportu branży oraz w segmencie części i akcesoriów. Dobrze prezentują się wyniki producentów samochodów osobowych i towarowo-osobowych. W kwietniu odnotowano wzrost eksportu o ponad ¼ a po czterech miesiącach o ponad 13 proc. Drugi miesiąc z rzędu bardzo dyna-

micznie wzrósł eksport do Stanów Zjednoczonych, co związane jest wysyłką do tego kraju kabrioletu Cascada, produkowanego w gliwickiej fabryce GM Manufacturing Poland.

Nadal głównym „motorem” eksportu motoryzacyjnego z Polski pozostają części i akcesoria, na które po czterech miesiącach 2016 roku przypadało ponad 42 proc. całości. Ponownie warto podkreślić, że coraz ważniejszymi odbiorcami produkowanych u nas komponentów są dostawcy i fabryki pojazdów w innych

krajach Europy Środkowo-Wschodniej: Czechach, Słowacji, na Węgrzech i w Rumunii. W okresie styczeń-kwiecień rynki te miały blisko 21-procentowy udział w całości tej grupy przy czym wzrosty procentowe np. w kwietniu dla tych krajów były wyższe niż średnia dla części i akcesoriów.

AutomotiveSuppliers.pl prognozuje, że w całym 2016 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski przekroczy rekordowy poziom ponad 21,5 mld euro.

ENGLISH SUMMARY

In the 1st quarter of this year, automotive industry exports from Poland amounted to nearly EUR 5.72 billion, 5.79 per cent more (+ EUR 312.65 m) compared to the previous year. Germany is still the largest recipient (29.33 per cent of the entire group), but the increase is symbolic (100.49 per cent growth ratio). Italy was the second sales market in this period (10.12 per cent, growth rate of 117.02 per cent), while the Czech Republic was third (8.12 per cent, growth rate of 111.78 per cent). The value of exports of parts and accessories amounted to EUR 2.49 billion (+10.38 per cent). These goods accounted for 43.57 per cent of all automotive exports. Exports of passenger vehicles, as well as goods and passenger vehicles amounted to EUR 1.79 billion (+10.42 per cent).

In April this year, exports of automotive industry from Poland amounted to EUR 2.14 billion (+18.22 per cent). It is the highest value in history, exceeding the record value from March. At the same time, the value of exports exceeded 2 billion for the second time.

Exports of parts and accessories amounted to a record value of EUR 890 million (+15.4 per cent). Exports of passenger vehicles, and goods and passenger vehicles amounted to EUR 645.27 million (+21.13 per cent).

AutomotiveSuppliers.pl forecasts that, in the entire 2016, the value of automotive industry exports from Poland will exceed the record level of over EUR 21.5 billion.



LEIPZIGER MESSE

Międzynarodowe Targi Obrabiarek,
Technologii i Automatykacji Produkcji



Międzynarodowe Targi Poddostawców:
Części, Komponenty, Moduły, Technologie

obróbka metali • przemysł poddostawczy • nowe technologie
Inauguracja europejskich spotkań targowych branży przemysłowej
Lipsk, 7 - 10 marca 2017

Targi Lipskie Polska Sp. z o.o., ul. Bagno 2/112, 00-112 Warszawa, tel./fax: 022 414 44 71, 72, 73, e-mail: info@targilipskie.pl, www.targilipskie.pl

www.targi-intec.pl

www.poddostawcy.pl



- od 20 lat rozwijamy się dla naszych klientów

Historia firmy sięga aż do lat 90. XX wieku. To właśnie wtedy, w 1996 roku, jej twórcy zarejestrowali niewielki zakład produkcyjny pod nazwą Magnetix, który początkowo znajdował się w niewielkim garażu. Jego działalność skupiona była głównie na branży motoryzacyjnej wytwarzając maty samochodowe z magnesami. Szybki rozwój rynku i wciąż rosnące wymagania sprawiły, że firma nie ustąpiła w swoim rozwoju. Niedługo potem uruchomiła pierwszą linię zajmującą się laminowaniem płomieniowym. To kolejny krok w intensywnym rozwoju firmy i sprostaniu wymogom klientów.

W chwili pozyskania pierwszego klienta motoryzacyjnego dalsze losy firmy znacząco się zmieniły. W roku 2004 został wdrożony System Zarządzania Jakością ISO 9001, a w 2013 ISO/TS 16949. Jest to gwarancja dla naszych klientów, że wszelkie usługi realizowane przez firmę Magnetix są najwyższej jakości, czego gwarantem jest ta międzynarodowa organizacja - podkreśla prezes Aneta Gorszwa.

Punktem zwrotnym w historii Magnetixu jest rok 2007, kiedy to nabywa on swoją pierwszą halę produkcyjną. Firma zaczyna rozwijać się coraz dynamiczniej. Inwestycja ta pozwoliła na poszerzenie dotychczasowej oferty produkcyjnej oraz na zwiększenie eksportu.

Dynamiczny rozwój branży sprawił, że w 2010 roku firma po raz kolejny postawiła na innowację. Tym razem poszerza ona swoją działalność o laminowanie klejowe, a także inwestuje w automatyczną krojownicę. Kroki te sprawiły, że pozycja lidera w sektorze motoryzacyjnym, jaką zajmuje Magnetix, została ugruntowana zarówno w kraju, jak i poza jego granicami. Magnetix, firma ze 100% polskim kapitałem, dzięki swojemu zaangażowaniu, wy-



MAGNETIX

trwałości i konsekwencji zajęła pozycję lidera w branży laminatów tekstylnych.

- Zapotrzebowanie rynku na tego typu usługi jest na tyle duże, że skłonił nas do otwarcia w 2015 roku kolejnego oddziału - dodaje Aneta Gorszwa.

W chwili obecnej Magnetix dysponuje powierzchnią 10 000 m². Składają się na nie dwa zakłady produkcyjno-magazynowe, a także laboratorium, które sprawuje nadzór nad poszczególnymi etapami produk-

cji. Od 2013 pracujemy zgodnie z zasadami Lean Manufacturing.

Usługi najwyższej jakości, oferowane przez Magnetix, są wynikiem wieloletnich inwestycji w park maszynowy, nowoczesne technologie, a przede wszystkim w kapitał ludzki. To dzięki temu Magnetix znajduje się wśród najlepszych zarówno rynku polskiego, jak i zagranicznego.

Więcej na www.magnetix-lamination.com

Nexteer Automotive Poland Sp. z o.o.



Od czerwca br. **Robert Gałązka** zarządza polskim oddziałem Nexteer Automotive.

Robert Gałązka zdobywał doświadczenie zarządzając regionalnymi oddziałami takich organizacji, jak m.in.: Valeo, Areva (później Schneider Electric) i EDF - międzynarodowych koncernów mających swoje siedziby w Polsce. W trakcie swojej kariery doprowadził do powołania i ustrukturyzowania nowych oddziałów wyżej wymienionych firm, powołując jednocześnie zespoły doświadczonych menedżerów pracujących w Polsce i zagranicą.

Absolwent Politechniki Warszawskiej (kierunek Elektronika), posiada także certyfikat w ramach programu Leadership Development Executive - INSEAD.

Industrias Alegre Poland Sp. z o.o.



Od początku sierpnia br. stanowisko nowo uruchamianego zakładu w Industrias Alegre Poland Sp. z o.o. w Biskupicach Podgórnym koło Wrocławia objął **Krzysztof Jarzyna**.

Krzysztof Jarzyna związany jest z produkcją od ponad 10 lat, a z samą branżą motoryzacyjną od 2010 roku zajmując kierownicze stanowiska w Pearl Stream S.A. (dyrektor zakładu) a następnie w GEFCO 4PL (Poland Business Unit Director).

Absolwent Politechniki Wrocławskiej, ICAN Institute oraz WSB/ Franklin University MBA.

Indass System 20: zaawansowana gospodarka wiórami i odzysk chłodziwa

Indass System 20: zaawansowana gospodarka wiórami i odzysk chłodziwa

Firma JTT Technologie wdrożyła pierwszy w Polsce kompaktowy system do gospodarki wiórami z procesu obróbki aluminiowych elementów oraz odzysku chłodziwa - Indass System 20 w Dolinie Lotniczej. System ten jest zaprojektowany na potrzeby transportu i odwirowania 50 000 kg aluminiowych wiórów na miesiąc oraz odzysku przefiltrowanego chłodziwa z powrotem do procesu produkcji. Ułatwia również składowanie i transport suchego wióra do dalszego procesu recyklingu.

Indass System 20 - to kompaktowe rozwiązanie włoskiego producenta Industrie Associate srl, specjalizującego się w projektowaniu, produkcji oraz instalowaniu systemów do zagospodarowania wiórów i jednoczesnego odzysku chłodziwa. System ma budowę kompaktową i można go rozbudowywać o kolejne moduły w zależności od indywidualnych potrzeb Klientów.

Każdy system jest dobierany, projektowany i produkowany pod indywidualne potrzeby klienta (m.in. z przemysłu motoryzacyjnego) i specyfikę jego produkcji



JTT TECHNOLOGIE

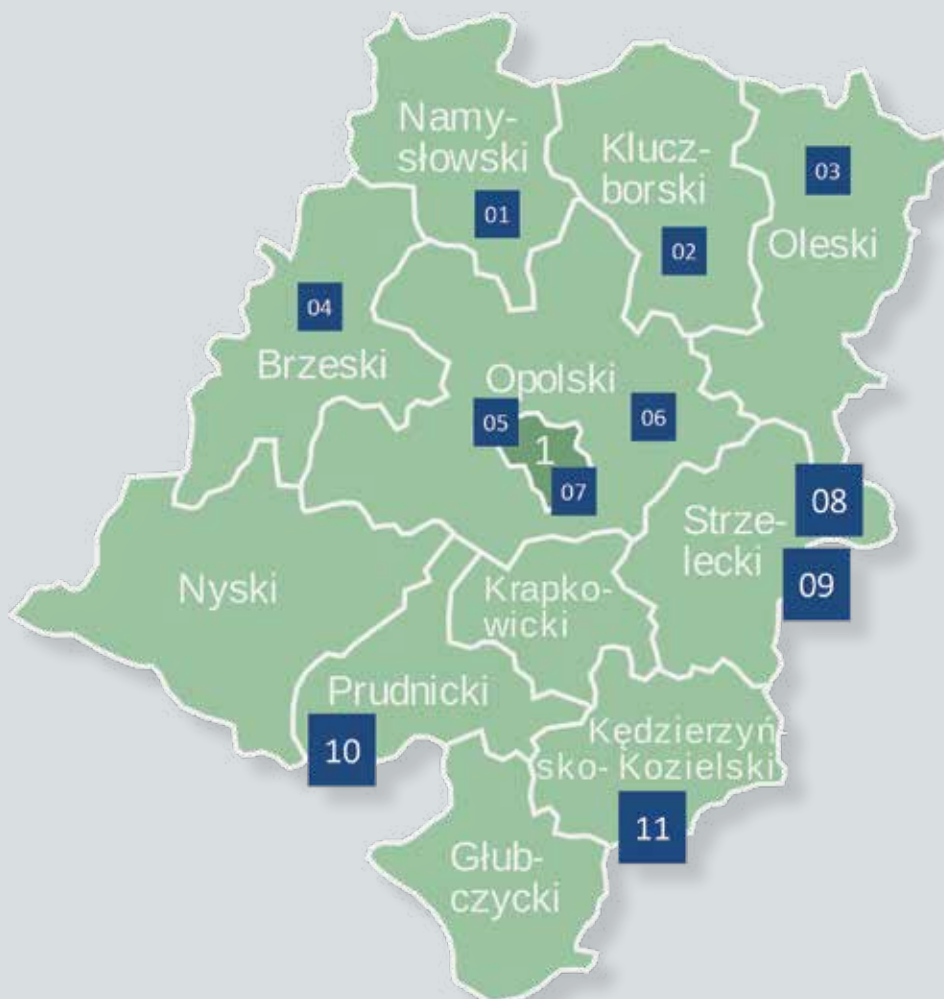
oraz warunków technicznych panujących w zakładzie produkcyjnym. Pozwala na scentralizowanie miejsca odbioru wiórów w jednym miejscu co ułatwia jego transport, składowanie i przekazanie do dalszego procesu recyklingu jak np. brykietowanie. Drugim bardzo ważnym aspektem takiego rozwiązania jest możliwość odzyskania odwirowanego i przefiltrowanego chłodziwa do ponownego użycia w procesie produkcji.

Firma JTT Technologie jest wyłącznym przedstawicielem Indass srl na rynek

polski. Zapewniamy fachową obsługę w zakresie doboru montażu oraz serwisu instalacji i urządzeń naszego włoskiego partnera. producenta z Włoch firmy Indass srl.

Kontakt:
JTT Technologie
Tomasz Iwańczuk
e-mail: tomekjtt@jtt-technologie.pl
www.jtt-technologie.pl
tel . 696 058 471

01. Namysłów	ZEM NAMYSŁÓW
02. Kluczbork	MARCEGAGLIA
03. Praszka	NARZĘDZIOWNIA PSZENICA NEAPCO EUROPE
04. Skarbimierz	DONALDSON JOHNSON CONTROLS
05. Opole	AUTO POWER ELECTRONIC BROEKELMANN GLOBAL STEERING SYSTEMS POLARIS STOMILEX TOWER AUTOMOTIVE
06. Dylaki	COROPLAST
07. Kąty Opolskie	MM SYSTEMY
08. Strzelce Opolskie	PEARL STREAM
09. Gmina Ujazd	MUBEA TRU-FLEX IFA ROTORION
10. Prudnik	SPÓŁDZIELNIA PIONIER HENNIGES
11. Kędzierzyn-Koźle	A.BERGER POLSKA MAGNA NTP KOMET



Opolskie: idealne miejsce dla dostawców motoryzacyjnych

Otwarcie zakładu Global Steering Systems w Opolu, rozpoczęcie budowy fabryki IFA Powertrain Polska w Ujeździe oraz brownfield Henniges Automotive w Prudniku to dobra okazja, by pokazać jak dynamicznie rozwija się sektor motoryzacyjny w województwie opolskim. Dotychczas zainwestowało tam już kilkudziesięciu producentów części i komponentów.

Choć Opolszczyzna nie ma producentów wielkich marek samochodowych montujących kompletne pojazdy, którymi mogą się pochwalić sąsiednie regiony, to jest to województwo doskonale znane największym graczom branży motoryzacyjnej. Powód? Swoje zakłady ulokowało tu kilkudziesięciu zagranicznych i krajowych - w tym lokalnych, ale działających globalnie - producentów podzespołów dla tego sektora.

Produkowane są w nich części aluminiowe, metalowe, wytwarzane z tworzyw sztucznych czy elektryczne, montowane potem w samochodach znanych marek. Powstające na Opolszczyźnie części „wyjeżdżają” później w świat w autach takich firm jak Fiat, Toyota, Ford, Audi, Volkswagen, BMW, General Motors, Chrysler, Mercedes, Opel, Hyundai czy elektryczna Tesla.

Jednym z ostatnich i jednym z największych inwestorów, który wybrał właśnie Opolszczyznę, jest niemiecka **Mubea**. W swoich fabrykach w Europie i na innych kontynentach produkuje, m. in. podwozia, układy napędowe, elementy karoserii czy sprężyny stosowane w układach konstrukcyjnych pojazdów.

W 2015 roku Mubea rozpoczęła budowę dwóch hal o powierzchni 10 tys. metrów kwadratowych każda w Ujeździe, a dokładnie w Zimnej Wódce, na terenie objętym Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną. Według zapowiedzi władz firmy, które padły w październiku ubiegłego roku na uroczystym wbiciu symbolicznej łopaty, pracę w nich ma znaleźć co najmniej 350 osób, a inwestycja będzie warta 49 mln euro.

Jak informuje dyrektor ds. handlowych firmy Danuta Wesołowska od kwietnia 2016 roku w Ujeździe produkowane są opaski zaciskowe, uszczelniające przewody hydrauliczne i klimatyzacyjne. Mubea oferuje poszczególne asortymenty zakładom Grupy Volkswagen, GM i Daimlera. W lipcu br. ruszy także produkcja w drugiej hali Mubea. W zakładzie w Zimnej Wódce produkowane będą również sprężyny talerzowe do przekładni w automatycznych skrzyniach biegów.

Docelowo w opolskim ma powstać sześć hal produkcyjnych Mubei, a także dział wytwórczy nowych technologii tego niemieckiego producenta.

Przewodniczący zarządu spółki Mubea Andreas Rinsdorf mówił na październiko-



OCRG



Katarzyna Kownacka

Pełnomocnik
ds. Polityki Informacyjnej
Opolskie Centrum
Rozwoju Gospodarki

wej uroczystości, że nim zapadła decyzja o lokalizacji fabryki w Ujeździe, firma brała pod uwagę lokalizację tej inwestycji także na Węgrzech oraz w Czechach, jak również w województwach lubuskim i podkarpackim. Wybór padł na Opolszczyznę, m.in. ze względu na bliskość autostrady A4 oraz działającego już zakładu Mubea w Czechach, ale też z uwagi na - jak mówił wówczas Andreas Rinsdorf - „przyjazny klimat wobec inwestora w samorządach i instytucjach, które obsługiwały firmę”. Znaczenie miało także to, że w regionie opolskim mieszka duża grupa osób posługujących się językiem niemieckim.

W sumie, jak podała Ewa Dudik, główny specjalista z opolskiego Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera działającego w ramach Opolskiego Centrum Rozwoju Gospodarki (OCRG), przedstawiciele Mubei oglądali w procesie przedinwestycyjnym sześć lokalizacji w woj. opolskim oraz trzy centra kształcenia ustawicznego: w Opolu, Kędzierzynie-Koźlu i Strzelcach Opolskich. Chcieli się w ten sposób zorientować, jak szkoleni są w regionie ich potencjalni pracownicy. Dzięki temu inwestor dokładnie prześwietlił więc region i uznał jego atuty.

Warto przypomnieć, że pierwszym inwestorem na terenie podstrefy Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE)



OCRG

w Ujeździe była amerykańska firma Tru-Flex, która wytwarza elastyczne łączniki tłumiące drgania i oddzielające układ wydechowy od silnika. W województwie opolskim zakład **Tru-Flex** powstał tuż przy węźle autostradowym Olszowa, na terenie należącym do miejscowości Zimna Wódka. To pierwsza lokalizacja koncernu w Europie.

Przedstawiciel Tru-Flex Paul Knapen powiedział podczas uroczystego otwarcia zakładu, że tym co zadecydowało o wyborze Polski na realizację inwestycji była, m. in. dobra reputacja kraju na arenie międzynarodowej, stabilna gospodarka i waluta oraz 10-letnia obecność Polski w UE i 15-letnia w NATO. Atutami Ujazdu okazały się natomiast położenie w pobliżu autostrady, bliskość kilku lotnisk (Wrocław, Katowice czy Kraków), bliskość ośrodków akademickich oraz fakt, iż... w woj. opolskim ulokowało się kilku amerykańskich inwestorów.

Jednym z tych inwestorów jest produkujący elementy układu kierowniczego koncern **Global Steering Systems Europe** (GSS), który wybrał 2-hektarową działkę w opolskiej podstrefie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK. W kwietniu 2015 roku, gdy

uroczyście wbijano symboliczną łopatę podczas rozpoczęcia budowy zakładu, prezes GSS Europe Larry Finnell przyznał, że reprezentowana przez niego spółka także rozpatrywała inne lokalizacje, np. w Rumunii, Hiszpanii, Niemczech i innych regionach Polski. W naszym kraju, w ramach wizyt przedinwestycyjnych, przedstawiciele GSS odwiedzili również inną fabrykę produkującą elementy automatyki. - *Byliśmy pod wielkim wrażeniem ludzi, którzy tam pracują, ich etyki pracy. Od razu wiedzieliśmy, że chcemy właśnie w Polsce zbudować naszą fabrykę. Opole wybraliśmy ponieważ spotkaliśmy w nim ludzi, którzy obiecali pomoc i swoich obietnic dotrzymani* - relacjonował Larry Finnell. 21 lipca br. opolski zakład GSS o powierzchni 4 tys. m², w który amerykański dostawca zainwestował 27 mln zł, został oficjalnie otwarty (relacja z otwarcia - na stronie 43).

Z kolei na terenie należącym do WSSE w Skarbmierzu zacumowała biznesowo inna amerykańska marka - **Donaldson Company**, światowy lider w produkcji filtrów przemysłowych. Fabrykę w Polsce otwarto w grudniu 2015 roku. Wytwarzane filtry mają zastosowanie w przemyśle samochodowym (głównie w samochodach ciężarowych czy autobusach), ale

także w maszynach budowlanych, a kolejne linie produkcyjne przystosowane są do produkcji filtrów z rodziny filtrów płynów, np. paliwa czy oleju.

O tym, że inwestor wybrał Skarbmierz, zdecydowała, jak mówili na otwarciu zakładu przedstawiciele firmy, przede wszystkim dostępność pracowników, wsparcie wszystkich podmiotów zaangażowanych w proces inwestycyjny oraz lokalizacja i bliskość autostrady A4.

Jedną z nielicznych na Opolszczyźnie fabryk wypuszczających w świat kompletne pojazdy terenowe, jest **Polaris** - kolejny inwestor ze Stanów Zjednoczonych. Fabrykę w Opolu (podstrefa WSSE) otwarto oficjalnie we wrześniu 2014 roku. Inwestycja warta była ok. 100 mln zł. W Opolu produkowane są głównie quady, ale też pojazdy wieloosobowe typu Ranger i pojazdy rekreacyjno-sportowe typu RZR, które trafiają na rynki Europy, Środkowego Wschodu i Afryki. Opolski zakład to pierwsza europejska lokalizacja firmy, która ma swoje fabryki w Stanach Zjednoczonych, Meksyku i Indiach. Polaris Poland to m. in. linie produkcyjne i montażowe, spawalnia, lakiernia a także tor testowy.

W sumie na Opolszczyźnie działa kilkadziesiąt firm bezpośrednio związanych z branżą motoryzacyjną lub ściśle z nią współpracujących. Warto wśród nich wymienić np. firmę Brökelmann Polska Sp. z o.o., spółkę córkę niemieckiej firmy, która produkuje profile aluminiowe, czy Johnson Controls ze wspomnianej już wcześniej podstrefy w Skarbmierzu - producenta podzespołów do foteli samochodowych dla takich marek jak BMW, Volvo, Mercedes czy Opel.

Wśród firm produkujących dla branży motoryzacyjnej, są też np. istniejący w Strzelcach Opolskich koreański Pearl Stream; amerykańskie Neapco z Praszki, produkujące przede wszystkim półosie

napędowe; Tower International, który oprócz dotychczasowej produkcji podzespołów karoseryjnych uruchamia właśnie tłocznię aluminium; MM Systemy z Kątów Opolskich, firma która jest bezpośrednim dostawcą dla BMW i która właśnie rozpoczyna II etap budowy czy rodzime, opolskie firmy, takie jak Auto Power Electronic z Opola; Spółdzielnia Pionier z Prudnika czy Narzędziownia Bogdan Pszenica istniejąca od lat w miejscowości Strojec koło Praszki. Narzędziownia produkuje formy o ciężarze do 50 ton do odlewania aluminium, magnezu i cynku. Firma dostarcza najnowsze rozwiązania, łącznie z bardzo zaawansowanymi technologicznie rdzeniami Jet cooling, które do tej pory sprowadzane były z Japonii. Obecnie klientami Narzędziowni są np. Toyota Motor Manufacturing Poland, Toyota Motor Industries Poland, Volkswagen czy Nemaak - światowy potentat wśród producentów bloków silników samochodowych. Dziś umiejętności narzędziowni ze Strojca znane są praktycznie na całym świecie. Firma zatrudnia blisko sto osób i planuje swój dalszy rozwój.

Zdaniem kierownik Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera działającego przy OCRG dr Iwony Świąch-Olender, biorąc pod uwagę wielkość regionu, jakim jest Opolszczyzna, branża motoryzacyjna ma w nim wielu bardzo silnych przedstawicieli.

- *Inwestorzy decydują się na lokowanie swoich fabryk i zakładów u nas, m. in. ze względu na dobre skomunikowanie naszych terenów z autostradą i siecią dróg krajowych czy kolejowych; korzystną lokalizację i bliskość rynków zbytu nie tylko w Polsce, ale też np. w Czechach czy Niemczech, a także stosunkowo niskie ceny gruntów oraz dostępność i potencjał pracowników* - podkreśla Iwona Świąch-Olender. - *Wielu Opolan od lat pracuje w branży motoryzacyjnej na zachodzie Europy, ale gdy mają okazję znaleźć zatrudnienie w tej właśnie branży w rodzinnych stronach, chętnie z tego korzystają.*

Dyrektor Opolskiego Centrum Rozwoju Gospodarki Roland Wrzeciono dodaje, że z roku na rok udział przedsiębiorstw działających lub współpracujących ściśle z branżą motoryzacyjną, a funkcjonujących w woj. opolskim, zwiększa się. Przybywa inwestorów, a rodzime firmy związane z tym sektorem realizują plany rozwojowe. - *Działa efekt śnieżnej kuli, jedni inwestorzy przyciągają drugich. Dobrze widać to w ostatnim czasie na przykład na terenach w Ujeździe, gdzie przybywa firm* - mówi Roland Wrzeciono i dodaje, że ma nadzieję, iż przedsiębiorców sektora motoryzacyjnego w Opolskim będzie jeszcze więcej.

Najlepszym tego przykładem jest potwierdzony ostatnio inwestor - niemiecka **IFA Rotorion**, która w Polsce utworzyła spółkę IFA Powertrain Polska. 21 lipca 2016 r. firma ta uroczystie wkopała w Ujeździe, w podstrefie Katowickiej SSE, kamień węgielny pod fabrykę, w której będą wytwarzane półosie napędowe (więcej na stronie 44).

Nawiązywać nowe relacje biznesowe, ale także poznać ofertę inwestycyjną Opol-

szczyzny, pozwalają również takie wydarzenia jak Automotive CEE Day, który odbył się w Opolu w kwietniu tego roku. Efektem tegorocznej edycji tego spotkania są m. in. prowadzone rozmowy z kolejnymi potencjalnymi inwestorami.

ENGLISH SUMMARY

Automotive industry is one of the leading industries in Opolskie. Plants, which located here their manufacturers, supplying components used by brands such as Fiat, Ford, Chrysler, BMW, Mercedes, Audi, Huydai, Tesla or Toyota. The largest companies operating in this sector in the Opolskie are: Polaris, Mubea, Donaldson, Tru-Flex, Narzędziownia Bogdan Pszenica, Neapco, Johnson Controls, Global Steering Systems, Gniotpol or Brokelmann. In recent weeks, two new companies cooperating with the automotive industry have decided to locate their factories in Opolskie: IFA Rotorion from Germany and Henniges Automotive (USA).



Motoryzacja to koło zamachowe naszej strefy

Wywiad z **Maciejem Badorą**

Prezesem Zarządu Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK



INVEST-PARK

Jak Pan ocenia efekty funkcjonowania Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w pierwszym półroczu? Czy wyniki są zadowalające?

Wałbrzyska strefa wydała 16 zezwoleń na działalność gospodarczą. Bardzo nas cieszy, że co drugi projekt związany jest z rozbudową i zwiększeniem możliwości produkcyjnych istniejących już zakładów. Oznacza to, że strefa to nie tylko jedno z najlepszych miejsc w Europie na lokowanie nowych inwestycji, ale również na realizację planów długofalowych, związanych z rozwojem przedsiębiorstw. Blisko połowa nowych zezwoleń dotyczy polskich firm. Rodzi-

my kapitał stanowi największą grupę narodowościową w wałbrzyskiej strefie, co przeczy stereotypowi, że nasze tereny przeznaczone są głównie dla zagranicznych korporacji. Nowe inwestycje związane są również z kapitałem holenderskim, duńskim, niemieckim, włoskim i brytyjskim. W wyniku realizacji tych zezwoleń, w strefie powstanie kolejne 400 miejsc pracy, a nakłady mają przekroczyć 300 mln złotych. Jednak doświadczenie pokazuje, że stan rzeczywisty znacznie przekracza deklaracje przedsiębiorców.

W wałbrzyskiej strefie zainwestowały globalne koncerny motoryzacyjne,

jak Volkswagen, który buduje fabrykę koło Wrześni, czy Toyota, która w Wałbrzychu produkuje skrzynie biegów i silniki. Czy możemy liczyć, że wkrótce pojawią się w strefie kolejne inwestycje związane z tym sektorem?

Motoryzacja to koło zamachowe naszej strefy. Bezpośrednio lub pośrednio z tym sektorem związany jest co czwarty nasz inwestor, czyli około 50 firm. Co ważne, jest to jedna z najstabilniejszych gałęzi przemysłu, która korzysta z zapleczy badawczo-rozwojowych, a także generuje wiele dodatkowych miejsc pracy, w wyniku relacji z kontrahentami

i kooperantami. To nie tylko firmy produkujące części motoryzacyjne i gotowe pojazdy, ale również przedsiębiorcy świadczący usługi dla tej branży, jak obróbka metali, przetwórstwo tworzyw sztucznych, magazynowanie czy logistyka. Przedsiębiorcy reprezentujący ten sektor zainwestowali ponad połowę łącznych nakładów poniesionych w naszej strefie. Na budowę i rozwój fabryk wydali około 13 mld złotych, a część z nich dopiero zaczyna realizację swoich projektów. W najbliższych latach znacznie wzrosną zatem wskaźniki dotyczące nakładów i zatrudnienia w tym sektorze. Prowadzimy również rozmowy z kolejnymi przedstawicielami branży motoryzacyjnej. Problemem w przyciąganiu nowych inwestycji staje się jednak dostępność wykwalifikowanej kadry. Aby temu przeciwdziałać angażujemy się w inicjatywę zmierzającą do dostosowania kształcenia branżowego na poziomie ponadgimnazjalnym do zapotrzebowania przedsiębiorców.

Szkolnictwo zawodowe i techniczne było przez wiele lat zaniedbywane. Czy Pana zdaniem uda się je wskrzesić?

Niezmiernie ważne jest włączenie pracodawców w proces kształcenia. Tylko w ten sposób można stworzyć system, który odpowiada na realne zapotrzebowanie przedsiębiorców i jest na tyle elastyczny, by reagować na zmiany. Nowe założenia współpracy między biznesem i szkołami zostały przedstawione w wałbrzyskiej strefie przez Annę Zalewską, Minister Edukacji Narodowej i Mateusza Morawieckiego, Wicepremiera i Ministra Rozwoju. Tylko sami pracodawcy są w stanie odpowiedzieć na pytanie, jakich specjalistów będą potrzebować w perspektywie kilku lat oraz przekazać niezbędną wiedzę i narzędzia, by kształcić pod ich potrzeby. Stworzony przez nas Klaster Edukacyjny „INVEST in EDU” stanowi łącznik między firmami, a szkołami i uczelniami. Pod szyldem klastra działają już klasy patronackie, które zostały objęte wsparciem strefowych firm. Takie rozwiązanie zwiększa dostęp do staży i praktyk w zakładach, co znacznie podnosi kwalifikacje absolwentów. Możliwość zatrudnienia specjalistów zwiększa z kolei szanse na wprowadzenie innowa-

cyjnych projektów, które z reguły wiążą się z dobrze płatnymi stanowiskami.

Duża liczba reinwestycji oznacza, że firmy czują się w strefie stabilnie i chcą przeznaczać na rozwój kolejne środki. W jaki sposób zachęćcie do tego przedsiębiorców?

Staramy się odpowiadać na potrzeby inwestorów nie tylko na etapie wprowadzenia ich do strefy, ale także poprzez opiekę poinwestycyjną. Jej przykładem jest wspomniana już działalność klastra edukacyjnego, jak również Dolnośląskiego Klastra Motoryzacyjnego i Lotniczego. Niezbędnym elementem rozwoju firm jest pozyskiwanie nowych kontrahentów i partnerów. Dlatego włączamy się w takie inicjatywy jak spotkanie zakupowe Automotive CEE Day, które odbyło się w kwietniu w Opolu. Spotkania B2B to najlepsza forma nawiązywania nowych relacji z potencjalnymi kooperantami. O ich atrakcyjności świadczy ilość spotkań, które odbywają się podczas takiego wydarzenia. Sami organizujemy również Business Mixer, którego druga edycja odbyła się w czerwcu tego roku. Na wydarzenie zaprosiliśmy zarówno firmy funkcjonujące w strefie, jak i przedsiębiorstwa produkcyjne i usługowe działające w jej otoczeniu. Zależy nam na tym, aby kojarzyć dużych inwestorów z lokalnymi przedstawicielami małych i średnich przedsiębiorstw, które mogą stać się ich dostawcami.

Takie działania zwiększają udział polskiego kapitału w strefie? Przyciągają również mniejsze firmy do WSSE?

Aby przedstawić możliwości inwestycyjne dla sektora MŚP organizujemy spotkania w lokalizacjach, w których posiadamy tereny. Na takie wydarzenia zapraszamy lokalnych przedstawicieli biznesu, którzy często nie wiedzą, że strefa ma skierowaną do nich ofertę. Tymczasem blisko połowa firm działających w strefie związana jest z sektorem średnich, małych a nawet mikro przedsiębiorstw. Aby skorzystać z preferencyjnych warunków nie trzeba posiadać zatem olbrzymiego kapitału i sztabu doradców. Wymagania inwestycyjne na terenach strefy nie są, w mojej ocenie, zbyt wygórowane. Tym bardziej, że nasi eksperci wspierają w trakcie całego procesu formalnego i zapewniają dalszą opiekę, za którą zostaliśmy wyróżnieni w prestiżowym rankingu fDi Magazine. Przedsiębiorcy mogą skorzystać z dodatkowych form wsparcia, jak najem gotowych powierzchni produkcyjnych i biurowych, czy przystąpienie do grupy zakupowej obniżającej koszty opłat za media. Przedstawiciele MŚP korzystają również z wyższych zwolnień w podatku dochodowym. Wszystkie te aspekty czynią wałbrzyską strefę miejscem szczególnie atrakcyjnym również dla rodzimych przedsiębiorstw.

Dziękuję za rozmowę.



MOŻLIWOŚCI INWESTYCYJNE W WSSE DLA MAŁYCH I ŚREDNICH FIRM PREZENTOWANE SĄ M.IN. PODCZAS SPOTKAŃ Z LOKALNYMI PRZEDSIĘBIORCAMI

KONFERENCJA ROZPROSZONA FABRYKA PRZYSZŁOŚCI

W DRODZE DO PRZEMYSŁU 4.0

III EDYCJA



12-13.10.2016
WROCŁAW



PROGRAM KONFERENCJI

DZIEŃ I.

10:00 - 12:00	Rejestracja uczestników	15:00 - 15:30	Finale konkursu prac studenckich - Fabryka Przyszłości Laureaci konkursu prac studenckich, prowadzenie - Grzegorz Banakiewicz BALLUFF
12:00 - 12:30	Industry 4.0 - szansa czy zagrożenie dla krajowego sektora przemysłowego Andrzej Soldaty - projekt Inicjatywa dla Polskiego Przemysłu 4.0	15:30 - 16:15	Kształcenie dla potrzeb przemysłu na przykładzie Studiów Dualnych - Sieć K2 Prof. Anna Timofiejczuk - Politechnika Śląska, Krystian Szyпка - Dyr. Electropoli Polska Sp. z o.o., Katarzyna Konarska-Błaszczuk - Wice Prezes Zarządu Landster Sp. z o.o.
12:30 - 13:00	Ostatnie 12 miesięcy, Internet Rzeczy w przemyśle - co się zmieniło? Konrad Napieralski - Dyrektor ds. Rozwoju Rynku i Innowacji, Cisco Systems Poland / Bartłomiej Andrusiewicz - Global Delivery Head, Tieto Corporation	16:15 - 16:30	Przerwa kawowa
13:00 - 13:30	Factory of the Future - Inovative & E-Mobily Plant Javier Ruiz - Dyrektor Wydziału Montażu Głównego GMMP Sp. z o.o.	16:30 - 17:00	Współczesne wymogi rynku pracy - zmiany w programach kształcenia zawodowego (dyskusja panelowa). Prof. Anna Timofiejczuk, Krystian Szyпка, Henryk Michalik - Dyr. Tenneco Automotive Polska, Prof. Andrzej Ambroziak - Politechnika Wroclawska, prowadzenie - Grzegorz Banakiewicz
13:30 - 14:00	Bezpieczeństwo danych w systemach automatyki Thomas Holm - Market Manager WAGO Germany	17:00 - 17:30	Zrobotyzowane stanowiska spawalnicze - spawanie laserowe Łukasz Turowski - LaserTec Sp. z o.o.
14:00 - 15:00	Lunch	20:00 - 00:00	Koncert + Bankiet



Szczegóły konkursu znajdują się w **REGULAMINIE** na stronie www.przemysl40.pl w zakładce dla Studentów.

Prace na formularzu konkursowym należy zgłaszać na adres mailowy konkurs@przemysl40.pl do dnia **17.09.2016**.

Ogłoszenie wyników i wielki finał podczas III edycji konferencji **FABRYKA PRZYSZŁOŚCI** - w drodze do przemysłu 4.0 w dniach **12-13.10.2016** we Wrocławiu.

Zapisz się już teraz : WWW.PRZEMYSL40.PL

DZIEŃ II.

ŚCIEŻKA I - ZARZĄDZANIE PRODUKCJĄ

09:30 - 11:30

Zaawansowany system monitorowania i zarządzania produkcją z wykorzystaniem technologii RFID.

Marcin Pol, Michał Przewoźniczek - MP2 IQ Solutions,
Daniel Oszczęda - BALLUFF Sp. z o. o.

Intralogistyka, współczesne systemy magazynowe.

PROMAG SA

DIMA - modularność w budowie linii produkcyjnych

Thomas Holm - WAGO Germany / Paweł Frankowski - WAGO - Elwag Sp. z o.o.

11:30 - 12:30

Powrót do Narodowego Forum Muzyki

ŚCIEŻKA II - ZARZĄDZANIE ENERGIĄ

12:00 - 12:30

Systemy klasy SCADA w procesach zarządzania energią

Marian Konsek / Wiesław Bylina - ASKOM Sp. z o. o.

"Energy saving" - wykorzystanie sterowników PLC w procesie analizy i optymalizacji kosztów zakładu

Rajmund Włodarz - Automatyka RW

Integracja procesów w obrębie różnych firm - digitalizacja produktu.

Paweł Richter - e-Plan Sp. z o. o.

11:30 - 12:30

Powrót do Narodowego Forum Muzyki

ŚCIEŻKA II - OPTYMALIZACJA I INTELIGENTNA PRODUKCJA

09:30 - 11:30

Teoria Ograniczeń - Koncepcja Zdroworozsądkowego Zarządzania

Jerzy Rychlewski - Flow Consulting

Dążenia do standardów światowej produkcji. Robotyzacja FANUC, kooperacja ludzi i maszyn w dobie Internetu Rzeczy.

Dr inż. Jarosław Panasiuk - WAT, Jędrzej Kowalczyk - Prezes FANUC Polska Sp. z o.o.

Przykład zarządzania narzędziami z wykorzystaniem technologii RFID.

11:30 - 12:30

Powrót do Narodowego Forum Muzyki

ŚCIEŻKA GŁÓWNA

12:30 - 12:55

Podsumowanie ścieżek tematycznych

12:55 - 13:30

Raport o innowacyjności polskiej gospodarki

Cezary Mychlewicz - SIEMENS Sp. z o. o.

13:30 - 14:00

Smart Factory - przykład wdrożenia

Tomasz Lebitko - Dyrektor FORCAM Poland

14:00 - 14:20

Platforma - usługa sieciowa druku 3D

dr hab. inż. Damian Gąsiorek - Politechnika Śląska

14:20 - 14:50

Przerwa kawowa

14:50 - 15:20

Digital Twin - cyfrowy ekwiwalent fabryki, praktyczna realizacja idei Przemysłu 4.0

Artur Sadzik - Kierownik ds. Projektów Strategicznych,

Michał Neufeld - Transition Technologies S.A.

15:20 - 15:50

Globalna integracja EDI w Boryszew S.A. - oddział Maflow

Alessandro Poma - Central Europe Sales Manager
Data Interchange

15:50 - 16:00

Podsumowanie i zamknięcie konferencji

Organizatorzy, Grzegorz Banakiewicz - BALLUFF

16:00 - 17:00

Lunch

ORGANIZATORZY:

Organizatorami konferencji Przemysł 4.0 są cztery wiodące przedsiębiorstwa w dziedzinie nowych technologii produkcji.



FANUC

BALLUFF



NEXTEER AUTOMOTIVE POLAND

Kierunek: rozwój

Wywiad z **Robertem Gałązką**

Prezesem i Dyrektorem Generalnym Nexteer Automotive Poland Sp. z o.o.

Panie Robercie, co powoduje, że top menadżerowie po wielu latach pracy decydują się zmieniać branżę motoryzacyjną na inną?

Jeśli chodzi o mnie, z pewnością w pierwszej kolejności w grę wchodziła chęć zmiany, pragnienie poznania nowej branży i sprawdzenia się w innym sektorze przemysłu. W moim przypadku energetyka była tą częścią przemysłu, która przyciągała wielkością biznesu, skalą inwestycji oraz poziomem oddziaływania na lokalną społeczność. Elektrownia, którą zarządzałem produkuje 8 procent energii w skali kraju i zatrudnia tysiące ludzi, a więc zarządzanie tym biznesem było też formą męskiego sprawdzenia swoich umiejętności, nabytych podczas całej mojej dotychczasowej kariery. Chodziło więc w głównej mierze o nowe wyzwanie, tym bardziej iż w poprzedniej firmie udało mi się w trakcie dziesięciu lat spełnić niemal wszystkie założone przez siebie cele, w tym między innymi zbudować zespół, który na przestrzeni dekady sam w znakomity sposób zarządzał poszczególnymi obszarami kompetencji, a moja obecność i wsparcie stawało się tym samym pod koniec mniej konieczne i

mniej... motywujące. Mówiąc wprost - zespół był na tyle dobry, że moja praca zaczęła stawać się nieco nużąca, co dzieje się zawsze, gdy życie nie stawia przed nami nowych wyzwań.

Jaką inną perspektywę daje praca w całkowicie innej branży?

Jeśli chodzi o najważniejsze różnice, to wskazałbym między innymi na inny zakres bezpośredniej odpowiedzialności, jeśli chodzi o bezpieczeństwo i higienę pracy. W energetyce wiele procesów jest bardzo sformalizowanych, większość spraw odbywa się na polecenia pisemne, a to wszystko z uwagi na potencjalne bezpośrednie oddziaływanie zakładu, na jego otoczenie i bezpieczeństwo pracujących tam ludzi. Większość obiektów jest zagrożona wybuchem, są to zakłady pod specjalnym rygiem pracy w warunkach uciążliwych i szkodliwych dla zdrowia, więc jest to po prostu inne doświadczenie. Ponadto na różnicę wpływają także takie – jak wydawałoby się w przypadku branży motoryzacyjnej - „drobiazgi”, jak skale remontów. W energetyce trwają one kilka miesięcy i wymagają nieprawdopodobnej precyzji, dokładności i staranności. To w dużej mierze rozwinęło

moje poczucie odpowiedzialności pod kątem kwestii utrzymania zakładów. Warto jednak wspomnieć także o innym wyzwaniu, związanym z zarządzaniem zespołem. W moim przypadku chodziło bowiem o to, jak zmienić zespół, który pracuje w elektrowni czasem nawet ponad 30 lat i nauczyć go nowych technologii, a także wskazać, iż powielanie tych samych standardów nie jest najlepszym rozwiązaniem i należy szukać oraz wprowadzać coraz to nowe usprawnienia, by doskonalić poszczególne procesy. To właśnie wybieganie w przód, a nie stanie w miejscu przynosi szansę na rozwój, a niekiedy po prostu na przetrwanie przedsiębiorstwa na wymagającym rynku. Myślę, że to odnosi się zresztą do każdej branży. Poczucie komfortu i brak prób wyjścia z jego strefy wpływa zawsze negatywnie na rozwój firmy. Świat, w tym oczywiście także świat biznesu, jest obecnie tak zmienny, iż człowiek musi nieustannie przystosowywać się do zmieniających się warunków. Nie mamy wyjścia... Jedną z różnic, jakie jeszcze przychodzą mi do głowy jest tempo pracy. W branży motoryzacyjnej jest ono znacznie szybsze. W motoryzacji „super szybko” to sekunda, „szybko” to minuta, a „normalnie” to godzina. W energetyce „super szybko” to dzień, tydzień, miesiąc, itd...

Coś ciągnie jednak na powrót do motoryzacji?

Myślę, że po tych ośmiu latach „wakacji” w energetyce, czas wziąć się do roboty. Oczywiście żartuję... Choć miałem okazję pracować z fantastycznymi ludźmi w elektrowni, z którymi bardzo się zżyłem i którzy dokonali rzeczy niemal niewykonalnych (jak wydawało mi się na początku) w tej branży, jak choćby zaadaptowanie filozofii „lean”, to jednak osobę taką jak ja ciągnie do tego, by efekt swojej pracy zobaczyć na drodze, w samochodach kierowanych przez miliony kierowców na świecie. A Nexteer Automotive daje mi taką możliwość i to dla mnie - oprócz dużej odpowiedzialności - także równie wielka frajda.

Czy branża motoryzacyjna daje większe możliwości rozwoju kariery niż inne?

Motoryzacja daje zupełnie inne spojrzenie na sposób zarządzania produkcją, dostawy czy sposób wykorzystania elektroniki i rozwiązań informatycznych w codziennej pracy. Tutaj wszystkie nowe technologie oferowane choćby przez takie firmy, jak Google czy Microsoft są wykorzystywane do tego, żeby tworzyć produkty taniej, szybciej i bardziej dokładnie. Tego w energetyce - patrząc od strony informatycznej - niestety jeszcze nie ma, gdyż w tym aspekcie jest to branża będąca co najmniej około 20 lat za przemysłem motoryzacyjnym. Jeśli wziąć pod uwagę, że nasi inżynierowie w Nexteer pracują już z klientami nad autonomicznymi pojazdami i technologia ta powoli będzie wchodzić na rynek na przestrzeni następnych lat, to widać, jak zaawansowana technologicznie jest ta branża.

Miał Pan zapewne dużo propozycji objęcia na powrót kierowniczych stanowisk w motoryzacji. Dlaczego wybór padł na Nexteer?

Nexteer jest firmą, która w fantastyczny sposób wykorzystuje i tworzy technologie z przełomu mechaniki i elektroniki. Jako że nie tylko z zamykania, ale także z wykształcenia jestem

elektronikiem, to świat Nexteer i produktów firmy wydał mi się na tyle fascynujący, iż stwierdziłem, że praca tutaj będzie bardzo ciekawym ukoronowaniem mojej kariery, tym bardziej, że gdzieś w perspektywie dekady mający już na horyzoncie emerytura. Nexteer daje mi więc świetną szansę na powrót do moich korzeni, a z drugiej strony jest to firma, która niezwykle dynamicznie się rozwija, czego przykładem jest choćby otwarcie w tym roku nowego zakładu w Tychach i rozpoczęcie funkcjonowania europejskiego centrum technicznego, w którym będziemy zatrudniać niemal 150 inżynierów, pracujących nad najnowszymi systemami sterowania dla naszych klientów - globalnych koncernów motoryzacyjnych, takich jak BMW, Fiat Chrysler Automobiles (FCA), Ford, General Motors czy PSA Group (Peugeot, Citroen).

Jakie są Pana plany i plany Nexteer w Polsce w najbliższej przyszłości?

Nexteer Automotive jest świetnym zespołem i będziemy dążyć do tego, by ta doświadczona grupa wyjątkowych specjalistów tworzyła jeszcze silniejszą i bardziej zgraną drużynę, tworzącą możliwie najlepsze układy kierownicze dla naszych klientów. Nexteer będzie firmą, która patrzy w przyszłość i nieustannie się rozwija. Fakt, że w tym roku w Polsce zbudowaliśmy nowy zakład i że tworzymy właśnie europejskie centrum techniczne w Tychach, jest tego doskonałym przykładem. To z pewnością nowa jakość, jeśli chodzi o nasze europejskie kompetencje i dowód na to, że chcemy tworzyć w Polsce rozwiązania jutra. Wraz z tym wyjątkowym zespołem niemal 1500 pracujących w Gliwicach, Krakowie i Tychach koleżanek i kolegów będę dążył do tego, by Nexteer był nadal firmą nastawioną na ciągłą poprawę jakości i udowadniania obecnym oraz potencjalnym klientom, że jesteśmy jednymi z najlepszych dostawców na rynku i to właśnie nam należy ufać w kwestii tego, iż kierowcy i pasażerowie ich samochodów będą zawsze podróżowali bezpiecznie, komfortowo i z uśmiechem zadowolenia na ustach.

Dziękuję za rozmowę.



Inżynierowie.com radzą - specjaliści z Ukrainy lekiem na całe zło

Pierwsze półrocze 2016 roku zapisało się w historii polskiej gospodarki dużym wzrostem inwestycji – także w sektorze motoryzacyjnym. Otwarcia nowych fabryk, rozwój inwestycji z lat poprzednich oraz nowe umowy podpisane z OEM, zmieniły rynek pracy w sektorze, a zapotrzebowanie na nowych pracowników ciągle rośnie.

Rekrutacje na stanowiska wysoko wyspecjalizowanej kadry inżynierskiej już wcześniej nie były łatwe. W chwili obecnej pracodawcy mierzą się z coraz większymi wyzwaniami w zatrzymaniu obecnej kadry, a pozyskanie nowych wykwalifikowanych inżynierów stało się ekstremalnie trudne. Oczekiwania finansowe potencjalnych kandydatów diametralnie się zmieniły - teraz to oni dyktują warunki, a pracodawcy prześcigają się w oferowanych podwyżkach i bonusach pozapłacowych (wynajmowanie mieszkań, sprowadzanie rodzin pracowników). A to jeszcze nie koniec, ponieważ dynamiczna ewolucja rynku pracy ciągle trwa, a jej skutki będziemy obserwować pod koniec bieżącego roku.

Co zrobić żeby nie wypaść z rozpędzonego pociągu i utrzymać się na topie? Jak zapełnić luki kadrowe powstałe w wyniku fluktuacji pracowników i jak zabezpieczyć się na przyszłość? Te pytania nurtują działy HR zakładów

motoryzacyjnych. Swoje trzy grosze dorzuca też demografia - osób w wieku produkcyjnym ubywa, bo społeczeństwo się starzeje. Ostatnie dane Eurostatu pokazują, że Polska znalazła się w pierwszej „dziesiątce” krajów z najniższą stopą bezrobocia. Według unijnych statystyków wskaźnik ten w maju br. wyniósł 6,3 proc. To 2,3 pkt. proc. mniej, niż wynosi średnia dla całej Unii Europejskiej. Skalę tych zmian obrazuje najlepiej przykład woj. wielkopolskiego. Budowa fabryki VW Craftera i nowe inwestycje powiązane z tym przedsięwzięciem przynoszą coraz bardziej widoczne efekty. Bezrobocie w powiecie wrzesińskim, które w końcu września 2014 roku sięgało 13,1 proc., w końcu maja 2016 roku zmalało do 9 proc. W całej Wielkopolsce stopa bezrobocia zmniejszyła się w tym czasie z 7,9 do 5,7 proc. W samej Wrześni szybko przybywa nowych mieszkań. O ile w 2015 roku w nowych budynkach wielorodzinnych sprzedano ich ok. 240, to w roku bieżącym planowane jest odda-

nie do użytku przeszło dwukrotnie więcej - prawie 540 lokali. Część z nich zajmą ekspaci, których szybko przybywa: w 2014 roku przyjechało 6, w roku ubiegłym 65, a w pierwszych dwóch kwartałach obecnego roku - już 71.

Wkrótce jeszcze większym i narastającym problemem okaże się także niewystarczająca ilość absolwentów uczelni technicznych, które nie są w stanie wykształcić odpowiedniej liczby specjalistów. Obecnie mamy w Polsce około półtora miliona studentów - z czego 20 proc. wybrało uczelnie techniczne. Niestety Ekspersi z Narodowego Centrum Badań i Rozwoju wyliczyli, że naukę po pierwszym roku przerywa 25 proc. wszystkich studentów. Ale aż 42 proc. z nich to ci, którzy wybrali kierunki matematyczno-statystyczne i fizyczne, oraz 32 proc. inżynierii technicznej. Studia ścisłe i techniczne, reklamowane jako dające dobrą pracę, okazują się dla wielu osób zwyczajnie za trudne. Prognozy nie napawają optymizmem zwłaszcza, że z roku na rok studentów ubywa, a ilość osób porzucających studia ciągle wzrasta.

Rozwiązaniem tego problemu może być zatrudnianie obcokrajowców, z Europy Środkowo-Wschodniej i Ukrainy. W przypadku krajów Europy Środkowo-Wschodniej, które należą do Schengen potencjał rynku jest dość spory. Inżynierowie z Rumunii, Węgier, Bułgarii są zainteresowani pracą w Polsce, jednak ich oczekiwania finansowe są zbieżne z oczekiwaniami pracowników z Polski.

Nieco inaczej przedstawia się kwestia zatrudniania inżynierów z Ukrainy. Pracodawca zainteresowany zatrudnieniem inżyniera z tego kraju rejestruje w Powiatowym Urzędzie Pracy oświadczenie o zamiarze powierzenia cudzoziemcowi pracy. Oświadczenie należy koniecznie zarejestrować przed powierzeniem pracy obcokrajowcowi, a umowa musi zostać zawarta w formie pisemnej. Oświadczenie rejestrowane w Powiatowym Urzędzie Pracy musi spełniać pewne wymogi:

- określać nazwę zawodu, w jakim pracę wykonywać będzie cudzoziemiec;
- określać miejsce wykonywania pracy;
- określać datę rozpoczęcia oraz okres wykonywania pracy;
- określać rodzaj umowy zawartej z cudzoziemcem;
- określać wynagrodzenie brutto;

10679

Ilość ofert pracy w sektorze motoryzacyjnym opublikowanych w 2015 roku w znanym portalu.

30%

Wzrost potrzeb pracodawców z sektora motoryzacyjnego na nowych pracowników w 2016 roku.

30%

Spadek ilości aplikacji w odpowiedzi na ogłoszenia w 2016 roku.

- zawierać oświadczenie o braku możliwości zaspokojenia potrzeb kadrowych na lokalnym rynku pracy złożone przez podmiot powierzający pracę;
- zawierać oświadczenie o zapoznaniu się z przepisami związanymi z pobytem i zatrudnieniem cudzoziemców złożone przez podmiot powierzający pracę.

Po dopełnieniu tego obowiązku można zatrudnić pracownika z Ukrainy. Może on wykonywać pracę na terytorium Polski przez okres 6 miesięcy w ciągu kolejnych 12 miesięcy. Okres 6 miesięcy pracy w ciągu kolejnych 12 miesięcy można przerywać, co daje pracodawcy sporą elastyczność. Jeśli okaże się, że zapotrzebowanie na danego pracownika jest większe, istnieje możliwość wystąpienia o wydanie zezwolenia na pracę. Na podstawie Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie wydawania zezwolenia na pracę cudzoziemca z dnia 1 kwietnia 2015 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 543), można to zrobić na dwa sposoby, wnioskując o wydanie zezwolenia na pobyt czasowy i pracę na podstawie przepisów ustawy o cudzoziemcach lub o wydanie zezwolenia na pracę na podstawie ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy. Wszelkie formalności związane z uzyskaniem wizy przez pracownika przejmujemy na siebie.

Potencjał rynku jest też dość wysoki, w latach 2015/16 – 18796 osób uzyskało tytuł inżyniera (dane pochodzą z Państwowego Urzędu Statystycznego – odpowiednik GUS w Polsce). Sektor automotive na Ukrainie podupada, zakłady produkcyjne są likwidowane, produkcja spada o około 40 % względem ubiegłego roku. Rynek ten oferuje nam więc doświadczoną i wykwalifikowaną kadrę. Zasoby te zostały już odkryte przez naszych czeskich i słowackich sąsiadów, którzy od dłuższego czasu wspierają swoją kadrę obcokrajowcami. Również Niemcy coraz chętniej sięgają po pracowników z Ukrainy – **musimy więc działać szybko, aby nie stracić tej możliwości.**

Sytuacja na rynku pracy rozwija się dynamicznie, domykanie procesów rekrutacyjnych przysparza działom HR coraz więcej trudności. Wzrost oczekiwań finansowych i pozafinansowych pracowników, oraz niestety dość często negocjacje prowadzone z kilkoma pracodawcami w tym samym czasie, rzutują

na zachowanie ciągłości zatrudnienia w firmach. Nadszedł czas kiedy należy wykorzystać zasoby ludzkie oferowane nam przez kraje Europy Środkowo-Wschodniej. Ten krok pozwoli nie tylko zapełnić luki kadrowe, ale przede wszystkim zdobyć wykwalifikowaną i lojalną kadrę. Sprzyja temu także ułatwiona procedura wizowa. Dzięki naszemu wsparciu w procesie, możecie Państwo liczyć na dopasowanych pracowników całkowicie spełniających wymagania rekrutowanych stanowisk.

Zalety rozwiązania:

- + Utrzymanie stabilności zatrudnienia oraz produkcji
- + Obniżenie kosztów zatrudnienia
- + Pozyskanie bardzo zmotywowanych pracowników, co wpływa na zwiększenie wydajności pracy (pracownicy np. z Ukrainy są nisko opłacani, kurs hrywny jest słaby, sytuacja gospodarczo-polityczna również nie sprzyja stąd pracownicy z tego kraju są bardziej zmotywowani do poszukiwania pracy za granicą, w kraju o stabilnej sytuacji i warunkach zatrudnienia, takim krajem jest dla nich Polska).
- + Czas oczekiwania na pracownika jest krótszy niż w przypadku rekrutowania polskiej kadry (w obu przypadkach wliczając okres wypowiedzenia kandydatów).

Rozwiązanie to ma jednak wady, mieszkańcy Europy Środkowo-Wschodniej już przed podjęciem pracy w Polsce muszą zdeklarować się, w której firmie podejmą pracę. Oświadczenie obowiązuje bowiem tylko w jednym, wskazanym z góry przedsiębiorstwie. W skrajnych przypadkach cudzoziemcy nie czują się jednak zobligowani do pracy w naszym kraju mimo uzyskania oświadczenia. Dokument uprawnia do 90-dniowego pobytu w strefie Schengen. Obcokrajowcy pobierają go więc po to, aby ułatwić sobie wyjazd zarobkowy na Zachód. Dotyczy to jednak tylko i wyłącznie pracowników fizycznych, a nie kadry inżynierskiej. Firma **Inzynierowie.com** dysponuje dodatkowo doskonałymi narzędziami, które pozwalają nam dokładnie sprawdzić motywację kandydatów, dzięki temu potrafimy wyeliminować takie przypadki. Wśród nich możemy wyróżnić także nasz serwis dedykowany społeczności inżynierskim **Goldenengineers.com**, który działa już w dwóch dodatkowych wersjach językowych rosyjskiej i ukraińskiej. Zakres naszych usług można dopasować do

AUTOR



Krzysztof Maciej Kazoń

Menedżer ds. rozwoju
Inzynierowie.com

swoich potrzeb wybierając odpowiedni pakiet:

1. Pakiet Bronze – to usługa rekrutacyjna, do 30 dni od złożenia zamówienia przysyłamy naszemu partnerowi biznesowemu pełne raporty 3 wyselekcjonowanych kandydatów spełniających wymogi stanowiska. Raporty mają rozbudowaną formę dokładnie opisującą doświadczenie kandydata, projekty w których brał udział, jego osiągnięcia i motywację. Pakiet ten polecamy w przypadku rekrutacji na stanowiska specjalistyczne/inżynierskie.
2. Pakiet Silver – to pakiet Bronze wzbogacony dodatkowo o autorski test kompetencyjno-rozwojowy przygotowany przez naszego psychologa. Pakiet ten polecamy w przypadku rekrutacji na stanowiska menedżerskie średniego szczebla, kierowników i liderów.
3. Pakiet Gold – to pakiet Silver wzbogacony o usługę background screening. Pakiet ten polecamy w przypadku rekrutacji na stanowiska menedżerskie wysokiego szczebla, dyrektorskie.

Dodatkowo, dzięki naszemu doświadczeniu i specjalizacji – rekrutujemy wyłącznie dla sektora motoryzacyjnego, nasi Partnerzy biznesowi mogą liczyć na pełne wsparcie nie tylko w czasie procesu rekrutacyjnego, ale także po jego zakończeniu. W przypadku rekrutacji cudzoziemców przejmujemy na siebie większość formalności związanych z procedurami wizowymi.

Zapraszamy do kontaktu z nami, chętnie przygotujemy propozycję współpracy, która będzie odpowiedzią na Państwa potrzeby rekrutacyjne.

Zapraszamy do współpracy.

IZO-BLOK S.A.

„Innowacyjna technologia produkcji kształtek ze zmodyfikowanego EPP o obniżonej gęstości”

IZO-BLOK S.A., wiodący producent kształtek z EPP (polipropylenu spienionego) w Europie, postawił sobie jako jeden z celów swojej strategii na lata 2013-2016, opracowanie technologii oraz uruchomienie produkcji innowacyjnych w skali międzynarodowej kształtek EPP 3 generacji (m.in. poprzez przeprowadzenie prac badawczo-rozwojowych własnych i zleconych).



IZO-BLOK S.A.

Współpraca z coraz większymi koncernami (np. VW, Jaguar Land Rover, AUDI) dobitnie pokazuje jak coraz większy nacisk globalni gracze motoryzacyjni kładą na innowacje w branży EPP - głównie na łączenie tej pianki z elementami metalowymi oraz z tworzyw sztucznych (na potrzeby m.in. wzmocnienia detalu). Ma to szczególne znaczenie w przypadku produktów nowej generacji siedzeń samochodowych z EPP wzmocnianym rdzeniem metalowym.

Produkty trzeciej generacji są połączeniem tworzywa EPP z elementami z metalu i/lub innego tworzywa sztucznego. - Aby przyspieszyć prace nad opracowaniem koncepcji technologicznej oraz późniejszym wdrożeniem zdecydowano się na aplikowanie po wsparcie z fun-

dustry unijnych w ramach programu 1.4 „Wsparcie projektów celowych” Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, 2007-2013 - mówi Dyrektor Zarządzający Sebastian Jarek.

Prace badawczo-rozwojowe

Prace badawczo-rozwojowe realizowane w ramach projektu składały się z badań przemysłowych oraz prac rozwojowych. Podczas badań przemysłowych opracowano 4 różne typy kształtek z tworzywa EPP, wzmocniane elementami metalowymi lub z tworzyw sztucznych. Opracowano szereg modyfikacji polegających na optymalizacji kształtu elementu z EPP, ale również wkładek metalowych.

Opracowano technologię stabilizacji kształtek z EPP z wkładkami metalowymi

z zastosowaniem docisków mechanicznych po formowaniu.

W drugim etapie wykonano badania materiałowe, które wykazały, że zastosowanie mieszaniny surowca Neopolen® PreFLAM ze standardowym surowcem BASFu już przy dodaniu 20% tego pierwszego dwukrotnie polepsza wyniki (nie palności całej kształtki. Przy zastosowaniu domieszki 40% - próbka przestała się palić. Ma to niebagatelne znaczenie w przypadku użycia EPP w branży motoryzacyjnej, szczególnie w samochodach elektrycznych oraz hybrydowych.

Prace rozwojowe projektu dotyczyły wytworzenia i walidacji prototypów nowych produktów oraz przygotowania założeń produkcyjnych dla innowacyjnych rozwiązań.

Efekty

- Dzięki projektowi, trwającemu od maja 2014 roku do grudnia 2015 roku, wspartemu z funduszy publicznych w ramach działania 1.4 „Wsparcie projektów celowych” Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, 2007-2013, zrealizowaliśmy prace badawcze zdecydowanie szybciej niż bez wsparcia zewnętrznego - dodaje Sebastian Jarek. - Dało to nam wymierne korzyści przy pozyskaniu projektów seryjnych opartych na trzeciej generacji kształtek z EPP. Obecnie IZO-BLOK produkuje seryjnie już kilka elementów tej generacji dla takich klientów jak Audi, VW, SEAT czy Johnson Controls.

Przedstawiciele spółki podkreślają, że zrealizowany z sukcesem projekt badawczo-rozwojowy przyczynił się więc bezpośrednio do podniesienia konkurencyjności spółki na rynku światowym.

Zapraszamy do odwiedzenia strony www.izo-blok.pl.



Experience People

PAPER | PACKAGING | SOLUTIONS

Open minds

Poznaj nasze otwarte podejście
w celu zapewnienia
optymalnych rozwiązań
dla Twojego biznesu.

Zobacz więcej na
openthefuture.pl



 **Smurfit Kappa**
EXperience Centre

Tektura falista – szeroki wachlarz możliwości i rozwiązań



Tektura falista to wielofunkcyjny materiał opakowaniowy. Sprawdza się w szerokim wachlarzu zróżnicowanego asortymentu, zarówno spożywczego, konsumenckiego, chemicznego jak i przemysłowego. Zapewnia walory estetyczne, ekologiczne i ekonomiczne. Możemy ją wykorzystywać do pakowania części motoryzacyjnych małych i dużych, ciężkich i lekkich. Szeroki asortyment produktów z tektury falistej to przydatne, oszczędne i ekologiczne rozwiązania, szyte na miarę. Zaprojektowane tak, aby zapewnić wymagany poziom wytrzymałości i ochrony, oraz spełnić wymagania najtrudniejszych warunków łańcucha dostaw klienta.

Opakowania o wysokiej wytrzymałości

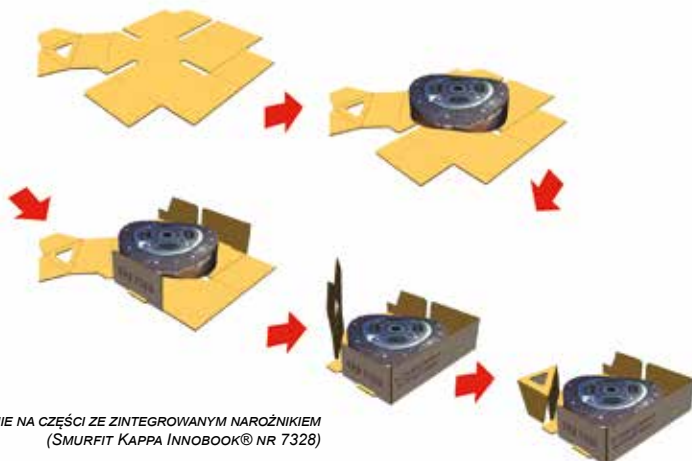
Opakowania o wysokiej wytrzymałości znajdują zastosowanie w transporcie i składowaniu produktów w ilościach hurtowych, zapewniając im wysoki poziom ochrony. Są stosowane do ciężkich, kruchych lub wartościowych produktów. Produkowane są z tektury pięciowarstwowej z dodatkiem przekładek czy wypełniaczy, również z tektury falistej, zapewniających izolację i stabilność pojedynczych elementów.



TEKTURA FALISTA TO ALTERNATYWA DLA CIĘŻKICH DREWNIANYCH CZY METALOWYCH KONTENERÓW TRANSPORTOWYCH. (SMURFIT KAPPA INNOBOOK © NR 7732)

Opakowania na małe części

Tektura falista jest surowcem wielofunkcyjnym. Daje możliwości wykreowania z jednego arkusza opakowania ze zintegrowanym elementem zabezpieczającym. Łatwo składane, ekologiczne rozwiązanie, stabilizuje małe i delikatne przedmioty w środku.



MAŁE OPAKOWANIE NA CZĘŚCI ZE ZINTEGROWANYM NAROŻNIKIEM (SMURFIT KAPPA INNOBOOK © NR 7328)

Wypełniacze, kratownice i narożniki z tektury falistej

Wypełniające elementy tektury falistej, które tworzą różne konstrukcje wewnątrz lub zewnątrz opakowania (wypełniacze, kratownice, narożniki) gwarantują brak uszkodzeń produktów w czasie transportu. Idealnie dopasowane, chronią przed przesuwaniem się i mechanicznymi uszkodzeniami, wraz z opakowaniem tworząc zintegrowaną całość. Zabezpieczają wiele produktów o różnym kształcie, które mogą znajdować się w tym samym opakowaniu. Rozwiązanie przyjazne dla środowiska, eliminujące potrzebę stosowania opakowań ochronnych z tworzyw sztucznych lub polistyrenu.



NAROŻNIKI I WYPEŁNIACZE TEKTURY FALISTEJ TO ALTERNATYWA DLA FOLII, STYROPIANU I DODATKOWYCH MNIEJSZYCH OPAKOWAŃ. (PRODUKT NAGRODZONY NA INNOVATION EVENT 2015 SMURFIT KAPPA)



PRZYKŁAD ROZWIĄZAŃ ZABEZPIEZAJĄCYCH



SMURFITKAPPA

Opakowania z zabezpieczeniem gwarancyjnym

Opakowania ze specjalną konstrukcją, gwarantującą bezpieczeństwo podczas składowania, magazynowania i transportu to rozwiązanie szczególnie godne polecenia przy wysyłce produktów i części. Zapewniają doskonałą ochronę i ułatwiają wykrycie niechcianej ingerencji osób z zewnątrz, poprzez zastosowanie szeregu konstrukcyjnych elementów zabezpieczających.

Optymalizacja kosztów w łańcuchu dostaw

Patrząc na opakowania z tektury falistej, nie można zapomnieć o możliwościach optymalizacji kosztów w całym łańcuchu dostaw. W Smurfit Kappa stosowane są metody oraz narzędzia do wyboru i tworzenia najodpowiedniejszych konstrukcji. Zbyt duże opakowanie może przysporzyć niepotrzebnych kosztów związanych z nadmiarem użytego materiału, z kolei zbyt małe to ryzyko uszkodzeń, reklamacji i zarazem utraty reputacji marki. Działy projektowe w Smurfit Kappa, dzięki stosowanym narzędziom, zapewniają przygotowanie rozwiązania, które właściwie zachowa

się w określonych warunkach łańcucha dostaw, ale też na liniach pakowania oraz w transporcie. Pack Expert to narzędzie Smurfit Kappa, które oblicza optymalną wytrzymałość i paletyzację opakowania. Otrzymane informacje wykorzystuje się do tworzenia oszczędności logistycznych i obniżenia kosztów.

Aplikacje w łańcuchu dostaw

Nieodłącznym elementem procesów biznesowych związanych z łańcuchem dostaw są narzędzia wykorzystujące technologię elektronicznej wymiany danych (EDI). Zrozumienie potrzeb klienta, znajomość uwarunkowań łańcucha dostaw w powiązaniu z użyciem aplikacji dla łańcucha dostaw mogą uprościć cały proces zaopatrzenia w opakowania i zmniejszyć koszty we wszystkich jego etapach, od zamówienia, poprzez realizację, aż do końcowej płatności. Wykorzystanie aplikacji EDI, zarządzanie zapasami magazynowymi (dostawy just-in-time) czy dedykowany portal dla klienta to narzędzia przynoszące korzyści dla przedsiębiorstwa: niższe koszty administracyjne, niższy poziom zapasu oraz koszty logistyczne, oszczędność czasu w całym procesie.

Niewątpliwie innowacyjne rozwiązania opakowaniowe z tektury falistej zapewniają najwyższą ochronę wartościowych produktów motoryzacyjnych, dając jednocześnie możliwość uzyskania najwyższej efektywności kosztowej w całym łańcuchu dostaw.

Więcej informacji na temat rozwiązań opakowaniowych znajdziesz na www.smurfitkappa.pl

VIA Technika Obróbki Powierzchniowej powiększa zakład i rozszerza możliwości produkcyjne



VIA

Firma VIA Technika Obróbki Powierzchniowej, partner firm z branży motoryzacyjnej, rozpoczęła z początkiem maja 2016 roku rozbudowę swojego zakładu w Komornikach k. Środy Śląskiej. Inwestycja, warta 2,8 mln zł, ma pozwolić spółce podwoić powierzchnię produkcyjną oraz rozbudować powierzchnie biurowe do 300 m². Jednocześnie planowane jest zwiększenie zarówno zatrudnienia jak i rozwój linii produkcyjnych.

VIA Technika Obróbki Powierzchniowej to spółka córka niemieckiej firmy VIA Oberflächentechnik z siedzibą w Lennestadt w Westfalii. Grupę VIA tworzą i są współdziaławcami właściciele m.in. takich firm jak: Gedia, Kirchhoff, Fischer & Kaufmann, HMT czy Schürholz - dostawcy części tłoczonych dla grupy VW, Daimlera czy BMW. Zakład VIA w Komornikach oferuje dla sektora motoryzacyjnego i nie tylko usługi obróbki wibrościernej oraz odłuszczenia i mycia części metalowych.



VIA

Pierwsza produkcja części w Polsce rozpoczęła się w 2008 r., wtedy jeszcze VIA wynajmowała powierzchnie produkcyjno-magazynowe od firmy Fiuka Polska. W 2011 r. rozpoczęto budowę własnej hali produkcyjnej wraz z zapleczem socjalno-biurowym, o łącznej powierzchni 1200 m². Od tego momentu VIA mogła zwiększać swoją produkcję oraz śmiało intensyfikować pozyskiwanie nowych zleceń. Na początku 2015 r. dokonano strategicznej dla rozwoju inwestycji o wartości 6 mln zł. Firma zakupiła technologię hi-tech do odtłuszczania części metalowych. Dzięki inwestycji VIA w zakresie swoich usług stała się liderem na rynku w kraju i regionie. Konkurencyjna oferta zaowocowała nowymi kontraktami, a wysoka jakość świadczonych usług umocniła współpracę z dotychczasowymi klientami. Jednocześnie firmie udało się nawiązać współpracę z firmami z Czech oraz Niemiec. Dynamiczny i szybki rozwój determinował potrzebę podjęcia decyzji o kolejnej rozbudowie. W maju 2016 r. rozpoczął się kolejny etap rozbudowy zakładu produkcyjnego. Inwestycja zakłada, m.in.:

- podwojenie powierzchni produkcyjno-magazynowej (utworzenie wydziału kontroli jakości),
- rozbudowę powierzchni sanitarno-socjalnej,
- utworzenie 300 m² powierzchni biurowej (m.in. strefa gościa z re-

cepcją, sala konferencyjna dla 15 osób, serwerownia, nowoczesne biura),

- miejsca parkingowe wraz z infrastrukturą zieleni o pow. 750 m².

Planowane prace mają się zakończyć pod koniec tego roku. Do tego okresu VIA planuje zatrudnić 6 nowych pracowników.

Wśród powodów rozpoczęcia rozbudowy zakładu VIA można wskazać m.in. pozyskanie nowych kontraktów i zleceń. Na przełomie 2015 i 2016 roku firmę wizytowały Fiuka Polska (klient VIA) oraz TRW (niemiecki oddział, finalny odbiorca produktów systemów airbag produkowanych przez Fiukę). Wizyta przebiegła pomyślnie i zaakceptowano VIA jako dostawcę procesów: obróbki wibrościernej, odtłuszczania przemysłowego oraz 100

proc. kontroli części. Projekt ten oraz start produkcji ruszyć ma pod koniec 2016 r.

W latach 2017-18 VIA planuje także doinwestować zakład w kolejne centra i linie do obróbki wibrościernej oraz zakupić kolejną dużą odtłuszczarkę do części metalowych.

ENGLISH SUMMARY

VIA offers not only for the automotive sector vibro-abrasive machining services, as well as degreasing and cleaning of metal parts. In early May of this year the company started the expansion of its plant. The project, worth 2.8 million PLN, will allow the company to double the production area and develop office space. In the upcoming years 2017-18 VIA also plans to invest in deburr technology and buy another large degreasing machine for metal parts.



VIA

AUTOR



Cezary Brzozowski

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

GALFA

OT POLSKA

Długofalowa współpraca, wspólny sukces



GALFA OT POLSKA

Firma GALFA została założona w roku 1958 w Finsterwalde w Niemczech. Od 58 lat pozostaje niezawodnym, sprawdzonym i kompetentnym partnerem, oferującym swoim klientom najnowocześniejsze rozwiązania z zakresu funkcjonalnych powłok antykorozyjnych oraz powłok preaplikowanych.

Współpracujemy z wieloma gałęziami przemysłu i świadczymy usługi dla renomowanych klientów z sektora motoryzacyjnego, AGD, budowlanego. Dzięki wieloletniemu doświadczeniu oraz długofalowej współpracy z naszymi klientami wspólnie opracowujemy i wdrażamy innowacyjne rozwiązania dostosowane do szybko rosnących wymagań rynku. Nasza paleta usług obejmuje wykonywanie wysokiej jakości powłok na drobnych, masowo produkowanych częściach metalowych z głównym akcentem na elementy złączne o średnicy gwintu od M4 do M24 oraz ele-

menty tłoczone, gięte, sprężyny, wyroby specjalne oraz konstrukcyjne.

W maju 2009 roku firma rozpoczęła działalność w Polsce pod nazwą Galfa OT Polska Sp. z o.o. oferując licznemu gronu klientów z Polski, Czech i Słowacji szeroki asortyment powłok cynkowych oraz preaplikowanych. Zakład zlokalizowany jest na południu Polski w odległości około 10 km od Bielska-Białej.

Klientom gwarantujemy najwyższe standardy jakości w dziedzinie nakładania po-

włok, ochrony środowiska i obsługi klienta. GALFA OT posiada certyfikaty EN ISO 9001 i ISO 14001.

W naszych laboratoriach stale pracujemy nad innowacyjnymi technologiami, doskonalimy i optymalizujemy procesy technologiczne oraz wdrażamy nowe procedury badawcze.

Pracownicy GALFA w Niemczech i w Polsce mają do dyspozycji wszystkie istotne metody badań i prób, jakie są zgodne z najnowszymi normami przemysłowymi oraz są niezbędne dla optymalizacji nowych powłok i procesów celem zapewnienia jakości podczas procesu produkcji:

- pomiary grubości powłoki,
- próby odporności korozyjnej w komorze solnej,
- próby klimatyczne,



OMNI TECHNIK/PRECOATE®

- próby Kesternicha,
- próby ścierania i przyczepności do powierzchni,
- badania współczynnika tarcia na elementach złącznych,
- badania połączeń śrubowych i zaciskowych na elementach złącznych.

W naszym zakładzie w Kaniowie na południu Polski oferujemy klientom:

Lamelowe powłoki cynkowe, które są preferowane głównie w przemyśle motoryzacyjnym oraz w budownictwie. Właśnie w tych sektorach przemysłu powłokom stawiane są wysokie wymagania ze względu na fakt, iż elementy te są szczególnie narażone na zmiany temperatury, czynniki klimatyczne oraz agresywne substancje.

Oferujemy aplikację systemów antykorozyjnych, składających się z warstw powłok podkładowych cynkowoalumiiniowych (Basecoats) i powłok wierzchnich (Topcoats). Korzystamy między innymi z licencji firm DÖRKEN MKS®,

MAGNI™, stosując produkty - DELTA-PROTEKT®KL/VH, DELTA®-SEAL, MAGNI™ 565 itp.

Aby sprostać rosnącym wymaganiom, wykorzystujemy obecnie najnowocześniejsze technologie, co dla klientów stanowi gwarancję niezawodności i doskonałej jakości wykonywanych powłok.

Powłoki preaplikowane - wśród nich: powłoki klejące, blokujące-poliamidowe, uszczelniające, smarujące. Są suche w dotyku i służą między innymi do zabezpieczenia przed samoistnym luzowaniem złącza, uszczelniania, smarowania śrub oraz innych elementów.

W zależności od wymagań naszych klientów powłoki te nanoszone są na detale celem uzyskania wymaganej funkcjonalności. W naszych zakładach, zarówno w Niemczech jak i w Polsce aplikujemy powłoki wszystkich czołowych producentów, takich jak: OmniTECHNIK/precote®, 3M/Scotch-Grip™ oraz Henkel/Loctite® (Dri-loc, Dri-Seal, Vibra-Seal).

- O sile Galfa OT Polska świadczą sukcesy naszych klientów. Obserwowane efekty skutecznie wdrożonych rozwiązań utwierdzają nas w przekonaniu, co do słuszności podejmowanych działań - mówi Wiceprezes Zarządu Marcin Piasecki.

- Współpraca z nami oznacza wymierne korzyści dla obu stron. Oferujemy kompletne usługi, w których znajduje się jeden dostawca, zarówno w zakresie nakładania powłok cynkowych, jak i preaplikowanych. Jesteśmy elastyczni, zmniejszamy koszty poprzez krótki czas realizacji. Podchodzimy indywidualnie do potrzeb klientów, proponując wygodne rozwiązania logistyczne łącznie z usługami w dziedzinie pakowania - dodaje Dyrektor ds. Sprzedaży Maciej Olma. - Wspólnie z naszymi klientami tworzymy indywidualnie dobrane rozwiązania odpowiadające rosnącym wymaganiom rynku. Mamy wysoki i stabilny poziom jakości usług, dzięki wykorzystaniu nowoczesnego parku maszynowego oraz zaplecza badawczego. Jednocześnie nasza wykwalifikowana i doświadczona kadra pracownicza jest gwarancją wspólnego sukcesu.

Galfa OT Polska jest gotowa do długoterminowej partnerskiej współpracy z klientami i dostawcami.

Galfa OT Polska Sp. z o.o.
ul. Księdza Stefana Kóski 43
43-512 Kaniów
tel. + 48 32 214 50 41
e-mail: polska@galfa.de
www.galfa.de



WICEPREZES ZARZĄDU MARCIN PIASECKI

ENGLISH SUMMARY

GALFA's plants are localized in Germany and Poland. Galfa offers to its customers the state-of-art solutions in the field of functional corrosion protection and pre-applied coating systems. We provide services to customers from industries such as automotive, construction, household appliances and furniture. Our service portfolio includes top quality coating systems (zinc, zinc-iron, zinc-nikel, zinc-flake, adhesives) for mass production of metal parts, in particular fasteners.



BALLUFF

nowe miejsce spotkań we Wrocławiu otwarte

24 maja br. we Wrocławiu odbyło się uroczyste otwarcie nowego Centrum Inżynieryjno - Aplikacyjnego firmy Balluff. Hasło „Discover Creative Solutions” było motywem przewodnim wydarzenia i stało się także mottem nowego obiektu.

Przy ulicy Granicznej 21A, gdzie mieści się nowy budynek firmy Balluff, tłumnie stawili się zaproszeni goście. Wielkie Otwarcie rozpoczęło się projekcją filmu prezentującego Centrum Inżynieryjno - Aplikacyjne oraz przemówieniem Pawła Stefańskiego, Prezesa Zarządu Balluff Polska. Głos zabrali również Członkowie Zarządu Grupy Balluff: Florian Hermle oraz Michael Unger. Nie zabrakło wystąpień przedstawicieli partnerskich instytucji: Michaela Kerna, Dyrektora Generalnego Polsko-Niemieckiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz Dariusza Ostrowskiego, Prezesa Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej.

Symbolicznym otwarciem, zamiast tradycyjnego gestu przecięcia wstęgi, było wspólne uruchomienie maszyny otwierającej, skonstruowanej przez inżynierów z nowopowstałego Centrum. Prezes Stefański oraz panowie Hermle i Unger przy pomocy trzech różnych produktów marki Balluff uruchomili sekwencję odliczania, która zakończyła się wyświetleniem napisu OPEN na ekranie wykonanym z lamp SmartLight.

Po oficjalnej części wydarzenia, goście przystąpili do zwiedzania budynku Centrum Inżynieryjno - Aplikacyjnego. Nowoczesny budynek mieszczący sale szkoleniowo-prezentacyjne dla klientów, laboratorium aplikacyjne, a także pomieszczenia biurowo-administracyjne spotkał się z dużym uznaniem gości. Nowy obiekt firmy Balluff powstał jako miejsce spotkań, w którym producenci

maszyn oraz automatyki przy wsparciu wykwalifikowanej kadry inżynierów i programistów Centrum będą mogli szukać nowych rozwiązań, testować możliwości i doskonalić swoje umiejętności. W części artystycznej wydarzenia o emocje zadbał zespół Me Myself And I złożony z trójki utalentowanych wokalistów, którzy za pomocą wyłącznie swoich głosów tworzą jedyną w swoim rodzaju, eklektyczną muzykę na pograniczu jazzu i elektroniki. Uroczystość zamknął niezwykle show tancerzy, którzy wystąpili w specjalnie zaprogramowanych kostiumach wyposażonych w świecące, ledowe kompozycje. W całkowicie wyciemnionej sali pokaz robił duże wrażenie.



INTERGAVEL

ZŁAP OKAZJĘ I KUP
NOWOCZESNE
MASZYNY ŚWIATOWEJ
MARKI BOSCH!

W fabryce Bosch w Miskolc na Węgrzech, zaledwie 500 kilometrów od polskiej granicy, można zakupić linię produkcyjną części do generatorów oraz inne maszyny wyjęte z produkcji. Organizatorem aukcji online jest Intergavel.

Dostępne są nowoczesne maszyny, większość z nich pochodzi z 2006 roku.

- linie montażowe
- owijarki
- laserowe spawarki
- stanowiska pracy do testowania, pomiarów i montażu
- prasy
- wyważarki
- tokarki
- piece i urządzenia do impregnowania
- dźwigi i wózki
- blaty



Data zakończenia aukcji:
15 wrzesień 2016 r.

Licytacja na stronie
www.intergavel.com

UNIWHEELS: nowy zakład w Stalowej Woli ruszył przed czasem

Po niecałym roku, od rozpoczęcia budowy nowa fabryka UNIWHEELS w Stalowej Woli rozpoczęła działalność. Na początku czerwca rozpoczęto seryjną produkcję felg aluminiowych. Pierwotnie planowano, że fabryka rozpocznie działalność w sierpniu br. Obecnie 250 pracowników już produkuje felgi z użyciem pierwszych niskociśnieniowych maszyn odlewniczych. Do końca 2016 roku nowy zakład wyprodukuje około 500 tys. sztuk felg. Od początku przyszłego roku, gdy fabryka osiągnie pełne moce produkcyjne, 400 osób pracujących w pełnym wymiarze godzin będzie wytwarzać rocznie do 2 mln szt. felg. Pozwoli to zwiększyć łączne moce Grupy UNIWHEELS o około 20-25 proc., co przekłada się na wzrost całkowitego wolumenu produkcji do 10 mln felg rocznie. Równocześnie zatrudnienie w Grupie wzrośnie do blisko 3 tys. osób, z których 75 proc. pracuje w Polsce, a 25 proc. w Niemczech.

W czerwcu br. Grupa poinformowała, że analizuje potencjalne lokalizacje pod kolejną fabrykę o mocach do 2 mln sztuk felg rocznie. Decyzja ma zapaść w ciągu 12 miesięcy.



UNIWHEELS

Summary

Beginning early next year, when the factory reaches full production capacity, it will produce up to 2 million rims annually. It will increase the joint capacity of the UNIWHEELS Group by approximately 20-25 per cent, which translates to the increase of total production volume to 10 million rims annually.



Nowy zakład GKN Driveline na 20-lecie działalności w Polsce



GKN

30 czerwca br. GKN Driveline, wiodący producent układów napędowych, w obecności gości oficjalnie otworzył nowy zakład produkcyjny w Oleśnicy, który powstał w podstrefie Wałbrzyskiej SSE Invest-Park. Jego budowę rozpoczęto pod koniec lipca 2015 roku.

Nowa hala GKN Driveline Polska Sp. z o.o., o powierzchni 14 280 m², to pierwsza faza wdrożenia, wartego 68 mln zł, programu inwestycyjnego w Oleśnicy, który dwukrotnie zwiększy zdolności produkcyjne tego dostawcy w Polsce.

Pomoże to w zaspokojeniu coraz większego zapotrzebowania na zaawansowane półosie i wały napędowe. Zakład w Oleśnicy będzie dostarczać rozwiązania przeniesienia napędu globalnych platform pojazdów produkowanych przez takie firmy, jak Mercedes-Benz, Volkswagen Group, Fiat-Chrysler Automobiles, General Motors, Volvo i wiele innych, a wkrótce także BMW.

Nowy obiekt produkcyjny znajduje się w pobliżu istniejącego zakładu GKN w Oleśnicy, w którym produkowane są przeguby homokinetyczne (CVJ). Funkcjonujące na terenie zakładu Centrum Inżynieryjne, w którym docelowo pracować będzie około 50 specjalistów, zajmie się testowaniem i wsparciem inżynieryjnym programów realizowanych dla klientów.

Dyrektor fabryki GKN Driveline Oleśnica, Mariusz Karolewski, powiedział: „Rozszerzenie zakresu działalności w Polsce odzwierciedla zapotrzebowanie na innowacyjność i wysoką jakość technologii układów przeniesienia napędu, z których słynie GKN. Ta fabryka będzie realizować lokalne zamówienia dynamicznie rozwijających się firm samochodowych w Europie Wschodniej i udzielać im wsparcia technicznego, co pokazuje siłę sektora motoryzacyjnego w Polsce”.

GKN rozpoczęło działalność w Polsce w 1996 roku i obecnie zatrudnia około 1 000 osób. Wraz ze wzrostem produkcji zatrudnienie w Oleśnicy ma docelowo osiągnąć 1 400 osób w ciągu trzech do czterech lat. Dalsze plany rozwoju obejmują także rozbudowę kuźni przemysłowej. Po osiągnięciu pełnej gotowości operacyjnej fabryka będzie wytwarzać ponad 10 milionów półosi napędowych i 1 milion wałów napędowych rocznie.

W I połowie lipca br. GKN Driveline odebrał najnowsze trzecie zezwolenie inwestycyjne na działalność w podstrefie Wałbrzyskiej SSE. Dostawca na rozbudowę najnowszego zakładu oraz m.in. na zakup linii produkcyjnych w „starym” zakładzie w Oleśnicy przeznaczy 138 mln złotych do końca 2020 roku.

W 2015 roku w GKN Driveline Polska wyprodukowano 6 mln półosi, 12,5 mln komponentów, 5 mln odkuwek i 300 tys. wałów napędowych.

GKN w Polsce:

- **Lipiec 1996** - utworzenie GKN Automotive Polska Sp. z o.o. w Polsce (Twardogóra)
- **13 Lipiec 1999** - uroczyste otwarcie fabryki w Oleśnicy
- **Czerwiec 2002** - pierwsza rozbudowa fabryki o 7,2 tys. m²
- **Październik 2005** - otwarcie Kuźni Przemysłowej
- **Maj 2008** - uruchomienie Centrum Logistycznego i Narzędziowni
- **Grudzień 2012** - uzyskanie pierwszego pozwolenia strefowego (Wałbrzyska SSE Invest-Park)
- **Październik 2013** - rozbudowa (o 6,8 tys. m²) i re-layout budynku
- **Czerwiec 2014** - uzyskanie drugiego pozwolenia strefowego
- **Maj 2014** - uruchomienie produkcji wałów napędowych
- **Lipiec 2015** - rozpoczęcie budowy nowego zakładu w Oleśnicy
- **Czerwiec 2016** - oddanie do użytku nowego zakładu



GKN

Summary

30 June of the current year, GKN Driveline has opened a new manufacturing facility in Oleśnica, which was built in a sub-zone of the Wałbrzych Special Economic Zone "INVEST-PARK". The new plant of GKN Driveline Polska Sp. z o.o., with the area of 14,280 m², is the first stage of the implementation, worth PLN 68 million, of the investment programme in Oleśnica, which will double the manufacturing capacity of this supplier in Poland.

It will facilitate meeting the ever increasing need for advanced drive and propeller shafts. The facility in Oleśnica will provide power train solutions for global platforms of vehicles manufactured by such companies as Mercedes-Benz, Volkswagen Group, Fiat-Chrysler Automobiles, General Motors, Volvo, and many more, and soon also BMW.

Johnson Controls: nowa linia produkcyjna i inwestycje w zakładzie w Żorach

7 lipca 2016 r. Johnson Controls uruchomił drugą linię produkcyjną elementów piankowych w zakładzie w Żorach. Rozbudowa zakładu Johnson Controls Foam Sp. z o.o., działającego na terenie Jastrzębsko-Żorskiej podstrefy Katowickiej SSE, jest częścią realizowanego od 2015 r. pięcioletniego planu inwestycyjnego. Do 2019 roku amerykański dostawca zainwestuje w Żorach 80 mln zł.

Powierzchnia zakładu uległa niemal podwojeniu (z 9 tys. m² do 17,5 tys. m²). We wrześniu 2017 roku planowane jest uruchomienie trzeciej linii produkcyjnej. Po jej uruchomieniu zatrudnienie ma wzrosnąć z obecnych około 235 osób do 440 pracowników.

Po zrealizowaniu planu inwestycyjnego zakład ma stać się jednym z największych producentów pianki poliuretanowej w koncernie Johnson Controls, wytwarzając około 40 000 pianek na dobę.

- *Naszym głównym celem jest wzmocnienie pozycji Johnson Controls Foam w regionie i pozyskanie nowych kontraktów. Pracujemy dla najlepszych marek samochodowych, wykorzystujemy najnowsze technologie. Jesteśmy również coraz większym pracodawcą na terenie Jastrzębsko-Żorskiej Podstrefy Ekonomicznej* - mówił podczas uroczystości Michał Bysiecki, Dyrektor zakładu w Żorach.

W Żorach został uruchomiony także pierwszy w Polsce dział badań i rozwoju Johnson Controls. Inżynierowie będą wspie-



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

rani przez zespół narzędziowy, laboratoryjny i produkcyjny. Johnson Controls Foam Sp. z o.o. działa od 2008 roku.

Summary

On 7 July 2016, Johnson Controls has commissioned a second production line for foam products at the facility in Żory. The expansion of Johnson Controls Foam Sp. z o.o. is a part of a five-year investment plan conducted since 2015. Before 2019, the American supplier shall invest PLN 80 billion in Żory. Commissioning of a third production line is planned for September 2017. After its start-up, employment is predicted to increase from the current number of approx. 235 people to 440 employees.

After the conclusion of the investment plan, the facility is slated to become one of the largest manufacturers of polyurethane foam at Johnson Controls, manufacturing approximately 40,000 pieces of foam per day.



Zakres działalności:

1. Przetwórstwo tworzyw sztucznych:

- konwencjonalny wtrysk tworzyw (np.: HIPS, PC, ABS, PP, PE, PC-ABS itp.)
- GIT (Gas Injection Technology – wtrysk z gazem – azot N₂)
- Heat&Cool, RICH (Rapid Injection Cooling Heating)
- H-Mold – wtrysk wyrobów o dużym połysku – tzw. “piano plastic”)
- IML (In-Mold Labeling – możliwość wprowadzenia tej technologii)

2. Lakierowanie (lakiery wodne)

3. Nadruki wielokolorowe - tampodruk, sitodruk

(Hot Stamping – możliwość wprowadzenia technologii)

4. Montaż / podmontaż komponentów

Zalety:

- nowoczesny park maszynowy (wtryskarki ENGEL od 148T do 2000T)
- wykwalifikowany personel
- wieloletnie doświadczenie w branży przetwórstwa tworzyw
- najwyższa jakość wyrobów i usług
- ISO 9001, ISO 14001, ISO TS 16949 (przygotowania do wdrożenia)
- konkurencyjne ceny

Zapraszamy do współpracy!

Siedziba Zarządu:
CURTIS Development Sp. z o.o.
ul. Wołoska 18
02-675 Warszawa

Fabryka:
CURTIS Development Sp. z o.o.
Krzywonoś k/Mławy,
06-516 Szydłowo

tel. +48 23 655 44 41 (42)
fax +48 23 655 44 45



www.curtisdpt.pl



Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



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



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

Nowi koreańscy dostawcy inwestują w Żorach



Dwaj południowokoreańscy dostawcy motoryzacyjni dołączają do grona inwestorów na terenach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A. w Żorach-Osinach.

Realizację inwestycji rozpoczęła już firma Sekonix, która w maju br. zakupiła w Osinach działkę o powierzchni 3,78 ha. W powstającym zakładzie spółki Sekonix Poland Sp. z o.o. będą produkowane oprawy oświetleniowe i moduły LED dla przemysłu motoryzacyjnego. Wartość inwestycji to 62 mln zł, a zatrudnienie w fabryce znajdzie co najmniej 90 osób. W pierwszej fazie inwestycji, zgodnie z deklaracjami koreańskiego dostawcy, powstanie zakład produkcyjny o powierzchni około 9 tys. m², który w przyszłości ma zostać rozbudowany o kolejne 11 tys. m². Prace budowlane mają być zakończone jeszcze w tym roku, a uruchomienie produkcji zaplanowano na początek 2017 roku.

Drugim projektem inwestycyjnym realizowanym w Żorach-Osinach będzie zakład spółki Shelf31. Firma będzie produkować elementy siedzeń samochodowych, w postaci zagłówek, mechanizmów regulacji zagłówek oraz podłokietników. Koreański dostawca zadeklarował inwestycję w wysokości 25 mln zł. Będzie się ona wiązać z utworzeniem co najmniej 300 nowych miejsc pracy. Shelf31 planuje uruchomić swój zakład produkcyjny do końca 2017 roku, przy czym prace budowlane mają rozpocząć się w najbliższym czasie.

To kolejni dostawcy z Korei Płd., którzy otworzą swoje zakłady w Żorach. Przypomnijmy, że w tym mieście produkują komponenty spółki: Nifco Korea Poland Sp. z o.o., Korean Fuel Tech Poland Sp. z o.o. i SL Poland Sp. z o.o.

Summary

Two South Korean automotive suppliers join the investors at the Katowice Special Economic Zone in Żory-Osiny.

The Sekonix Poland Sp. z o.o. plant will manufacture lighting fixtures and LED modules for the automotive industry. The value of this investment is PLN 62 million, and at least 90 people will find employment there. During the first stage of the project, a manufacturing plant with the area of approx. 9,000 m² will be built (in the future, it will be expanded by additional 11,000 m²). Production is planned to commence in early 2017.

The second investment project will be the Shelf31 facility, which will manufacture car seat components (head rests, head rest adjustment mechanisms, and arm rests). The Korean supplier has declared investing PLN 25 million and creating at least 300 new jobs. Shelf31 plans to commence the operation of the manufacturing plant before the end of 2017.

New Zinc to galwanizernia funkcjonująca na polskim rynku od 2007 roku.

Prezentowana oferta jest odpowiedzią na potrzeby najbardziej wymagających klientów. Produkcja na rzecz branży automotive stanowi 98% działalności Firmy. Wśród naszych odbiorców są światowe koncerny samochodowe, jesteśmy zatwierdzonym dostawcą powłok dla Scanii, Volvo Truck i VW Wolfsburg.

Dysponujemy nowoczesnym i wydajnym parkiem maszynowym, w skład którego wchodzi dwie linie zawieszkowe oraz linia bębnowa do obróbki drobnych elementów.

W swojej ofercie posiadamy:

- cynkowanie z kąpeli kwaśnej,
- cynkowanie z kąpeli alkalicznej,
- cynk - nikiel z alkalicznej kąpeli stopowej,
- cynk - żelazo z alkalicznej kąpeli stopowej.

Powłoki mogą być wykończone pasywacją wolną od Cr (VI) w dowolnym kolorze oraz dodatkowo uszczelnione w celu podwyższenia odporności korozyjnej. Wykonywane powłoki są zgodne z wymogami norm polskich oraz zagranicznych a także ze specyfikacjami technicznych klientów.

Firma posiada certyfikat ISO 9001:2008 oraz 14001:2004.

W celu szerszego zapoznania się z naszą ofertą zachęcamy do odwiedzenia naszej strony internetowej www.newzinc.pl



Opole: zakład Global Steering Systems oficjalnie otwarty



GSS

21 lipca w Opolu miała miejsce uroczystość oficjalnego otwarcia zakładu Global Steering Systems Europe (GSS), w którym powstają elementy układu kierowniczego. Amerykański koncern otrzymał zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie opolskiej podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w czerwcu 2014 r. Wbicie pierwszej łopaty pod budowę fabryki amerykańskiego koncernu odbyło się w kwietniu zeszłego roku.

Od tego czasu kosztem 27 mln złotych powstała hala o powierzchni 4 tys. m². Do chwili oficjalnego otwarcia zakładu, GSS zatrudnił już ponad 60 osób. Docelowo ma w nim znaleźć pracę ponad 200 osób. Powstające tu części trafiają do Forda i Fiata.

Amerykanie zanim zdecydowali się na zainwestowanie w stolicy województwa, długo oglądali różne lokalizacje na terenie Europy. Rozważali m.in. Niemcy, Hiszpanię, Rumunię czy Czechy. W ramach wizyt przed inwestycyjnych, przedstawiciele GSS odwiedzili również inną fabrykę produkującą elementy automatyki.

Global Steering Systems ma siedzibę w Watertown w stanie Connecticut (Stany Zjednoczone) i może się pochwalić 50-letnią tradycją. Układy kierownicze wytwarzane przez GSS są montowane w autach Ford, Chrysler, Volkswagen, Fiat oraz Tesla. Do tej pory przedsiębiorstwo działało głównie na rynku amerykańskim oraz chińskim.



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Summary

On 21 July in Opole, the event for the official opening of the Global Steering Systems Europe (GSS) plant took place; the facility manufactures steering system parts. The American company has obtained a permit for conducting business operations in the Opole sub-zone of the Wałbrzych Special Economic Zone in June 2014. The construction of the American company's factory commenced in April of the previous year.

Since then, a plant with the area of 4,000 m² has been built. Before the official opening of the facility, GSS has hired over 60 people. Over 200 people are expected to find employment there. Parts manufactured here are delivered to Ford and Fiat.



**Dbamy o Twój
komfort i
bezpieczeństwo
gdziekolwiek
jesteś**

Starsprings jest dostawcą
w branży motoryzacyjnej
od ponad 40 lat



Nasza firma dostarcza:

- łożka
- materace
- siatki bezpieczeństwa

oraz inne komponenty dla
motoryzacji

Starsprings Poland Sp. z o.o.
Ul. Rolna 10, Sady
62-080 Tarnowo Podgórne
+48 61 896 50 96
biuro@starsprings.pl



www.starsprings.com



Kolejny dostawca lokuje produkcję na Opolszczyźnie



OCRG

Także 21 lipca br. i także na Opolszczyźnie, w Ujeździe odbyła się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod nową fabrykę firmy IFA Rotorion.

Obecność niemieckiego dostawcy w Polsce podyktowana jest między innymi rozwojem współpracy firmy z Daimler AG. Zakład spółki IFA Powertrain Polska Sp. z o.o. powstaje na terenie podstrefy Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W obiekcie o powierzchni 34 tys. m² (32 tys. m² części produkcyjnej i 2 tys. m² powierzchni biurowo-socjalnej), wytwarzane będą głównie półosie napędowe dla Mercedesów klasy C, E oraz S.

Nowa fabryka IFA Rotorion rozpocznie działalność już w styczniu 2017 roku. W pierwszej fazie zatrudni 90 pracowników. Inwestycja w Ujeździe, której nakłady osiągną poziom 100 mln euro, docelowo, do roku 2020, wiąże się z 400 miejscami pracy. Obiekt, który buduje Panattoni Europe, ze względu na planowany wzrost zatrudnienia i produkcji, zostanie przystosowany pod zakładaną rozbudowę o kolejne 30 tys. m².

- W ostatnich latach rozszerzyliśmy naszą aktywność na całym świecie i udało nam się obronić pozycję lidera w obszarze wzdłużnych elementów układu napędowego w Europie i Ameryce Północnej. Rozwój i produkcja półosi napędowych w Ujeździe nie tylko zapewni nam obecność na rynku motoryzacyjnym Europy Wschodniej, ale również umożliwi dostęp do szybko rosnącego rynku pojazdów elektrycznych. Chcemy, aby do roku 2025, nasza firma znajdowała się w czołówce 100 największych producentów branży motoryzacyjnej. Dlatego dzisiejszy dzień jest kamieniem milowym na ścieżce naszego rozwoju - mówił podczas uroczystości Felix von Nathusius, dyrektor generalny IFA.

Summary

On 21 July of this year in Ujazd, an event took place for the laying of the cornerstone for the new factory of IFA Rotorion. The presence of the German supplier in Poland is a result of, among other things, the development of its partnership with Daimler AG. The IFA Powertrain Polska Sp. z o.o. facility is being built at the sub-zone of the Katowice Special Economic Zone. The facility, with the area of 34,000 m², will mainly manufacture drive shafts for class C, E and S Mercedes vehicles.

The new IFA Rotorion factory will commence operation in January 2017. It will employ 90 people during the first phase. The investment in Ujazd, amounting to EUR 100 million, is planned to create 400 jobs by 2020.

Henniges też wybrał Opolskie

W połowie lipca br. amerykańska firma Henniges Automotive wydała komunikat w sprawie uruchomienia pierwszego zakładu w Polsce a drugiego w Europie.

- Henniges Automotive Holdings, Inc., wiodący dostawca wysoko zaawansowanych uszczelnień i komponentów antywibracyjnych na potrzeby rynku motoryzacyjnego, z przyjemnością ogłasza, że dzisiaj otwiera nową fabrykę w Prudniku (Polska). Ta strategiczna lokalizacja jest częścią nieustających wysiłków w kierunku rozwoju firmy na skalę światową - czytamy m.in. w komunikacie.

Dostawca zrealizuje inwestycję typu brownfield, uruchamiając produkcję w III kwartale tego roku w hali po dawnym Frotexie, którą do grudnia 2015 roku użytkował inny producent motoryzacyjny - Coroplast.

W fabryce Henniges Automotive Prudnik Sp. z o.o. w ciągu 5 lat pracę ma znaleźć ponad 500 osób. Pierwszy europejski zakład Henniges Automotive działa w Hranicach w Czechach, 150 km od Prudnika.

Henniges dostarcza na rynek OEM systemy uszczelnień (drzwi, szyb, bagażników, podnośników szyb samochodowych, szyberdachów i pokryw komory silnikowej) oraz komponenty antywibracyjne i systemy szklane w obudowie. Henniges prowadzi sprzedaż do wszystkich głównych OEM-ów z branży motoryzacyjnej i posiada zakłady w Ameryce Północnej, Ameryce Południowej, w Europie i Azji. Firma zatrudnia 7 700 pracowników na całym świecie.

HENNIGES

AUTOMOTIVE

Summary

In mid-July of this year, the American company Henniges Automotive issued an announcement concerning the commissioning of their first plant in Poland, and the second in Europe.

"Henniges Automotive Holdings, Inc., a leading global supplier of highly engineered sealing and anti-vibration components for the automotive market, is excited to announce, that today it is opening a plant in Prudnik, Poland. This strategic positioning is part of Henniges' continued efforts to expand the company's global footprint", says the announcement. The supplier is going to perform a brownfield-type project, commencing production in the 3rd quarter of this year at the former Frotex plant which, until December 2015, was used by Coroplast, another automotive manufacturer.

The Henniges Automotive Prudnik Sp. z o.o. factory will hire over 500 employees within 5 years. The first European plant of Henniges Automotive operates in Hranice, the Czech Republic, 150 km from Prudnik.

EFAFLEX 
szybkie i bezpieczne bramy

ŚWIAT SZYBKICH BRAM

odporność na obciążenia
do **250 000**
cykli rocznie

odporność na wiatr
do **140 km/h**



Brama spiralna
EFA-STT TURBO®

prędkość otwierania
do **3 m/s**

przezroczystość lameli
70%



TEAM PREVENT

VDA 19.1 – kontrola czystości technicznej – wpływ zanieczyszczeń na funkcjonalność istotnych komponentów w motoryzacji

Koniec XX i początek XXI wieku to rozwój nanotechnologii przemysłowej i miniaturyzacji w motoryzacji. Znane każdemu angielskie pojęcie „downsizing”, które większość ludzkiej populacji odczytuje jedynie w perspektywie zmniejszania pojemności silnika i podkręcania mocy poprzez zastosowanie turbo doładowania, ukrywa również istotne zaplecze, do którego na chwilę się przeniesiemy.

Od momentu pierwszych wzmianek o maszynach napędzanych siłą wiatru, czy z udziałem zwierząt minęło tysiące lat, ale pewien element nie uległ zmianie: projektantom zawsze chodziło o maszynę, która osiągnie wysoką sprawność i funkcjonalność (teraz dodamy jeszcze w dobrej cenie). Czy to żaglowóz Simona Stevensona [1], czy też silnik Wankla (znajdujący swoje zastosowanie po dziś dzień w udoskonalonej wersji) lub silnik Diesla - bez którego dzisiejszy świat wyglądałby inaczej, to przykłady technologii dopasowywanych do potrzeb.

Rzecz, która radykalnie zmieniała się w ciągu ostatnich lat, to odpowiedzialność producenta za wyrób, związana z oczekiwaniami coraz bardziej wymagających klientów, ale przede wszystkim regulacjami prawnymi, standardami międzynarodowymi i normami.

Odpowiedzialność ta wraz ze specyfiką działalności przedsiębiorstw, nastawieniem na doskonalenie, redukcję kosztów i osiągnięcie zysków wpływa na potrzebę dostosowania procesów produkcyjnych i kontrolnych do najnowszych osiągnięć w branży motoryzacyjnej i jej pokrewnych. Wspominaliśmy już na początku miniaturyzację komponentów i części. Element zmieniający nie tylko podejście do rozwiązań technicznych i technologicznych, ale także do samego otoczenia procesów

produkcyjnych. Kiedy jeszcze kilkanaście lat temu otwarta brama do hali produkcyjnej była widokiem normalnym, obecnie zazwyczaj brak świadomości może doprowadzić to takiego stanu w zakładach o specyficznych wymaganiach. Czystość i stabilne środowisko pracy, kojarzone z działaniami BHP, ergonomią lub działaniami 5S, stały się integralną częścią programu jakości. Połączone z kompleksowością, zmniejszonymi przekrojami, średnicami i tolerancjami części wymaga od nas bardziej złożonej analizy czynników wpływających na błędy oraz ewentualny brak funkcji systemów, które produkujemy.

Pomocą w zrozumieniu istoty związanej z czystością i kontrolą zanieczyszczeń może być opracowany przy współudziale największych graczy przemysłu motoryzacyjnego, VDA oraz Instytutu Fraunhofer podręcznik VDA 19.1, opisujący metodę kontroli czystości technicznej w procesach produkcyjnych.

Do niedawna stosowane metody chemiczne, wypierane są przez metody mechaniczne. Metody ekstrakcji musiały być dopasowane do funkcji urządzeń. Do napakowanych elektroniką i sterowanych nią komponentów nie użyjemy już tych samych czynników, jakie używane były do elementów metalowych lub plastikowych, a głos klienta, który wymaga szybkiej i bezpiecznej analizy może spowodować,

że będziemy musieli sięgnąć po drogie i nowoczesne urządzenia, dzięki którym będziemy mogli poznać źródło pochodzenia zanieczyszczeń [tzw. rozszerzona analiza: SEM, LiBS, IR, itd.] lub skorzystać z usług wyspecjalizowanego laboratorium zewnętrznego.

Zanieczyszczenia mierzone w mikronach powodują coraz częściej wywołanie reklamacji na poziomie 0km [tzw. Production Line Breakdown], a odnalezienie przyczyny źródłowej staje się długotrwałe i bardzo kosztowne. Aby uniknąć nieoczekiwanych i niechcianych przecież negatywnych skutków istnienia zanieczyszczeń, musimy się zabezpieczyć przed ich źródłami i regularnie kontrolować skuteczność wprowadzonych standardów.

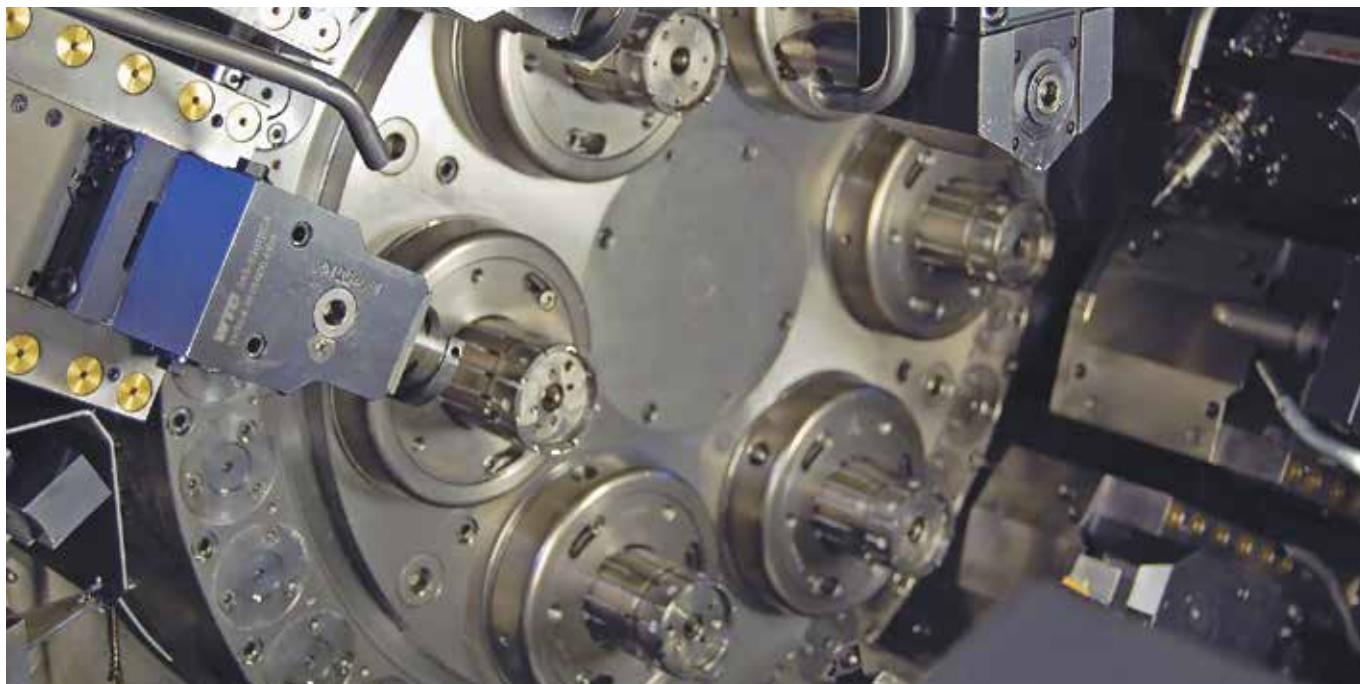
AUTOR



Daniel J. Kowalski

Trener/Konsultant
Team Prevent Poland Sp. z o.o.





VDA 19.1 oraz VDA 19.2 będą dla Państwa wskazówką w zrozumieniu złożonych aspektów czystości technicznej i pomocą w osiągnięciu celu.

W lipcu 2016 odbyło się szkolenie dla trenerów VDA 19.1 na licencji VDA QMC, realizowane w instytucie Fraunhofer w Stuttgarcie przygotowujące do prowadzenia szkoleń dla inspektorów, których zadaniem będzie nadzorowanie wyżej wymienionych standardów i dbanie o dobór odpowiednich środków badawczych.

Jako przedstawiciele licencjobiorców VDA QMC (w szkoleniu uczestniczyły osoby między innymi z Japonii, Chin, Meksyku, Brazylii, Portugalii, Niemiec, Słowacji i Czech) mieliśmy okazję podpatrzenia metod badawczych i analitycznych w laboratorium wyposażonym w najnowsze

osiągnięcia techniki. Przeprowadzaliśmy ekstrakcję i sprawdzaliśmy wyniki naszych doświadczeń za pomocą powszechnie stosowanych środków kontrolnych, aby pogłębić wiedzę i zrozumieć niuanse badania.

Teraz tą wiedzę obejmującą między innymi:

- wybór metody badawczej,
- procedurę ekstrakcji,
- procedurę filtracji oraz analizy,
- kwalifikację oraz próby „blank value”,

a także dokumentację i wartości graniczne opracujemy w języku polskim, aby podzielić się z Państwem doświadczeniami Instytutu Fraunhofer – pioniera w dziedzinie badań środowiska przemysłowego, ośrodka współpracującego od lat z branżą motoryzacyjną.

Już teraz zapraszamy do kontaktu z Team Prevent, który otrzymał licencję VDA QMC na prowadzenie szkoleń w tym zakresie na terenie Polski.

Źródła:

VDA 19.1, VDA 19.2

- [1] Rychter Witold, „Dzieje samochodu”, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1983.



ENGLISH SUMMARY

VDA 19.1 Inspection of technical cleanliness”. The VDA 19.1 standard contains the application and documentation conditions for determining the particle contamination of functionally relevant components in the automobile production, reflecting the problems of today’s automotive industry.

The smaller the parts, the bigger the problem... Nano particles lead to macro complaints...

Team Prevent Poland Sp. z o.o. as a VDA QMC Licensee has got the approval to conduct the training and has already implemented it into the training agenda.

The training will provide an information about scope of application, extraction procedure, selection of inspection method, handling and performing of blank test based on examples and case studies. Be sure to follow the training calendar.

TOOL-SHOP 2016

KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

WEŹ UDZIAŁ
W ROZMOWACH
B2B

29-30 września 2016 r.
Jaworze k. Bielska-Białej



Marcin Piętka
Doradca techniczny
FIBRO GmbH



dr Marek Danis
Dyrektor Generalny
OERLIKON BALZERS
COATING POLAND
Sp. z o.o.



Adam Szymański
Senior Tools
Production and
Planning Specialist
KIRCHHOFF POLSKA
Sp. z o.o.



Grzegorz Banakiewicz
Manager ds. Rozwoju
i Projektów
Partnerskich
BALLUFF Sp. z o.o.



Łukasz Kremens
Kierownik Działu
Technicznego
Przygotowania
Produkcji
LUMEL ALUCAST
Sp. z o.o.



Hubert Jaroński
Kierownik
Narzędziowni
GRAFORM



Witold Pałka
Kierownik działu
konstrukcyjnego
SPLAST



Marek Pawlak
Manager
Narzędziowni
(ETS Wrocław)
WHIRLPOOL
POLSKA Sp. z o.o.



Bogdan Pszenica
Właściciel
NARZĘDZIOWNIA
PSZENICA



Karol Raszka
Buyer
ZELMER S.A.



Rafał Wiech
Senior Buyer
ZELMER S.A.



Andrzej Grabowski
Program Manager
TOWER AUTOMOTIVE
POLAND
Spółka z o.o. Sp.k.

W programie, m.in.:

- Strategia narzędziowa - standardy ZELMER/BSH
- Bezpieczeństwo w nowoczesnej tłoczni
- Podejście projektowe do wdrożenia odlewu ciśnieniowego
- Identyfikacja i monitoring narzędzi z wykorzystaniem technologii RFID
- Produkcja narzędzi specjalnych dla przemysłu motoryzacyjnego
- Wpływ stanu naprężenia na proces tłoczenia elementów wewnętrznych struktury
- Zastosowanie powłok PVD. Korzyści dla użytkownika
- Rola narzędziowni w przemyśle AGD na przykładzie ETS Wrocław (Whirlpool Polska Sp. z o.o.)
- Rozwijać czy nie rozwijać? Budować czy nie budować?
- Stały rozwój. Przelamywanie barier
- Pozyskiwanie i współpraca z dostawcami narzędzi dla Tower Automotive. Zakres i wymagania.

Partner Główny



Partnerzy Branżowi



Patroni Medialni



Prelegenci



29 września 2016 - I dzień Konferencji

09.30-10.00 Rejestracja uczestników

10.00-10.10 Powitanie uczestników

Rafał Orłowski, Partner
AutomotiveSuppliers.pl



10.10-12.30 Rozmowy B2B



12.30-13.30 Lunch

Strategia narzędziowa - standardy ZELMER/BSH

13.30-13.50 Karol Raszka, Buyer
Rafał Wiech, Senior Buyer



13.50-14.30 **Bezpieczeństwo w nowoczesnej tłoczni**

Marcin Piętka, Doradca techniczny, Fibro GmbH



14.30-14.50 **Pozyskiwanie i współpraca z dostawcami narzędzi dla Tower Automotive. Zakres i wymagania.**

Andrzej Grabowski, Program Manager, Tower Automotive Poland Spółka z o.o. Sp.k.



14.50-15.20 Przerwa kawowa - networking

15.20-15.50 **Podjęcie projektowe do wdrożenia odlewu ciśnieniowego według standardów**

Łukasz Kremens, Kierownik Działu Technicznego Przygotowania Produkcji, LUMEL ALUCAST Sp. z o.o.



15.50-16.20 **Identyfikacja i monitoring narzędzi z wykorzystaniem technologii RFID**

Grzegorz Banakiewicz, Manager ds. Rozwoju i Projektów Partnerskich, Balluff Sp. z o.o.



16.20-16.50 **Produkcja narzędzi specjalnych dla przemysłu motoryzacyjnego**


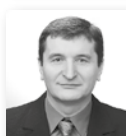
Hubert Jaroński, Kierownik Narzędziowni, GRAFORM



16.50-17.00 Zakończenie I dnia Konferencji

20.00-24.00 Bankiet

30 września 2016 - II dzień Konferencji

10.00-10.30	Wpływ stanu naprężenia na proces tłoczenia elementów wewnętrznych struktury nadwozia samochodu <i>Adam Szymański, Senior Tools Production and Planning Specialist, Kirchoff Polska Sp. z o.o.</i>	
10.30-11.00	Zastosowanie powłok PVD. Korzyści dla użytkownika <i>dr Marek Danis, Dyrektor Generalny, Oerlikon Balzers Coating Poland Sp. z o.o.</i>	
11.00-11.30	Rola narzędziowni w przemyśle AGD na przykładzie ETS Wrocław (Whirlpool Polska Sp. z o.o.) <i>Marek Pawlak, Manager Narzędziowni (ETS Wrocław), Whirlpool Polska Sp. z o.o.</i>	
11.30-12.00	Przerwa kawowa - networking	
12.00-12.30	Rozwijać czy nie rozwijać? Budować czy nie budować? Decyzje w firmach rodzinnych podejmowane na bazie dotychczasowych doświadczeń i trendach rynku <i>Bogdan Pszenica, Właściciel, Narzędziownia Pszenica</i>	
12.30-13.00	Stąły rozwój. Przelamywanie barier <i>Witold Pałka, Kierownik działu konstrukcyjnego, SPLAST</i>	
13.00-13.10	Zakończenie Konferencji	
13.10-14.00	Lunch	

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Konferencji

**KONFERENCJA****PRELEGENCI - PRAKTYCY
Z SEKTORA NARZĘDZIOWEGO****ROZMOWY B2B****SPOTKAJ NOWYCH PARTNERÓW
BIZNESOWYCH****WYSTAWA****OFERUJEMY POWIERZCHNIĘ
WYSTAWIENNICZĄ****BANKIET****OKAZJA DO NAWIĄZANIA
NOWYCH KONTAKTÓW**



Rozwój działalności B+R firm przy wsparciu ze środków publicznych

Stworzenie warunków do rozwoju działalności badawczo-rozwojowej (B+R) polskich przedsiębiorstw jest jednym z gospodarczych priorytetów, które zamierza zrealizować obecny rząd. W związku z tym, przewidziano pakiet instrumentów, dedykowanych przedsiębiorcom inicjującym bądź rozwijającym działalność badawczo-rozwojową, w tym także w sektorze motoryzacyjnym.

Najatrakcyjniejszą zachętę stanowią dotacje z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej oraz dostępna od tego roku ulga podatkowa na działalność badawczo-rozwojową.

Rozstrzygnięte zostały już pierwsze konkursy współfinansujące projekty B+R, dlatego warto podsumować doświadczenia, sprawdzić z jakimi wyzwaniami musiały zmierzyć się firmy oraz spróbować zdefiniować czynniki zapewniające sukces w ubieganiu się o dotację.

Wsparcie działalności badawczo-rozwojowej

Z funduszy UE finansowane są instrumenty wspierające działalność badawczo-rozwojową firm w następujących obszarach:

- budowa potencjału do prowadzenia prac B+R
- realizacja projektów badawczo-rozwojowych

Dla kogo wsparcie i z jakich źródeł?

Duże firmy, czyli zatrudniające powyżej 250 pracowników z 50 mln euro obrotów (lub 43 mln euro sumy bilansowej) z uwzględnieniem danych podmiotów powiązanych, powinny ukierunkować się na program krajowy w tym obszarze, czyli tzw. Program Operacyjny Inteligentny Rozwój.

Przedsiębiorcy zaliczani do sektora małych i średnich firm (MŚP) mogą dodatkowo szukać szans na dotacje w regionalnych programach operacyjnych, dedykowanych inwestycjom realizowanym w poszczególnych województwach. Niemniej jednak, warto pamiętać, że wybrane instrumenty w ramach programów regionalnych na zasadzie wyjątku umożliwiają finansowanie przedsięwzięć B+R planowane także przez duże przedsiębiorstwa.

Poniżej odniesiemy się przede wszystkim do instrumentów wsparcia dostępnych w ramach ogólnokrajowego

Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój (PO IR), posiadającego największy budżet na finansowanie działalności B+R, a w konsekwencji oferującego firmom największe możliwości.

Wsparcie potencjału do prowadzenia prac B+R

Pierwszym obszarem, w którym firmy mogą się starać o dofinansowanie swojej działalności badawczo-rozwojowej, jest kreowanie potencjału do samodzielnego prowadzenia prac B+R. Oznacza to, że firmy mogą wnioskować o dotacje, które pomogą wybudować czy rozwinąć centrum badawczo-rozwojowe, laboratorium lub dział rozwojowy. Finansowaniu podlega nabycie lub wybudowanie nieruchomości na potrzebę centrum B+R oraz wyposażenie go w niezbędną do prac aparaturę. Projekt może również zakładać nabycie wartości niematerialnych i prawnych (np. patentów, know-how), które następnie będą rozwijane w celu opracowania nowych lub znacząco udoskonalonych produktów. Możliwości w ustrukturyzowaniu projektu, aby uzyskać jak największe korzyści, są szerokie. Warunkiem jest jednak, aby planowane do poniesienia nakłady przekraczały pulę 2 mln zł.

Firmy, które zdecydują się ubiegać o unijny grant w tym obszarze, powinny zwrócić szczególną uwagę na poniższe zagadnienia, których spełnienie decyduje o przyznaniu dotacji:

- zaplanowanie relacji ponoszonych wydatków B+R do całkowitych wydatków inwestycyjnych firmy po zakończeniu projektu. Największą szansę mają te projekty, w których współczynnik wydatków na działalność B+R w stosunku do całkowitych wydatków będzie najwyższy.
- sporządzenie agendy badawczej, prezentującej planowane kierunki i rezultaty prac B+R, realizowanych dzięki współfinansowanej infrastrukturze, nawet w 5-letniej perspektywie od zakończenia projektu.

AUTORZY



Grzegorz Kokozkiewicz

Menedżer



Agata Kubiszewska

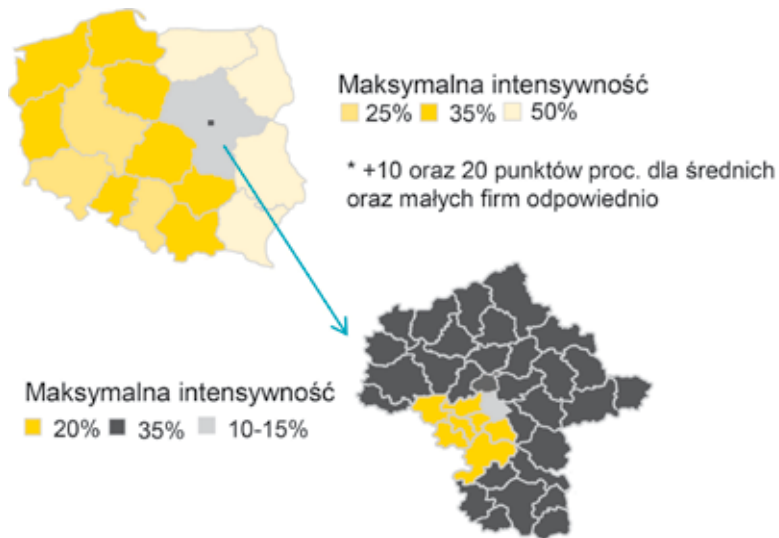
Senior Konsultant

Zespół Ulgi i Dotacji Inwestycyjnych
Ernst & Young
Doradztwo Podatkowe Sp. z o.o.

- zdefiniowanie obszarów oraz udokumentowanie współpracy z jednostkami naukowymi w trakcie projektu lub po jego zakończeniu.
- stworzenie nowych miejsc pracy dla pracowników B+R w stosunku do poziomu zatrudnienia pracowników B+R w firmie ubiegającej się o dofinansowanie.
- zaplanowanie przychodów pod kątem udowodnienia opłacalności projektu (mierzonej wskaźnikami NPV oraz IRR) oraz udokumentowanie zdolności finansowej do realizacji projektu przez beneficjenta.

W zależności od lokalizacji projektu oraz kategorii wnioskodawcy (MŚP czy duży przedsiębiorca), firmy mogą liczyć na dofinansowanie ze środków unijnych na poziomie od 15 do 70%, co zostało zaprezentowane na mapie (strona 54).

Jak dotąd dofinansowano realizację 104 projektów, na łączną kwotę prawie 494 mln zł. Drugi konkurs, który zakończył się w maju br. jest obecnie na etapie oceny merytorycznej. Trzeci nabór



z budżetem wynoszącym 460 mln zł rozpoczął się 1 września i będzie trwał do końca października 2016 roku. Dlatego warto przeanalizować czy w perspektywie najbliższych kilku lat w firmie nie są planowane wydatki na rozwój B+R.

Wsparcie projektów badawczo-rozwojowych

W tym obszarze firmy mogą się starać o zdobycie unijnego finansowania na realizację prac B+R, czyli badań przemysłowych i eksperymentalnych prac rozwojowych. Efektem takich prac powinny być nowe bądź znacząco ulepszone produkty, procesy oraz usługi, a im szerszy zakres geograficzny innowacyjności tych rozwiązań na rynku, tym większe szanse na uzyskanie dofinansowania. W projekcie B+R finansujemy przede wszystkim koszty operacyjne związane z prowadzeniem prac B+R (np. wynagrodzenia, podwykonawstwo prac B+R, surowce, amortyzację czy odpłatne korzystanie z aparatury B+R etc.).

Efektem prac B+R może być także opracowanie linii pilotażowych / demonstracyjnych w pełnej skali, które po zakończeniu projektu mogą zostać wykorzystane do celów komercyjnych, bez konieczności zwrotu otrzymanej dotacji. Niniejszy typ projektu dopusz-

cza również sfinansowanie wydatków inwestycyjnych związanych z zakupem lub wytworzeniem komponentów czy innych elementów składowych linii pilotażowych. Fakt ten sprawia, iż rozważany typ projektów stanowi doskonałą alternatywę dla dużych firm, których potrzeby inwestycyjne nie mogą być już przedmiotem dofinansowania z Funduszy UE.

Warunkiem ubiegania się o wsparcie na realizację prac B+R jest zaplanowanie wydatków na ten cel na poziomie co najmniej 2 mln zł w przypadku sektora MŚP (5 mln zł na Mazowszu) oraz 12 mln zł dla dużych firm aplikujących o środki w ramach PO IR.

Kluczowymi wyzwaniem w skutecznym ubieganiu się o dofinansowanie będą przede wszystkim:

- udowodnienie, iż projekt faktycznie zakłada realizację zadań badawczo-rozwojowych, prowadzących do rozwiązania istotnych problemów technologicznych i poszerzania wiedzy naukowej w danej dziedzinie, a nie jest ukierunkowany wyłącznie na rutynowy rozwój produktów czy procesów.
- zweryfikowanie czystości patentowej dla planowanych produktów projektu B+R.

- przeprowadzenie wstępnego wyboru kluczowego podwykonawcy merytorycznego projektu jeszcze przed złożeniem wniosku o dofinansowanie (jeżeli taki podwykonawca jest przewidziany w projekcie).
- uzasadnienie innowacyjności rezultatów projektu na poziomie przynajmniej rynku polskiego poprzez porównanie wartości parametrów z konkurencyjnymi rozwiązaniami.
- udowodnienie opłacalności wdrożenia i rynkowego zapotrzebowania na produkt, który będzie rezultatem projektu.

W zależności od statusu przedsiębiorstwa oraz kategorii prac B+R poziom wsparcia został zaprezentowany w tabeli na kolejnej stronie.

W dotychczas rozstrzygniętych konkursach w ramach PO IR ponad 300 projektów B+R otrzymało dofinansowanie na kwotę blisko 1,7 mld zł, zaś dostępna pula środków dla rozważanych naborów wynosiła 3,35 mld zł. Pomimo, iż wnioskowana kwota dofinansowania przez firmy (MŚP oraz duże) była kilkakrotnie wyższa niż przewidziany budżet, to tylko 50% jego wartości zostało rozdysponowane. Wynika to przede wszystkim z restrykcyjnego podejścia do oceny projektów przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, instytucję udzielającą wsparcia. Tylko bardzo dobrze przygotowane projekty mają szanse na dofinansowanie w kolejnych naborach wniosku, które są otwarte do końca 2016 roku. Z pewnością dofinansowanie będzie można otrzymać także w kolejnych latach, ale harmonogram konkursów na 2017 rok nie jest jeszcze dostępny.

Ulga podatkowa na działalność B+R

1 stycznia 2016 roku na gruncie przepisów prawa podatkowego zaczęła obowiązywać nowa ulga podatkowa, przysługująca firmom realizującym prace w obszarze badań i rozwoju.

Pozwala ona uzyskać wymierne korzyści finansowe w postaci dodatkowego odliczenia od podstawy opodatkowania ponoszonych przez firmę kosztów działalności B+R.

Umożliwia ona obniżenie podstawy opodatkowania o następujące koszty kwalifikowane:

- wynagrodzenia pracowników wraz z narzutami.
- materiały i surowce związane z prowadzoną działalnością badawczo-rozwojową.
- ekspertyzy, opinie i usługi doradcze.
- nabycie wyników badań od jednostek naukowych.
- odpłatne korzystanie z aparatury naukowo-badawczej.
- amortyzacja środków trwałych i WNiP.

W tym roku podatnicy mogą obniżyć podstawę opodatkowania o 30% kosztów wynagrodzeń oraz o 20% lub 10% pozostałych kategorii kosztów w przypadku MŚP oraz dużych firm odpowiednio.

Zgodnie z planowaną nowelizacją przepisów prawnych - od 1 stycznia 2017 roku, możliwość odliczenia kosztów wynagrodzeń wzrosła dla wszystkich podmiotów do poziomu 50%, natomiast pozostałe koszty kwalifikowane obniżą dodatkowo podstawę opodatkowania o 50% dla MŚP oraz o 30% dla dużych firm. Minister Jarosław Gowin zapowiedział także, że jest szansa na dalszy wzrost odliczeń do 100% w 2018 roku. Ulga podatkowa na działalność B+R nie wymaga składania formalnych wniosków i rywalizowania z innymi firmami,

co stanowi wartość dodaną samą w sobie. Dodatkowo może być instrumentem uzupełniającym wsparcie uzyskane na projekt B+R z Funduszy UE.

Żeby móc z niej skorzystać, wystarczy prawidłowo skatalogować procesy w firmie pod kątem ich kwalifikowalności do działalności B+R, przyporządkować koszty z nimi związane oraz odpowiednio zabezpieczyć podejście na wypadek kontroli w przyszłości.

Niewątpliwie, zastosowanie takiego mechanizmu może zachęcić firmy do realizacji przedsięwzięć sfery badawczo-rozwojowej, choć poziomy odliczeń są nadal dużo niższe niż oferowane przez inne kraje w regionie Europy Środkowej.

	Badania przemysłowe		Prace rozwojowe	
	Podstawowa intensywność	Intensywność + premia	Podstawowa intensywność	Intensywność + premia
Mikro/Małe przedsiębiorstwa	70	80	45	60
Średnie przedsiębiorstwa	60	75	35	50
Duże przedsiębiorstwa	50	65	25	40

Premia z tytułu szerokiego rozpowszechniania wyników projektu



Prezentacja na co najmniej **3 konferencjach naukowych i technicznych**, w tym co najmniej 1 o randze ogólnokrajowej



Rozpowszechnienie w całości za pośrednictwem **oprogramowania bezpłatnego** lub z **licencji otwartego dostępu**



3 lata od zakończenia projektu



Publikacja w co najmniej **2 czasopismach naukowych** lub technicznych lub powszechnie dostępnych bazach danych (wykaz MNiSW)

LUB

ENGLISH SUMMARY

Companies operating in Poland may take advantage of several attractive forms of public support for starting or developing R&D activities. Grants from EU Funds may be obtained both for a creation or development of completely equipped R&D centres as well as for financing the process of conducting R&D works. Additionally, companies may benefit from R&D tax credit that reduces a tax base by eligible costs related to R&D works.

2016

20-22.09, Kielce	ALUMINIUM & NONFERMET Międzynarodowe Targi Aluminium i Technologii, Materiałów i Produktów Metali Nieżelaznych www.targikielce.pl	11-12.10, Praga (Czechy)	Central & Eastern European Automotive Forum Adam Smith Conferences www.ceeautomotive.com
20-22.09, Kielce	METAL Międzynarodowe Targi Technologii dla Odlewnictwa www.targikielce.pl	12-13.10, Wrocław	Fabryka Przyszłości - w drodze do Przemysłu 4.0 www.przemysl40.pl
26-29.09, Poznań	EPLA Targi Tworzyw Sztucznych i Gumi Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.epla.pl	18-20.10, Sosnowiec	SteelMET Międzynarodowe Targi Stali, Metali Nieżelaznych, Technologii i Produktów Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
29-30.09, Jaworze k. Bielska-Białej	4. Konferencja dla narzędziowni Tool-Shop AutomotiveSuppliers.pl www.nowoczesnanarzedziownia.pl	18-20.10, Sosnowiec	SURFPROTECT Targi Zabezpieczeń Powierzchni Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
04-06.10, Sosnowiec	TOOLEX Międzynarodowe Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	18-20.10, Wolfsburg (Niemcy)	International Suppliers Fair (IZB) www.izb-online.com
04-06.10, Sosnowiec	WIRTOTECHNOLOGIA Międzynarodowe Targi Metod i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	17-18.11, Kraków	7. Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym AutomotiveSuppliers.pl www.motosolutions.pl
06-7.10, Wojanów/Jelenia Góra	XII Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej TUV Nord Polska Sp. z o.o. www.tuv-nord.pl	07-09.12, Wrocław	TOP Automotive Team Prevent Polska Sp. z o.o. www.topautomotive.pl



KONTAKT:
Julia Piórek

TELEFON:
+ 48 32 73 38 219

E-MAIL:
julia.piorek@teamprevent.com

WWW:
www.topautomotive.pl

PARTNER STRATEGICZNY



ORGANIZATOR



PROGRAM



07.12.2016

15:00 – 16:30 Rejestracja uczestników
17:00 Wyjazd do Afrykarium
18:00 – 18:05 Otwarcie Konferencji
18:05 – 18:45 **Przemysł motoryzacyjny 2016. Inwestycje, przejęcia, ...**
Rafał Orłowski
AutomotiveSuppliers.pl
19:00 Nocne zwiedzanie Afrykarium wraz z uroczystą kolacją

08.12.2016

07:00 – 09:00 Rejestracja uczestników
09:00 – 09:30 Powitanie uczestników
Reinhard Hagen
Director Training and Professional Development
VDA QMC
09:30 – 10:30 **Nowe wydanie ISO/TS 16949**
Tanja Wölzholz
Trainer
IATF/VDA QMC
Przerwa
10:30 – 11:00
11:00 – 11:45 **Panel Producentów**
Korelacja „Poddostawca – Dostawca – Volkswagen Poznań”
– wyzwania i najlepsze praktyki w zarządzaniu poddostawcami
Marzena Pillich-Grońska
Kierownik Zapewnienia Jakości Części Zakupowych
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

11:45 – 12:30 **Proaktywne zarządzanie jakością materiałów dostawców w optyce metodologii World Class Manufacturing**
Wojciech Kawa/Tomasz Gwiżdż
Supplier Quality Manager/Team Leader Body & Raw Materials
FCA Group Purchasing Poland Sp. z o.o.

12:30 – 13:15 **Zarządzanie ryzykiem poprzez PFMEA, wizja GM**
Krzysztof Domanowski
Manager, Supplier Quality - SMT Chassis, GM Europe Engineering
General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.
Obiad

13:15 – 14:00
14:00 – 16:15 **Panel Dostawców**
Zarządzanie wymaganiami specyficznymi branży motoryzacyjnej w łańcuchu dostaw
Ryszard Czachor
Quality Manager
KIRCHHOFF Polska Sp. z o.o.
Wojciech Pajk
Supplier Quality Engineer
Lear Corporation
Aleksander Kulesz
SQA - Team Leader
Proseal Sp. z o.o.

16:15 – 16:30 Podsumowanie
16:30 – 20:00 Networking Time
20:00 Uroczysty bankiet

09.12.2016

09:15 – 09:30 Powitanie uczestników
09:30 – 11:30 Warsztaty Producentów
11:30 – 12:00 Przerwa
12:00 – 13:00 Panel Partnerów
13:00 – 14:00 Warsztaty Dostawców
14:00 – 14:15 Podsumowanie i zamknięcie Konferencji
14:15 – 15:00 Obiad

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY



Nazwa firmy

Adres

Oświadczamy, że jesteśmy uprawnieni do otrzymywania faktur VAT i wyrażamy zgodę na wystawienie przez Team Prevent Poland Sp. z o.o. faktury bez podpisu odbiorcy.

Oświadczamy, że nie jesteśmy płatnikiem VAT.

NIP

Uczestnik 1

Imię i nazwisko

Stanowisko

Telefon

E-mail

Data

Uczestnik 2 - 10% zniżki

Imię i nazwisko

Stanowisko

Telefon

E-mail

Podpis i pieczęćka osoby upoważnionej

KOSZT UCZESTNICTWA

Cena regularna: **1.950,00 PLN/os. + VAT**

Cena promocyjna: **1.750,00 PLN/os. + VAT**
Cena promocyjna obowiązuje w przypadku zgłoszenia do 31.08.2016 r.

Koszt uczestnictwa obejmuje udział w części konferencyjnej, materiały konferencyjne, wyżywienie zgodnie z programem konferencji, wydanie certyfikatu. Cena nie zawiera noclegu.

HASTON CITY HOTEL
ul. Inrsowa 1-3
51-117 Wrocław, Polska
tel. +48 (71) 322 55 00, 320 97 01/02

Zgłoszenia prosimy przysłać:
fax: + 48 32 447 09 18
e-mail: julia.piorek@teamprevent.com
do 15.11.2016 r.

Przeście wypełnionego formularza zgłoszeniowego jest równoznaczne z zapoznaniem się i akceptacją **Regulaminu uczestnictwa**.

Zapoznałem się i akceptuję **Regulamin uczestnictwa**.
Regulamin dostępny na stronie www.teamprevent.pl

NAGRODY POLSKIEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

2016



"Laureaci edycji 2015"

**17 listopada 2016
zostaną wręczone
nagrody Polskiego
Przemysłu Motoryzacyjnego,
w kategoriach:**

- MASTER OF AUTOMOTIVE INDUSTRY
- POLISH SUPPLIER
- EMPLOYER
- TOP MANAGER
- CSR



Zgłaszanie kandydatów na

www.motosolutions.pl