

# AutomotiveSuppliers.pl

review

ISSN 1899-4369

Nr 2(32)/2016 kwiecień-czerwiec



## DAIMLER: na Dolnym Śląsku powstanie fabryka silników

**W numerze:**

SEKTOR PRODUKCJI  
SILNIKÓW  
W POLSCE

REKORDOWY  
AUTOMOTIVE  
CEE DAY

VW: FABRYKA  
CRAFTERA  
NA OSTATNIEJ PROSTEJ

10 LAT  
KIRCHHOFF AUTOMOTIVE  
W KATOWICKIEJ SSE

## Doroczne spotkanie branży narzędziowej

### Rozmowy B2B

spotkaj nowych  
partnerów biznesowych



### Konferencja

prezentacja najlepszych  
praktyk (case studies)



### Uczestnicy

- narzędziownie  
osoby zarządzające i menadżerowie  
średniego szczebla,
- firmy dostarczające  
rozwiązania/usługi  
dla narzędziowni



### Branże

- Motoryzacja
- AGD/RTV
- Lotnictwo



# Projekt NEMO będzie realizowany w Polsce

Po wielu latach porażek inwestycyjnych, gdy koncerny motoryzacyjne wybierały niemal zawsze zamiast Polski inne kraje tej części Europy, wreszcie możemy mówić o sukcesie. Daimler poinformował, że zamierza wybudować fabrykę silników na Dolnym Śląsku w Jaworzu. Projekt przez kilka miesięcy był znany pod nazwą NEMO. Teraz przed polską stroną jest kwestia dopięcia szczegółów grantu dla inwestora.

Malkontenci powiedzą, że nie będzie to fabryka samochodów. To fakt, ale pozyskaliśmy inwestycję koncernu klasy premium. Jak istotny będzie to impuls dla branży motoryzacyjnej i polskiej gospodarki przekonamy się w najbliższych latach. Nie wspominając już, iż ta inwestycja to jasny sygnał dla potencjalnych inwestorów, że nadal w Polsce warto lokować wysoko zaawansowaną produkcję. Pierwsze opinie menadżerów motoryzacyjnych o tej inwestycji znajdą Państwo w tym wydaniu kwartalnika.

Pamiętajmy, że fabryka samochodów tej grupy w węgierskim Kecskemét ma już za sobą kilka etapów rozbudowy. Kto wie czy w przyszłości Daimler nie zdecyduje aby także w Polsce uruchomić produkcję samochodów.



Rafał Orłowski

A stylized, handwritten signature in black ink, appearing to read 'Orłowski'.

Redaktor Naczelny

4

Stabilna produkcja samochodów

8

Volkswagen: fabryka Craftera na ostatniej prostej

10

Daimler wybuduje fabrykę silników w Jaworze

14

Produkcja silników znacząco przyspieszy

20

Eksport: miniony rok był rekordowy

24

Rekordowy Automotive CEE Day 2016!

28

KIRCHHOFF Automotive w Gliwicach: 10 lat działalności przy ulicy Nobla

30

Gühring 20 lat w Polsce

31

Megatech Industries przejmuje zakłady Boshoku Automotive Europe

32

Nemak Poland z nagrodą Volvo Cars

35

Lean Line Design

37

Co nowego u dostawców?

42

HSV - ukryte innowacje

44

Nowa edycja normy ISO 9001:2015

48

Zmiany w delegowaniu pracowników do innego kraju

52

Wyzwania HR w obliczu powszechnej automatyzacji

54

6. Forum Human Resources - podziękowania

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

# Stabilna produkcja samochodów

2016 rok rozpoczął się od symbolicznego wzrostu w produkcji samochodów osobowych i dostawczych. Wiele wskazuje na to, że wielkość montażu będzie wyższa niż przed rokiem ale nie można mówić o istotnym przełomie.

## Produkcja

W I kwartale 2016 roku w trzech zakładach zlokalizowanych w Polsce zostało wyprodukowanych 184,4 tys. samochodów osobowych i dostawczych. To o niespełna 900 pojazdy więcej (+0,5 proc.) w stosunku do analogicznego okresu zeszłego roku.

Wzrost nastąpił w produkcji fabryki w Gliwicach. W trzech pierwszych miesiącach bieżącego roku w General Motors Manufacturing Poland (GMMP) zmontowano około 50,5 tys. aut, czyli o 3,7 tys. sztuk więcej (+8 proc.) niż rok wcześniej. Dzięki temu GMMP umocnił się na pozycji wicelidera a jego udział w całości produkcji pojazdów w Polsce wzrósł w ciągu 12 miesięcy z 25,5 proc. do 27,4 proc.

Największy w Polsce producent, fabryka FCA Poland zanotowała w omawianym okresie 3-procentowy spadek. Wielkość produkcji była niższa o 3,1 tys. aut i wyniosła blisko 85,8 tys. samochodów. Udział tyskiego zakładu w całości produkcji aut spadł do 46,5 proc. (I kwartał 2015 r.: 48,4 proc.).

Natomiast o 200 aut więcej wyprodukowano w Volkswagen Poznań. W fabryce w Antoninku zostało zmontowanych 48,1 tys. pojazdów (+0,5 proc.). Udział tej spółki w całości produkcji w Polsce spadł w ciągu roku z 26,6 proc. do 26,1 proc.

## Eksport

W I kwartale tego roku na rynki zagraniczne trafiło ponad 97 proc. wszystkich wyprodukowanych aut. Kolejność eksporterów pozostaje niezmienna i pokrywa się z listą producentów. FCA Poland wyeksportował niespełna 76 tys. aut marek należących do Grupy FCA. Do klientów zagranicznych trafiły także niemal wszystkie egzemplarze Forda Ka, wytwarzanego w Tychach GMMP

wyeksportował 47,5 tys. pojazdów a Volkswagen Poznań 47,2 tys. sztuk.

## 2016 - rok bez przełomu

Bieżący rok nie będzie się charakteryzował się znaczącą zmianą w produkcji aut w naszym kraju. Wzrost odnotuje fabryka GM w Gliwicach, która najprawdopodobniej wyprodukuje największą w swojej historii liczbę samochodów. W przypadku Volkswagena Poznań należy oczekiwać wyniku nieznacznie lepszego niż w 2015 roku. Natomiast w Tychach, pomimo zakończeniu wytwarzania Forda Ka (więcej na stronie 6), wielkość montażu będzie nieznacznie niższa niż w minionym roku. Na wielkość produkcji pozytywnie wpłynie otwarcie na początku IV kwartału nowej fabryki Volkswagena pod Wrześnią. Ostateczny rachunek wypadnie w sumie na plus - z fabryk wyjedzie o co najmniej kilkanaście tysięcy samochodów osobowych i dostawczych więcej niż w 2015 roku. Zdecydowanie lepsze prognoz dotyczą 2017 roku.



Rafał Orłowski

Analityk  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl

## ENGLISH SUMMARY

184.4 thousand cars and light commercial vehicles were manufactured in Poland in the first quarter of 2016 (up 0.5 percent or 900 vehicles). FCA Poland made 85.8 thousand vehicles (+3 percent), while GM Manufacturing Poland produced about 50.5 thousand (+8 percent) and Volkswagen Poznan 48.1 thousand (+0.5 percent).

Of all the vehicles made, 179.3 thousand cars were supplied to foreign markets.

## Produkcja i eksport samochodów osobowych i dostawczych w Polsce

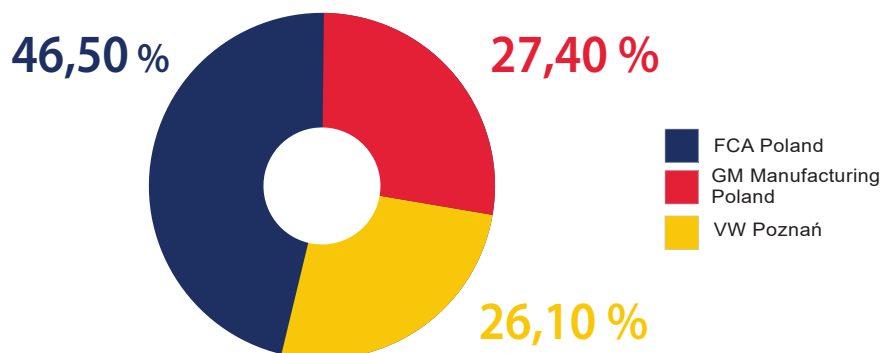
Production and export of passenger cars and commercial vehicles

Producent / Manufacturer	Styczeń-marzec 2016 January - March 2016	
	Produkcja /Production	Eksport / Export
FCA Poland	85 769	84 617
GM Manufacturing Poland	50 550	47 500
VW Poznań	48 108	47 232
<b>RAZEM /TOTAL</b>	<b>184 427</b>	<b>179 349</b>

Źródło: producenci

## Produkcja pojazdów według producentów

Vehicle production according to producers







**Krystian Szyпка**  
**Dyrektor Zarządzający**  
**Electropoli-Galwanotechnika**  
**Sp. z o.o**

Motoryzacja niczym potężny mityczny rydwan pędzi coraz szybciej. Wszyscy producenci tier1 biją kolejne rekordy produkcji a ich dostawcy dwoją się i troją, by zapewnić odpowiednią wydajność. W tym swoistym zaprzęgu prym wiedzie innowacyjność, która jest nieodzowna w czasach gorączkowego poszukiwania kolejnych efektywnych rozwiązań ograniczających koszty i zwiększających elastyczność produkcyjną. Centra R&D rosną jak grzyby po deszczu i co ważne powstają one w naszym rejonie, co pozwoli jeszcze bardziej wzmocnić pozycję krajów tej części Europy (CEE) w konfrontacji z obszarami niskich kosztów pracy. Słabi dostawcy odpadają w tej gonitwie a na rynku wzmocniają się firmy, które dzięki odpowiednim nakładom na rozwój i innowacje są w stanie dotrzymać kroku swoim klientom. To wszystko działa podobnie do praw natury, w których osobniki silniejsze instynktownie eliminują słabszych w celu zapewnienia genetycznej siły swojego gatunku. Analogicznie tak właśnie obszar CEE wzmocnia się nieustannie i dzisiaj stanowi już jeden z najpotężniejszych regionów produkcji motoryzacyjnej na świecie. Ta siła jest szczególnie ważna w sytuacji, kiedy problemem numer jeden staje się dostęp do siły roboczej. W Polsce bezrobocie jest już wyłącznie

mitem opartym o dane statystyczne i we wszystkich rejonach skupionej produkcji pracodawcy mają coraz poważniejsze problemy z uzupełnianiem stanów osobowych na wszystkich poziomach organizacyjnych a przecież mamy dodatkowo do czynienia ze wzrostami produkcji i nowymi inwestycjami.

Na liniach produkcyjnych pojawia się zatem coraz więcej pracowników z Ukrainy i innych krajów, dla obywateli których praca w Polsce jest atrakcyjna. To z kolei nie podoba się organizacjom związkowym a nawet PIP, które w sposób agresywny próbują wykorzystać sytuację do wysuwania często abstrakcyjnych żądań płacowych. Na szczęście specyfika naszej branży uniemożliwia rozwój wojny płacowej, której ryzyko jest obecnie bardzo duże i której konsekwencje byłyby fatalne dla całego regionu.

Inne mamy zatem problemy a rydwan z napisem „motoryzacja” pędzi coraz szybciej. Trudno przy tym oprzeć się refleksji czy aby za następnym zakrętem nie odpadnie koło od rydwanu powodując jego wywrotkę, któż bowiem nie pamięta roku 2008 i nie znajduje analogii do tego okresu, w którym rozpędzona motoryzacja wyhamowała w sposób niezwykle szybki i bolesny. Z pewnością w regionie CEE jesteśmy do takiej sytuacji zdecydowanie lepiej przygotowani, nigdy bowiem produkcja dostawców nie była aż tak odpowiednio zdywersyfikowana. Dzisiaj każda firma posiada w swoim portfolio niemal każdą markę OEM, co jest niezwykle silnym zabezpieczeniem antykryzysowym. Oby nie było ono potrzebne.

## Farewell, Ford Ka



FORD

20 maja br. zakończono produkcję modelu Ford Ka w zakładach FCA Poland. Auto jest „bliźniakiem” Fiata 500, którego produkcję w Tychach uruchomiono w maju 2007 roku. Natomiast wytwarzanie Ka rozpoczęto we wrześniu następnego roku. Najwyższą produkcję odnotowano w 2010 roku, w pierwszym pełnym roku produkcji (ponad 113 tys. sztuk). Łącznie z linii montażowych w Tychach zjechało 514,3 tys. egzemplarzy tego modelu.

Jak informują media kolejna generacja KA ma być wytwarzana w fabryce Forda w Craiovej (Rumunia). W portfolio FCA Poland aktualnie pozostają modele: Fiat 500, Abarth 500 i Lancia Ypsilon.



# Volkswagen Poznań ponownie „Pracodawcą Przyjaznym Pracownikom”

20 kwietnia br. w Pałacu Prezydenckim w Warszawie odbyła się uroczystość wręczenia certyfikatów w ósmej edycji konkursu „Pracodawca Przyjazny Pracownikom”, zorganizowanego przez NSZZ „Solidarność”, pod honorowym patronatem Prezydenta RP. Certyfikaty wręczyli Prezydent Andrzej Duda, Przewodniczący NSZZ „Solidarność” Piotr Duda oraz Minister rodziny, pracy i polityki społecznej Elżbieta Rafalska.

W gronie laureatów znalazła się spółka Volkswagen Poznań. *- To dla nas bardzo cenna nagroda - podkreśla Jolanta Musielak, członek Zarządu ds. Personalnych. - Pierwszy raz otrzymaliśmy ten laur w 2011 roku. Fakt, że po pięciu latach jesteśmy ponownie w gronie laureatów świadczy, że długoletnia ciężka praca, oparta na dialogu oraz konsekwentnej realizacji strategii najlepszego pracodawcy przynosi efekty.*

Celem konkursu „Pracodawca Przyjazny Pracownikom” jest promowanie pracodawców, którzy szczególnie dbają o pracownika poprzez stosowanie dobrych praktyk w zakresie zatrudnienia, przestrzegania kodeksu pracy, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz prawa do zrzeszania się w związki zawodowe. Kandydatów zgłaszają organizacje zakładowe „Solidarności”.

## ENGLISH SUMMARY

Volkswagen Poznań has received an award in the eighth edition of the Employee-Friendly Employer, held by the Solidarity trade union, under the honorary patronage of the President of Poland. The prize-giving ceremony was held at the President's Palace on 20 April 2016.

The Employee-Friendly Employer competition aims to promote employers who take care of their employees by, for example, implementing appropriate good practices in employment, complying with employment law and respecting employees' right to freedom of association.



## ZEM Namysłów Sp. z o. o.

### Firma oferuje:

- superprecyzyjne usługi cięcia prętów, profili, rur +/- 0,15mm
- komponenty metalowe dla przemysłu motoryzacyjnego i meblarskiego
- obróbkę odlewów i odkuwek



### Our company offers:

- precision cutting bars, pipes and profiles by AMADA CNC +/- 0,15 mm
- metals components for automotive and furniture industry
- milling CNC

ul. Pułaskiego 4  
46-100 Namysłów

mobile/kom: 601-170-406  
fax: 77-410-06-82

e-mail: [marketing@zemnam.pl](mailto:marketing@zemnam.pl)  
[www.zemnam.pl](http://www.zemnam.pl)

ZOSTAŃ NASZYM PARTNEREM. CZEKAMY !

BECOME OUR PARTNER. WE ARE WAITING !



VW POZNAŃ (FOT. RAFAŁ PIJAŃSKI)

## Volkswagen: fabryka Craftera na ostatniej prostej

Pod koniec maja br. zakład Volkswagena w Białężycach k. Wrześni był gotowy w ponad 95 procentach, natomiast start seryjnej produkcji nowej generacji modelu Volkswagen Crafter zaplanowany jest na drugą połowę 2016 roku.



Volkswagen Crafter jest największym samochodem w ofercie marki samochody użytkowe, dlatego też wyposażenie całej fabryki i linii produkcyjnej jest specjalnie opracowane i przygotowane, żeby podać temu wyzwanie.

Budowa fabryki, w której produkowana będzie nowa generacja modelu Volkswagen Crafter przebiega zgodnie z planem. Na terenie fabryki działać będzie nowoczesna Hala Budowy Karoserii, Lakiernia, Hala Montażu oraz Park Dostawców, Dział Samochodów Specjalnych oraz Dział Produkcji Pilotażowej.

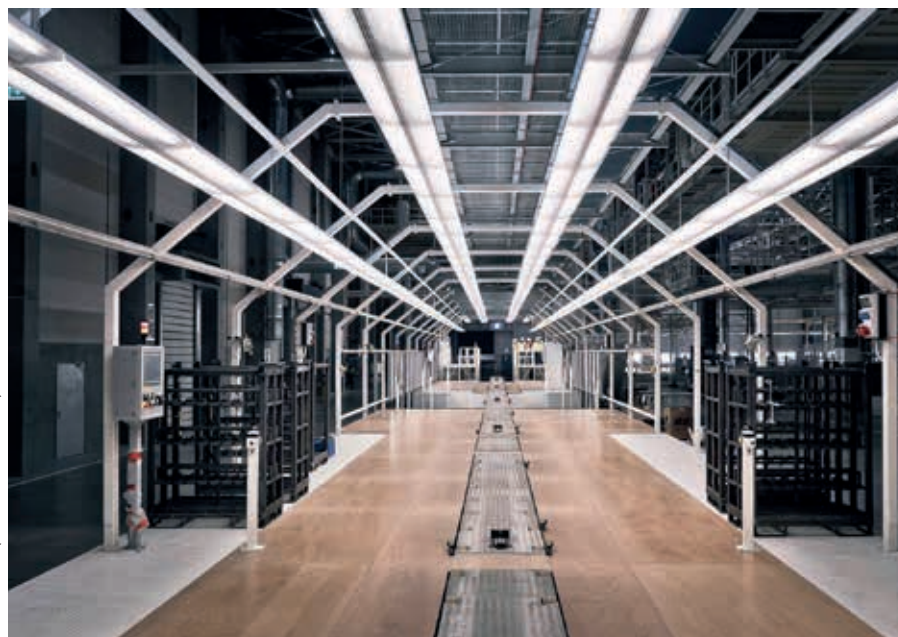
*- Nowy Volkswagen Crafter będzie zupełnie nową konstrukcją, w pełni opracowaną, zaprojektowaną i zrealizowaną przez markę Volkswagen Samochody Użytkowe. Ten samochód będzie zupełnie nową jakością i zaprezentuje kompletnie inny, wyższy poziom wykańczenia i rzemiosła w dziedzinie pojazdów dostawczych - mówi Jens Oksen, prezes Volkswagen Poznań.*

Nowy Volkswagen Crafter, którego docelowy wolumen produkcji wyniesie 100 tysięcy aut rocznie, produkowany będzie w ponad 50 wariantach. Wszystkie szczegóły dotyczące koncepcji wnętrza

samochodu były konsultowane z klientami. Dzięki temu rozwiązania w nim zastosowane są maksymalnie dostosowane do potrzeb użytkowników i prowadzonych przez nich przedsięwzięć. Klienci będą mogli wybrać też każdy kolor, dopasowany do ich potrzeb.

*- W projekcie Crafter wdrożyliśmy wiele innowacyjnych rozwiązań. Jednak nie będziemy produkować tylko w sposób nowoczesny i według najnowszego stanu techniki, ale i ekologiczny - zapowiada Ralf Nitzschke, dyrektor Zakładu Crafter we Wrześni.*

W fabryce zastosowany zostanie między innymi nowy proces lakierowania, który nie będzie wymagał używania ogromnych ilości wody, co zdecydowanie wpłynie nie tylko na spadek zużycia tego surowca, ale i na ilość generowanych przez zakład odpadów. Nowa technologia lakierowania opiera się na najnowszej metodzie aplikacji elektrostatycznej, dzięki czemu drobinki lakieru „przyklejają się” do malowanej powierzchni. W spawalni pracować będzie blisko 500 robotów najnowszej generacji w tym z zastosowaniem niskoemisyjnej techniki laserowej. Dzięki temu stopień automatyzacji wyniesie 62 procent. W zakładzie VW Crafter stosowane też będą



VW POZNAŃ (FOT. RAFAŁ PUJAŃSKI)



**Dagmara Prystacka**

Rzecznik Prasowy  
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

specjalne technologie laserowe, które będą łączyć dach z resztą konstrukcji i zagwarantują ogromną precyzję wykonania i trwałość połączenia. Natomiast na montażu zainstalowana została automatyzowana zabudowa podłogi drewnianej oraz jednolity system sterowania produkcją dla wszystkich obszarów.

Docelowo praca w fabryce modelu Volkswagen Crafter będzie się odbywała na trzy zmiany, a zatrudnienie znajdzie tam 3000 pracowników. Produkowanych będzie 17 samochodów na godzinę, czyli 380 na dobę. Szacowany roczny wolumen produkcyjny wynosi nawet 100 000 nowych aut.

## ENGLISH SUMMARY

**At the end of May, Volkswagen's plant in Białężyce near Września was over 95% complete, and production of the new generation of Volkswagen Crafter is set to begin in the second half of 2016. The construction of the new factory is progressing according to plan. The new plant will have a modern bodywork building facility, a paint shop, an assembly facility and a suppliers park, plus a special-vehicle section and a pilot production section.**



DAIMLER

## Daimler wybuduje fabrykę silników w Jaworze

W minionym roku przegraliśmy ze Słowacją inwestycję Jaguara Land Rowera. Proponowane wówczas tereny pod Jaworem będą wkrótce wykorzystane. Choć nie pod produkcję samochodów.



4 maja br. koncern Daimler AG poinformował, że planuje budowę nowej fabryki silników w Jaworze, niedaleko Legnicy. Jak podkreślają przedstawiciele niemieckiego inwestora decyzja o lokalizacji i realizacja projektu ma być zależna od ostatecznych zobowiązań dotyczących warunków inwestycyjnych, między innymi od przyznania pomocy przez polski rząd.

W pierwszej fazie Daimler planuje zainwestować około 500 mln euro w uruchomienie produkcji bliżej niesprecyzowanych czterocylindrowych silników benzynowych i wysokoprężnych do samochodów osobowych marki Mercedes-Benz. Firma nie sprecyzowała jakie procesy będą wykonywane w fabryce w Polsce ani jej zdolności produkcyjnych. Daimler deklaruje utworzenie kilkaset miejsc pracy. Rozpoczęcie produkcji planowane jest na 2019 rok.

- *Planowana budowa nowej fabryki silników w Polsce to kolejny krok w ramach naszej globalnej strategii wzrostu - powie-*

*dział Markus Schäfer, Członek Zarządu Mercedes-Benz Cars odpowiedzialny za zarządzanie produkcją i łańcuchem dostaw. - Zwiększenie zdolności produkcyjnych w Europie Wschodniej odzwierciedla coraz bardziej międzynarodową orientację naszego zespołu zakładów produkujących układy napędowe. W ten sposób zwiększymy elastyczność i efektywność naszej globalnej sieci produkcyjnej.*

- *W nowych zakładach w Jaworze chcemy zlokalizować drugą fabrykę silników Mercedes-Benz Cars poza granicami Niemiec - wyjaśnił Frank Deiß, szef działu produkcji układów napędowych Mercedes-Benz Cars i szef fabryki Mercedes w Untertürkheim. - Dysponując kilkoma zakładami, możemy elastycznie reagować na zmiany rynkowe. Za zarządzanie siecią fabryk układów napędowych odpowiada główna fabryka w Untertürkheim.*

- *Decyzja o ulokowaniu w naszym kraju fabryki silników samochodowych nowej*

*generacji potwierdza otwartość Polski na inwestycje zagraniczne. To dobry projekt inwestycyjny marki premium, który opiera się na wysoko zaawansowanej technologii - podkreślił wicepremier, minister rozwoju Mateusz Morawiecki. - Na takich przedsięwzięciach nam zależy i będziemy pracować nad tym, aby było ich jak najwięcej. Mam nadzieję, że ta inwestycja będzie katalizatorem następnych dobrych przedsięwzięć, które zwiększają innowacyjność i konkurencyjność polskiej gospodarki.*



**Rafał Orłowski**

Analityk  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl



**Bogusław Dawiec**

Dyrektor Operacyjny  
Polaris Poland  
Sp. z o.o.

*Informacja potwierdzająca wybór lokalizacji w Polsce jest znakiem, że w nadal jesteśmy atrakcyjnym miejscem dla tego typu przedsięwzięcia. Fabryka silników tak znanej prestiżowej marki na pewno ponownie zwróci uwagę innych inwestorów na nasz kraj. Jak wiemy każda tego typu aktywność będzie powodowała napływ kolejnych kooperantów*

*i dostawców. Nie możemy pominąć „know how” oraz produkcyjnych standardów Mercedes, które zostaną wdrożone a które mogą posłużyć za „best practice” dla innych.*

*Podsumowując jest to znakomita wiadomość, dająca nadzieję na dalszy rozwój sektora motoryzacyjnego i rozwoju regionu.*



**Marek Zabielski**

Dyrektor Zakładu  
BorgWarner  
Poland Sp. z o.o.

*Nowa inwestycja Daimlera w Polsce to bardzo dobra wiadomość i jeszcze jeden dowód na to, że przemysł motoryzacyjny w dalszym ciągu się rozwija. Jak widać, istnieje ciągła potrzeba zwiększenia zdolności produkcyjnych dla komponentów w tej branży. Dla BorgWarner, zarówno globalnie jak i lokalnie, to szczególnie ważna informacja, bowiem Daimler jest już w naszym portfolio klientów od lat. Dotychczas jednak nasze wyroby trafiały do fabryk tego klienta położonych poza Polską. Jesteśmy pra-*

*wie pewni, że wkrótce komponenty produkowane lokalnie na Podkarpaciu trafią również i do tej nowo powstającej fabryki silników Polsce. Szczególnie, że nasze turbosprężarki, jak i inne wyroby, są ważnym elementem układów napędowych oraz przeniesienia napędu, które przyczyniają się do redukcji emisji, co jest ważnym elementem strategii rozwoju wielu firm z branży motoryzacyjnej, w tym i BorgWarner.*

*Gratulujemy więc Daimlerowi tej decyzji i życzymy pełnego sukcesu.*



**Adam Krępa**

Prezes Zarządu  
Federal-Mogul  
Gorzyce Sp. z o.o.

*Inwestycja Daimlera w Polsce to prestiż jak również sygnał dla innych producentów samochodów i komponentów, że nasz kraj ma ogromny potencjał w dziedzinie produkcji i rozwoju produktów HighTec.*

*Nowa fabryka to szansa dla polskich dostawców na zwiększenie swojego udziału w produkcji części/komponentów do silników mercedesa. Daim-*

*ler i kooperanci zyskają na skróconym łańcuchu logistycznym. Inwestycja ta otworzy szeroko drzwi również dla firm, które nie miały szansy wcześniej być dostawcą dla klientów klasy Premium. Na projekcie zyska Polska, polscy dostawcy oraz Daimler a owocna współpraca przyczyni się do jeszcze bardziej dynamicznego rozwoju rynku motoryzacyjnego w naszym kraju.*



**Dariusz Kaźmierczak**

Dyrektor Zakładu  
Nemak Poland  
Sp. z o.o.

*Z zadowoleniem przyjąłem informację o inwestycji w Jaworze. Po wielu porażkach w negocjacjach o przyciągnięcie do Polski inwestorów z najwyższej półki motoryzacyjnej, wreszcie mamy deklarację Daimlera. To pierwsza inwestycja producentów aut klasy premium w Polsce. Budowa zakładu produkującego silniki dla Mercedesa, co prawda nie jest tym samym co stracona w ubiegłym roku szansa inwestycji Jaguara w fabrykę samochodów, jednakże przyjmuję ją z nadzieją, że to początek „nowej fali” w inwestycjach motoryzacyjnych w naszym kraju. Z wstępnie przedstawionych nakładów inwestycyjnych wynika, że możemy liczyć na produkcję nawet pół miliona silników rocznie.*

*Co ten fakt oznacza dla Nemak Poland? Ogromną szansę, z której zamierzamy skorzystać. Podczas mojego kwietniowego spotkania z przedstawicielami Daimlera zostało potwierdzone, że w Polsce będą produkowane silniki z korpusem aluminiowym (spełniające normy emisji CO<sub>2</sub> obowiązujące od 2020 roku czyli 95g/km). Nemak Poland jest jednym z dwóch największych w Europie niezależnych producentów aluminiowych bloków silnika wytwarzanych w technologii wysokociśnieniowej. W tym roku sprzedamy 650 tysięcy bloków, za 3 lata przekroczymy poziom 1 miliona rocznie (kontrakty już zawarte). Byłoby dla mnie dużym sukcesem dołożyć do tego portfela znaczący pakiet produktów dla Daimlera.*

Europejska sieć fabryk silników Mercedes-Benz Cars obejmuje kilka zakładów w Niemczech i innych jeden w Rumunii. Za ich koordynację odpowiada główna fabryka w Untertürkheim.

W najbliższych tygodniach należy oczekiwać podpisania umowy pomiędzy Daimlerem a stroną rządową. Wówczas poznamy bardziej precyzyjne informacje zarówno co do wielkości zatrudniania jak i jednostek napędowych, które będą wytwarzane na Dolnym Śląsku.



### ENGLISH SUMMARY

**Daimler AG plans to invest approximately 500 million euros in a new production facility in Poland, creating several hundred new jobs there. The first Mercedes-Benz Cars plant in Poland is to be established in Jawor and will produce four-cylinder gasoline and diesel engines for Mercedes-Benz passenger cars. An investment of approximately 500 million euros is planned for the first stage of the new engine site.**



## Jedynе cykliczne wydawnictwo menadżerów przemysłu motoryzacyjnego w Polsce




### NASZE ATUTY:

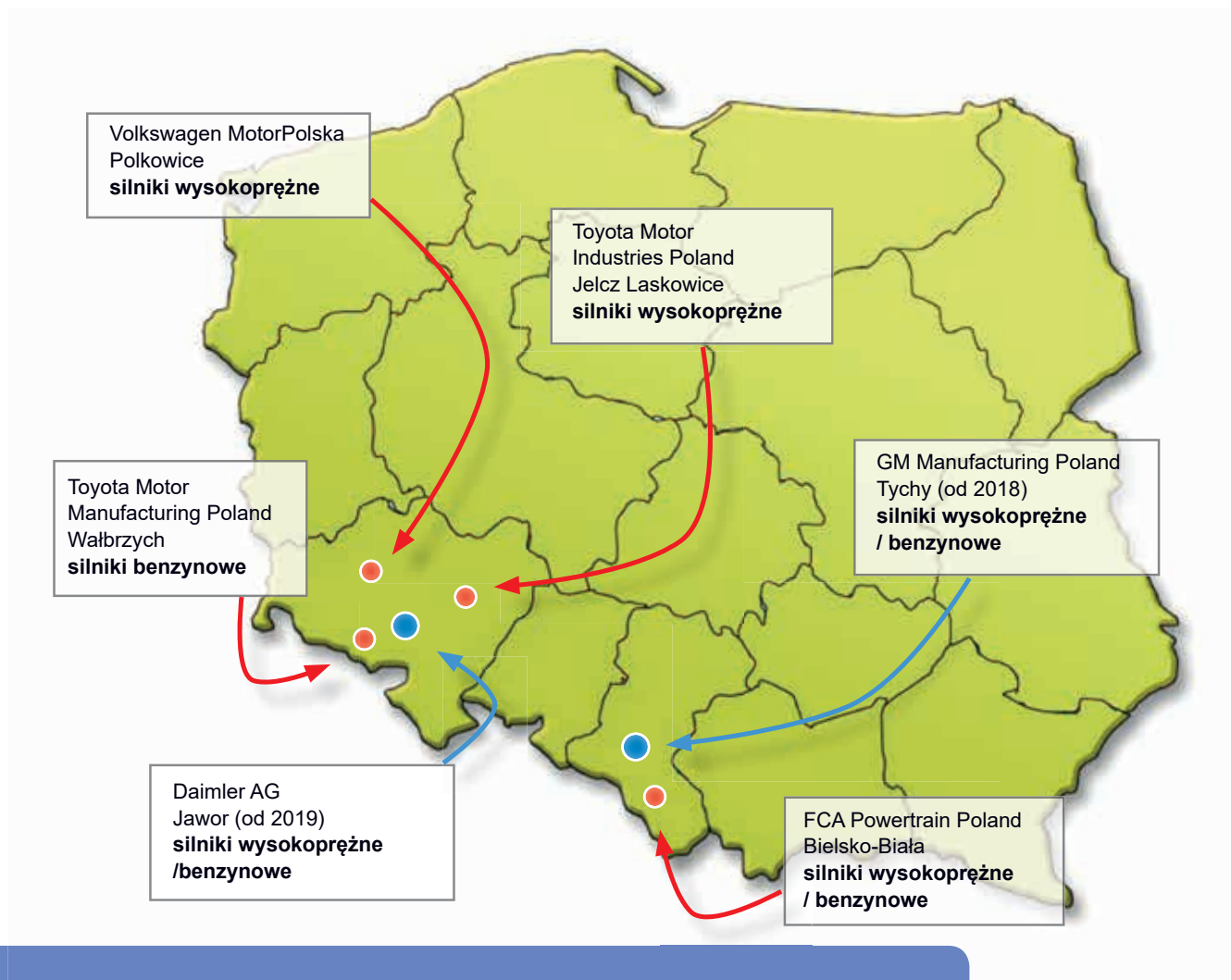
- ugruntowana pozycja na rynku (od 2008 r.)
- stale rosnąca baza subskrybentów  
(producenci pojazdów, dostawcy produkcyjni i nieprodukcyjni)
- platforma wymiany informacji między dostawcami a klientami
- **BEZPŁATNA** dystrybucja (wersja drukowana i elektroniczna)

**Zarezerwuj  
już teraz  
swoją reklamę**

**Zadzwoń lub napisz**

 22 215-05-05

 [review@automotivesuppliers.pl](mailto:review@automotivesuppliers.pl)



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

# Produkcja silników znacząco przyspieszy

Zapowiedziana inwestycja Daimlera jest dobrą okazją do przypomnienia jak w ostatnim czasie rozwijała się produkcja silników w naszym kraju. Tym bardziej, że to nie jedyny projekt, dzięki któremu za kilka lat odnotujemy wzrost w tej gałęzi motoryzacji.





**Rafał Orłowski**

Analitik  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl

W poprzedniej epoce silniki i były produkowane głównie przez fabryki FSO w Warszawie oraz FSM w Bielsku-Białej. Prawdziwy skok ilościowy jak i jakościowy nastąpił wraz z napływem do Polski w latach 90. XX wieku inwestorów zagranicznych.

## Tychy

Jako pierwszy w tego typu działalność zainwestował japoński koncern Isuzu. W 1997 roku powstała spółka **Isuzu Motors Polska Sp. z o.o. (Ispol)**, która dwa lata później w Tychach, na terenie podstrefy Katowickiej SSE, rozpoczęła produkcję silników wysokoprężnych o pojemności 1,7 l. W 2002 roku głównym udziałowcem został General Motors, kupując 60 proc. udziałów w Ispolu. Najlepszym rokiem był 2004, w którym wyprodukowano 320 tys. silników. W kwietniu 2013 roku amerykański koncern przejął pozostałe 40 proc. udziałów w tyskiej fabryce, stając się tym samym jej jedynym właścicielem. Spółka zmieniła nazwę na General Motors Powertrain Poland Sp. z o.o. a listopadzie tego samego roku została połączona z **General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. (GMMP)** w Gliwicach zostając jego oddziałem. Zaledwie kilka miesięcy później, w lutym 2014 roku GM poinformował o planach ulokowania w Tychach produkcji nowej generacji silników. Dla zakładu to znacząca zmiana jakościowa - przejście z wyłącznie montażu do pełnego procesu produkcji jednostek

napędowych. Najnowsza inwestycja w Tychach wiąże się także z bardzo gruntowną modernizacją i rozbudową zakładu. W grudniu 2014 roku zaprzestano produkcji silników - do tego czasu w tyskiej fabryce zmontowano 2,7 mln jednostek napędowych, które trafiały do modeli takich marek jak Opel, Vauxhall, Chevrolet czy Honda. Znacząca część pracowników pracuje obecnie w zakładzie GMMP w Gliwicach.

- Obecnie w tyskim zakładzie w końcową fazę wkroczyły prace budowlane, których efektem będzie powiększenie powierzchni produkcyjnej o 25 proc. pierwotnego stanu, w postaci dwóch aneksów budynku głównego o łącznej powierzchni 10 tys. m<sup>2</sup> - mówi Andrzej Korpak, dyrektor generalny zakładu

General Motors Manufacturing Poland - Gliwice i Tychy oraz GM Powertrain Szentgotthard. - *Od tego miesiąca rozpoczęły się dostawy i instalacja linii produkcyjnych oraz związanego z tym wyposażenia. Nadmienić należy, iż w ramach inwestycji w zakładzie w Tychach w 100 proc. nastąpi wymiana istniejącego parku maszynowego.* Koncern planuje produkcję pierwszych jednostek napędowych w ramach nowej rodziny silników na przełomie 2017 i 2018 roku.

## Polkowice

Rok po Ispolu, w maju 1998 roku została utworzona spółka **Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o.**, z wyłącznym udziałem Volkswagen AG. Po niewiele ponad roku, w sierpniu 1999 roku zo-

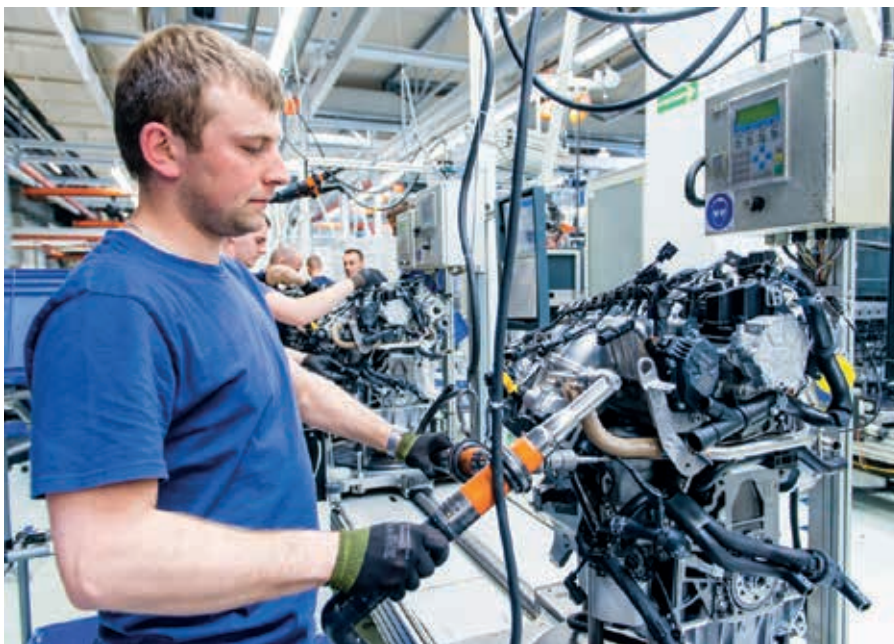




stała otwarta powstała w podstrefie polkowickiej Legnickiej SSE fabryka silników wysokoprężnych. Początkowo wytwarzano w niej diesle w technice z pompowtryskiwaczami o pojemności 1,9 i 2,0 l.

W 2008 roku fabryka w Polkowicach weszła w nową fazę wraz z rozpoczęciem produkcji silników wysokoprężnych w technologii Common Rail o pojemności 1,6 i 2,0 l, utrzymując montaż dotychczasowych jednostek napędowych. Nowy produkt wiązał się z oddaniem do użytku hali nr 2, w którym rozpoczęto wytwarzanie komponentów do jednostek napędowych common rail. Produkcję pierwotnego produktu czyli silników z pompowtryskiwaczami zakończono z końcem 2012 roku.

Kolejny etap inwestycji zakończono 30 kwietnia 2014 r. oficjalnie uruchamiając produkcję modułowego silnika wysokoprężnego MDB (niem. Modularer Dieselmotorkasten). Pierwsze tego typu jednostki zaczęły powstawać w Polkowicach już w lipcu 2013 roku. W ramach ostatniego projektu inwestycyjnego wybudowano kolejną halę produkcyjną wraz z linią obróbki bloków silnika MDB a także uruchomiono



VOLKSWAGEN MOTOR POLSKA

linię obróbki i linię montażu zintegrowanego modułu sterowania zaworami oraz nowe linie obróbki głowic.

Wdrożenie projektu silników MDB jest elementem zwiększenia zdolności produkcyjnych zakładu do miliona jednostek rocznie. Dotychczas największej silników powstało w 2014 roku, gdy zmontowano 709 tys. motorów.

Produkowane silniki MDB o pojemności 1,6 i 2,0 l trafiają do samochodów Volkswagena ale także do innych marek Grupy VW (Audi, Skoda i SEAT).

We wszystkie dotychczas zrealizowane w Polkowicach projekty niemiecki koncern zainwestował ponad 500 mln euro. Od początku działalności do końca 2015 roku w tej fabryce wyprodukowano ponad 9,5 mln silników. W II połowie tego roku fabryka w Polkowicach będzie obchodziła jubileusz wyprodukowania 10-milionowego silnika.

### Bielsko-Biała

Pod koniec 2000 roku została utworzona spółka joint venture **Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.**, w której Fiat miał 50 proc. udziałów a pozostałe 50 proc. należało do amerykańskiego koncernu. Spółka powstała na bazie byłego Zakładu Mechaniki Fiata Auto Poland w Bielsku-Białej. W marcu 2003 roku rozpoczęto produkcję silnika wysokoprężnego Multijet 1,3. Jednostka ta zdobyła w kolejnych latach wiele nagród, w tym prestiżowe wyróżnienie „Engine of the Year” w kategorii pojemności skokowej 1.0-1.4 litra w 2005 roku.

W czerwcu 2010 roku ze spółki wycofał się GM i bielski zakład zmienił nazwę na Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o. W czerwcu 2010 roku fabryka uruchomiła produkcję benzy-



FCA





FCA

Niedawno zakład **FCA Powertrain Poland Sp. z o.o.** (nazwa obowiązująca od 1 kwietnia 2015 roku) obchodził kolejną „milionową” uroczystość. W lutym tego roku w Bielsku-Białej wyprodukowano 6-milionowy egzemplarz silnika MultiJet 1,3.

W bielskie silniki są wyposażane samochody grupy FCA (Fiaty, LANCIE i Alfa Romeo) a także auta takich marek jak Opel, Ford i Suzuki.

### Jelcz-Laskowice i Wałbrzych

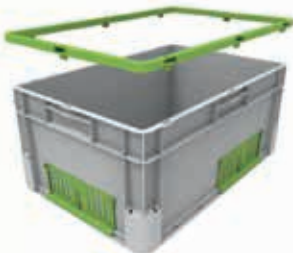
Jako ostatnia na mapie producentów silników w Polsce pojawiła się Toyota. W październiku 2002 roku powołano do życia spółkę **Toyota Motor Industries Poland Sp. z o.o.** (TMIP), która rozpoczęła w marcu 2005 r. produkcję silników wysokoprężnych 2,0 i 2,2 l. Z czasem, od sierpnia 2010 roku, dołączono diesla o pojemności 1,4 l.

nowego silnika TwinAir o pojemności 0,9 litra. Także ta jednostka została wielokrotnie nagrodzona, m.in. „International Engine of The Year”, „Green Engine of the Year” i „Best New Engine of the Year” w 2011 roku. W 2012 roku zakład Fiat Powertrain Technolo-

gies Poland Sp. z o.o. otrzymał złoty medal systemu WCM (World Class Manufacturing). Jak na razie najlepszym rokiem, pod względem wielkości produkcji, dla tego zakładu był 2007 rok, w którym wyprodukowano 696 tys. silników.

# EUROCLICK®

# ONE CLICK, A THOUSAND POSSIBILITIES.



Nowa gama pojemników EuroClick® z szeregiem wyjątkowych cech:

- Nadstawka Click Booster®: poszerza dostępny asortyment rozmiarów
- Uchwyt na etykiety Click Holder®: zapewnia właściwe umiejscowienie etykiet i ich czytelność
- Otwory drenażowe: spełniają wymogi systemu przeciwpożarowego
- Nowoczesny design: zwiększa wydajność logistyczną

Kontakt : [info.bytom@schoellerallibert.com](mailto:info.bytom@schoellerallibert.com)



**Schoeller Allibert**  
Innovating your logistics for a better world.



[www.schoellerallibert.com](http://www.schoellerallibert.com)

Drugim zakładem jest **Toyota Motor Manufacturing Poland Sp. z o.o.** (TMMP), która zaczęła działalność w kwietniu 2002 roku od wytwarzania skrzyń biegów na potrzeby europejskich fabryk japońskiego koncernu. W marcu następnego roku Toyota ogłosiła rozszerzenie działalności produkcyjnej fabryki w Wałbrzychu o silniki benzynowe 1,0 l i manualne skrzynie biegów. Oficjalnie ich produkcja rozpoczęła się w styczniu 2005 roku. Jednostki napędowe trafiają do fabryki TPCA w czeskim Kolinie (modele Toyota Aygo, Peugeot 108 i Citroën C1) i TMMF w Valenciennes we Francja (Toyota Auris).

Najlepszym rokiem dla fabryki TMMP był rok 2009, w którym wyprodukowano 370 tys. silników a dla TMIP 2007 - 170 tys. jednostek napędowych. Dotychczas w oba zakłady Toyota zainwestowała ponad 3,2 mln złotych (około 1 mld zł w TMIP i ponad 2 mld zł w TMMP).

### Trend wzrostowy w najbliższych latach

W 2015 roku w czterech fabrykach (VWMP, FCA Powertrain, TMMP i TMIP) wyprodukowano ponad 1,42 mln jednostek napędowych. Większość z nich przypadła na silniki wysokoprężne (około 79 proc. całości).



TMMP

Co przyniosą nowe inwestycje? Po pierwsze, co oczywiste, zwiększenie produkcji silników w Polsce. Jak na razie zarówno Daimler jak i GM Manufacturing Poland nie ujawniają bliższych szczegółów, musimy więc założyć nieprecyzyjny wzrost o kilkaset tysięcy jednostek napędowych rocznie. Nastąpi to jednak nie wcześniej niż w 2018 i 2019 roku.

Po drugie, proporcje pomiędzy silnikami wysokoprężnymi i benzynowymi zostaną zmienione. Wzrośnie produkcja jednostek benzynowych nie tylko dzięki inwestycjom Daimlera i GM. Od przyszłego roku w fabryce Toyoty w Jelczu-Laskowicach rozpocznie się montaż silnika benzynowego o pojemności 1,5l.

### ENGLISH SUMMARY

Currently engines are made in Poland at four locations. In 2015, four factories (VWMP, FCA Powertrain, TMIP and TMMP) made a total of over 1.42 million engines. Most of them (79 percent) were diesel engines.

Volkswagen Motor Polska (Polkowice) is a manufacturer of MDB (Modularer Dieselbaukasten in German) engines in two versions: 1.6 litres and 2.0 litres Fiat-GM Powertrain Polska (Bielsko-Biała) makes both diesel engines (Multijet 1.3 l) and petrol units (TwinAir 0.9 l).

Toyota Motor Industries Poland (Jelcz-Laskowice) makes 2.0-litre and 1.4-litre diesel engines, while Toyota Motor Manufacturing Poland (Wałbrzych) 1.0-litre petrol engines and manual gearboxes.

The GM Manufacturing Poland plant in Tychy is in the process of major alterations to its facility as it is gearing up for production of a new engine family. The first engines will roll off the assembly lines in late 2017 or early 2018.

The most recent investment projects by GM Manufacturing Poland and Daimler will help increase production of engines in Poland by a few hundred thousand annually in a few years' time.





Sprzedaż maszyn CNC, serwis, części zamienne



**Leistritz**



Obrabiarki do profili  
Ślimakowych;  
Dłutownice CNC

**INDEX**



Automaty tokarskie;  
Centra:  
Tokarsko-frezarskie,  
Tokarsko-szlifierskie

**TRAUB**



Tokarki,  
Automaty tokarskie;  
Centra:  
Tokarsko-frezarskie

**MILLUTENSIL**



Prasy:  
do tuszowania/sprawdzania  
form oraz tłoczników

**ONA** WE ARE EDM



Elektrodrażarki wgłębne;  
Wycinarki drutowe

**UNITED GRINDING**



STUDER  
SCHAUDT  
MIKROSA  
BLOHM  
JUNG

Szlifierki  
cylindryczne

Szlifierki  
płaskie  
i profilowe

**CODEPE**  
INDUSTRIAL FURNACES FOR HEAT TREATMENT



Piece przemysłowe  
do obróbki  
cieplno- chemicznej

**Daetwyler Industries**  
micro|waterjet®



Urządzenia do  
precyzyjnego cięcia  
strumieniem wody

**REIDEN** SWISS  
HIGH PERFORMANCE MACHINE TOOLS



5-cio osiowe  
Centra obróbkowe



**MIKRON**



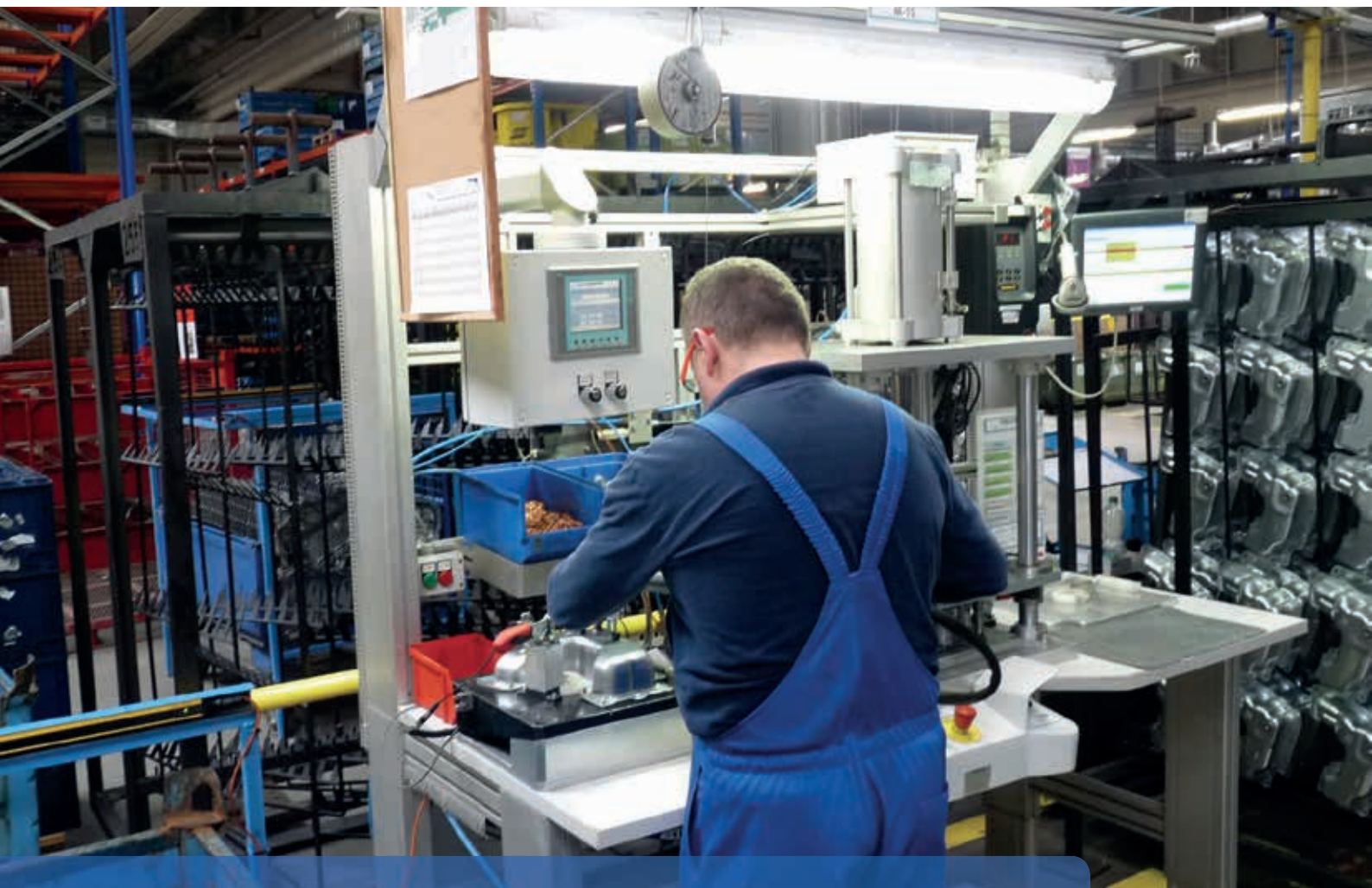
5-osiowe, 2-wrzecionowe  
centra  
do produkcji wielkoseryjnej;  
Automaty obrotowo-taktujące



GALIKA Sp. z o.o.

ul. Spacerowa 12 / 4; 00-592 Warszawa; tel. +48 22 848 24 46;  
ul. Kolistą 25; 40-486 Katowice; tel. +48 32 735 0 376;  
www.galika.pl • www.galika.com • galika-wars@galika.pl





AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

# Ekspert: miniony rok był rekordowy. 2016 będzie jeszcze lepszy w historii

W 2015 roku eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnął nienotowany wcześniej poziom. Pierwsze miesiące tego roku wskazują, że czeka nas kolejny rekordowy rok. Pierwszy rekord został już pobity.





GMMP

## 2015 rok

W minionym roku eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł **20,52 mld euro**. Po raz pierwszy w historii sektor motoryzacyjny pokonał barierę 20 miliardów euro. W porównaniu do roku 2014 wartość eksportu była wyższa o 1,8 mld euro (+9,65 proc.).

Wartość eksportu do krajów należących do Unii Europejskiej (82,93 proc. całości) była o ponad 12 proc. wyższa niż przed rokiem (dynamika 112,22 proc.), podczas gdy eksport na rynki pozaunijne spadł (dynamika 94,41 proc.).

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu zanotowano wyłącznie wzrost eksportu. Największym odbiorcą, były podobnie, w poprzednich latach Niemcy (31,30 proc. całości) przy dynamice wyższej o blisko 9,5 proc. (dynamika 109,46 proc.). Eksport do Włoch (2. lokata, 9,26 proc. eksportu) był wyższy o ponad 18 proc. (dynamika 118,34 proc.). Kolejne

miejsca należały do: Wlk. Brytanii (8,47 proc., dynamika 109,91 proc.) i Czech (8,08 proc., dynamika 118,13 proc.).

Wartość eksportu części i akcesoriów wyniosła ponad 8,97 mld euro, o 12,64 proc. więcej niż w 2014 r. To rekordowa wielkość dla tej grupy produktów motoryzacyjnych. Na tę grupę przypadło 43,74 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do roku poprzedniego udział części wzrósł 1,17 proc.

Do krajów Unii Europejskiej trafiło niespełna 93 proc. eksportowanych części i komponentów, przy rosnącej dynamice (113,82 proc.). Kolejny rok z rzędu spadł natomiast eksport na rynki pozaunijne (dynamika 92,85 proc.).

W pierwszej „dziesiątce” największych rynków zbytu odnotowano, poza jednym przypadkiem (Belgia, 9. pozycja, dynamika 88,63 proc.), wyłącznie wzrosty. Niezmiennie największym rynkiem

pozostają Niemcy (40,15 proc. całości, dynamika 106,64 proc.). Kolejnymi rynkami zbytu były Czechy (9,23 proc. całości, dynamika 119,87 proc.) i Włochy (7,19 proc., dynamika 149,28 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych był wyższy niż 2014 roku i wyniósł on 5,86 mld euro (dynamika 118,07 proc.). Udział tej grupy w całości eksportu branży wyniósł 28,57 proc. i był o 2,03 proc. wyższy niż przed rokiem.

Dynamika eksportu do krajów UE (85,43 proc. całości) wyższy o blisko 23 proc. (dynamika 122,93 proc.). Także w eksporcie na rynki pozaunijne odnotowano znaczący wzrost (dynamika 117,28 proc.).

Trend wzrostowy zanotowano na wszystkich 10. najważniejszych rynkach zbytu - najwyższy procentowy wzrost nastąpił w eksporcie na Węgry (8. pozycja, dynamika 156,83 proc.). Największym odbiorcą w minionym roku były Niemcy (21,89 proc. całości, dynamika 110,14 proc.). Kolejne dwa miejsca należały do Włoch (16,59 proc., dynamika 111,93 proc.) i Wlk. Brytanii (16,03 proc., dynamika 119,76 proc.).

Eksport trzeciej grupy produktowej, silników wysokoprężnych spadł do 2,07 mld euro. To o 4,08 proc. mniej niż w 2014 roku. Udział tego typu jednostek napędowych w całości eksportu branży wzrósł w ciągu roku o 1,44 proc. do 10,12 proc.



Rafał Orłowski

Analityk  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl

## Eksport przemysłu motoryzacyjnego w 2015 roku

### Export in the Automotive Industry from Poland in 2015

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	17 968,08	112,22%	82,93%
Eksport poza UE	2 553,17	94,41%	12,64%
<b>Razem</b>	<b>20 521,25</b>	<b>109,65%</b>	<b>100%</b>

## Eksport części i akcesoriów w 2015 r.

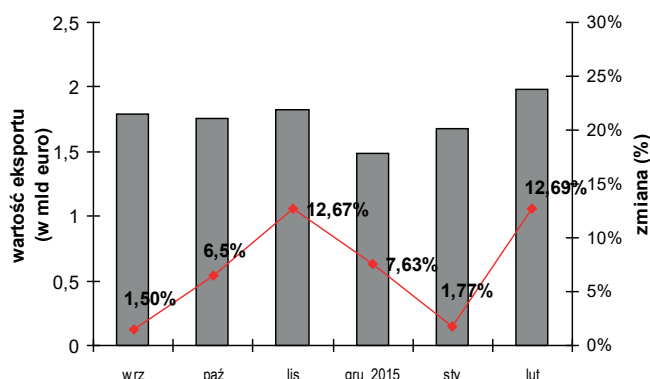
### Export of parts and accessories in 2015

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	8 334,15	114,82%	92,85%
Eksport poza UE	641,47	90,38%	7,15%
<b>Razem</b>	<b>8 975,62</b>	<b>112,64%</b>	<b>100%</b>



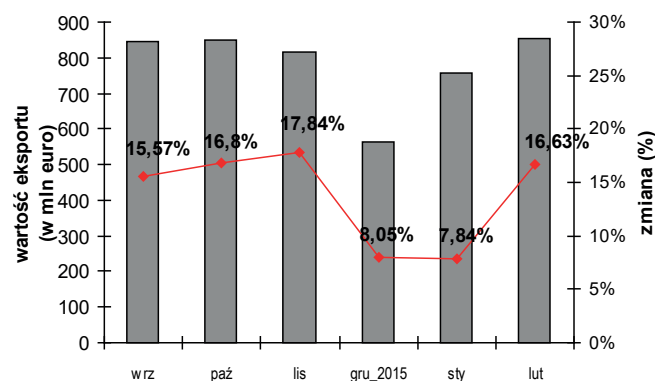
## Eksport przemysłu motoryzacyjnego (wrzesień 2015 - luty 2016)

Export in the Automotive Industry (September 2015 - February 2016)



## Eksport części i akcesoriów (wrzesień 2015 - luty 2016)

Export of parts and accessories (September 2015 - February 2016)



Niemal 80 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej, przy czym wartość eksportu jest o 2 proc. niższa niż w 2014 roku (dynamika 98,01 proc.).

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych zanotowano wzrosty w eksporcie pojazdów ciężarowych (dynamika 100,59 proc.), silników spalinowych (dynamika 108,87 proc.), przyczep i naczep (dynamika 108,81 proc.) i pojazdów specjalnych (178,18 proc.).

### Styczeń-luty 2016 r.

W pierwszych dwóch miesiącach bieżącego roku eksport przemysłu motoryza-

cyjnego wyniósł ponad **3,66 mld euro**, o 7,39 proc. więcej niż przed rokiem.

W 8. na 10. najważniejszych rynków zbytu zanotowano wzrost eksportu - najwyższy procentowy wzrost dotyczył Szwecji (10. pozycja, dynamika 125,9 proc.). Eksport do Niemiec, największego odbiorcy produktów motoryzacyjnych z Polski (29,95 proc. całości), był o ponad 3,5 proc. wyższy niż rok wcześniej (dynamika 103,57 proc.). Zdecydowanie wyższy był eksport do zajmujących drugie miejsce Włoch (10,07 proc., dynamika 124,8 proc.). Kolejnymi rynkami były: Czechy (8,16 proc., dynamika 105,37 proc.) i Wlk. Brytania (7,17 proc., dynamika 77,27 proc.).

### Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-luty 2016 r.)

Export in the Automotive Industry from Poland (January-February 2016)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	3 208,34	106,84%	87,55%
Eksport poza UE	456,07	111,41%	12,45%
<b>Razem</b>	<b>3 664,41</b>	<b>107,39%</b>	<b>100%</b>

Wartość eksportu części i akcesoriów wyniosła 1,41 mld euro, o 8,52 proc. więcej niż przed rokiem. W lutym padł nowy rekord (854,44 mln euro, dynamika 116,63 proc.). Po dwóch miesiącach br. na tę grupę przypało 41,93 proc.

Eksport do krajów Unii Europejskiej był o blisko 13 proc. (dynamika 112,75 proc.) wyższy niż przed rokiem, natomiast na rynki pozaunijne o blisko 7 proc. (dynamika 106,8 proc.). Największym rynkiem zbytu w pierwszych dwóch miesiącach 2016 roku były Niemcy (39,79 proc. całości, dynamika 110,01 proc.), zaś kolejnymi odbiorcami - Czechy (9,32 proc., dynamika 120,39 proc.) oraz Włochy (7,01 proc., dynamika 117,62 proc.). Najwyższe procentowe wzrosty odnotowano w eksporcie do Szwecji (9. pozycja, dynamika 163,18 proc.).

### Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych

wyniósł ponad 1,12 mld euro. To o 13,7 proc. więcej niż rok wcześniej. Udział tej grupy w całości eksportu branży wzrósł do 30,74 proc. (styczeń-luty 2015: 29,03 proc.). Warto zwrócić uwagę, że eksport tej grupy w lutym osiągnął wartość (632,65 mln euro) nienotowaną **od blisko 5 lat** (czerwiec 2011: 659,33 mln euro).

Wzrost eksportu zanotowano zarówno na rynki unijne (dynamika 110,22 proc.) jak i do krajów poza UE (dynamika 134,37 proc.).

Po dwóch miesiącach 2016 r. największym odbiorcą były Niemcy (23,16 proc. całości, dynamika 120,13 proc.). Kolejnymi rynkami zbytu były: Włochy (17,62 proc., dynamika 134,37 proc.) i Wlk. Brytania (10,78 proc., dynamika 62,18 proc.). W omawianym okresie trzecią grupą produktową nie były jak dotychczas silniki wysokoprężne a pojazdy mechaniczne do transportu towarów, których wartość wyniosła 319,05 mln euro (+20,19 proc.), wyprzedając silniki wysokoprężne (307,86 mln euro, -17,81 proc.). Udział tego typu pojazdów wzrósł w ciągu 12 miesięcy z 7,78 proc. całości eksportu do 8,71 proc.

Niemal 83,4 proc. (dynamika 129,99 proc.) wyprodukowanych pojazdów znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych wzrosły odnotowano tylko w eksporcie przyczep i nacze (dynamika 125,32 proc.) i podwozi (dynamika 131,61 proc.).

### Podsumowanie

W 2015 roku sytuacja w eksporcie motoryzacyjnym z Polskim była bardzo stabilna. Tylko w jednym miesiącu, lipcu, odnotowano wielkość niższą niż rok wcześniej, przy czym spadek był mniejszy niż 0,1 procenta. Tendencję wzrostową należy powiązać w dużym stopniu z wyższą sprzedażą nowych aut w krajach Unii Europejskiej i wyższą produkcją samochodów, głównie w Niemczech, główny rynek dla wytwarzanych w Polsce części i akcesoriów.

W minionym roku ustanowiono nowy rekord eksportu (20,52 mld euro). To nie jedyny ustanowiony rekord w 2015 roku - drugi dotyczy wspomnianych części i akcesoriów (8,87 mld euro).

Natomiast na początku 2016 roku, po dość niskim wzroście w styczniu br. (+1,77 proc.), miesiąc później eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wrzucił „drugi bieg” (+12,69 proc.). Niezmiennie dominują części i akcesoria, które w lutym ustanowiły nowy rekord. Na dobre wyniki eksportu wpłynęły także wzrost popytu na produkowane w naszym kraju samochody osobowe i towarowo-osobowe. Znaczący udział w tym wzroście ma fabryka GM Manufacturing Poland, która zwiększa działalność eksportową m.in. na tak do niedawna nietypowe rynki jak Stany Zjednoczone (model Buick Cascada). W lutym rynek ten znalazł się w pierwszej „dziesiątce” a wartość eksportu w ciągu roku wzrosła ponad ... tysiąckrotnie.

AutomotiveSuppliers.pl prognozuje, że w nadchodzących miesiącach po raz pierwszy w historii zostanie przekroczona bariera dwóch miliardów euro miesięcznie a w całym 2016 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski może osiągnąć rekordowy poziom ponad 22 mld euro.

*Materiał przygotowany na podstawie danych Eurostat.*

### ENGLISH SUMMARY

**In 2015, automotive exports from Poland amounted to EUR 20.52 billion (up by 9.65 percent). It was the first time in history that the automotive industry's exports had exceeded EUR 20 billion.**

**Exports of parts and accessories amounted to EUR 8.97 billion (up by 12.64 percent). That is a record amount in this category, accounting for 43.74 percent of total automotive exports.**

**In the first two months of 2016, exports exceeded EUR 3.66 billion (up by 7.39 percent). Exports of parts and accessories amounted to EUR 1.41 billion (up by 8.52 percent). February was a record month in this category (EUR 854.44 million, up by 116.63 percent). This category accounted for 41.93 percent of total automotive exports.**



## Global Manufacturer & Distributor of Industrial Fastenings

Full service provider offering end to end support from engineering & design through to specification, manufacture, quality control & logistics. With our manufacturing capabilities and global sourcing expertise, we can supply almost every fastener required for a vehicle assembly including;



Braking Systems



Chassis



Lighting



Under Bonnet



Interior Trim



Seating



IP Console



Exterior



## TR Automotive Manufacturing Video

Find out more in our film showcasing our capabilities in specialist Automotive manufacturing. Visit our website to see TR's full media library.

[www.trfastenings.com](http://www.trfastenings.com)

The go-to place for Engineers, Designers & Buyers  
[sales@trfastenings.com](mailto:sales@trfastenings.com) | [www.trfastenings.com](http://www.trfastenings.com)



# Rekordowy Automotive CEE Day 2016!



## 3 Automotive CEE Day

- Spotkanie zakupowe Automotive CEE Day odbyło się dopiero po raz trzeci ale w każdej kolejnej edycji odnotowujemy nowe rekordy - podkreśla Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl, Wydarzenie odbyło się 14 i 15 kwietnia br. w Opolu. W tegorocznej edycji wzięło udział 160 firm, głównie z Polski. - Odnotowaliśmy znaczący wzrost liczby firm z zagranicy, głównie z Czech, Niemiec i Irlandii - dodaje Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - W Automotive CEE Day wzięły udział także firmy z Węgier, Litwy, Słowacji, Hiszpanii i Wlk. Brytanii. Tak znaczący wzrost nie byłby możliwy bez Współorganizatorów - Urzędu Miasta Opole i Wałbrzyskiej SSE INVEST-PARK oraz Partnerów wydarzenia.

Poprzez platformę B2B firmy uczestniczące w spotkaniu zakupowym zaaranżowały blisko 900 spotkań pomiędzy sobą. Do tej liczby należy dodać kolejnych 150-200 rozmów, które uczestnicy przeprowadzili ad hoc podczas dwudniowego spotkania. Wzrosła nie tylko liczba spotkań ale także wystawców. - Podczas zeszłorocznej edycji mieliśmy niespełna 20 wystawców, w tym roku już 35 - dodaje Rafał Orłowski.

Dla bardzo wielu uczestników spotkanie w Opolu było wypełnione bardzo intensywnie rozmowami biznesowymi. - Automotive CEE Day to doskonałe rozwiązanie aby w krótkim czasie i w jednym miejscu, spotkać i przeprowadzić kilkanaście a nawet kilkadziesiąt rozmów z potencjalnymi dostawcami lub zlecającymi - ocenia Małgorzata Zborowska-Stęplewska.

*Miasto Opole w swojej strategii promocji gospodarczej kładzie szczególny nacisk na imprezy takie jak Automotive CEE Day. Staramy się przyciągać tego typu wydarzenia aby zdobywać nowe rynki i pozyskiwać inwestorów. Temu służą spotkania w Centrum Wystawienniczo-Kongresowym, które po to właśnie zostało stworzone aby ludzie biznesu spotykali się ze sobą i że Opole jest najlepszym miejscem, nie tylko do nawiązania nowych kontaktów, ale również najlepszym miejscem na ich inwestycje.*

Maciej Wujec  
Zastępca Prezydenta Miasta Opole

*- Chwilę wytchnienia dał wszystkim bankiet na zakończenie I dnia, który umożliwił przeprowadzenie rozmów w mniej formalny sposób.*

Warto podkreślić, że Automotive CEE Day z każdą edycją ewoluje. Początkowo był przede wszystkim platformą spotkań B2B, uzupełnioną o część wystawienniczą. W tym roku potencjalni inwestorzy zagraniczni mogli nie tylko spotkać się z dostawcami z Polski i Europy Środkowo-Wschodniej, ale także uzyskać pełną informację o możliwościach inwestycyjnych w naszym kraju i o ofercie SSE INVEST-PARK oraz regionu Opolszczyzny.

*- Zrozumienie i realizacja oczekiwań firm motoryzacyjnych to podstawa rekordowych wyników Automotive CEE Day 2016 - podsumowuje Rafał Orłowski. - Już dziś zapraszamy firmy na spotkania zakupowe w przyszłym roku.*

*Automotive CEE Day to jedna z najciekawszych okazji do spotkania się i nawiązania bezpośredniego kontaktu z firmami z polskiego i europejskiego sektora motoryzacyjnego. Podczas dwudniowego spotkania mogliśmy uczestniczyć w wielu ciekawych i wartościowych rozmowach z potencjalnymi dostawcami materiałów bezpośrednio produkcyjnych z regionu. Moim zdaniem, zachowana formuła wydarzenia pozytywnie wpływa na liczbę i przede wszystkim na jakość spotkań B2B. Podsumowując, mogę powiedzieć, że tego typu imprezy w bardzo pozytywny sposób pomagają budować trwałe i wartościowe relacje biznesowe.*

Michał Ilnicki  
Dział Zakupów / Local Content  
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.





## Działy zakupów biorące udział w Automotive CEE Day 2016 (wybór):

Volkswagen Poznań • Volkswagen Regional Office Eastern Europe • PSA Peugeot Citroen Slovakia • Vorwerk Dichtungssysteme Polska • Polaris Poland • Valeo Autosystemy • Hutchinson Poland (oddział Łódź) • GESTAMP (Hiszpania) • GEDIA Poland • Sanden Manufacturing Poland • Magneti Marelli Poland • Faurecia • GKN Driveline • Sitech • Johnson Matthey • SL World

Pełna relacja ze spotkania jest dostępna na [www.automotiveceeday.eu](http://www.automotiveceeday.eu)

### ENGLISH SUMMARY

“It was only the third Automotive CEE Day Purchasing Meeting, but each subsequent edition broke records,” said Rafał Orłowski, Partner at AutomotiveSuppliers.pl, an automotive industry analyst company and the organizer of the meeting that took place on 14 and 15 April in Opole. 160 companies, mostly from Poland, took part in this year’s edition. “We have also noted a significant increase in the number of foreign companies, mainly from the Czech Republic, Germany and Ireland,” added Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner at AutomotiveSuppliers.pl. “AutomotiveSuppliers.pl participants also included companies from Hungary, Lithuania, Slovakia, Spain and Great Britain. Such a significant increase would not have been possible without the Co-organizers - the Opole Municipal Office and Wałbrzych Special Economic Zone “Invest-Park”, as well as the event’s Partners. Companies participating in the purchasing meeting arranged nearly 900 meetings among themselves using the B2B platform. Additional 150-200 talks were conducted ad hoc during the two-day meeting. Not only did the number of meetings increase, but also of the exhibitors. “During the last year’s edition, we had less than 20 exhibitors; this year this number rose to 35,” said Rafał Orłowski. It is worth noting that Automotive CEE Day is constantly evolving. In the beginning, it was first and foremost a B2B meeting platform, with exhibition added in the following year. This year, potential foreign investors could not only meet with Polish and CEE suppliers, but also obtain complete feedback on investment opportunities in our country, and on the offering of Special Economic Zone “Invest-Park” and the Opole region.



### Współorganizatorzy

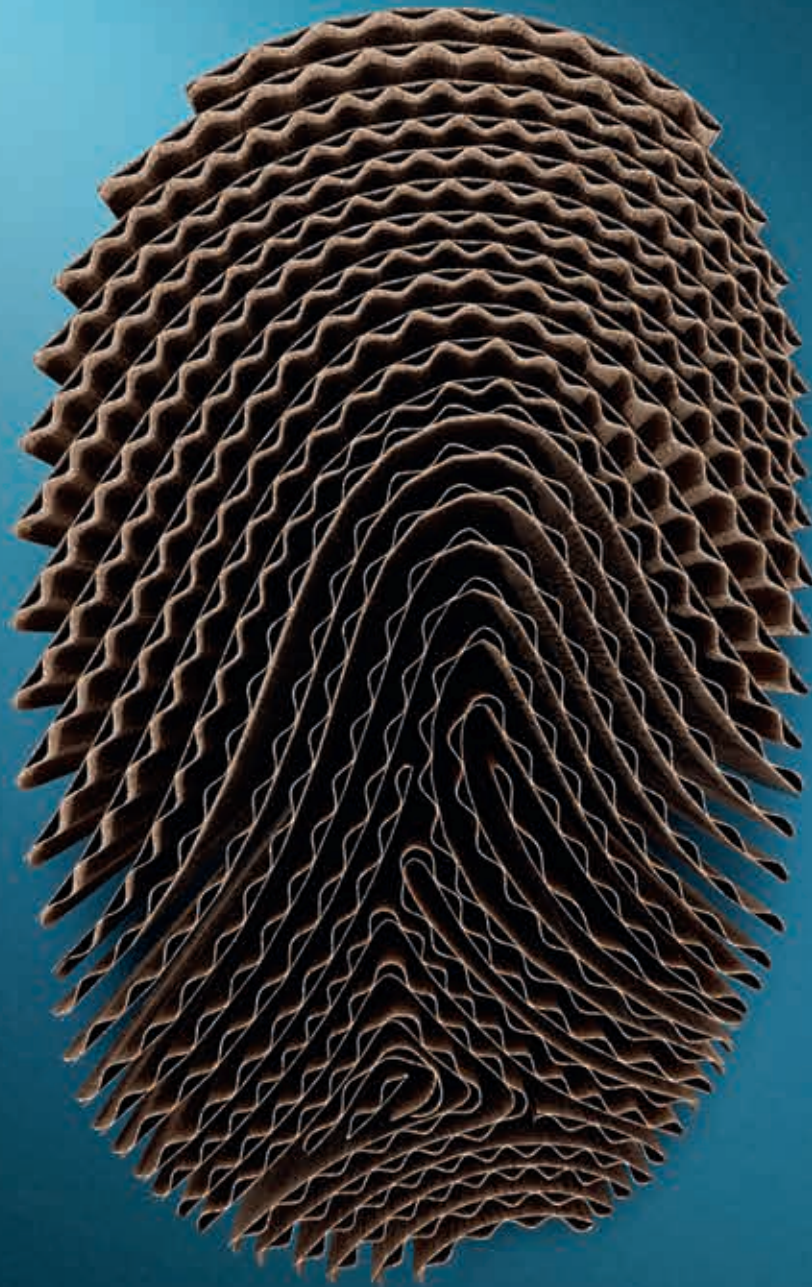


### Partnerzy



### Patroni





## Bo liczy się dowód

Nasz certyfikowany system kontroli pochodzenia produktu jest gwarancją weryfikowalnego i zrównoważonego łańcucha dostaw Twoich opakowań. Znak potwierdzający certyfikat znajdziesz na każdej z naszych faktur.

O tym jak zarządzamy zrównoważonym rozwojem we wszystkich aspektach naszej działalności oraz co może oznaczać dla Twojego biznesu certyfikowany system kontroli pochodzenia produktu dowiesz się na [smurfitkappa.com/coc](https://smurfitkappa.com/coc)



# KIRCHHOFF Automotive w Gliwicach: 10 lat działalności przy ulicy Nobla



KIRCHHOFF POLSKA

*konana w zakładach KIRCHHOFF Automotive - mówi Rafał Lechowski. - Hot forming to unikatowa technologia w Polsce - niewiele firm może się nią obecnie pochwalić. Przy nowej linii zatrudnienie znajdzie 30 pracowników.*

Linia HF-1 o długości 60 metrów jest naszpikowana nowoczesną technologią. Prasa hydrauliczna, będąca jej częścią, ma siłę nacisku 12 000 kN, a piec rozgrzewa się do temperatury blisko 1000 °C. Uroczystego uruchomienia linii technologicznej dokonała rodzina właścicieli, Zarząd KIRCHHOFF Automotive, Prezydent Miasta Gliwice Zygmunt Frankiewicz, Prezes KSSE Piotr Wojaczek i Dyrektor zakładu Rafał Lechowski.

KIRCHHOFF Automotive produkuje metalowe i hybrydowe zespoły strukturalne do konstrukcji nadwozi i podwozi samochodów osobowych. W zakładzie przy ulicy Nobla podstawowymi technologiami są spawanie i zgrzewanie realizowane na nowoczesnych stacjach i celach spawalniczych i zgrzewalniczych oraz zabezpieczenie antykorozyjne blach realizowane na linii kataforezy. Zakład dostarcza klientom nie tylko pojedyncze elementy, lecz także złożone podzespoły, takiej jak przednia i tylna podłoga, rama silnika, belki poprzeczne kokpitu, przednie pasy nadwozia, zderzaki oraz konstrukcje tylnego siedzenia. Powierzchnia hal zajmowanych pod produkcję i logistykę w Gliwicach wynosi ponad 41 tys. m<sup>2</sup>. Do końca 2016 roku do przejętego w zeszłym roku obiektu zostanie przeniesiona produkcja z wynajmowanej hali w Łabędach.

W ciągu 17 lat obecności w naszym kraju KIRCHHOFF Automotive stał się jednym z najbardziej znaczących inwestorów w Polsce i znalazł się w czołówce polskich dostawców dla światowych producentów samochodów. Wśród największych klientów polskich zakładów niezmiennie od lat są General Motors oraz Ford. W ostatnich latach do ich grona dołączyli: VW, w tym Audi i Škoda, a także BMW, Daimler, PSA i Renault.

W maju br. spółka KIRCHHOFF Polska, należąca do międzynarodowej grupy KIRCHHOFF Automotive, świętowała 10-lecie działalności w Gliwicach przy ulicy Nobla, w podstrefie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE).

23 maja br. obchody jubileuszu uświetniła prezentacja ultranowoczesnej linii technologicznej pracującej w unikatowej na skalę kraju technologii tłoczenia na gorąco (hot forming).

KIRCHHOFF Polska jest częścią międzynarodowej grupy KIRCHHOFF, jednego z najaktywniejszych inwestorów zagranicznych w Polsce. Pierwszy zakład KIRCHHOFF Automotive w naszym kraju został wybudowany w Mielcu w 1999 roku. W Gliwicach dostawca rozpoczął produkcję w 2004 r. w hali wydzierżawionej od Zakładów Mechanicznych Bumar Łabędy. Szybko została podjęta decyzja o rozwoju działalności w podstrefie KSSE w Gliwicach i budowie na jej terenie, przy ulicy Nobla, nowego zakładu typu greenfield. Rozpoczął on funkcjonowanie w 2006 roku. - Na przestrzeni 10 lat zakład przeszedł fazę bardzo intensywnego rozwoju, zarówno pod kątem zwiększenia swoich mocy produkcyjnych, uruchomienia nowych złożonych technologii, ale przede wszystkim pod kątem rozwoju kompe-

*tencji zatrudnionych pracowników - mówił podczas obchodów jubileuszu Rafał Lechowski, dyrektor gliwickiego zakładu i członek zarządu KIRCHHOFF Polska. KIRCHHOFF rozpoczął działalność w Gliwicach z 80 pracownikami, a obecnie jest ich 600.*

Pierwsza linia hot formingu (HF) tego dostawcy w Polsce mieści się w hali, przejętej pod koniec zeszłego roku od hiszpańskiej spółki Francisco Ros Casares Polska. W ostatnich miesiącach ten obiekt o powierzchni 15 tys. m<sup>2</sup> został gruntownie zmodernizowany. Wartość zrealizowanej inwestycji, wraz z nakładami na budynek i jego zaplecze, to ponad 15 mln euro. Dała ona nie tylko kilkadziesiąt nowych miejsc pracy.

*- Dzięki tej inwestycji wzrosło również znaczenie gliwickiego zakładu w grupie KIRCHHOFF Automotive oraz na światowej mapie producentów podzespołów motoryzacyjnych. Obecnie coraz trudniej spotkać na drodze nowy samochód, w którym jakaś część nie została by wy-*

Grupa KIRCHHOFF Automotive to jeden z najaktywniejszych inwestorów zagranicznych w Polsce. Inwestycje zrealizowane w Polsce, począwszy od 1998 roku, wynoszą około 200 mln euro, a w fabrykach w Mielcu i Gliwicach pracuje łącznie ponad 1 500 osób. Warto przypomnieć, że kolejny zakład, o powierzchni 6,5 tys. m<sup>2</sup>, jest uruchamiany w Gnieźnie. Wytwarzane w nim będą komponenty do modelu VW Crafter, który będzie produkowany we Wrześni.

Grupa KIRCHHOFF posiada 51 zakładów produkcyjnych w 18 krajach, gdzie zatrudnionych jest około 10 500 pracowników. W 2015 r. obroty całej grupy wyniosły około 1,85 mld euro.



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

#### ENGLISH SUMMARY

On 23th May 2016 KIRCHHOFF Automotive celebrated 10 years of its operations in Gliwice in Katowice Special Economic Zone (plant at Nobla Street). The company is a part of the KIRCHHOFF Group, one of the most active foreign investors in Poland. The presentation of the ultramodern processing line operating in hot forming technology, which is very unique on a national scale, added lustre to the anniversary celebrations.

The line is located in a modernized production hall (bought 2015 from a neighboring Spanish company) with the space of approx. 15,000 square metres. The investment value, including the building and its supply base, amounted to approx. 15 million €. It provided dozens of new jobs. The first plant KIRCHHOFF Automotive was opened in Gliwice in 2004 in a hall rented from Zakłady Mechaniczne Bumar Łabędy.

A new plant (a greenfield investment) has been opened at Nobla Street in 2006. Now the production and logistics halls in Gliwice cover over 41,000 square metres of space. The plant employs over 600 people and generates sales worth 400 million PLN in 2015.

**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%**



# GÜHRING

## 20 lat w Polsce



Wywiad z Prezesem Gühring Sp. z o.o. Rafałem Subbotko

**W tym roku Gühring obchodzi 20-lecie obecności w naszym kraju. To dobra okazja, aby spojrzeć wstecz i pochwalić się dotychczasowymi osiągnięciami.**

Rzeczywiście, rozpoczęliśmy działalność w 1996 roku jako Gühring Polska Sp. z o.o. Początkowo spółka zajmowała się sprzedażą produkowanych przez niemiecką centralę narzędzi skrawających, sukcesywnie budując bazę klientów. W kolejnych latach, odpowiadając na zapotrzebowanie rynku, zostały uruchomione usługi regeneracji narzędzi poprzez przywrócenie ich pierwotnej geometrii. Początkowo usługi te prowadzone były w dzierżawionym obiekcie w Katowicach a w roku 2002 powstała kolejna spółka - Gühring Katowice Sp. z o.o. Wybudowany został w tym czasie w Dąbrowie Górniczej pierwszy zakład usługowy, o powierzchni około 600 m<sup>2</sup>, w którym ostrzenie narzędzi skrawających wzbogacono o usługi powlekania trudnościeralnymi powłokami na bazie azotku tytanu (TiN). Rozwinęliśmy wówczas znacząco bazę kontrahentów - Gühring regenerował nie tylko narzędzia własnej produkcji, lecz także firm konkurencyjnych.

**Ostatnie lata to okres znaczących inwestycji.**

Dynamiczny rozwój polskiej gospodarki, w tym motoryzacji, jak również coroczny wzrost naszej sprzedaży skłoniły zarząd Grupy do kolejnej inwestycji w Polsce. W 2011 roku w Dąbrowie Górniczej na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej powstał nowoczesny zakład produkcyjno-usługowy o powierzchni 2 500 m<sup>2</sup>. Połączone zostały obie działające spółki pod wspólną i obowiązującą do dziś nazwą Gühring Sp. z o.o. W zakładzie w Dąbrowie Górniczej, poza serwisem, została uruchomiona produkcja wysokowydajnych narzędzi z węgla spiekane, głównie narzędzi specjalnych, projektowanych pod indywidualne potrzeby klienta. W 2012 roku, dzięki wsparciu funduszy unijnych, uruchomiliśmy dział badawczo-rozwojowy w zakresie narzędzi z ostrzem z polikrystalicznego diamentu (PKD) jak również przestrzennego azotku boru (CBN). Te materiały narzędziowe są coraz popularniejsze w wielkoseryjnej oraz masowej obróbce materiałów nieżelaznych, stąd nasze zaangażowanie w rozwój tej techniki w Polsce.

**Nie jest chyba tajemnicą, że Państwa najważniejszym partnerem jest motoryzacja?**

Tak, przemysł motoryzacyjny jest głównym odbiorcą Gühring nie tylko w Polsce ale również na świecie. W Polsce udział tej branży odpowiada za 65 proc. naszych obrotów. Do największych klientów należą producenci silników tacy jak Volkswagen Motor Polska w Polkowicach, FCA Powertrain Poland w Bielsku-Białej oraz Toyota Motor Manufacturing Poland w Wałbrzychu. Istotna jest również dla nas współpraca z dostawcami, jak chociażby producentami łożków - Mahle i Federal Mogul.

**Oferta Gühring to nie tylko narzędzia skrawające lecz również pełen serwis przed i posprzedażowy.**

Pomagamy klientom uruchamiać produkcję, optymalizować ich procesy, korzystając z naszych krajowych i zagranicznych specjalistów. Jesteśmy obecni już na etapie projektowania linii produkcyjnych, służąc wsparciem podczas doboru obrabiarek, przyrządów obróbczych i samych narzędzi. Dynamicznie rozwijającą się usługą Gühring jest tool management (TM), czyli przejęcie pełnej lub częściowej odpowiedzialności za gospodarkę narzędziową klienta. Największymi projektami z zakresu TM są te realizowane w Volkswagen Motor Polska i w fabryce systemów hamulcowych Brembo w Częstochowie. W fabryce VW został stworzony doskonale wyposażony zakład produkcyjno-usługowy, a transportem narzędzi na linie produkcyjne zajmują się zrobotyzowane systemy logistyczne. Gühring stara się być światowym liderem w zakresie tych usług a kompleksowa oferta zapewnia naszej spółce stały wzrost i pozwala planować kolejne inwestycje.

**Najnowsza inwestycja Gühring w Polsce ma mniej niż rok.**

W 2015 roku w Rzeszowie utworzono spółkę Gühring Aviation Tools Services. Jej głównym zadaniem jest obsługa sektora lotniczego. O jej lokalizacji przesądził dynamiczny rozwój Doliny Lotniczej jak również doskonała synergia władz Podkarpacia z lokalnym biznesem. Na podkreślenie zasługuje ponadregionalny charakter nowej spółki - jej działalność jest nieograniczona terytorialnie. Z Rzeszowa będą eksportowane najnowocześniejsze techniki narzędziowe „made in Poland”. Dodam, że planowana jest kolejna inwestycja Grupy Gühring w tym regionie.

**Dziękuję za rozmowę.**

# Megatech Industries przejmuje zakłady Boshoku Automotive Europe. Także w Polsce

W marcu br. Boshoku Automotive Europe poinformowało o sprzedaży na rzecz Megatech Industries działalności związanej z produkcją wyposażenia wnętrza samochodowych (przejętej w 2011 r. od POLYTEC Holding). Transakcja dotyczy zakładów w Niemczech, Czechach i w Polsce (Tomaszów Maz.), z wyłączeniem produkcji foteli a zatrudniających łącznie 2,1 tys. osób. Ponadto strony uzgodniły, że zakład w Czechach (Pilzno) będzie kontynuował stanowiąc spółką joint-venture Megatech Boshoku Europe s.r.o. (produkcja paneli drzwiowych z włókien naturalnych). Dla zakładu w Tomaszowie Maz. to już czwarta zmiana właściciela. Fabryka powstała w 1996 r. jako pierwszy w Europie zakład amerykańskiego koncernu Findlay Industries. W 2004 roku wraz z innymi fa-

brykami Findlay w Hiszpanii, Niemczech, Wielkiej Brytanii i Afryce Południowej została kupiona przez austriacką grupę POLYTEC aby w 2011 roku trafić w ręce Toyoty Boshoku. Zakład jest dostawcą podsufitek, paneli drzwiowych, podłokietników, paneli siedzeń tylnych oraz podłóg bagażnika dla wiodących producentów samochodów (OEM). Zatrudnia 850 pracowników.



## ENGLISH SUMMARY

Megatech Industries AG acquires Boshoku Automotive Europe GmbH and its associated central functions Megatech acquires three German production sites, one in Poland ( Tomaszów Maz) and one in the Czech Republic as well as parts of Toyota Boshoku Europe N.V.'s business in Munich with the total workforce of 2,100 employees. Both companies enter into a 50:50 Joint Venture specialized in natural fibre door panels and side trims. The transactions sustainably strengthens Megatech Industries' market position.

## XII Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej



Szanowni Państwo,  
już po raz 12-ty TÜV NORD Polska tradycyjnie jesienią zaprasza na:

**XII Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej**  
6-7 października 2016, Pałac Wojanów/Jelenia Góra, [www.palac-wojanow.pl](http://www.palac-wojanow.pl)

Zgodnie z naszą tradycją zapraszamy Państwa w przeddzień Forum (5.10.2016) na zwiedzanie zakładu Toyota Motor Manufacturing Poland w Wałbrzychu.

Wybrane zagadnienia Forum:

- **NEW ISO/TS 16949:2017** - panel dyskusyjny z auditorami ISO/TS 16949
- Zarządzanie procesami w praktyce
- Nowe inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym
- Proces automatyzacji, idea Smart Industry

**Nowości!** Panel biznesowy Zarządzanie Ryzykiem Biznesowym. Wykład Inauguracyjny poprowadzi Janusz Dudek - pierwszy i jedyny Polak zatrudniony przez AMG Driving Academy!

Szczegółowy program i formularz zgłoszenia dostępny na: [www.tuv-nord.pl](http://www.tuv-nord.pl)

**Cena:** 1690 zł netto; dla zgłoszeń do 15.08.2016 - 1590 zł netto.



**Aneta Sętkowska-Wójcik**  
Product Manager ds. Automotive  
tel.: 695 301 031  
[a.wojcik@tuv-nord.pl](mailto:a.wojcik@tuv-nord.pl)





# Nemak Poland z nagrodą Volvo Cars

Nemak Poland został wyróżniony nagrodą Volvo Cars Quality Excellence w 2015 roku. Oficjalne wręczenie nagród odbyło się 28 stycznia 2016 roku w siedzibie Volvo Cars w Göteborgu. Ze strony spółki w uroczystości uczestniczyli udział Sales VP Markus Nolte i Dyrektor Nemak Poland Dariusz Kaźmierczak.

Natomiast 10 marca 2016 roku w zakładzie w Bielsku-Białej w obecności zespołu Nemak Poland odbyło się uroczyste przekazanie nagrody na ręce Dariusza Kaźmierczaka przez Pana Ghader Heravi, SQA VOLVO.

- Nagroda Volvo Cars Quality Excellence Award (VQE Award) świadczy o wysokiej jakości wyrobów Nemak Poland oraz potwierdza pozycję firmy jako lidera w branży motoryzacyjnej - podkreślił podczas uroczystości Dariusz Kaźmierczak. - Zostaliśmy docenieni za nasze osiągnięcia w dążeniu do doskonałości, dbanie o jakość i spełnianie wysokich wymagań klienta.

Nagroda Volvo Quality Excellence jest przyznawana najlepszym dostawcom motoryzacyjnym, którzy nieustannie dążą do doskonałości oraz poprawiają jakość swoich produktów.

Nemak Poland jest jedynym oddziałem tej korporacji w Polsce. Spółka zatrudnia 820 pracowników i jest czołowym zakładem w technologii odlewania wysokociśnieniowego (HPDC) i odlewania kokilowego (GSPM) w grupie Nemak. Do jej klientów należą, m.in.: Volvo Cars, Ford, Ferrari, Audi, FCA, Hyundai, Daimler, Toyota, Volkswagen, BMW, KIA, GM czy Getrag. Zakład w Bielsku-Białej posiada certyfikaty: ISO/TS 16949, ISO 14001, ISO 50001, OHSAS 18001.

Nemak jest największym na świecie producentem najnowocześniejszych głowic cylindrowych, bloków silnika, obudów sprzęgła, skrzyń biegów oraz komponentów strukturalnych na potrzeby wiodących producentów samochodowych na całym



NEMAK

świecie. Zatrudnia około 20 tys. pracowników i posiada 35 wydziałów produkcyjnych w Europie, Ameryce Południowej i Północnej oraz w Azji.

## ENGLISH SUMMARY

Nemak Poland received the VOLVO Quality Excellence Award (VQE) in 2015. The official awarding ceremony was held in VOLVO seat, Gothenburg, on 28 January 2016. Nemak was represented by Sales VP – Markus Nolte and Nemak Poland Manager – Dariusz Kaźmierczak.

The award was officially handed to Plant Manager – Dariusz Kaźmierczak by Mr Ghader Heravi – SQA VOLVO in Bielsko-Biala site, in the presence of the Nemak Poland team, on 10 March 2016.

The VQE Award is the confirmation of high quality of Nemak Poland products and the Company's position as a leader in the automotive industry. We have been recognized for our achievements in striving for excellence, attention to quality and meeting high Customer expectations.



NEMAK



SIEMENS

© 2014 Siemens Product Lifecycle Management Software Inc. Wszystkie prawa zastrzeżone. Siemens i logo Siemens to zarejestrowane znaki towarowe Siemens AG. Wszystkie inne znaki logo, znaki towarowe oraz znaki usługowe tu użyte należą do swoich właścicieli.

# Przełomowe rozwiązania w branży motoryzacyjnej.

Siemens PLM Software: Właściwe decyzje, lepsze produkty.

## **Wprowadź wspólną platformę dla działów projektowania i produkcji, aby dostarczać maszyny o wysokiej jakości.**

Zapotrzebowanie na maszyny skonfigurowane wg. indywidualnych specyfikacji klienta wymusza na producentach szybszą konstrukcję, bardziej przemyślane wytwarzanie i konkurowanie ceną.

Aby się wyróżnić, potrzeba przełomowych rozwiązań i efektywnej współpracy. Zespoły konstruktorów i technologów powinny mieć dostęp do tych samych danych na jednej platformie w tym samym czasie, aby dostarczyć „produkt na miarę”.

Siemens PLM Software może w tym pomóc. Oferujemy rozwiązanie z dziedziny zintegrowanej produkcji, które pomaga producentom z branży motoryzacyjnej realizować globalne programy produkcji samochodów na całym świecie z maksymalną efektywnością.

Dowiedz się więcej o naszym rozwiązaniu na [siemens.com/plm](http://siemens.com/plm)

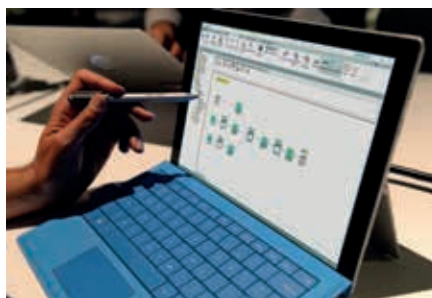




# Lean Line Design. Projektowanie szczupłego procesu z wykorzystaniem symulacji komputerowej

Przeprowadzone przez psychologów już w XX wieku badania wskazują, że człowiek w sytuacji, która zmusza go do dokonania wyboru dysponuje gotowym zestawem strategii i subiektywnie adaptuje się do danej sytuacji wybierając najlepszą z nich. Ludzki mózg posiada również ograniczenia, np. w postaci skończonej ilości obliczeń możliwych do wykonania w pamięci, dlatego dla złożonych problemów decyzyjnych dotyczących wielu celów stosujemy przybliżone metody radzenia sobie z problemami, a w rezultacie dążymy do wyboru jedynie zadowalającego, a nie optymalnego sposobu postępowania.

W literaturze tego typu metody postępowania nazywa się mianem heurystyk, czyli uproszczonymi regułami wnioskowania. Niemiecki badacz, Greg Gigerenzer wraz ze swoim zespołem badawczym zauważa, że heurystyki stosowane przez ludzi są zazwyczaj dobrze dopasowane do ich wiedzy ogólnej oraz do otoczenia w którym przebywają. Niestety otoczenie staje się coraz bardziej złożone, a wielość czynników występujących w nawet uproszczonych modelach opisujących rzeczywistość już dawno przekroczyła możliwości percepcji zwykłego człowieka. Aby minimalizować ryzyko związane z pochopnie podjętą decyzją ludzkość wymyśliła m.in. symulację. Najstarsze wzmianki w literaturze na temat symulacji odnoszą się do sytuacyjnych, ludycznych oraz edukacyjnych gier naśladowczych. Już Herodot opisuje przebieg gry, odtwarzającej system rządzenia w Państwie Medów za panowania Astiagesa ok. 567 r. p.n.e. Wracając do czasów terażniejszych i przemysłu motoryzacyjnego, możemy zauważyć, że ta branża w szczególności dostrzegła niezwykley potencjał w symulacji. Automotive przeniósł symulację na zupełnie inny poziom i obecnie wykorzystuje ją na każdym etapie cyklu życia produktu – od momentu powstania koncepcji, aż



po uruchomienie partii próbnej i produkcji seryjnej.

## Presja czasu

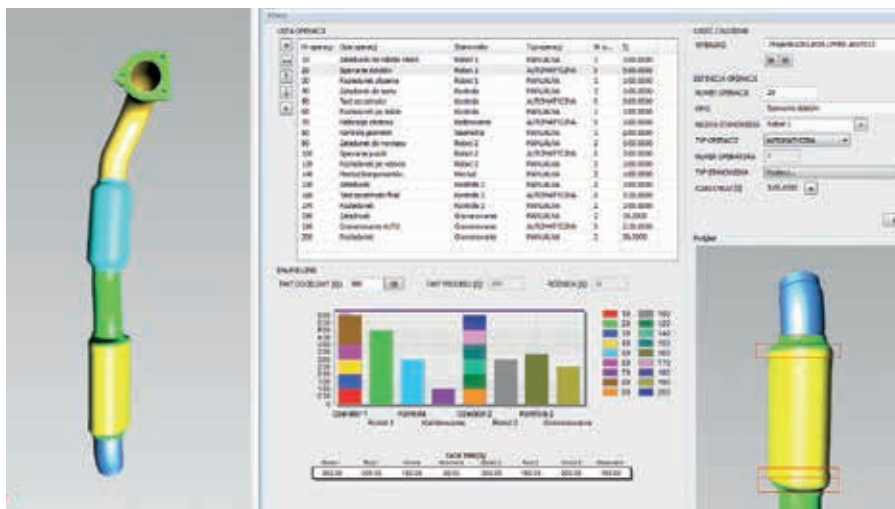
Nasze myślenie o produkcie i produkcji diametralnie zmieniło się w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Zamieniliśmy klasyczną deskę kreślarską i rysunek płaski na techniki modelowania komputerowego i symulacji 3D. Dlaczego nie mielibyśmy myśleć w ten sam sposób o projektowaniu zakładu oraz procesu produkcyjnego?

Projektując linię musimy wziąć pod uwagę m.in. wymagania jakościowe i czasowe jakie stawia nam klient, zaprojektować proces, layout, przejść przez negocjacje z dostawcami oraz oszacować techniczny koszt wykonania, a wszystko to przy dużej ilości zmian w konstrukcji, presji czasu i ograniczonym budżecie na realizację

projektu. Nic więc dziwnego, że o pomysłkę nietrudno. Aby zmniejszyć ryzyko związane ze stosowaniem subiektywnych heurystyk przedsiębiorstwa wykorzystują różne narzędzia wspomagające. Według ankiety przeprowadzonej przez Decyzje-IT w 2015 wśród czołowych dostawców motoryzacyjnych na rynku Polskim, obecnie w obszarze nowych uruchomień króluje dwa narzędzia - arkusz kalkulacyjny oraz narzędzia CAD, które głównie wykorzystywane są do opracowywania rysunków layoutu. Jednym z mniej znanych w naszej rodzimej branży, a powszechnie stosowanych w segmencie OEM i T1 są narzędzia Tecnomatix z portfolio Siemens Industry Software, wspierające kompleksowo proces opracowania, symulacji i optymalizacji procesu produkcyjnego.

## Optymalizacja kosztów projektu

Cyfrowy model 3D wyrobu gotowego jest już dla nas zjawiskiem powszechnym. Osoby zaangażowane w przygotowanie produkcji niejednokrotnie nie wyobrażają sobie bez tej technologii codziennej pracy związanej z projektowaniem oprzyrządowania lub narzędzi niezbędnych do realizacji procesu produkcyjnego. Co więcej technologia druku 3D jest już tak dobrze rozwinięta, iż możemy wydruko-



wać prototyp naszego złożenia w skali 1:1 i w oparciu o tą bryłę wykonać symulacje kartonowe. Czy jednak symulacja kartonowa, która wymaga zaangażowania dużej ilości osób i wyłączenia na jakiś czas części obszaru zakładu z produkcji jest najlepszym rozwiązaniem służącym do weryfikacji opracowanego procesu? Z pewnością nie, jednak nie jesteśmy w stanie zupełnie wyeliminować takiej metody pracy. Dobrym rozwiązaniem może okazać się model mieszany, w którym opracowany proces testujemy w symulacji komputerowej, a dla czynności dla których nie posiadamy normatywów i nie możemy określić czasów jednostkowych wykonujemy obserwację migawkową. Taka metoda pracy daje nam dwie podstawowe korzyści: uwalnia zasoby poprzednio zaangażowane w budowę stanowisk kartonowych oraz pozwala wychwycić wąskie gardła w całym procesie, co jest niezwykle trudne jeśli projektujemy linię, która składa się z kilku gniazd o różnych rodzajach przepływu.

#### Lean Flow.

##### Marzenie czy rzeczywistość?

O ile dla OEM rzeczą naturalną jest przepływ jednej sztuki, o tyle dla dostawców zadanie to staje się nie lada wyzwaniem. Czynnikiem naturalnym występującym powszechnie we wszelkiego rodzaju liniach montażowych są bufora, które nagminnie pełnią rolę „stabilizatorów” produkcji w toku. Częstym pytaniem jakie stawiają sobie liderzy lean jest to w jaki sposób efektywnie zarządzać buforami i redukować ilości komponentów znajdujących się w nich. Narzędzie, które może nas wspomóc w tym zadaniu to klasyczna mapa Value Stream rozszerzona o symulację. Modelując układ linii w postaci mapy możemy szybko sprawdzić jaka część cyklu produkcyjnego przynosi wartość w procesie, a nad czym należy popracować. Wykorzystując symulację możemy również spojrzeć na naszą linię w dwóch perspektywach - z punktu przepływu wyrobu oraz użycia zasobów produkcyjnych, a następnie zaproponować strategię, które zwiększą wartość w procesie. Dużą zaletą, którą daje połączenie mapy wartości i symulacji, jest możliwość automatycznego doboru kluczowych parametrów procesu, m. in. wcześniej wspomnianych buforów, czy częstotliwości zasilania linii w komponenty przez logistykę.

##### Layout 2D to za mało

W swojej pracy niejednokrotnie spotykałem się z sytuacją kiedy nawet najlepiej zaprojektowana linia okazała się niemożliwa do zmontowania, ze względu na drobny element konstrukcyjny hali, który nie został zaktualizowany w layoucie. Ta zmiana potrafiła wydłużyć cały projekt nawet o kilka tygodni. Technologią, która może pomóc rozwiązać ten problem wydaje się być PointCloud.

PointCloud, czyli chmura punktów, to technika zapisu skanu 3D. Posiadając urządzenie, przystosowane do skanowania dużych powierzchni możemy stworzyć wirtualną mapę naszego zakładu, a efekt jest podobny do tego jakbyśmy przemierzali Google Street View™. Co ciekawe, pliki skanu 3D umożliwiają również wyznaczanie wymiarów przestrzennie ułożonych obiektów, jednocześnie zapewniając stosunkowo dużą dokładność. Inżynier za pomocą biblioteki standardowych obiektów dostaje możliwość odwzorowania linii w środowisku 3D, a następnie na chmurze punktów

wykorzystanie symulacji w przedsiębiorstwach produkcyjnych z obszaru Unii Europejskiej może przynieść znaczące korzyści finansowe dla firm, w tym m. in. ograniczenie nakładów inwestycyjnych przy planowaniu nowych systemów produkcyjnych (do 20%), zmniejszenie zapasów (do 60%) czy poprawę przepustowości (do 60%). Przedstawiciele VDI wskazują na jeszcze jeden istotny aspekt - ponowne wykorzystanie opracowanego modelu do zwiększenia produktywności istniejących systemów. Jeśli przedsiębiorstwa wykorzystają potencjał narzędzi do symulacji procesów produkcyjnych takich jak Tecnomatix, mogą uwolnić kolejne 20% zdolności produkcyjnych wcześniej opracowanych gniazd.

Czy Polscy menadżerowie będą wstanie przestawić się z myślenia o optymalizacji pojedynczych KPI na optymalizację procesu? Globalna konkurencja, nowi dostawcy i zwiększające się z roku na rok koszty pracy z pewnością wymuszą na kadrze zarządzającej szukanie nowych oszczędności.

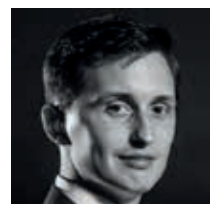


reprezentującej halę produkcyjną może przeprowadzić analizę kolizji oraz innych potencjalnych zagrożeń związanych z danym ustawieniem linii, a wszystko to na etapie, kiedy żaden element jeszcze nie został zamówiony.

##### Ciągłe doskonalenie

Takie podejście do projektowania i optymalizacji zmienia zupełnie nasze podejście do optymalizacji. Badania wykonane przez organizację VDI (niem. Verein Deutscher Ingenieure, Niemieckie Stowarzyszenie Inżynierów) wykazały, że

#### AUTOR



**Robert Chmielewski**

Konsultant  
Siemens Industry Software Sp. z o.o.



# INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE



Firma specjalizuje się w produkcji oraz usługach w zakresie obróbki skrawaniem wyrobów metalowych dla przemysłu motoryzacyjnego i maszynowego, a tak że hydraulicznego i kolejowego. Głównym atutem firmy jest prowadzenie kompleksowej obsługi klienta: poprzez opracowanie projektu, oprzyrządowania i narzędzi, aż po wykonanie próbnych i gotowych serii wyrobów.

[www.automex.biz.pl](http://www.automex.biz.pl)

ul. Wilgowa 65 b,e  
42-271 Częstochowa

T: +48 34 365 99 92



Usługi w zakresie obróbki cieplnej i cieplno-chemicznej elementów metalowych w 5 oddziałach w Polsce. Głównie hartowanie próżniowe w gazie i oleju, w wannach olejowych oraz nawęglanie konwencjonalne gazowe, nawęglanie próżniowe a także azotowanie, azotonawęglanie gazowe (z opcją utleniania)

[www.bodycote.pl](http://www.bodycote.pl)

ul. Wilgowa 65D  
42-271 Częstochowa

T: +48 22 834 97 17



BWI Group to czołowy dostawca części zawieszek i hamulców dla przemysłu motoryzacyjnego na całym świecie. W Polsce BWI posiada dwa ośrodki: Fabrykę Amortyzatorów w Krośnie oraz Centrum Techniczne w Krakowie.

[www.bwigroup.com](http://www.bwigroup.com)

ul. Podgórkі Tynieckie 2  
30-399 Kraków

T: +48 12 685 13 00



Hauck Heat Treatment Dzierżoniów Sp. z o.o. powstała w 2014 roku w Dzierżoniowie i jest częścią niderlandzkiej firmy Aalberts Industries N.V. 80-letnie doświadczenie grupy Hauck pozwoliło zbudować solidną markę, której zaufali kluczowi klienci z całej Europy. Hauck Heat Treatment jest wydajnym dostawcą zapewniającym innowacyjne i wysoce niezawodne usługi w obszarze obróbki cieplnej i ciepło-chemicznej.

[www.hauckht.pl](http://www.hauckht.pl)

ul. Strefowa 5  
58-200 Dzierżoniów

T: +48 74 810 01 21



Sohbi Craft Poland jest pierwszym zlokalizowanym w Europie zakładem grupy Sohbi, japońskiego producenta części metalowych.

W 2008 roku w zakładzie rozpoczęto produkcję stalowych komponentów do telewizorów LCD. Nowoczesny park maszynowy, wykwalifikowana kadra i wdrożenie systemów zarządzania jakością pozwoliły na rozpoczęcie w 2011 roku seryjnej produkcji dla sektora motoryzacyjnego. Dzięki wdrożonym normom ISO 9001 oraz ISO T/S 16949 poziom jakości gotowych produktów spełnia oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów.

[www.sohbi.pl](http://www.sohbi.pl)

ul. Ostaszewo 57H  
87-148 Łysomice

T: +48 56 621 27 11  
+48 697 350 247

MIEJSCE NA REKLAMĘ

## TWOJEJ FIRMY

DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



W ramach aktualnej oferty, każda firma, która skorzysta z wpisu w formie rozszerzonej, otrzyma: baner z logo firmy w serwisie AutomotiveSuppliers.pl, wizytówkę firmy w kwartalniku AutomotiveSuppliers.pl review

Szczegóły: [www.automotivesuppliers.pl](http://www.automotivesuppliers.pl), 22 215-05-05, [review@automotivesuppliers.pl](mailto:review@automotivesuppliers.pl)

## Uniwhheels przyspiesza w Stalowej Woli

Grupa UNIWHEELS, producent felg aluminiowych, przyspiesza budowę nowego zakładu produkcyjnego w Stalowej Woli.

Pierwotnie, docelowe moce produkcyjne nowego zakładu, wynoszące 2 mln felg rocznie, miały zostać osiągnięte na początku 2018 roku. Natomiast w pierwszym etapie inwestycji moce produkcyjne na poziomie 1,2 mln sztuk rocznie zostaną osiągnięte latem 2016. Nowy plan zakłada osiągnięcie pełnych mocy (2 mln sztuk rocznie) już na początku roku 2017. Termin osiągnięcia mocy w pierwszym etapie na poziomie 1,2 mln felg rocznie pozostaje bez zmian. Przyczyną przyspieszenia inwestycji jest wyższy niż zakładano popyt ze strony klientów.

Nowy zakład produkcyjny w Stalowej Woli będzie czwartym zakładem pro-



dukcyjnym Grupy - obecnie ma ona dwa zakłady w Stalowej Woli oraz jeden zakład w Niemczech.

Po zakończeniu najnowszej inwestycji, w Stalowej Woli powstanie największy na świecie kompleks produkcyjny felg aluminiowych, składający się z trzech sąsiadujących zakładów, o łącznych mocach produkcyjnych około 10 mln sztuk felg rocznie.

### Summary

The UNIWHEELS Group, which manufactures alloy rims, has decided to finish the construction of its new factory in Stalowa Wola earlier than planned. The original plan was that the target capacity of 2 million rims a year would be achieved in early 2018. The company has revised the plan to work at full capacity (2 million rims a year) as early as at the start of 2017.

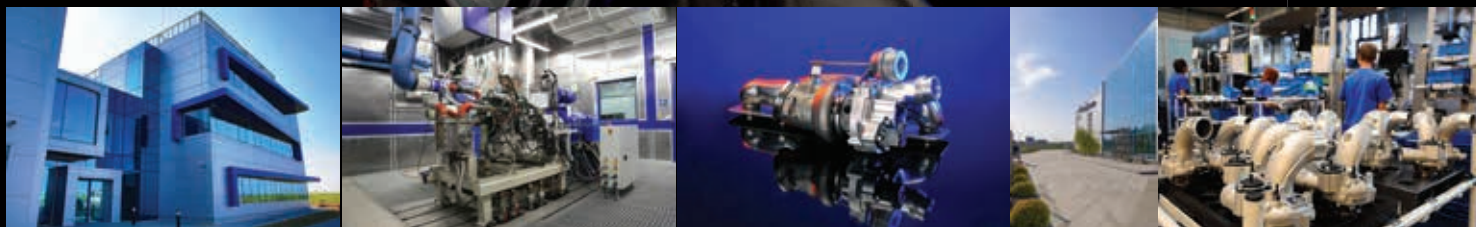
UNIWHEELS

# BorgWarner

**BorgWarner Poland Sp. z o.o.** jest częścią amerykańskiego koncernu BorgWarner Inc., producenta komponentów oraz systemów zaawansowanych technologii dla układów napędowych i przeniesienia napędu w pojazdach samochodowych.

Firma specjalizuje się w produkcji turbosprężarek, układów kontroli i sterowania przekładni automatycznych oraz łańcuchów rozrzędu dla branży motoryzacyjnej.

Stosowane technologie przyczyniają się do zmniejszenia zużycia paliwa i emisji substancji szkodliwych, przy równoczesnej poprawie własności jezdnych.





## Kolejna inwestycja Sanden Manufacturing Poland w Polkowicach



31 marca br. firma Sanden Manufacturing Poland odebrała swoje czwarte zezwolenie na prowadzenie działalności w Legnickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Dostawca kompresorów zainwestuje co najmniej 13,39 mln zł i stworzy minimum 18 nowych miejsc pracy. W Polkowicach powstanie jedyne w Europie centrum logistyczne na potrzeby europejskich spółek tego japońskiego koncernu.

- *W początkowej fazie rozwoju centrum będzie miało ok. 6,5 tys. m<sup>2</sup> powierzchni. Planowana jest też dalsza rozbudowa o kolejne 3 tys. m<sup>2</sup> - mówił podczas marcowej uroczystości Tomasz Karwatka, dyrektor finansowy Sanden Manufacturing Poland. - To stąd będzie realizowany przesył towarów m.in. do naszych oddziałów w Niemczech i we Francji.*

Sanden Manufacturing Poland działający od 12 lat zainwestował dotychczas 633 mln złotych i zatrudnia ponad 700 osób. Rocznie w zakładzie w Polkowicach jest produkowanych około 1,6 miliona kompresorów, dostarczanych do fabryk takich koncernów jak Volkswagen, GM, Ford, Volvo, Jaguar czy McLaren.

### Summary

31 March 2016 Sanden Manufacturing Poland (SMP) has received its fourth permit to operate within the Legnica Special Economic Zone. The supplier of compressors will invest at least PLN 13.39 million in Europe's only logistics centre to be used by the group's European companies. SMP, which has been present in Poland for 12 years, has already invested PLN 633 and employs 700 people.

## Grupa GROCLIN przejmując CADM Automotive

W maju br. Grupa Groclin rozpoczęła pierwszy etap połączenia z CADM Automotive, przejmując 51 proc. udziałów w tym jednym z największych spółek inżynierskich w Polsce, specjalizującej się w sektorze motoryzacyjnym. Drugi etap przejęcia nastąpi po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego Grupy za 2017 rok. Ostateczna wartość przejęcia wyniesie nie mniej niż 20 mln złotych. Dzięki akwizycji poszerzy się także portfolio oferowanych produktów, a wśród klientów znajdują się m.in. Tesla oraz Bentley.

Przejęcie CADM Automotive jest elementem strategii, która ma zwiększać kompetencje i kompleksowość usług Grupy Groclin. CADM Automotive współpracuje m.in. z Teslą. - *Na rynku aut elektrycznych również jest duże zapotrzebowanie na projektowanie ich wnętrza. To są kompletnie nowe rynki, nowe marki i nowi klienci i chcemy z tego korzystać* - powiedział dla agencji

**GROCLINGROUP.**

Newseria André Gerstner, prezes Grupy Groclin. Współpraca z Teslą ma stać się ważnym krokiem w rozwoju Grupy. Ambicją spółki jest dotarcie także na inne rynki i świadczenie usług nie tylko w Europie czy Stanach Zjednoczonych, ale także w innych regionach świata.

### Summary

In May 2016, the Groclin Group started the first phase of the process to merge with CADM Automotive by taking control of a 51-percent stake in one of Poland's largest automotive engineering companies. The second phase of the takeover process will follow the approval of the Group's financial statements for 2017.

## Industrias Alegre rozpoczyna samodzielną działalność w Polsce

W I połowie kwietnia br. Zarząd Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. wydał zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej w podstrefie Wrocław-Kobierzyce Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN. Zezwolenie otrzymała spółka Industrias Allegre Poland Sp. z o.o. Dostawca uruchomi produkcję elementów z tw. sztucznych do wnętrza samochodów. Przedsiębiorca zamierza ponieść nakłady inwestycyjne w wysokości ponad 80 mln zł i zatrudnić 130 pracowników.

Industrias Alegre obecne jest w Polsce

od 2006 roku, gdy wraz innym hiszpańskim dostawcą Antolin utworzył spółkę joint venture Silesia Plastic w Strzelinie, która dwa lata później uruchomiła produkcję komponentów do Forda Fiesty. Z początkiem tego roku Grupa Antolin postanowiła wykupić 50 proc. od Industrias Alegre, stając się jedynym udziałowcem w tej spółce.

Zakład w Kobierzycach ma uruchomić produkcję na początku przyszłego roku.

### Summary

In April 2016, Industrias Allegre Poland Sp. z o.o. was given permission to operate in the Wrocław-Kobierzyce subzone of the Tarnobrzeg EURO-PARK WISŁOSAN Special Economic Zone. The supplier will be producing plastic car interior components. The company has undertaken to invest more than PLN 80 million and employ 130 people.

## Cooper Standard kończy rozbudowę zakładu w Myślenicach

Fabryka Cooper Standard Polska, znajdująca się w obrębie myślenickiej strefy przemysłowej, jest w fazie rozbudowy. Zakład specjalizujący się w produkcji systemów uszczelnień samochodowych powiększył się dwukrotnie. W czerwcu br. planowane jest zamknięcie hali i pomieszczeń administracyjnych. Czas zakończenia inwestycji i oddania nowej części fabryki do użytku planowane jest dwa miesiące później. Po rozbudowie zatrudnienie w firmie znajdzie ponad 200 nowych pracowników.

Rozbudowa stała się możliwa dzięki temu, że Myślenice zaczęły być odbierane, jako dobre miejsce do lokowania biznesu. - *Zwiększyło się miejsce na rynku uszczelek termoplastycznych* - mówi Dyrektor Grzegorz Pyżyński. - *Cena i jakość spełniały oczekiwania klientów, w konsekwencji tego kolejne lata i projekty biznesowe, które zaczęły napływać do zakładu spowodowały, że obecne zasoby i warunki stały się niewystarczające. Dodatkowe 9 tys. m<sup>2</sup> wypełni potrzeby powierzchniowe.*

Cooper Standard działa w Myślenicach od 2007 roku. Produkuje dla takich firm, jak: BMW, Citroen, Ford, Mercedes, Nissan, Opel, Peugeot, Suzuki, Volvo. Roczna wielkość produkcji to obecnie 10 mln systemów uszczelnień. Zakład po rozbudowie będzie zajmował powierzchnię 17 tys. m<sup>2</sup> i będzie zatrudniał blisko 700 pracowników.



Myślenicka fabryka jest częścią Wschodnioeuropejskiego Biznes Unitu Cooper Standard, w skład którego wchodzi także zakłady: Bielsko-Biała, Dzierżonów, Piotrków Trybunalski, Craiova (Rumunia) i Sremska Mitrovica (Serbia).

### Summary

The Cooper Standard Polska factory in the Myślenice industrial zone is in the process of extending its facilities.

The factory, which makes automotive sealing products, is set to double in size. The production hall and administrative areas will be closed in June. The project is to be completed and the new part of the factory to be put in use two months later. The extended factory will cover an area of 17 thousand sq. m. and employ close to 700 people. Cooper Standard has been operating in the Myślenice zone since 2007.

# electropoli

POLAND

## DOSTAWCA INNOWACYJNYCH ROZWIĄZAŃ W DZIEDZINIE OBRÓBKI POWIERZCHNI

MALOWANIE KATAFORETYCZNE  
MALOWANIE PROSZKOWE  
CYNKOWANIE GALWANICZNE  
MALOWANIE NATRYSKOWE

CERTYFIKATY: ISO TS16949:2002, ISO 14001

Otwarcie drugiego zakładu w Nowej Soli  
– pierwszy kwartał 2017



# Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



Zapraszamy Państwa na targi METALFORUM w Poznaniu, w dniach od 07.06. do 10.06.2016 r.



- 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

## Wiecha na nowym zakładzie Electropoli Poland



14 kwietnia 2016 r. na terenie budowy nowego zakładu spółki Electropoli Poland w Nowej Soli odbyła się skromna uroczystość związana z zakończeniem kolejnego etapu prac.

Na dachu powstałej konstrukcji zatknięto symboliczną wiechę a dla pracowników budowy zorganizowano okolicznościowy poczęstunek.

*- Postęp prac jest imponujący, budowa rozpoczęła się początkiem roku a budynki hali wraz z budynkami biurowymi, socjalnymi i technicznymi są niemal gotowe, w najbliższych dniach rozpocznie się wylewanie posadzki, po którym nastąpi start montażu nowoczesnych linii technologicznych - mówi dyrektor spółki Krystian Szyпка. - Póki co realizacja budowy przebiega bez żadnych opóźnień a nawet zyskaliśmy jesteśmy kilkanaście dni zapasu. Wszystko dzięki ogromnego profesjonalizmowi generalnego wykonawcy i zaangażowaniu wszystkich pracowników, którym miałem okazję za to podziękować już pod dachem naszego nowego, pięknego zakładu.*

Electropoli Poland (ex-Electropoli Galwanotechnika) z Bielska-Białej to jeden z największych i najnowocześniejszych dostawców usług przemysłowych w zakresie powłok ochronnych w Europie. Spółka współpracuje z takimi koncernami jak GM, Fiat, BMW, Daimler, Volvo, Scania oraz dostawcami I i II rzędu. Spółka zatrudnia ponad 500 pracowników i obsługuje około 80 klientów. W drugim zakładzie w Nowej Soli, o powierzchni ok. 11 tys. m<sup>2</sup>, zostaną zainstalowane jedne z najnowocześniejszych w Europie linie do malowania kataforetycznego i proszkowego. Pełny rozruch technologiczny zakładu przewidziany jest koniec 2016 roku. Spółka zadeklarowała zatrudnienie 100 osób i poniesienie nakładów w wysokości 50 mln złotych.

### Summary

On 14 April 2016, the building of a new manufacturing plant constructed by Electropoli Poland, Nowa Sól, Poland, was, according to tradition, decorated with branches, grass and flowers to mark the completion of the project. The company, based in Bielsko-Biala, is one of Europe's largest and most modern suppliers of protective coating services. The Nowa Sól facility is set to start working at the end of 2016. The company has undertaken to create 100 jobs and invest PLN 50 million. The new facility will have one of Europe's most modern cathaphoretic and powder coating lines.

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](http://www.newzinc.pl)



ul. E. Orzeszkowej 30A,  
43-502 Czechowice-Dziedzice  
tel. 33 813 42 92, e-mail: [newzinc@newzinc.pl](mailto:newzinc@newzinc.pl)

## Nexteer Automotive jeszcze większy w Tychach

13 kwietnia br. koncern motoryzacyjny Nexteer Automotive otworzył w Tychach swój trzeci zakład produkcyjny w Europie, który pozwoli na zwiększenie produkcji elektrycznych układów kierowniczych (EPS) w najbliższych latach, dla takich producentów samochodów, jak: BMW, FCA (Fiat Chrysler Automobiles), Ford, GM czy PSA Peugeot Citroen.



Ponadto w połowie tego roku zostanie otwarte na terenie nowego zakładu europejskie Centrum Techniczne, w którym prowadzone będą prace badawczo-rozwojowe nad najnowszymi typami systemów sterowania pojazdów, począwszy od budowy prototypów po testy na nowo powstałym torze testowym.

Nexteer Automotive zainwestował w nową infrastrukturę (zakład, na terenie którego mieści się także powierzchnia magazynowa oraz Centrum Techniczne) niemal 70 mln złotych i będzie znacznie zwiększać tę kwotę w najbliższych pięciu latach. W przypadku zakładu produkcyjnego będą to inwestycje w linie produkcyjne, natomiast w przypadku Centrum Technicznego - w nowe urządzenia testowe. Inżynierowie pracujący w Centrum będą odpowiedzialni m.in. za tworzenie nowych prototypów i rozwijanie obecnych projektów elektrycznych układów kierowniczych EPS, w tym m.in. programów związanych z tworzeniem autonomicznych (samoprowadzących się) pojazdów, nad którymi firma pracuje już teraz wraz ze swoimi klientami.

W ramach Centrum Technicznego powstanie m.in. ośrodek testowy samochodów wyposażonych w prototypy Nexteer Automotive (przy nowo otwartym torze testowym położonym obok zakładu), tzw. laboratorium walidacyjne (służące do badania charakterystyki systemów EPS) oraz centrum tworzenia prototypowych rozwiązań. Początkowo będzie pracować 50 specjalistów, jednak w ramach rozwijania jej w latach 2016 - 2017 zatrudnionych będzie 100 nowych inżynierów.

*- Inżynierowie pracujący w Centrum Technicznym będą mieli unikatową możliwość projektowania i rozwijania najbardziej zaawansowanych typów systemów sterowniczych, które wyznaczają trendy w zakresie bezpieczeństwa i komfortu prowadzenia setek milionów samochodów na świecie - mówił Ryszard Iskra, dyrektor ds. technicznych Nexteer Automotive Poland. - Można stwierdzić, iż pracownicy centrów technicznych czy badawczo-rozwojowych to - nie tylko w branży motoryzacyjnej - elita skupiająca najlepszych specjalistów, którzy decydują o kształcie najbardziej innowacyjnych rozwiązań na świecie. Cieszymy się, że to właśnie w Polsce będziemy ustanawiać zespół, który wraz z naszymi klientami współtworzył będzie samochody przyszłości.*

Zakłady Nexteer Automotive w Polsce (Tychy i Gliwice) produkują niemal 3 mln kolumn i układów kierowniczych rocznie, m.in. dla takich modeli, jak elektrycznego BMW i3, BMW Mini, BMW serii 1, BMW serii 2 Active Tourer, Alfa Romeo MiTo, Fiat 500, Opel Adam, Corsa i Insignia czy Citroeny C3 i DS3.

### Summary

13 April 2016 Nexteer Automotive has opened in the city of Tychy its third manufacturing plant in Europe. The new facility will enable the company to increase production of electric power steering systems (EPS) in the years to come. Also, in mid-2016, a European Technical Centre will be launched in the grounds of the factory to carry out R&D work on new automotive steering systems. Nexteer Automotive's most recent investments have amounted to PLN 70 million, although this amount is set to grow significantly within the next five years.



# Ukryte innowacje



**Produkując kształtki ze spienionych tworzyw sztucznych wprowadzamy w życie pomysły klientów. Tak powstają produkty składające się w 98% z powietrza.**

Spółka HSV Polska rozpoczęła swoją działalność w Polsce 17 lat temu od produkcji kształtek styropianowych. Bazując na doświadczeniu spółki matki HSV Moulded Foams Group z Holandii na przestrzeni lat budowaliśmy wspólnie pozycję rynkową stając się jednym z liderów w branży spienionych tworzyw sztucznych w Polsce i Europie. Produkujemy kształtki z EPS, Neoporu, Arcelu, a także ze spienionego polipropylenu (EPP). Właśnie to tworzywo jest nierozzerwalnie związane z przemysłem motoryzacyjnym i stanowi główną ofertę spółki skierowaną do tego sektora.

Wychodząc naprzeciw rosnącym wymaganiom klientów, spółka doskonali procesy zarządzania jakością. Posiadamy certyfikat ISO 9001 i jesteśmy w trakcie wdrażania systemu jakościowego ISO/TS 16949 zgodnego z wymaganiami klientów z sektora motoryzacyjnego.

Oferując wysokiej jakości produkty i profesjonalne doradztwo, traktujemy klientów w sposób indywidualny. W łódzkiej fabryce powstał dział R&D, gdzie materializują się pomysły naszych klientów.



Zaczynając od pomysłu a kończąc na seryjnej produkcji, nasz zespół dokłada starań aby produkt finalny spełniał pokładane w nim oczekiwania jakościowe, oraz został wykonany na czas, z najlepszych materiałów oraz w trosce o otaczające środowisko. Nasi inżynierowie wykorzystują profesjonalne narzędzia służące do projektowania 3D, które są kompatybilne ze wszystkimi obowiązującymi w branży standardami

umożliwiający wyfrezowanie modeli w skali 1:1.

Wzrost i ilość zamówień od klientów z branży motoryzacyjnej spowodował, że w ostatnich latach potencjał produkcyjny na wydziale EPP został podwojony. Zakupiliśmy dodatkowy ploter oraz nowe stanowiska projektowe. Wszystko po to, aby zapewnić jak najkrótszy czas uruchomienia projektu oraz wykonania prototypów.

Dynamiczny rozwój spółki został zauważony i doceniony. W 2012 roku HSV Polska została przyjęta przez Dziennik „Puls Biznesu” do elitarnego klubu „Gazel Biznesu”, grona najdynamiczniej rozwijających się firm. Dla spółki ogromnym wyróżnieniem była nagroda Whirlpool Supplier Award 2014 Quality Excellence wśród dostawców z branży AGD.

Wśród portfela oferowanych produktów dla sektora motoryzacyjnego dużą część stanowią opakowania i tace transportowe. Wdrożyliśmy także projekty kształtek technicznych, które są montowane w samochodach, jako izolacje, kształtki redukujące masę pojazdu i wypełniające puste przestrzenie oraz pełniące funkcje elementów



bezpieczeństwa. Trend ten jest rosnący i dlatego HSV zwiększa swój potencjał, licząc na zwiększenie współpracy z dostawcami podzespołów i części samochodowych jak również z producentami pojazdów.

#### ENGLISH SUMMARY

**HSV is one of the european leading producer of structural fittings and expanded (foamed) plastic (EPS, EPP, EPE, Neopor, Dytherm) insulations, packaging. HSV offers customised solutions and suport at all stages of development (part & tool design, 3D prototyping) and production. For automotive sector we can offer technical fittings, insulations, light weight parts, spacers and safety components.**

**We are Particle Foam Engineers - we are happy to accept your challenge!**



#### HSV Polska Sp. z o.o.

ul. Laskowicka 12/20  
94-104 Łódź  
tel. +48 42 689 04 16  
e-mail: [hsv@hsv.pl](mailto:hsv@hsv.pl)  
[www.hsv.pl](http://www.hsv.pl)





ISO 9001 ✓

TEAM PREVENT

## **Nowa edycja normy ISO 9001:2015 – rewolucja w zarządzaniu jakością?**

We wrześniu 2015 r. wydana została nowa edycja normy ISO 9001:2015 „System zarządzania jakością”, drobne zmiany czy rewolucja? Moim zdaniem rewolucja w podejściu do zarządzania: od systemu zarządzania jakością do jakości zarządzania.

System zarządzania to zestaw zasad, metod, procedur, procesów a także niezbędnych do ich realizacji zasobów, w odniesieniu do jakości, ukierunkowanych na osiągnięcie celów jakościowych.

Systemy zarządzania podzielić można na cztery kategorie:

- systemy zorientowane na wyniki przedsiębiorstwa,
- systemy zorientowane na funkcjonowanie organizacji,
- systemy zorientowane na kulturę organizacyjną i wreszcie
- systemy zorientowane na klienta.

Obecne podejście do systemu zarządzania, wymaganie integracji systemu zarządzania jakością z celami biznesowymi organizacji, łączy wymienione powyżej kategorie w celu ułatwienia osiągnięcia wysokiego poziomu efektywnego zarządzania przedsiębiorstwem, poprzez zapewnienie spełniania celów jakościowych i biznesowych jednocześnie. Poprzez spełnianie wymagań i oczekiwań stron zainteresowanych, poprzez identyfikację kontekstu organizacji i wreszcie poprzez zarządzanie organizacją za pomocą analizy ryzyka i możliwości. Nowe podejście w systemach zarządzania to odpowiedź Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej na ideę zrównoważonego rozwoju.

### Zmiany w normie

Nowa norma opracowana została na bazie przewodnika Annex SL (dokument ISO/IEC Directives, part 1, consolidated ISO supplement), który określa jednolitą strukturę, wspólny tekst podstawowy a także ujednoczone terminy i definicje dla wszystkich (nowych i znowelizowanych) norm dotyczących systemów zarządzania.

Zastosowanie przewodnika jako podstawy do budowy systemów zarządzania zapewnia nie tylko poprawę efektywności systemu zarządzania, ułatwienie jeszcze lepszego dopasowania systemu do organizacji (niezależnie od jej wielkości, charakteru i branży) ale również poprawę spójności systemów - a w konsekwencji ułatwienie wdrożenia zintegrowanego systemu zarządzania przedsiębiorstwem.

Zgodnie z wytycznymi przewodnika we wszystkich nowych/ znowelizowanych

normach obowiązywać będzie 10 nowych rozdziałów:

1. Obszar zastosowania/ zakres
2. Powołania normatywne
3. Terminologia i definicje
4. Kontekst organizacji
5. Przywództwo
6. Planowanie
7. Wsparcie
8. Sterowanie operacyjne
9. Ocena wydajności
10. Doskonalenie

Nowa norma składa się z 10 rozdziałów, z których pierwsze trzy pozostają bez zmian. Zasadnicze zaś wymagania dla systemu zarządzania określone są w rozdziałach od 4 do 10.

Planowanie systemu zarządzania nadal opiera się na pętli PDCA, tym razem dzieje się to w odniesieniu do kontekstu organizacji oraz stron zainteresowanych (rys. 1 i 2)

Poniżej przedstawiono schemat, przyrządowania wymagań normy do poszczególnych elementów pętli PDCA:

Identyfikacja kontekstu organizacji oraz stron zainteresowanych wymaga od or-

- |     |                      |
|-----|----------------------|
| 1.  | Zakres normy         |
| 2.  | Powołania normatywne |
| 3.  | Terminy i definicje  |
| 4.  | Kontekst organizacji |
| 5.  | Przywództwo          |
| 6.  | Planowanie           |
| 7.  | Wsparcie             |
| 8.  | Działania operacyjne |
| 9.  | Ocena wyników        |
| 10. | Doskonalenie         |

ganizacji określenia otoczenia, w którym organizacja funkcjonuje i które wpływa na jej zdolność do spełniania wymagań.

Co kryje się pod stwierdzeniem kontekst organizacji?

Kontekst organizacji to zewnętrzne i wewnętrzne czynniki, istotne z punktu widzenia organizacji, jej funkcjonowania oraz zdolności osiągnięcia zamierzonego wyniku systemu zarządzania.

### AUTOR

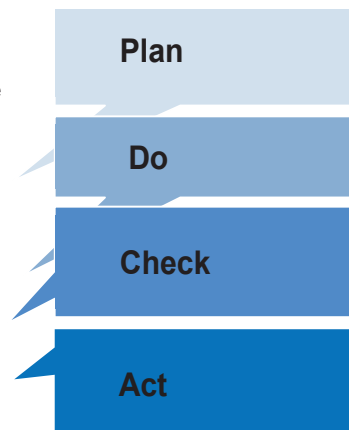


Ewa Czader

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

Rozpatrując kontekst organizacji należy brać pod uwagę kwestie związane z obowiązującym prawem, technologią, konkurencją, środowiskiem, czynnikami rynkowymi, kulturowymi, społecznymi i ekonomicznymi, odbiorcami wyrobów/ usług, przynależnością organizacji do grupy przedsiębiorstw i inne.

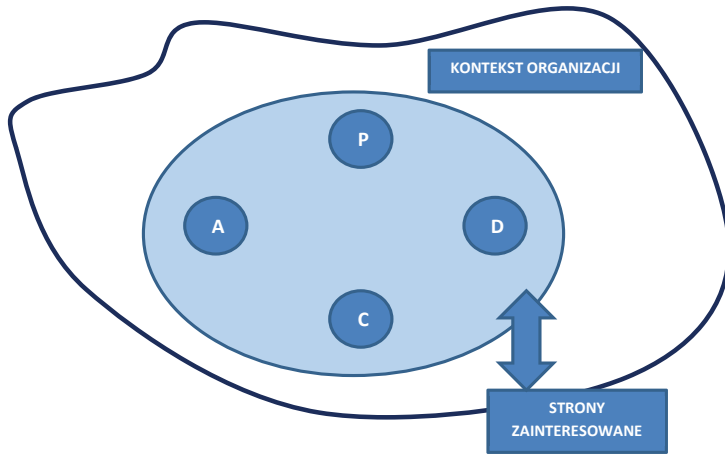
Do stron zainteresowanych oprócz oczywistego klienta, zaliczyć można: przedstawicieli urzędów, organizacje pozarządowe, konkurencję, inwestorów, dostawców oraz pracowników.



Uwzględnienie w swoich wymaganiach (do których spełnienia organizacja się zobowiązuje) wymagań, potrzeb i oczekiwań wynikających z kontekstu organizacji oraz stron zainteresowanych, pozwala na bardziej efektywne zarządzanie przedsiębiorstwem, ogranicza również ryzyka biznesowe organizacji.

W obecnie obowiązującym modelu systemu zarządzania przyjmuje się, iż





Rys. 1  
PLANOWANIE SYSTEMU W ODNIESIENIU DO KONTEKSTU ORGANIZACJI ORAZ STRON ZAINTERESOWANYCH

działania oparte na identyfikacji zagrożeń i ryzyk oraz planowaniu działań związanych z nimi, pozwalają zapobiegać ich wystąpieniu. Wdrożony i doskonalony system zarządzania z definicji ma zapobiegać wystąpieniu niezgodności czy innej niepożądanego sytuacji lub obniżania ich skutków (w przypadku braku możliwości wyeliminowania ryzyka). Oprócz ryzyk standard zobowiązuje organizacje do poszukiwania możliwości (szans) do rozwoju i doskonalenia. Zarządzanie ryzykami i możliwościami (szansami) daje podstawę do budowy co raz mocniejszej pozycji organizacji, do osiągania założonych celów i wyników systemu zarządzania.

Nowością jest również wyeliminowanie z systemu pełnomocnika - jego rolę i funkcje przejął Najwyższe Kierownictwo oraz właściciele procesów odpowiedzialni za funkcjonowanie systemu zarządzania w podległych im obszarach. Budowanie świadomości pracowników w zakresie istoty ich oddziaływania na system i zdolność do osiągania wyników i celów, zasadniczo wpływa na wynik funkcjonowania systemu. Motywowanie pracowników do udziału w systemie, umożliwia uzyskiwanie założonych wyników, w tym wyników biznesowych organizacji. Bo przecież to świadomy i kompetentny pracownik stoi za sukcesem organizacji. Kolejną zmianą w normie, jest właśnie zarządzanie wiedzą jako istotnym elementem budowania wielkości organizacji. Specjalistyczna wiedza i umiejętności, zdobyte w oparciu o wykształcenie i do-

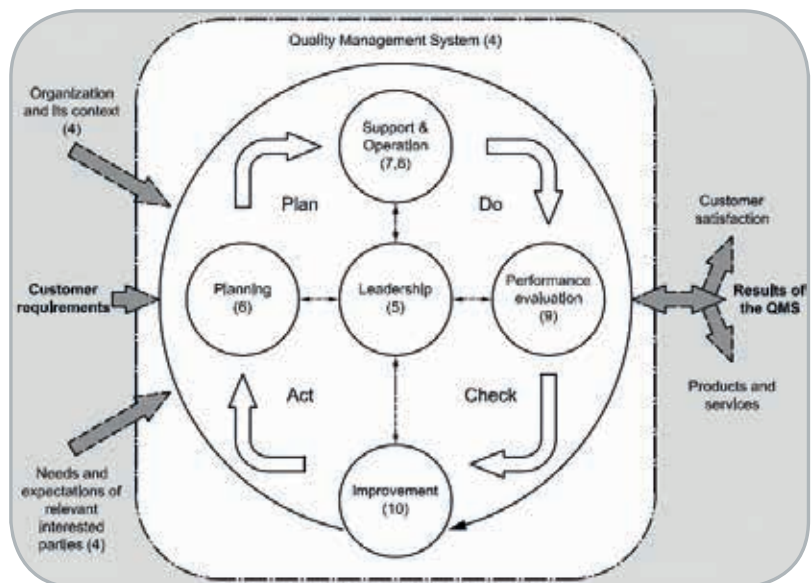
świadczenie pracowników, to podwaliny do budowania mocnego systemu zarządzania organizacją, opartego na solidnych i stabilnych fundamentach wiedzy pracowników, zaangażowanych i świadomych systemu.

Nowa edycja normy pozostawia dużą swobodę organizacjom w kwestii budowania zasad systemu. Nie ma już w normie wymagania dotyczącego tworzenia obowiązkowych procedur.

Pozostawiono pełną dowolność w zakresie tworzenia udokumentowanej informacji, która zastępuje dotychczasowe doku-

menty i zapisy. Dopuszcza się a wręcz wymaga aby zastosować udokumentowaną informację pochodzącą z zewnątrz. Wynikającą z kontekstu organizacji jak i stron zainteresowanych. Bez zmian pozostaje obowiązek prowadzenia nadzoru nad udokumentowaną informacją wykorzystywaną lub tworzoną w organizacji. Oczywiście wycofanie się z obowiązku tworzenia obowiązkowych procedur nie spowoduje wycofania procedur, instrukcji czy innych udokumentowanych informacji w organizacji. W gestii organizacji pozostanie sposób określania postępowania przy realizacji wymagań normy.

Podsumowując, zmiana w normie ISO 9001 to ewolucja czy też rewolucja? Zdecydowanie rewolucją, integracja celów i procesów biznesowych organizacji z celami i procesami systemowymi, pozwala na efektywne zarządzanie organizacją. Podejście oparte na ryzyku pozwala uniknąć wielu niepożądanych sytuacji nie tylko w odniesieniu do procesu głównego organizacji i tym samym klienta ale również w odniesieniu do pozostałych elementów organizacji, jej kontekstu oraz stron zainteresowanych. Konsekwencje tych ryzyk stanowią duże zagrożenie dla istnienia organizacji. Dlatego też podejście zdefiniowane w nowej normie staje się bardziej odpowiednie dla celu istnienia organizacji, nie tworzy sztucznych rozwiązań. Pozwala świadomie zarządzać organizacją, uzyskując satysfakcjonujące wyniki.



Rys. 2  
MODEL SYSTEMU ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ WG. NORMY ISO 9001:2015

Zestawienie zmian w kolejnych punktach normy		
Punkt normy	Wymaganie	Zmiany
4	Kontekst organizacji	Nowe wymaganie: konieczność identyfikacji kontekstu organizacji oraz strona zainteresowanych wraz z ich wymaganiami. Aktualizacja: konieczność ustalania zakresu systemu zarządzania w odniesieniu do kontekstu organizacji
5	Przywództwo	Nowe wymaganie: wycofanie przedstawiciela kierownictwa (pełnomocnika ds. SZJ), rozdysponowanie jego odpowiedzialności pomiędzy najwyższe kierownictwo i właścicieli procesów. Aktualizacja: uwzględnienie w polityce zobowiązania do spełniania obowiązujących wymagań, potwierdzenie że polityka jest odpowiednia do celu i kontekstu organizacji oraz wspiera jej kierunek strategiczny;
6	Planowanie	Nowe wymaganie: planowanie działań w oparciu o analizę ryzyk i możliwości
7	Wsparcie	Aktualizacja: uwzględnienie w środowisku do prowadzenia procesów czynników fizycznych i ludzkich (socjalne: niedyskryminowanie; psychologiczne: redukcja stresu, zapobieganie wypalaniu się). Nowe wymaganie: zarządzanie wiedzą organizacyjną Aktualizacja: zmiana w zakresie postępowania z udokumentowaną informacją
8	Działanie	Aktualizacja: większy nacisk na nadzór nad procesami realizowanymi na zewnątrz. Aktualizacja: większy nacisk na określanie zasobów niezbędnych do realizacji, wejść i wyjść z procesów (w tym wewnętrznych i zewnętrznych), wskaźników dla monitorowania procesów.
9	Ocena wyników	Nowe wymaganie: uwzględnianie w monitorowaniu, działań realizowanych w związku ze zidentyfikowanymi ryzykami i możliwościami.
10	Doskonalenie	Nowe wymaganie: wycofanie się z konieczności prowadzenia działań zapobiegawczych, jak również mocniejsze zaakcentowanie wymagań w stosunku do działań korygujących.

# KONFERENCJA

 **TOP**  
automotive  
2016

# 07-09.12.2016

# WROCŁAW

**KONTAKT:**  
**Julia Piórek**

**TELEFON:**  
**+ 48 32 73 38 219**

**E-MAIL:**  
**julia.piorek@teamprevent.com**

**WWW:**  
**www.topautomotive.pl**







## Zmiany w delegowaniu pracowników do innego kraju

Na 18 czerwca 2016 roku planowane jest aby weszła w życie ustawa o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Ustawa ta implementuje Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniającej rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („Dyrektywa 2014/67”).

Dyrektywa 2014/67 ustanawia szczegółowe ramy prawne dla delegowania pracowników w ramach świadczenia usług oraz egzekwowania obowiązków przez organy. Dotychczas kwestie te były regulowane wyłącznie przez dyrektywę 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług („Dyrektywa 96/71”).

### Dotychczasowy model

Dyrektywa 96/71 dotyczy przedsiębiorstw prowadzących działalność w Państwie Członkowskim, które w ramach swobody świadczenia usług poza jego granicami tymczasowo delegują pracowników na terytorium innego Państwa Członkowskiego. Delegowanie w rozumieniu tego aktu prawnego zachodzi, gdy przedsiębiorstwo:

**a.** deleguje pracowników na własny rachunek i pod swoim kierownictwem na terytorium Państwa Członkowskiego, w ramach umowy zawartej między przedsiębiorstwem delegującym a odbiorcą usług, działającym w danym Państwie Członkowskim, o ile istnieje stosunek pracy pomiędzy przedsiębiorstwem delegującym a pracownikiem w ciągu okresu delegowania lub

**b.** deleguje pracowników do zakładu albo przedsiębiorstwa należącego do grupy przedsiębiorców na terytorium Państwa Członkowskiego, o ile istnieje stosunek pracy między przedsiębiorstwem delegującym a pracownikiem w ciągu okresu delegowania lub

**c.** jako przedsiębiorstwo pracy tymczasowej lub agencja wynajmująca personel wynajmuje pracownika przedsiębiorstwu, prowadzącemu działalność gospodarczą lub działającemu na terytorium Państwa Członkowskiego, o ile przez cały okres delegowania istnieje stosunek pracy pomiędzy przedsiębiorstwem pracy tymczasowej lub agencją wynajmującą a pracownikiem.

Dotychczasowe otoczenie prawne pozwalało pracodawcom na dość swobodne kształtowanie konstrukcji

oddelegowania, czego konsekwencją był brak konieczności stosowania do pracownika delegowanego wszystkich miejscowych przepisów prawa pracy. Niemniej jednak, obowiązkowe było stosowanie przepisów, które są wprost wskazane w Dyrektywie 96/71 (np. płaca minimalna, maksymalne okresy pracy, etc.).

Z jednej strony, przepisy Dyrektywy 96/71 dają istotne możliwości w zakresie zmniejszania kosztów zatrudnienia, szczególnie dla pracodawców z krajów o niższym poziomie ochrony prawnej pracownika, z drugiej zaś strony dostrzeżono istotne ryzyko nadużywania konstrukcji delegowania, a w konsekwencji stosowania nieuczciwej konkurencji oraz tzw. dumpingu socjalnego.

### Nowe warunki delegowania

Ustawodawca unijny, dostrzegając negatywne zjawiska towarzyszące delegowaniom, zdecydował się na przyjęcie aktu prawnego mającego na celu uszczegółowienie zasad delegowania pracowników. Preambuła Dyrektywy 2014/67 wskazuje, iż „należy poprawić wdrażanie i monitorowanie pojęcia delegowania oraz wprowadzić na szczeblu Unii bardziej jednolite elementy ułatwiające wspólną interpretację, aby zapobiegać nadużywaniu oraz obchodzeniu obowiązujących przepisów przez przedsiębiorstwa korzystające z zapisanej w TFUE [Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej] swobody świadczenia usług”.

Z punktu widzenia pracodawców jedną z najistotniejszych zmian, jaką przewiduje Dyrektywa 2014/67, jest wprowadzenie mechanizmów umożliwiających właściwym organom w Państwach Członkowskich badanie:

**a.** czy przedsiębiorstwo delegujące pracowników rzeczywiście prowadzi znaczącą działalność w państwie siedziby (inną niż działalność zarządcza lub administracyjna o charakterze wyłącznie wewnętrznym) oraz

**b.** czy delegowanie pracownika ma charakter tymczasowy.

### AUTOR



**Emilia Piechota**

manager w zespole  
People Advisory Services  
EY Polska Sp. z o.o.



**adw. Michał Balicki**

adwokat w kancelarii  
Ernst & Young Law  
Tałasiewicz i Wspólnicy sp. k.

Dla celów określenia, czy przedsiębiorstwo prowadzi znaczną działalność w państwie siedziby, badaniu będą podlegały przykładowo takie elementy, jak:

- lokalizacja pomieszczeń biurowych;
- państwo, w którym płacone są podatki i składki na ubezpieczenie społeczne;
- miejsce zatrudniania personelu administracyjnego;
- liczba wykonanych umów lub wielkość obrotu uzyskanego w państwie członkowskim prowadzenia działalności, z uwzględnieniem szczególnej sytuacji m.in. nowo powstałych przedsiębiorstw i Małych i Średnich Przedsiębiorstw.

Zauważyć trzeba, iż pojęcie „znaczej działalności” funkcjonowało dotychczas w kontekście sporów pomiędzy pracodawcami a Zakładem Ubezpieczeń Społecznych na gruncie odmowy wydania przez ten organ zaświadczeń A1 o ustawodawstwie właściwym dla celów ubezpieczeń społecznych. Pomimo wydania przez Komisję Europejską istotnych wskazówek interpretacyjnych w tym zakresie (m.in. Decyzji A2 czy





Rozporządzenia 987/2009) oraz rozbudowanego orzecznictwa sądowego, problem wykładni tego pojęcia przez długi czas był i nadal jest przedmiotem sporów pomiędzy przedsiębiorcami delegującymi pracowników a ZUS.

Aby ocenić natomiast, czy delegowany pracownik tymczasowo wykonuje swoją pracę w państwie członkowskim

innym niż państwo, w którym zwyczajowo pracuje, bierze się pod uwagę przykładowo:

- czy pracownik delegowany jest do państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym lub z którego ten pracownik zwyczajowo wykonuje swoją pracę zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 593/2008 (Rzym I) lub z konwencją rzymską;
- czy po zakończeniu wykonywania pracy lub usług, do wykonania których pracownik został delegowany, wraca on do państwa członkowskiego, z którego został delegowany, lub ma w tym państwie ponownie podjąć pracę;
- charakter działalności.

Należy zaznaczyć, iż Dyrektywa 2014/67 wyraźnie wskazuje, iż brak spełnienia jednego lub większej liczby powyższych elementów faktycznych nie oznacza automatycznie, że dana sytuacja nie stanowi delegowania. Ocenę tych elementów dostosowuje się do każdego konkretnego przypadku oraz uwzględnia się specyfikę danej sytuacji. Jakie konsekwencje czekają pracodawcę, gdy dany stosunek nie zostanie zakwalifikowany jako oddelegowanie? Przede wszystkim, taki pracodawca może zostać zobowiązany do stosowania w pełnym zakresie regulacji ochronnych w stosunku do pracownika, jakie obowiązują w państwie przyjmującym, co w wielu przypadkach może ograniczyć korzyści płynące z delegowania pracowników. Ponadto, w zależności od ustawodawstwa obowiązującego w państwie przyjmującym, na pracodawcę mogą zostać nałożone sankcje (w tym kary pieniężne).

Przed wszystkim, taki pracodawca może zostać zobowiązany do stosowania w pełnym zakresie regulacji ochronnych w stosunku do pracownika, jakie obowiązują w państwie przyjmującym, co w wielu przypadkach może ograniczyć korzyści płynące z delegowania pracowników. Ponadto, w zależności od ustawodawstwa obowiązującego w państwie przyjmującym, na pracodawcę mogą zostać nałożone sankcje (w tym kary pieniężne).

**Inne istotne zmiany**

Dyrektywa 2014/67 wprowadza możliwość ustanawiania przez Państwa Członkowskie dodatkowych obowiązków dla pracodawcy, w szczególności:

- obowiązku przechowywania dokumentacji dotyczącej oddelegowania,
- ustanawiania osoby wyznaczonej do kontaktu z właściwymi organami państwa przyjmującego,
- składania właściwemu organowi oświadczenia umożliwiającego przeprowadzenie kontroli sytuacji faktycznej.

TABELA NAJWAŻNIEJSZYCH ZMIAN	DOTYCHCZASOWY STAN PRAWNY	NOWY STAN PRAWNY
<b>WARUNKI ODDELEGOWANIA</b>	Brak jednolitego podejścia do konstrukcji prawnej oddelegowania.	Katalog elementów faktycznych oddelegowania zawarty w przepisach.
<b>MOŻLIWOŚĆ EGZEKUCJI KAR PIENIĘŻNYCH</b>	W praktyce skomplikowany i żmudny proces egzekucji kar pieniężnych nałożonych w innych Państwach Członkowskich.	Egzekucja przez organy krajowe kar pieniężnych nałożonych w innych Państwach Członkowskich umożliwiona przepisami.
<b>OBOWIĄZKI INFORMACYJNE PO STRONIE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH</b>	Brak wymogów w zakresie udostępniania informacji na temat warunków prawnych oddelegowania.	Informacje m.in. na temat warunków oddelegowania powinny być udostępnione na stronie internetowej oraz w formie związanej ulotki.
<b>OBOWIĄZKI PRACODAWCÓW DELEGUJĄCYCH PRACOWNIKÓW NA TERYTORIUM RP</b>	Obowiązki obejmują zapewnienie minimalnych warunków zatrudnienia wyraźnie wskazanych w ustawie.	Oimalnych warunków zatrudnienia pracodawca delegujący powinien ustanowić osobę kontaktową, złożyć odpowiednie oświadczenie oraz przechowywać dokumentację dotyczącą oddelegowania.

Z punktu widzenia pracodawców istotny jest również fakt, iż Dyrektywa 2014/67 stwarza ramy pozwalające na egzekucję przez polskie organy administracji kar pieniężnych nakładanych przez właściwe organy państw przyjmujących. Jest to o tyle istotne, że zazwyczaj w krajach tzw. starej Unii, do których delegowani są pracownicy z Polski, sankcje za naruszenie praw pracowniczych są dużo wyższe niż w Polsce.

Sytuację pracodawców poprawia jednak fakt, iż Dyrektywa 2014/67 nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek utworzenia strony internetowej, na której państwa te mają wskazywać w jasny, szczegółowy i przyjazny dla użytkownika sposób, warunki zatrudnienia lub części prawodawstwa krajowego lub regionalnego, które muszą być stosowane do pracowników delegowanych

na ich terytorium. Odpowiednie informacje będą musiały być także udostępnione w formie zwięzłej ulotki.

#### Polska ustawa

Polski ustawodawca zdecydował się na implementację Dyrektywy 2014/67 za pomocą nowego aktu prawnego - ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Projekt ustawy zawiera postanowienia przeniesione z Kodeksu pracy, jak i zupełnie nowe przepisy.

Projekt ustawy w dużej mierze powtórza postanowienia Dyrektywy 2014/67 (zwłaszcza w zakresie oceny elementów oddelegowania). Należy zaznaczyć, że polski ustawodawca w swoim projekcie skorzystał z możliwości nałożenia dodatkowych obowiązków, np. obowiązku przechowywania dokumentacji dotyczącej oddelegowania.

Warto podkreślić, iż projekt ustawy przewiduje nadanie uprawnień Państwowej Inspekcji Pracy (PIP) w zakresie egzekwowania przepisów ustawy oraz ustala katalog kar grzywny za naruszenie przepisów o delegowaniu pracowników na oraz z terytorium RP (wysokość grzywny wynosi od 1.000 do 30.000 zł.). Zakłada, iż PIP będzie uprawniona do żądania wykonania w drodze egzekucji administracyjnych kar pieniężnych lub grzywien administracyjnych nałożonych na pracodawcę delegującego pracownika z terytorium RP przez właściwe organy Państwa Członkowskiego (państwa przyjmującego).

Przewidywany termin wejścia w życie ustawy o delegowaniu pracowników to 18 czerwca 2016 r.

#### ENGLISH SUMMARY

The term for implementation of the new EU Directive 2014/67/EU concerning the posting of workers in the framework of the provision of services falls on 18th June 2016. The Directive introduces new measures that allow relevant administrative bodies in the Member States to assess whether the particular legal relationship can be considered a posting of an employee. Moreover, the Directive and the new Polish draft act on posting of workers, implementing the EU provisions, stipulate certain new obligations of the employer and allow the administrative bodies from EU Member States to cooperate in enforcement of sanctions.

Aktrion Poland  
Sp. z o.o.  
ul. Sarni Stok 93  
43-300  
Bielsko-Biała  
Poland



ŚWIATOWY LEADER  
W DZIEDZINIE USŁUG  
JAKOŚCIOWYCH

- Outsourcing inżynierów rezydentów (QE,CAD, CAE)
- Inżynieria jakości dostaw (SQE) i rozwój dostawców
- Działania CSL1 i CSL2
- Doradztwo i szkolenia (5S, 8D, Lean Management)
- Audyty warstwowe

- Procesy ISO, zatwierdzenie PPAP zgodnie z APQP
- Selekcje, kontrole, naprawy, oczyszczanie
- Szczegółowe raporty w czasie rzeczywistym (8D, 5 WHY)
- Logistyka dostaw i usługi magazynowe (w kraju i za granicą)
- Pomiary, testy, kalibracje

+48 784 660 834 / + 48 338 130 499 ▶ [contact.poland@aktrion.pl](mailto:contact.poland@aktrion.pl)

[aktrionautomotive.com](http://aktrionautomotive.com)





# Wyzwania HR w obliczu powszechnej automatyzacji

Charakterystyka działalności zakładów produkcyjnych jest oparta przede wszystkim na realizacji projektów, a nie wykonywaniu powtarzalnych czynności produkcyjnych. Rewolucja technologiczna, która eliminuje z rynku pracy miliony ludzi na świecie i likwiduje setki zawodów, może jednak być szansą dla pracowników w sektorze produkcyjnym.

**Zakłady pracy mają okazję oddać maszynom nudne i powtarzalne zadania i skupić się na ciągłym doskonaleniu procesu produkcyjnego, aby był on bardziej efektywny i prowadził do rozwoju firmy.**

Automatyzacji procesów oraz związanej z nią zmniejszonego zapotrzebowania na pracę człowieka nie da się zatrzymać. Można to zaobserwować szczególnie w przemyśle motoryzacyjnym, gdzie większość czynności wykonywanych przez człowieka przejęły już maszyny. Pracują szybciej, dokładniej i – co najważniejsze – w sposób bezbłędnie powtarzalny. Jedna osoba może nadzorować pracę kilku linii montażowych. Nowoczesne centra R&D opracowują pełną automatyzację całych grup procesów, żeby zredukować koszty i obniżyć zatrudnienie do minimum. Człowiek nie jest już potrzebny do wykonywania zadań, ale realizuje się przede wszystkim w tworzeniu koncepcji funkcjonowania takiego rozwiązania.

Zamiast patrzeć na pracę przez pryzmat maszyn, których znaczenie rośnie, warto szukać możliwości wzrostu. Zamieniać zagrożenie automatyzacją na szansę pomnażania zadań dla ludzi. Coraz częściej widzimy przecież, że „pracownicy wiedzy” współpracują z maszynami, aby realizować zadania, których żadna ze stron nie wykonałaby dobrze samodzielnie.

### Nowe wymagania

Rozwój robotyki, automatyzacji, nanotechnologii, medycyny czy mikrobiologii wpływa na rynek pracy, co stawia przed obecną kadrą profesjonalistów oraz przed osobami, które dopiero rozpoczynają życie zawodowe, zupełnie nowe wymagania. Absolwentom szkół pragnącym znaleźć zatrudnienie, nie wystarczy kierunkowe wykształcenie, umiejętności interpersonalne oraz znajomość języków obcych. Będą musieli stawić czoła wysoko zawansowanym maszynom, które wiele zadań wykonują lepiej niż ludzie. W tym kontekście zadaniem numer jeden staje się zmiana programów nauczania już w szkole podstawowej, ponieważ za kilka lub kilkanaście lat świat stanie przed problemem braku kadr dysponujących kompetencjami odpowiadającymi oczekiwaniom pracodawców.

Dojdzie do swoistego paradoksu – z jednej strony na margines zostanie zepchnięta ogromna rzesza pracowników z nieprzydatnymi umiejętnościami, z drugiej przedsiębiorcy nie będą mogli znaleźć odpowiednich ludzi do pracy.

Widząc tę lukę kompetencyjną, firmy doradztwa personalnego już teraz starają się rozmawiać z pracodawcami, że warto wspólnie z władzami uczelni oraz kuratoriami odpowiedzialnymi za szkolnictwo podstawowe i średnie zmieniać programy nauczania w taki sposób, aby absolwenci łatwiej odnajdywali się na rynku pracy. Kluczowym aspektem musi być zrównoważony rozwój pomiędzy kształceniem kadry specjalizującej się w bardzo wąskim obszarze danej dziedziny, a kształtowaniem umiejętności ułatwiających szybkie przekwalifikowanie się. Ten proces powinien zacząć się już w rodzinnym domu i być cały czas kontynuowany, aby absolwenci szkół średnich i wyższych potrafili pracować w zautomatyzowanym świecie.

Znając bieżące potrzeby rynku pracy, podpowiadamy ośrodkom edukacyjnym, na co powinny zwrócić uwagę, jakie umiejętności rozwijać. Warto doskonalić te, których maszyny czy zintegrowane systemy operacyjne nie mają, i póki co nie będą miały – a więc umiejętność niestandardowego, kreatywnego myślenia, rozwiązywania skomplikowanych problemów, „odczytywania” trudnych do zdefiniowania sygnałów, analizowania wielu danych i na tej podstawie projektowania możliwych scenariuszy wydarzeń, błyskawicznej adaptacji do zmieniających się warunków i przekwalifikowywania się zgodnie z bieżącymi potrzebami firmy. Powyższe kompetencje dziś są cechą wyróżniającą kandydatów na tle innych, w przyszłości staną się niezbędnym minimum.

### Przyszłość jest inna

W dobie powszechnej automatyzacji pracownik przede wszystkim będzie projektował kompletne rozwiązania, rozwiązywał problemy w ujęciu całościowym, a nie jednostkowym, a jego zakres obowiązków zdecydowanie się poszerzy – nabierze kompleksowego charakteru. Będzie też musiał współpracować z maszynami i kończyć to, czego one nie zdołają już zrobić – szybko i niestandardowo. I co najważniejsze – powinien być przygotowany na co

AUTOR



Piotr Zygmunt

Senior Account Manager  
Response Engineering  
Hays Poland

najmniej kilkakrotną zmianę zawodu – jego praca będzie bardziej przypominała projekt niż powtarzalny zestaw zadań. Kiedy projekt zostanie skończony, będzie musiał szukać nowego, co nie znaczy, że zawsze będzie się to wiązało ze zmianą pracodawcy. Resztę dzisiejszych obowiązków przejmą komputery lub roboty.

Jak dowodzi historia, rewolucja przemysłowa tylko w relatywnie krótkim czasie wywołuje perturbacje na rynku pracy. Szybko bowiem okazuje się, że w miejsce starych profesji wchodzi zupełnie nowe. Kilkanaście lat temu nie było zawodu analityka procesów WCM, czy inżyniera nowych rozwiązań projektowych. Nikt nie mówił o inżynierach zajmujących się testami testów produkcyjnych albo o osobach opracowujących potencjalne błędy, które mogą pojawić się w trakcie procesu, aby wyeliminować je już na tym etapie.

### Co powinniśmy zrobić, aby nie stać się ofiarą własnego rozwoju?

Przede wszystkim powinniśmy cały czas się doksztalać, na różnych polach wykorzystywać inteligencję i intuicję, której maszynom brakuje, co w połączeniu z nabytą wiedzą oraz doświadczeniem pozwoli nam stać się uniwersalnymi „robotami” na tyle złożonymi, że automaty stworzone przez nas nigdy nam nie dorównają.

Mimo zmieniającego się rynku pracy osiągnięcie sukcesu będzie zależało od nas i w tej materii nic się nie zmieni. Ludzkiego mózgu nie da się skopiować, więc nadal będzie on największą wartością przedsiębiorstw, gwarantującą ich rozwój. Nie da się też zakodować wielu procesów intelektualnych.





# Podziękowania dla uczestników i Partnerów

**6** Forum  
**Human Resources**  
w sektorze motoryzacyjnym

W dniach 20-21 maja 2016 r. w SPA Hotel Jawor\*\*\*\* w Jaworze koło Bielsko-Białej odbyła się VI edycja Forum Human Resources w sektorze motoryzacyjnym, którego organizatorem jest wydawca kwartalnika i portalu firma AutomotiveSuppliers.pl.

Organizowane cyklicznie raz do roku - wiosną, Forum stanowi prestiżowe wydarzenie w przemyśle motoryzacyjnym i wpisuje się już na stałe w kalendarz zawodowy wielu menedżerów odpowiedzialnych za zarządzanie ludźmi w organizacjach produkcyjnych.

Celem Forum jest wymiana doświadczeń między menadżerami zarządzającej zasobami ludzkimi oraz zaprezentowanie trendów i najlepszych praktyk w zakresie wpływu polityki personalnej na budowanie przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw.

Cieszy nas, że z roku na rok Forum HR spotyka się coraz większym zainteresowaniem środowiska HR sektora motoryzacyjnego. W tegorocznej edycji udział wzięło 120 uczestników - prezesów, członków zarządu, menedżerów działów, dyrektorów i specjalistów HR. Chcemy by kolejne edycje Forum HR jeszcze bardziej odpowiadały na potrzeby przedstawicieli branży. Dlatego też korzystając z rad i sugestii środo-

wiska HR sektora motoryzacyjnego będziemy wzbogacać formułę kolejnych edycji Forum HR o nowatorskie rozwiązania.

Duże zainteresowanie wydarzeniem i ciepłe słowa od uczestników motywują nas do organizacji kolejnych edycji Forum HR. Już dziś chcielibyśmy Państwa zaprosić do współpracy przy przyszłorocznej edycji. To dla nas ogromne wyróżnienie móc dla Państwa organizować to przedsięwzięcie, ale i wyzwanie, dlatego już rozpoczęliśmy prace organizacyjne nad 7. Forum Human Resources w sektorze motoryzacyjnym.

Szanowni Państwo, w imieniu całego zespołu AutomotiveSuppliers.pl, pragniemy Państwu serdecznie podziękować za zaangażowanie w organizację i promocję 6. edycji Forum. To dzięki bliskiej współpracy z Państwem po raz kolejny odnieśliśmy sukces.

Gorąco dziękujemy za wsparcie i owocną współpracę!



Partner Główny

**HAYS** Recruiting experts worldwide

Partnerzy Branżowi



Więcej na [www.hrwmotoryzacji.pl](http://www.hrwmotoryzacji.pl)



## 2016

17-20.05, Kielce	<b>PLASTPOL</b> Międzynarodowe Targi Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych i Gumy Targi Kielce <a href="http://www.targikielce.pl">www.targikielce.pl</a>	29-30.09, Jaworze k. Bielska-Białej	<b>4. Konferencja dla narzędziowni Tool-Shop</b> AutomotiveSuppliers.pl <a href="http://www.nowoczesnanarzedziownia.pl">www.nowoczesnanarzedziownia.pl</a>
07-10.06, Poznań	<b>MACH-TOOL</b> Salon Obrabiarek i Narzędzi Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. <a href="http://machtool.mtp.pl">http://machtool.mtp.pl</a>	04-06.10, Sosnowiec	<b>TOOLEX</b> Międzynarodowe Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a>
07-10.06, Poznań	<b>WELDING</b> Salon Spawalnictwa Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. <a href="http://welding.mtp.pl">http://welding.mtp.pl</a>	04-06.10, Sosnowiec	<b>WIRTOTECHNOLOGIA</b> Międzynarodowe Targi Metod i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a>
07-10.06, Poznań	<b>METALFORUM</b> Salon Metalurgii, Hutnictwa, Odlewnictwa i Przemysłu Metalowego Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. <a href="http://metalforum.mtp.pl">http://metalforum.mtp.pl</a>	06-7.10, Wojanów/Jelenia Góra	<b>XII Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej</b> TUV Nord Polska Sp. z o.o. <a href="http://www.tuv-nord.pl">www.tuv-nord.pl</a>
09-12.06, Poznań	<b>SURFEX</b> Salon Technologii Obróbki Powierzchni Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. <a href="http://surfex.mtp.pl">http://surfex.mtp.pl</a>	12-13.10, Wrocław	<b>Fabryka Przyszłości - w drodze do Przemysłu 4.0</b> <a href="http://www.przemysl40.pl">www.przemysl40.pl</a>
07-09.06, Wrocław	<b>XVI Międzynarodowa Konferencja</b> Lean Management Lean Enterprise Institute Polska <a href="http://www.lean.org.pl">www.lean.org.pl</a>	18-20.10, Sosnowiec	<b>SteelMET</b> Międzynarodowe Targi Stali, Metali Nieżelaznych, Technologii i Produktów Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a>
20-22.09, Kielce	<b>ALUMINIUM &amp; NONFERMET</b> Międzynarodowe Targi Aluminium i Technologii, Materiałów i Produktów Metali Nieżelaznych <a href="http://www.targikielce.pl">http://www.targikielce.pl</a>	18-20.10, Sosnowiec	<b>SURFPROTECT</b> Targi Zabezpieczeń Powierzchni Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a>
20-22.09, Kielce	<b>METAL</b> Międzynarodowe Targi Technologii dla Odlewnictwa <a href="http://www.targikielce.pl">http://www.targikielce.pl</a>	18-20.10, Wolfsburg (Niemcy)	<b>International Suppliers Fair (IZB)</b> <a href="http://www.izb-online.com">http://www.izb-online.com</a>
26-29.09, Poznań	<b>EPLA</b> Targi Tworzyw Sztucznych i Gumy Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. <a href="http://www.epla.pl">www.epla.pl</a>	17-18.11, Kraków	<b>7. Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym</b> AutomotiveSuppliers.pl <a href="http://www.motosolutions.pl">www.motosolutions.pl</a>

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRME

# INTERNETOWA BAZA FIRM PRODUKCYJNYCH I USŁUGOWYCH DLA MOTORYZACJI

WERSJA POLSKA I ANGIELSKA

- certyfikaty
- profil produkcji
- dane kontaktowe
- zdjęcia
- i inne

**Blisko 300  
firm z branży**

**Szczegóły oferty: 22 215 05 05**  
[review@automotivesuppliers.pl](mailto:review@automotivesuppliers.pl)

[www.automotivesuppliers.pl](http://www.automotivesuppliers.pl)



# 7 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

**Kraków, 17-18 listopada 2016**



NAJWAŻNIEJSZE COROCZNE WYDARZENIE W PRZEMYŚLE MOTORYZACYJNYM,  
BĘDĄCE OKAZJĄ DO WYRAŻENIA UZNANIA I ZAPREZENTOWANIA SUKCESÓW  
PRZEDSIĘBIORSTW PRODUKCYJNYCH REPREZENTUJĄCYCH TEN SEKTOR

BLIŻSZE INFORMACJE JUŻ WKRÓTCE NA  
[WWW.MOTOSOLUTIONS.PL](http://WWW.MOTOSOLUTIONS.PL)

W sprawie udziału w charakterze partnera, prelegenta lub wystawcy  
prosimy o kontakt: tel. 22 215-05-05, e-mail: [review@automotivesuppliers.pl](mailto:review@automotivesuppliers.pl)