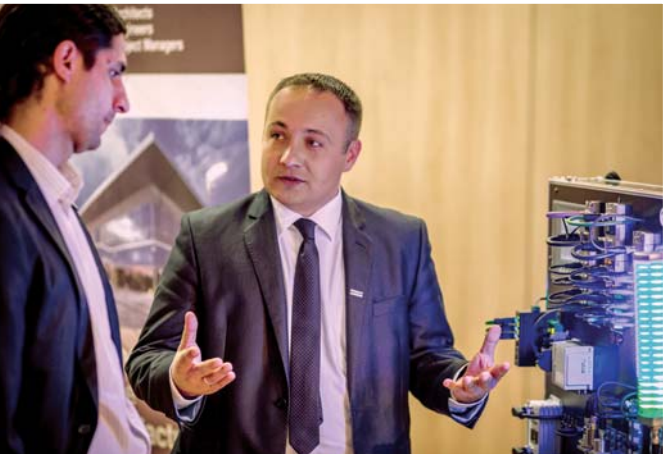


AutomotiveSuppliers.pl review

ISSN 1899-4369

Nr 3(29)/2015 lipiec-wrzesień



6 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

18 - 19 listopada 2015

DoubleTree by Hilton Krakow

Hotel & Convention Center

**szczegóły na www.motosolutions.pl
oraz w tym wydaniu na stronach 1-4**

W numerze:

**BORGWARNER POLAND
NAGRODZONY ZŁOTĄ
NAGRODĄ FORDA**

**KIRCHHOFF:
NOWY ZAKŁAD
W GNIĘZNE**

**EY: FUZJE I PRZEJĘCIA
W BRANŻY
MOTORYZACYJNEJ**

**CO NOWEGO
U DOSTAWCÓW
MOTORYZACYJNYCH?**

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRME

INTERNETOWA BAZA FIRM PRODUKCYJNYCH I USŁUGOWYCH DLA MOTORYZACJI

WERSJA POLSKA I ANGIELSKA

The image shows four overlapping screenshots of a web browser displaying company profiles. The top-left screenshot shows the profile for GERGONNE Polska Sp. z o.o., featuring the company logo and the tagline 'The Adhesive Solution'. The middle-left screenshot shows the profile for Jäger Polska Sp. z o.o., with the company logo and a detailed description of their products. The bottom-left screenshot shows the profile for Spółdzielnia PIONIER, including their logo and a list of services. The bottom-right screenshot shows the profile for Formel D Polska Sp. z o.o., with the company logo and information about their international group.

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

**Blisko 300
firm z branży**

Szczegóły oferty: 22 215 05 05
review@automotivesuppliers.pl

6 Forum MotoSolutions

18 - 19 listopada 2015
DoubleTree by Hilton Krakow
Hotel & Convention Center

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

www.motosolutions.pl



GENERAL MOTORS
MANUFACTURING POLAND



Michał Brzozowski
Dyrektor Zarządzający
METROPLAN
Polska Sp. z o.o.



Roman Dyki
Kierownik Logistyki
wezi - tec Sp. z o.o.



Marek Ferfecki
Operations Manager
LEAR Corporation
Poland II Sp. z o.o.



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



Dénes Klujber
Prezydent
MAJOSZ



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



Jacek Koszela
Dyrektor Zakładu
Gorzów 1,
Członek Zarządu,
Faurecia Gorzów S.A.



Tomasz Lebitko
Managing Director
Eastern Europe,
FORCAM Poland
Sp. z o.o.



Jerzy Majchrzak
Dyrektor, Departament
Innowacji i Przemysłu,
Min. Gospodarki
Narodowe Centrum
Badań i Rozwoju



Michał Opozda
Market Development
Manager - Distributed
PowerGE Global
Growth & Operations



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl



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



Marek Potoczny
Dyrektor Projektów
Przemysłowych,
Valeo Autosystemy
Sp. z o.o.



Marek Ryczko
Operations Manager,
BorgWarner
Poland Sp. z o.o.



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



Jacek Taczała
Koordynator ds.
rynku Automotive,
dział Industrial Solutions
Mitsubishi Electric



Paweł Tynel
Partner EY,
Szef działu i ulgi dotacji
inwestycyjnych,
EY



Bogusław Zawisza
Dyrektor ds. Jakości
BWI Krosno S.A.

Partner Główny:

data interchange

Partnerzy Branżowi:



Sponsorzy Bankietu:



Patronat honorowy:

18 LISTOPADA 2015 - I DZIEŃ FORUM

10.00-11.00	Rejestracja uczestników
11.00-11.20	Rozpoczęcie Forum <i>Rafał Orłowski, Partner, AutomotiveSuppliers.pl</i>
11.20-11.50	GM Manufacturing Poland: Astra V generacji - rozwój fabryki w Gliwicach oraz sektora dostawczego GM Manufacturing Poland: Astra of the Fifth Generation - expansion of the Gliwice factory and the supply sector <i>Andrzej Korpak, Dyrektor Zarządzający, General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.</i>
11.50-12.20	Szybki rozwój przedsiębiorstwa dzięki integracji EDI The rapid development of the company, thanks to the integration of EDI <i>Alessandro Poma, Central Europe Sales Manager, Data Interchange Sp. z o.o.</i>
12.20-12.40	Przerwa kawowa - networking
12.40-13.10	Aktualna sytuacja dostawców motoryzacyjnych na Węgrzech Current Situation of Automotive Suppliers In Hungary <i>Dénes Klujber, Prezydent, MAJOSZ (Węgierskie Stowarzyszenie Dostawców Motoryzacyjnych)</i>
13.10-13.40	Poka Yoke w praktyce - eliminacja błędów produkcyjnych z wykorzystaniem rozwiązań Mitsubishi Electric Implementing Poka Yoke - Elimination of production defects using Mitsubishi Electric solutions <i>Jacek Taczala, Koordynator ds. rynku Automotive, dział Industrial Solutions, Mitsubishi Electric</i>
13.40-14.50	Lunch
14.50-15.20	Znaczenie procesu ciągłego doskonalenia w zarządzaniu produkcją Importance of continuous improvement process in manufacturing management <i>Marek Ferfecki, Operations Manager, LEAR Corporation Poland II Sp. z o.o.</i>
15.20-15.50	Wzrost efektywności produkcji i pełna identyfikowalność produktu i procesu w BorgWarner Poland na bazie wdrożonego systemu MES firmy Forcam Increase in product efficiency and full product and process traceability at BorgWarner Poland due to the implementation of Forcam MES <i>Marek Ryczko, Operations Manager, BorgWarner Poland Sp. z o.o.</i> <i>Tomasz Lebitko, Managing Director Eastern Europe, FORCAM Poland Sp. z o.o.</i>
15.50-16.10	Przerwa kawowa - networking
16.10-16.40	Układy kogeneracyjne w przemyśle motoryzacyjnym Cogeneration in the Automotive Industry <i>Michał Opozda, Market Development Manager - Distributed Power, GE Global Growth & Operations</i>
16.40-17.10	Efektywne zarządzanie użyciem energii elektrycznej w fabryce systemów wyposażenia wnętrza samochodów Effective electric energy usage in interior systems automotive plant <i>Jacek KOSZELA, Dyrektor Zakładu Gorzów 1, Członek Zarządu, Faurecia Gorzów S.A.</i>
17.10-17.15	Podsumowanie I dnia
20.00-00.00	Wieczorny bankiet

6 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

19 LISTOPADA 2015 - II DZIEŃ FORUM

09.30-10.00	System Zarządzania Magazynem Wysyłki Shipment Warehouse Management System <i>Roman Dyki, Kierownik Logistyki, wezi - tec Sp. z o.o.</i>
10.00-10.30	Schoeller Allibert - system Magnum Optimum® - optymalizacja kosztów transportu zwrotnego w branży motoryzacyjnej Schoeller Allibert - Magnum Optimum® system - returnable transport cost's optimization in Automotive <i>Wojciech Łoza, Key Account Manager, Schoeller Allibert Sp. z o.o.</i>
10.30-11.00	Długookresowe trendy w transporcie drogowym w kontekście polityki UE oraz protekcjonistycznych inicjatyw jej poszczególnych Państw Long-term trends in road transport in the light of the EU's policy and protectionistic initiatives of its individual Countries <i>Paweł Trebicki, Dyrektorem Generalny oraz Wiceprezes Zarządu, Raben Transport Sp. z o.o.</i>
11.00-11.30	Przerwa kawowa - networking
11.30-13.00	Możliwości wspierania innowacyjności w przemyśle motoryzacyjnym Panel dyskusyjny Possibilities of supporting innovativeness in the automotive industry Panel discussion <i>Rafał Orłowski, AutomotiveSuppliers.pl</i> <i>Jerzy Majchrzak, Dyrektor, Departament Innowacji i Przemysłu, Min. Gospodarki Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (do potwierdzenia)</i> <i>Marek Potoczny, Dyrektor Projektów Przemysłowych, Valeo Autosystemy Sp. z o.o.</i> <i>Paweł Tynel, Partner EY, Szef działu i ulgi dotacji inwestycyjnych, EY</i>
13.00-14.00	Lunch
14.00-14.30	Praktyczne aspekty realizacji projektów inwestycyjnych w zakładach przemysłowych wraz z przedstawieniem dostępnych modeli i procedur realizacyjnych Practical aspects of execution of investment projects in industrial plants, incl. potential realisation models and procedures <i>Michał Brzozowski, Dyrektor Zarządzający, METROPLAN Polska Sp. z o.o.</i>
14.30-15.00	Wdrożenie raportów A3 na przykładzie zakładu BWI Krosno S.A. Implementation of A3 reports on the example of the BWI Krosno S.A. plant <i>Bogusław Zawisza, Dyrektor ds. Jakości, BWI Krosno S.A.</i>
15.00-15.05	Zakończenie Forum

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Forum

Wybrani Wystawcy:



Volkswagen Poznań
Fabryka Samochodów Użytkowych i Komponentów

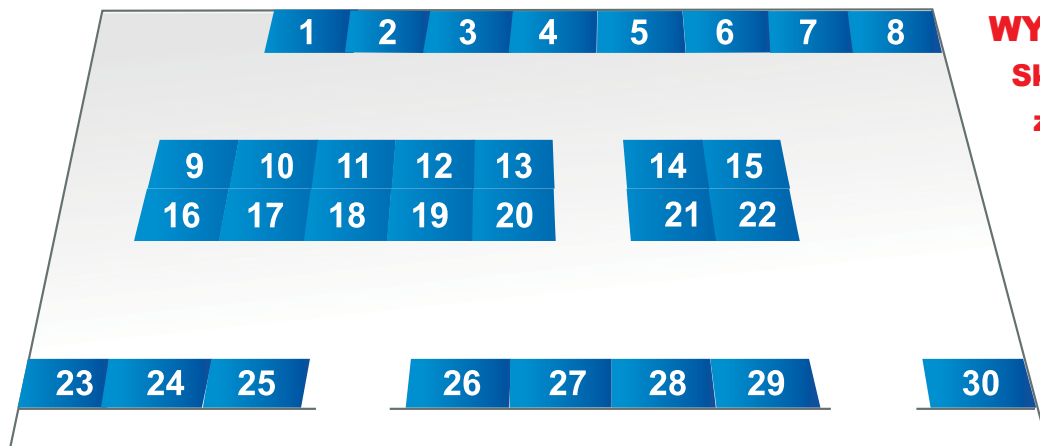


data interchange



Schoeller Allibert

DOŁĄCZ DO WYSTAWCÓW



WYSTAWA
Skorzystaj
z dostępnych
stoisk i zaprezentuj
swoje produkty
i usługi

ZGŁASZAM UDZIAŁ:

Warunki uczestnictwa:

Cena obejmuje: udział w Forum w dniach 18-19 listopada 2015 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 18.11.

1. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 8 listopada.
2. Wpłaty należy dokonać na konto:
AutomotiveSuppliers.pl S.C. Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Rafał Orłowski mBank
Bankowość Detaliczna BRE Banku SA PL 61 1140 2004 0000 3102 5293 0305 z dopiskiem, Forum MotoSolutions 2015 i nazwisko uczestnika
3. Rezygnację z udziału należy przesyłać listem poleconym na adres organizatora.
4. Rezygnacja w terminie do 10 dni przed Forum lub nieobecność podczas Forum nie są podstawą do zwrotu należności.
5. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum.

do 25 września 2015 r. 1 299 zł + 23% VAT

do 23 października 2015 r. 1 499 zł + 23% VAT

po 23 października 2015 r. 1 599 zł + 23% VAT

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

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

Wyrażamy zgodę, na podstawie art. 23 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) na przetwarzanie danych osobowych do celów informacyjnych i marketingowych przez AutomotiveSuppliers.pl S.C. z siedzibą w Warszawie oraz przez Partnerów Forum MotoSolutions (edycja 2015).

Nocleg

Ceny pokoi w DoubleTree by Hilton Krakow Hotel & Convention Center dla uczestników Forum

- 258,12 PLN brutto - pokój 1-osobowy (Hampton by Hilton***)
- 290,52 PLN brutto - pokój 2-osobowy (Hampton by Hilton***)
- 344,52 PLN brutto - pokój 1-osobowy (DoubleTree by Hilton****)
- 398,52 PLN brutto - pokój 2-osobowy (DoubleTree by Hilton****)

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

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

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

Jaguar Land Rover nie dla nas

Przez ostatnich kilka miesięcy branża motoryzacyjna żyła nadzieją, że Jaguar Land Rover wybierze Polskę jako kraj, w którym powstanie nowa fabryka samochodów. Niestety, po raz kolejny w ciągu kilkunastu lat nie zdołaliśmy przekonać koncernu motoryzacyjnego, że warto u nas inwestować i produkować samochody. Można długo mówić dlaczego przegraliśmy. Nie ma jednej przyczyny. Może wystarczy wskazać, że kolejne polskie rządy nie wyciągnęły właściwych wniosków dlaczego producenci pojazdów zdecydowanie częściej wybierają Czechy, Słowację i Węgry niż nasz kraj.



Co straciliśmy? Silny impuls nie tylko dla przemysłu motoryzacyjnego w Polsce ale dla całej gospodarki. Słowacy wskazują, że szacowane 1,5 miliarda euro inwestycji Jaguara Land Rovera to 2 procent ich produktu krajowego brutto a uruchomienie produkcji zwiększy o blisko 10 procent produkcję przemysłową kraju. W szerszym kontekście tracimy także sygnał dla potencjalnych inwestorów, nie tylko motoryzacyjnych, że warto lokować produkcję w Polsce. I równie istotne - utraciliśmy szansę na chyba ostatnią w najbliższych latach fabrykę samochodów i to w dodatku klasy premium. Nic nie wskazuje na to aby inne koncerny samochodowe miały inwestować w tej części Europy w nowe zakłady.

Rafał Orłowski

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Orłowski' with a stylized flourish at the end.

Redaktor Naczelny

- 8**
Wyższa produkcja aut dzięki fabryce GM
- 12**
Volkswagen Września - pierwsze samochody testowe coraz bliżej
- 14**
Motoryzacja ustanawia nowe rekordy
- 18**
Fuzje i przejęcia w branży motoryzacyjnej
- 24**
KIRCHHOFF Automotive rozpoczyna kolejną inwestycję
- 26**
Polski zakład BorgWarner nagrodzony Złotą Nagrodą Forda
- 27**
BISPOL w motoryzacji
- 28**
LUMEL - od projektu po wyrób gotowy
- 30**
10 lat GERGONNE w regionie Europy Środkowo-Wschodniej
- 33**
PEMES - Specjaliści od automatyzacji produkcji
- 34**
MAGNETIX Dlaczego warto nas wybrać?
- 36**
Niewykorzystane możliwości EDI
- 37**
Stokvis Tapes
- 38**
Co nowego u dostawców motoryzacyjnych?

- 42**
By nie produkować „cytryn” Akademia VWP
- 46**
Pełnomocnik do Spraw Bezpieczeństwa Wyrobu jako standard wymagań według VDA QMC na licencji VW
- 50**
Optymalna produkcja w LYS Fusion dzięki systemowi ProSeS BDE
- 52**
Niezawodne i innowacyjne rozwiązania od igus w świecie motoryzacyjnym
- 54**
MTM CEE - Tworzymy nowe rozwiązania w sektorze mycia i gratowania przemysłowego
- 60**
Nadchodzące targi i konferencje



NX CAM
redukcja czasu
obróbki zgrubnej
o 80%

 **CAMdivision**

**Firma z największym doświadczeniem w branży
we wdrożeniach specjalistycznych modułów
NX CAD/CAM & NX Mold/Progressive**

Kompleksowe rozwiązania CAx/PLM w oparciu o systemy NX & Teamcenter:

- NX CAD/CAM bezpłatne wersje testowe
- szkolenia i specjalistyczne warsztaty
- optymalizacja konstrukcji form i tłoczników
- biblioteki normaliów FCPK Bytów
- podręczniki i bezpłatne e-Booki
- postprocesory i wirtualne obrabiarki
- specjalne pakiety do maszyn DMG MORI
- optymalizacja obróbki HSM na CNC

CAMdivision GmbH
Sponholzstraße 47, 12159 Berlin
info@camdivision.de
tel. +49 30 78 95 95 51
www.camdivision.de

CAMdivision Sp. z o.o.
Park Przemysłowy Źródła-Błonie k/Wrocławia
Błonie 55-330, ul. Sosnowa 10
tel.: +48 71 780 30 20, info@camdivision.pl
www.camdivision.pl

CAMdivision – PLATINUM Partner SIEMENS PLM Software FY 2015 in Poland



Volkswagen Poznań

Wyższa produkcja aut dzięki fabryce GM

Od początku 2015 roku produkcja samochodów osobowych i dostawczych jest wyższa niż przed rokiem. W pierwszych sześciu miesiącach lepsze wyniki zawdzięczamy tylko jednemu producentowi.

Produkcja

W pierwszym półroczu tego roku w Polsce zostało wyprodukowanych ponad 353,5 tys. samochodów. Wielkość montażu jest wyższa o 36,5 tys. pojazdów (+10,33 proc.) niż w tym samym okresie 2015 roku.

O wzroście zdecydowała produkcja w fabryce General Motors Manufacturing Poland (GMMP). Od stycznia gliwicki zakład jest jedynym producentem Astry hatchback a ponadto także od tego samego miesiąca przywrócono system trzymianowy. W pierwszych sześciu miesiącach 2015 roku w GMMP wyprodukowano 100,7 tys. pojazdów. To nie tylko dwukrotnie więcej niż przed rokiem (+50,6 proc., +51 tys. sztuk), ale także zdecydowanie więcej niż w całym zeszłym roku, w którym zmontowano niemal 89 tys. aut. Udział GMMP w całości produkcji w Polsce wzrósł do 28,5 proc. (I półrocze 2014: 15,7 proc.)

Produkcja pozostałych dwóch fabryk była niższa niż przed rokiem. Nasz

największy producent, FCA Poland zmontował 168,6 tys. samochodów osobowych, w tym 142,2 tys. aut marek Fiat/Lancia/Abarth. W porównaniu do pierwszego półrocza zeszłego roku w Tychach powstało o 5,5 tys. aut mniej (-3,29 proc.) niż rok wcześniej. W ciągu 12 miesięcy udział FAP w całości produkcji pojazdów spadł z 54,9 proc. poniżej 50 proc. (47,7 proc.).

Natomiast w Volkswagen Poznań wyprodukowano 84,3 tys. samochodów osobowych i dostawczych. Na niższy wynik (-10 tys., -10,66 proc.) wpłynęło przestawienie pod koniec półrocza produkcji na nowe generacje modeli, Caddy IV i T6. Udział VW Poznań w całości produkcji zmalał do 23,8 proc. (I półrocze 2014: 29,4 proc.).

Ranking modeli

Nadal najbardziej masowo wytwarzanym samochodem pozostaje Fiat 500. Jego produkcja, uzupełniona przez Abarth 500 wyniosła w I półroczu 2015 roku 109,8 tys. egzemplarzy. Drugie



Rafał Orłowski
 Analityk
 Przemysłu Motoryzacyjnego
 AutomotiveSuppliers.pl

i trzecie miejsca ponownie należą do Volkswagena Caddy (76 tys.) i Opla Astry IV hatchback (73,6 tys.). Kolejne miejsca zajęły: Lancia Ypsilon, Ford KA, Opel Astra IV sedan, Opel Astra GTC, VW T5/T6 i Opel Cascada.

Eksport

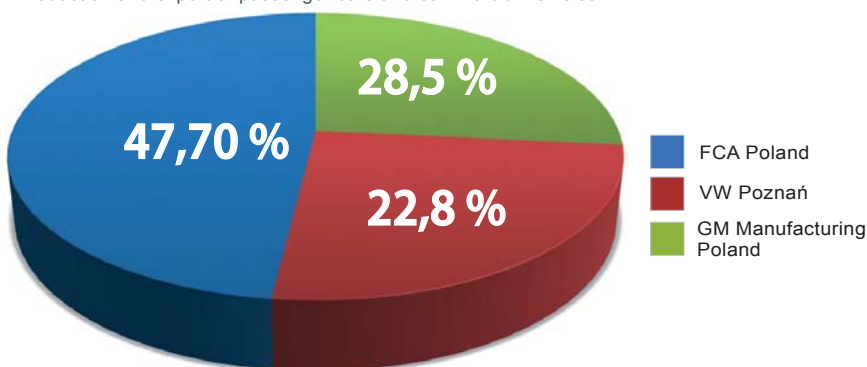
Od lat sytuacja w tej kwestii jest niezmienna tylko niewielka liczba aut produkowanych w Polsce sprzedana jest na rynku lokalnym. W I półroczu 2014 roku na eksport trafiło ponad 97,5 proc. wszystkich zmontowanych pojazdów.

Fiat Auto Poland wysłał do klientów zagranicą 141,4 tys. pojazdów z logo Fiata i Lancii. Na rynki zagraniczne trafiło także niespełna 25,2 tys. egzemplarzy Forda KA. General Motor Manufacturing Poland wyeksportował 95,9 tys. aut a Volkswagen Poznań - 82,5 tys. pojazdów.

Podsumowanie

Zgodnie z przewidywaniami w pierwszych sześciu miesiącach bieżącego roku nastąpił wzrost produkcji. Skonolidowanie produkcji, po zamknięciu fabryki w Bochum Astry hatchback w Gliwicach spowodowało podwojenie produkcji tego zakładu. Trochę gorzej wygląda produkcja w pozostałych dwóch fabrykach, gdzie wytworzono

Produkcja pojazdów w podziale na producentów
 Production and export of passenger cars and commercial vehicles



Produkcja i eksport samochodów osobowych i dostawczych w Polsce
 Production and export of passenger cars and commercial vehicles

Producent/Manufacturer	Styczeń-czerwiec 2015 January - June 2015	
	Produkcja Production	Eksport Export
FCA Poland	168 574	166 612
GM Manufacturing Poland	100 713	95 869
VW Poznań	84 268	82 506
RAZEM/TOTAL	353 555	344 987

Źródło: producenci

mniej pojazdów niż przed rokiem. Ale kolejnych miesiącach 2015 roku oczekujemy dalszej poprawy sytuacji. Nowe modele Fiata 500 i Caddy spotkały się

z zainteresowaniem użytkowników, dlatego w I półroczu zarówno VW Poznań jak i FCA Poznań powinny zwiększyć produkcję.

Prognozujemy, że w całym 2015 roku w Polsce zostanie wyprodukowanych ponad 630 tys. aut, o około 54 tys. sztuk więcej niż rok wcześniej.



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

Pierwsze półrocze 2015 roku to okres niezwykle korzystny dla naszej fabryki. Wolumen produkcji był najwyższy od wielu lat. Wszystko wskazuje na to, że zakończymy ten rok z wynikiem powyżej 160 tysięcy wyprodukowanych samochodów, czyli blisko 80 procent więcej niż w zeszłym roku. Zawdzięczamy to głównie sporemu popytowi na obecny model Astry HB5, którego produkcję zakończyliśmy definitywnie w pierwszych dniach sierpnia. W tym roku Astra HB5 obecnej generacji była produkowana już tylko w zakładzie w Gliwicach ponieważ fabryki w Ruesselsheim

i Ellesmere Port zakończyły montaż tego modelu wcześniej. Pozytywny wpływ ma również fakt, że Opel w Europie zanotował w tym roku 3-procentowy wzrost sprzedaży w stosunku do poprzedniego roku i to pomimo załamania się rynku w Rosji. Wierzymy, że ta tendencja wzrostowa się utrzyma i nowa generacja Astry HB5, której seryjną produkcję rozpoczniemy z końcem września pomoże nam osiągnąć jeszcze lepsze wyniki w 2016 roku. Nasz zakład jest już w pełni przygotowany do rozpoczęcia seryjnej produkcji tego modelu.



Fabryka Jaguara Land Rovera jednak nie dla nas

11 sierpnia br. Jaguar Land Rover (JLR) poinformował o podpisaniu listu intencyjnego z rządem Słowacji w sprawie wybudowania fabryki samochodów w mieście Nitra. Zakład ma mieć zdolności produkcyjne 300 tys. aut rocznie a pierwsze samochody opuszczą linie montażowe w 2018 roku. - *Dzięki istniejącemu najwyższej klasy przemysłowi motoryzacyjnemu, Słowacja daje nam potencjalną możliwość rozwoju* - powiedział prezes Jaguar Land Rover dr Ralf

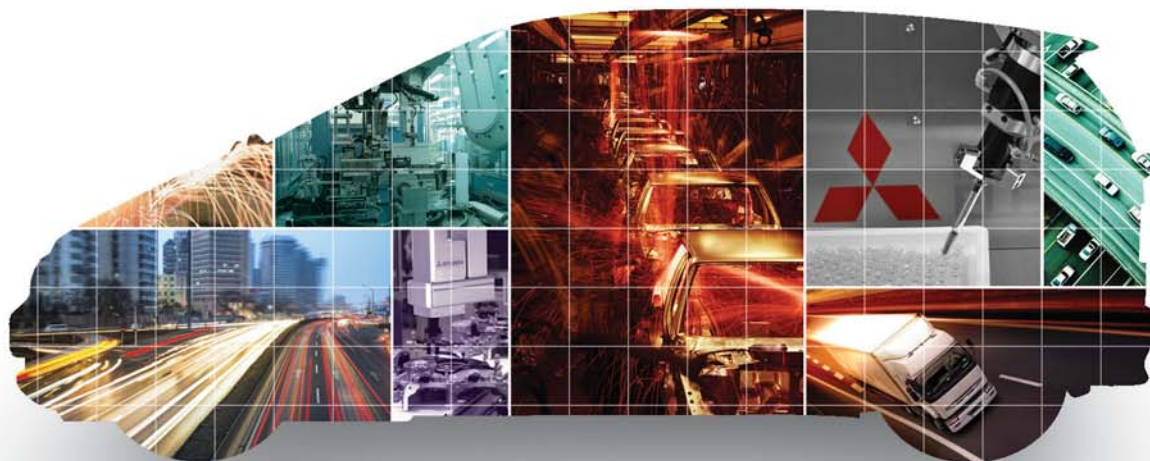
Speth. - *Nowa fabryka będzie uzupełnieniem naszych istniejących zakładów w Wlk. Brytanii, Chinach i Indiach oraz kolejnego powstającego w Brazylii.* Natomiast Robert Fico, Premier Słowacji powiedział, m.in.: - *Rząd Słowacji jest zadowolony wyborem lokalizacji przez Jaguara Land Rovera.*

Według „Financial Times” wartość inwestycji JLR na Słowacji wyniesie około 1mld funtów.

ENGLISH SUMMARY

184.7 thousand cars and light commercial vehicles were manufactured in Poland in the first quarter of 2015 (up 21 percent or 32 thousand vehicles). Fiat Auto Poland made 88.8 thousand vehicles (+9 percent), while Volkswagen produced 49.0 thousand (+6.4 percent) and GMMP 46.8 thousand (+102.1 percent). Of all the vehicles made, 181.0 thousand cars were supplied to foreign markets.

Produkcja i koszty pod kontrolą



Współczesne wymagania przemysłu automotive

Jesteśmy świadomi, że nowoczesna fabryka w przemyśle motoryzacyjnym jest ekstremalnie wymagającym środowiskiem produkcyjnym. Spełnianie wyrubowanych wymagań oznacza przyglądanie się wszystkim aspektom cyklu produkcyjnego i zaobserwowanie, gdzie można poprawić wydajność, obniżyć koszty i w rezultacie poprawić wyniki przedsiębiorstwa. Aby sprostać tym wyzwaniom, Mitsubishi Electric oferuje szereg rozwiązań dedykowanych przemysłowi motoryzacyjnemu, które pozwolą na maksymalizację czasu funkcjonowania i dostępności linii produkcyjnej, minimalizację przestoju, poprawę wydajności oraz wzrost jakości produktów. Porozmawiaj z jednym z naszych ekspertów z zakresu przemysłu motoryzacyjnego i dowiedz się, w jaki sposób Mitsubishi Electric może pomóc stawić czoła wymaganiom współczesnego rynku.

<https://pl3a.mitsubishielectric.com/>



Aby dowiedzieć się więcej **odwiedź stoisko Mitsubishi Electric**
podczas 6. Forum MotoSolutions w Krakowie w dniach 18-19.11.2015

Volkswagen Września - pierwsze samochody testowe coraz bliżej



VW Poznań

Podczas konferencji prasowej 1 lipca br. przedstawiciele spółki Volkswagen Poznań podsumowali 250 dni od rozpoczęcia budowy fabryki w Białężycach k. Wrześni.

Nowa fabryka powstaje w ekspresowym tempie. Po 250 dniach od roz-

poczęcia budowy wszystkie hale produkcyjne są już zadaszone oraz mają zamknięte ściany boczne. W lipcu trwał montaż linii technologicznych, zaś pierwsze samochody testowe nowej wersji modelu Volkswagen Crafter mają opuścić Halę Budowy Karoserii już listopadzie tego roku.

Prace związane z budową nowej fabryki Volkswagena w Białężycach k. Wrześni, w której od drugiej połowy 2016 roku będzie seryjnie produkowana nowa generacja modelu Volkswagen Crafter, rozpoczęły się w październiku 2014 roku. Szacowany roczny wolumen produkcyjny nowej fabryki ma wynosić 100 tys. samochodów rocznie. Dotychczas niemiecki koncern zainwestował blisko 365 mln euro przy budowie fabryki. Koszt całego projektu to ponad 800 mln euro. O skali inwestycji świadczy kilka liczb, które zaprezentował Ralf Nitzschke, Dyrektor Zakładu Crafter we Wrześni. - *Jak dotąd na terenie budowy położyliśmy ponad 15 kilometrów różnego rodzaju rur. Zużyliśmy również 8000 ton stali zbrojenio-owej oraz ustawiliśmy konstrukcje stalowe o wadze ponad 22 000 ton. Przy pokryciu dachu wykorzystaliśmy ponad 210 000 m² blachy trapezowej.*



VW Poznań



Obecnie trwa montaż linii technologicznych wewnątrz hal produkcyjnych. Pierwsza do użytku zostanie oddana Hala Budowy Karoserii, która będzie zajmować powierzchnię blisko 90 tys. m². Hala Budowy Karoserii ma być przygotowana do produkcji 376 samo-

chodów na dobę. Zatrudnienie znajdzie tutaj 720 osób (230 osób/zmianę). Na terenie Spawalni zainstalowanych zostanie 400 robotów, dzięki którym automatyzacja procesu produkcyjnego osiągnie poziom 65%. Pierwszy testowy egzemplarz najnowszego Craftera

ma zjechać z linii montażowej fabryki w Białężycach w listopadzie tego roku.

Równoległe do stawiania hal produkcyjnych Volkswagen prowadzi rekrutację pracowników do nowego zakładu, w którym pracę znajdzie 3 tys. osób, w tym 2,3 tys. pracowników bezpośrednio-produkcyjnych i 700 pośrednio-produkcyjnych. Przedstawiciele Volkswagen Poznań poinformowali, że II zmiana ma być uruchomiona jesienią przyszłego roku, natomiast praca na trzy zmiany ma rozpocząć się w lutym 2017 roku. - *Do nowej fabryki zatrudniliśmy już blisko 400 pracowników pośrednio-produkcyjnych: głównie inżynierów, logistyków oraz specjalistów z zakresu utrzymania ruchu oraz zapewnienia jakości. Dołączyło do nas również około 100 pracowników działów bezpośrednio-produkcyjnych* - podkreślała Jolanta Musielak, Członek Zarządu ds. Personalnych Volkswagen Poznań.

Benteler, SITECH i KIRCHHOFF - dostawcy nominowani do modelu Crafter

Konferencja 1 lipca br. 2015 r. była także okazją, aby poznać dostawców komponentów do nowego Craftera. Prezes Volkswagen Poznań Jens Oksen powiedział, że swoje nowe zakłady we Wrześni i jej okolicach wybudują Sitech, Benteler i KIRCHHOFF.

Na terenie nowej fabryki Volkswagena powstaje Park Dostawców o powierzchni ponad 34,5 tys. m². W nim ma ulokować swoją produkcję Sitech. W przypadku tej spółki będzie to trzeci zakład w Polsce, po Polkowicach i Głogowie.

Dla Bentelera będzie to natomiast pierwszy zakład produkcji motoryzacyjnej w naszym kraju. Zostanie on wybudowany pod Wrześnią poza Parkiem Dostawców. Pod koniec lipca została zarejestrowana spółka Benteler Automotive Poland Sp. z o.o.

Natomiast KIRCHHOFF zdecydował, że jego czwarty zakład w Polsce powstanie w Gnieźnie. 17 czerwca br. przedstawiciele zarządu KIRCHHOFF Polska podpisali z władzami Gniezna list intencyjny w tej sprawie (więcej na stronach 24-25).

ENGLISH SUMMARY

During the press conference of 1 July this year, representatives of Volkswagen Poznań have summarized the 250 days since the beginning of the construction of the factory in Białężyce near Września. The new factory is being built at an extremely good pace. After only 250 days since the commencement of the construction, all manufacturing plants have roofs and closed side walls. Installation of processing lines went underway in July. From among 3 thousand job vacancies at the new factory, almost 400 employees have already been hired. First new test Crafters will leave the Vehicle Body Manufacturing Plant as early as November this year.



AutomotiveSuppliers.pl/GKN

Motoryzacja ustanawia nowe rekordy

Od końca zeszłego roku przemysł motoryzacyjny w Polsce znacząco przyspiesza. Rośnie produkcja, zarówno komponentów jak i pojazdów. Wyniki eksportu w I kwartale były bardzo dobre a w marcu ustanowiono dwa nowe rekordy.

I kwartał 2015 r.

W I kwartale br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł ponad 5,35 mld euro. To o 14,04 proc. więcej (+688,57 mln euro) niż przed rokiem. W marcu eksport osiągnął rekordową wartość ponad 1,98 mld euro. To o 17,32 proc. więcej niż przed rokiem. W I kwartale br. do krajów należących do Unii Europejskiej trafiło 87,90 proc. całości, przy dynamice nieznacznie wyższej niż przed rokiem (dynamika 116,50 proc.).

Wzrost eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski nastąpił na wszystkich 10. najważniejszych rynkach zbytu. Największym odbiorcą niezmiennie pozostają Niemcy (30,78 proc. całości, dynamika 117,29 proc.). Drugim rynkiem zbytu po trzech miesiącach 2014 r. była Wlk. Brytania (10,18 proc., dynamika 123,37 proc.) a trzecim Włochy (9,22 proc., dynamika 113,59 proc.).

W I kwartale eksport części i akcesoriów wyniósł 2,22 mld euro, o 10,76 proc. więcej niż przed rokiem. Na tę grupę przypadło 41,59 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do zeszłego roku, udział części

spadł o 1,23 proc. Warto podkreślić, że w marcu eksport części i akcesoriów osiągnął najwyższą w historii wartość 811,96 mln euro, o 14,94 proc. więcej niż przed rokiem.

Największym odbiorcą pozostają Niemcy (40,76 proc. całości eksportu tej grupy, dynamika 106,23 proc.). Kolejne rynki zbytu to: Czechy (8,29 proc., dynamika 108,40 proc.) oraz Włochy (7,00 proc., dynamika 140,83 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 1,62 mld euro, o 25,5 proc. więcej niż przed rokiem. Udział tej grupy w całości eksportu branży wzrósł w ciągu roku o 2,73 proc. do 30,24 proc.

Pierwsze trzy miejsca zajęły: Niemcy (20,73 proc. całości, dynamika 114,61 proc.), Wlk. Brytania (19,90 proc., dynamika 142,63 proc.) i Włochy (15,90 proc., dynamika 107,22 proc.).

W I kwartale br. eksport silników wysokoprężnych wyniósł 583,3 mln euro (+1,06 proc.). Udział tego typu jednostek napędowych w całości eksportu branży spadł w ciągu roku o 1,4 proc. do poziomu 10,93 proc.

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-marzec 2015 r.)

Automotive Industry exports (January-March 2015)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	4 705,73	116,50%	87,90%
Eksport poza UE	648,07	98,89%	12,10%
Razem	5 353,8	114,04%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Eksport części i akcesoriów (styczeń-marzec 2015 r.)

Export parts and accessories (January-March 2015)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	2 061,38	112,57%	92,59%
Eksport poza UE	165,04	92,21%	7,41%
Razem	2 226,43	110,76%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych (styczeń-marzec 2015 r.)

Export of cars and LCV's (January-March 2015)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1411,27	124,61%	87,17%
Eksport poza UE	207,72	131,92%	12,83%
Razem	1618,98	125,50%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

**Rafał Orłowski**

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, wzrost nastąpił w pięciu przypadkach, w eksporcie: pojazdów ciężarowych (dynamika 113,56 proc.), autobusów (dynamika 119,42 proc.), silników spalinowych (dynamika 131,87 proc.), pojazdów specjalnych (dynamika 179,15 proc.) i podwozi z silnikami (dynamika 181,15 proc.).

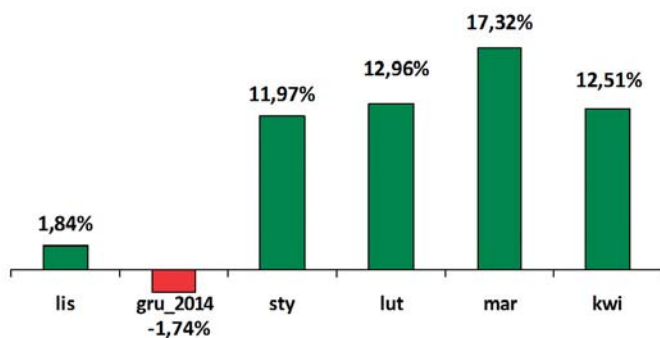
Kwiecień 2015

W kwietniu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 1,81 mld euro, o 12,59 proc. więcej niż przed rokiem.

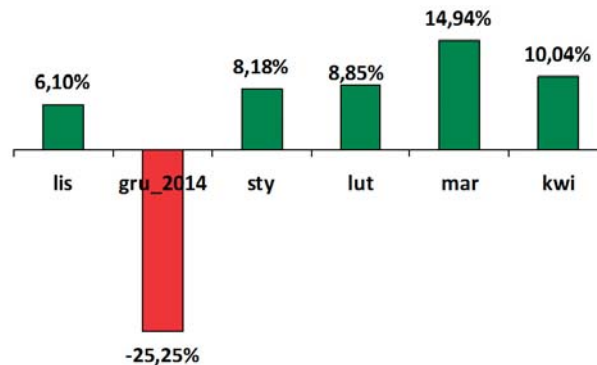
Wzrost eksportu w kwietniu tego roku zawdzięczamy rynkom unijnym (87,9 proc. całości), na które trafiło blisko 17 proc. więcej (dynamika 116,93 proc.) produktów niż 12 miesięcy wcześniej. W kwietniu br. w pierwszej „dziesiątce” największych odbiorców wzrost eksportu zanotowano we wszystkich przypadkach - najwyższy z nich dotyczył rynku szwedzkiego (9. pozycja, dynamika 174,22 proc.). Eksport na najważniejszy rynek, do Niemiec (30,20 proc. całości) był nieznacznie wyższy niż przed rokiem (dynamika 100,47 proc.). Kolejnymi odbiorcami były Włochy (10,11 proc. całości, dynamika 118,38 proc.) i Wielka Brytania (8,59 proc., dynamika 136,74 proc.).

Eksport części i akcesoriów osiągnął wartość 764,09 mln euro, o 10,04 proc. więcej niż przed rokiem. To druga najwyższa wartość w tym roku. Na tę grupę przypadło 42,33 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego, o 0,98 proc. mniej niż rok wcześniej. Najwyższy pro-

Dynamika eksportu przemysłu motoryzacyjnego (listopad 2014 - marzec 2015)
The automotive industry exports dynamics (November 2014 - March 2015)



Dynamika eksport części i akcesoriów (listopad 2014-marzec 2015 r.)
The parts and accessories export dynamics (November 2014 - March 2015)



centowy wzrost dotyczył Hiszpanii (7. pozycja, dynamika 155,48 proc.). Niezmiennie największym odbiorcą komponentów pozostają Niemcy (40,75 proc., dynamika 106,33 proc.). Wzrost dotyczył także zajmujących kolejne pozycje: Czech (7,93 proc., dynamika 107,01 proc.) i Włoch (7,60 proc., dynamika 153,16 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych był ponad 1/4 wyższy niż przed rokiem (dynamika 121,51 proc.) i osiągnął wartość 533,41 mln euro. W kwietniu tego typu samochody osobowe i towarowo-osobowe pojazdy stanowiły 29,55 proc. całości eksportu sektora, o 2,17 proc. więcej niż rok wcześniej.

W pierwszej „dziesiątce” najważniejszych rynków zbytu w 9. przypadkach odnotowano wzrosty - eksport do Turcji (awans na 4. pozycję) i Hiszpanii (awans na 5. pozycję) uległ w ciągu roku podwojeniu (dynamika odpowiednio 205,76 proc. i 200,69 proc.). Pierwszą pozycję utrzymały Niemcy (22,26 proc. całości) ale dynamika była jedynie minimalnie wyższa niż 12 miesięcy wcześniej (dynamika 100,08 proc.).

Eksport silników wysokoprężnych wyniósł 170,22 mln euro, o 4,58 proc. mniej niż przed 12 miesiącami.

W pozostałych grupach produktowych nastąpił wzrost w eksporcie przyczep i naczep (dynamika 101,01 proc.), silników spalinowych (102,12 proc.), pojazdów ciężarowych (107,51 proc.), autobusów (150,24 proc.), pojazdów specjalnych (dynamika 254,4 proc.).

Podsumowanie

Od początku bieżącego roku rośnie eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski. Jego najważniejszym filarem pozostają części i akcesoria, na które przypada po czterech miesiącach 2015 r. niemal 42 proc. całości eksportu. Silną pozycję, szczególnie w tej grupie mają, odbiorcy z Niemiec (niecałe 40,8 proc. udziału w grupie).

Zwraca uwagę dynamiczne „odbudowywanie się” eksportu samochodów osobowych i towarowo-osobowych. Trend wzrostowy w tej grupie trwa nieprzerwanie od grudnia zeszłego roku. Przyczyn znaczącego zwiększenia eksportu, jak

na przykład podwojenia jego wartości do Hiszpanii czy Turcji należy szukać w wyższej produkcji fabryki GM Manufacturing Poland, która jest obecnie jedynym producentem modelu Astra IV w wersji hatchback i sedan.

Wyniki osiągnięte w kwietniu oraz zakładany wzrost w kolejnych miesiącach pozwala podtrzymać wcześniejszą prognozę AutomotiveSuppliers.pl, zgodnie z którą w 2015 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski po raz pierwszy w historii przekroczy granicę 20 mld euro i wyniesie około 20,5 mld euro.

ENGLISH SUMMARY

In Q1 2015, the export of the Polish car industry reached more than EUR 5.35 billion, which is 14.04 percent more (EUR +688.57 million) than in 2014. In March, the export was at the record high of over EUR 1.98 billion (+17.32 percent).

The biggest recipient remains Germany (40.76 percent of total export in this group, dynamics at 106.23 percent). Further markets are: the Czech Republic (8.29 percent, dynamics at 108.40 percent) and Italy (7.00 percent, dynamics at 140.83 percent).

In Q1, the export of parts and accessories reached EUR 2.22 billion (+10.76 percent). This category comprised 41.59 percent of the export in the entire car industry. The biggest recipient remains Germany (40.76 percent of total export in this group, dynamics at 106.23 percent). In March, the export of parts and accessories reached the ever highest value of EUR 811.96 million (+14.94 percent).

The export of passenger cars and passenger-utility cars was worth EUR 1.62 billion (+25.5 percent). The biggest recipient in Q1 2015 was Germany (20.73 percent of the total amount, dynamics at 114.61 percent).

In April 2015, the export reached EUR 1.81 billion (+12.59 percent).

The export of parts and accessories reached EUR 794.09 billion (+10.04 percent). The export of passenger cars and passenger-utility cars was worth EUR 533.41 billion (+21.51 percent).

AutomotiveSuppliers.pl upholds its forecast that in 2015, the export of the Polish car industry will exceed EUR 20 billion for the first time ever.

komax WIRE

SLE
A KOMAX GROUP COMPANY

TSK
A KOMAX GROUP COMPANY



EVOLTEC

Technika Połączeń Kablowych



Zeta 633/656

automat Zeta 633/656 do kompleksowej produkcji wiązek elektrycznych



TS 1700

stół testowy TS 1700 do testowania kompletnych i bardzo złożonych wiązek elektrycznych

Evoltec – partner w produkcji wiązek elektrycznych

Jesteśmy autoryzowanym przedstawicielem wiodących firm z branży maszyn wykorzystywanych do produkcji wiązek elektrycznych. Oferujemy szereg maszyn i urządzeń, o różnym stopniu automatyzacji, dla poszczególnych procesów obróbki przewodów. Kompleksowa oferta oraz status autoryzowanego przedstawiciela głównych dostawców dla rynku motoryzacyjnego gwarantuje Państwu pewność doradztwa technicznego oraz obsługi posprzedażowej na najwyższym poziomie.

- automaty do obróbki przewodów, do produkcji wiązek elektrycznych
- stoły testowe do różnej wielkości wiązek elektrycznych
- laboratoria mikrograficzne do badania jakości poprzecznego przekroju przewodów, zgrzewów i zagniatanych połączeń
- serwis maszyn i wsparcie techniczne
- certyfikacja modułów obróbczych i urządzeń pomiarowych

evoltec.pl

ul. Postępu 1, 02-676 Warszawa
tel. +48 22 550 27 40 do 44, fax +48 22 550 27 45
info@evoltec.pl



obróbka
przewodu



kontrola
jakości



serwis
techniczny

Transakcje fuzji i przejęć w 2014 roku na świecie



* Wartość w ramce = wartość transakcji na poszczególnych kontynentach

* Wartość w kole = zmiana w porównaniu do poprzedniego roku, w %

mergermarket.com

Apetyt rośnie w miarę ... jeżdżenia. Fuzje i przejęcia w branży motoryzacyjnej

Według Globalnego Barometru Kapitałowego EY, badania obejmującego ponad 1600 prezesów i dyrektorów finansowych w 54 krajach na całym świecie, ponad połowa respondentów planuje dokonanie fuzji lub przejęcia w ciągu najbliższych 12 miesięcy.

Jest to najwyższy odsetek na przestrzeni ostatnich 5 lat, co wskazuje na wyraźne zwiększenie optymizmu w światowej gospodarce. Tendencja ta była odzwierciedleniem powrotu dobrych nastrojów, wyrażonych coraz lepszymi wskaźnikami makroekonomicznymi w światowej gospodarce oraz systematycznie rosnącymi zyskami przedsiębiorstw. Firmy na całym świecie podejmowały coraz odważniejsze przedsięwzięcia, w tym fuzje i przejęcia (M&A), w celu tworzenia wartości w przyszłości. Globalnie, fuzje i przejęcia w 2014 roku osiągnęły wartość 3,2 mld dolarów, najwyższą od 2008 roku, co stanowiło wzrost aż o 47,8 proc. względem roku poprzedniego. W ujęciu regionalnym, największy wzrost aktywności na rynku fuzji i przejęć zanotowała Ameryka Północna (wzrost o prawie 57 proc.) oraz Południowa (wzrost o prawie 50 proc.). Wartość transakcji M&A w Japonii oraz Europie wzrosła o odpowiednio 43 proc. i 41 proc.

Badania EY pokazują trzy główne przyczyny zwiększenia intensywności działań konsolidacyjnych. Pierwszą z nich jest pojawienie się nowych podmiotów na rynku - zarówno młodych, dopiero rozpoczynających działalność, jak i firm powracających na scenę, po latach działalności na dalszym planie. Po drugie, różne tempo zmian ekonomicznych stwarza sprzyjające warunki dla inwestycji transgranicznych. To zjawisko, obecne na wielu rozwiniętych rynkach, wspomagane jest dodatkowo przez wahania cen ropy i zmiany kursów walut. Wreszcie po trzecie, przełomowe innowacje stają się bodźcem do decyzji o transakcji na każdym szczeblu rozwoju przedsiębiorstwa.

Analiza ryzyka jest nieodłącznym elementem podejmowania strategicznych decyzji. Gwałtowna zmienność kosztów kluczowych czynników produkcyjnych, rozbieżności

geograficzne w polityce monetarnej i otoczeniu gospodarczym czy długotrwałe niepokoje geopolityczne wcale nie ułatwiają dokonywania wyborów. Pomimo tych zagrożeń, perspektywa rynku M&A wyłaniająca się z Barometru wskazuje na długo oczekiwane ożywienie po latach spowolnienia. Rok 2014 był pierwszym od czasu wybuchu kryzysu, kiedy PKB w Europie zanotował wzrost. Firmy na nowo uczą się stwarzania sprzyjających warunków dla wzrostu, w bardziej konkurencyjnym i zróżnicowanym otoczeniu gospodarczym.

Motoryzacja: potencjał transakcyjny dawno nie był tak wysoki

Zdecydowana większość zarządzających spółkami z rynku motoryzacyjnego dostrzegła polepszającą się kondycję światowej gospodarki. Przy stabilnym otoczeniu gospodarczym, istotny staje się nacisk na zwiększenie nakładów inwestycyjnych na nowe produkty i rozszerzanie portfolio istniejących usług. Dlatego też firmy nie tylko zwiększają liczbę swoich pracowników ale są również pod presją zatrzymania najlepszych talentów. Rośnie znaczenie badań i rozwoju oraz dostępu do nowoczesnych technologii, takich jak autonomiczne samochody czy zaawansowane materiały konstrukcyjne. Innowacje wpływają na łańcuch dostaw, kanały dystrybucji oraz infrastrukturę zaplecza biznesowego, a transakcje M&A są często najlepszą drogą do utrzymania lub zdobycia przewagi konkurencyjnej. Coraz więcej firm nabiera wprawy w ocenie wpływu nadchodzących wyzwań na przyjęte modele biznesowe i zaczyna korzystać z przejęć, jako siły napędowej do dalszego wzrostu.

Barometr Nastrojów Menedżerów Firm Sektora Motoryzacyjnego EY wskazuje, iż wzrost zainteresowania fuzjami i przejęciami będzie szczególnie korzystny dla firm o wartości

do 250 mln dolarów, które mając dobrze dopasowane portfolio produktów i usług do przyjętej, długoterminowej strategii, wciąż posiadają aktywa poboczne, niezwiązane ze swoją działalnością operacyjną. Redukcja kosztów i podnoszenie efektywności operacyjnej pozostają najważniejszymi kryteriami inwestycyjnymi dla managerów w branży. Według danych z kwietnia 2015 roku, w ciągu kolejnego roku, 80 proc. zarządzających w motoryzacji planuje bądź rozważa dokonanie transakcji, podczas gdy 37 proc. z nich ma zamiar przeprowadzić więcej transakcji. Liczba interesujących aktywów na rynku rośnie, wspierana przez większą aktywność firm z branży oraz funduszy private equity, które regularnie wychodzą z inwestycji.

Tymczasem, aż 90 proc. respondentów szuka możliwości transakcji poza granicami rodzimego kraju, choć często w bliskim jego otoczeniu, co wynika z lepszego rozeznania rynku

AUTORZY



Sebastian Jasinowski,
CFA Manager
Transaction Advisory Services, M&A
EY Polska



Michał Wojtas
Associate Transaction
Advisory Services, M&A
EY Polska

oraz łatwości stworzenia wspólnej przestrzeni gospodarczo-handlowej. Rosnące, wzajemne powiązania w ramach światowej gospodarki ułatwiają podejmowanie takich decyzji. To, gdzie firma obecnie działa jest równie ważne jak segment, w którym operuje. Głównym czynnikiem napędzającym poszukiwania okazji do transgranicznych inwestycji są różnice w wynikach, osiąganych przez firmy w tej samej branży. Przedsiębiorstwa motoryzacyjne często wykonują ruch w kierunku rynków bardziej dojrzałych lub tam, gdzie mogą wypełnić swoje luki lub nisze biznesowe.

Kluczowe wskaźniki rynkowe potwierdzają ożywienie w sektorze Przemysł produkcji samochodów oraz części w Unii Europejskiej daje pracę 12,1 milionom ludzi, co stanowi 5,6 proc. wszystkich zatrudnionych. Sektor ten jest również kluczowym czynnikiem rozwoju wiedzy i innowacji, wnosząc największy w Europie prywatny wkład do obszaru badań i rozwoju w wysokości 41,5 mld euro rocznie. Tym bardziej powodów do optymizmu dostarcza przełożenie pozytywnych trendów na świecie na nastroje sektora motoryzacyjnego w Europie. Tania ropa, spadające bezrobocie i rosnące zaufanie gospodarcze pomogło utrzymać dynamikę sprzedaży na europejskim rynku samochodowym. Przywołując dane stowarzyszenia ACEA, liczba rejestracji samochodów osobowych w pierwszej połowie 2015 roku wzrosła o 8,2 proc. względem analogicznego okresu w roku 2014. Wartość akcji spółek takich jak Volkswagen, największego producenta samochodów w Europie, PSA Peugeot Citroën Automobiles i Fiat Chrysler wzrosła o ponad jedną trzecią w ciągu ostatniego roku.

Powyższe pozytywne trendy niewątpliwie miały istotne znaczenie przy podejmowaniu decyzji o kilku największych transakcji w branży produkcji

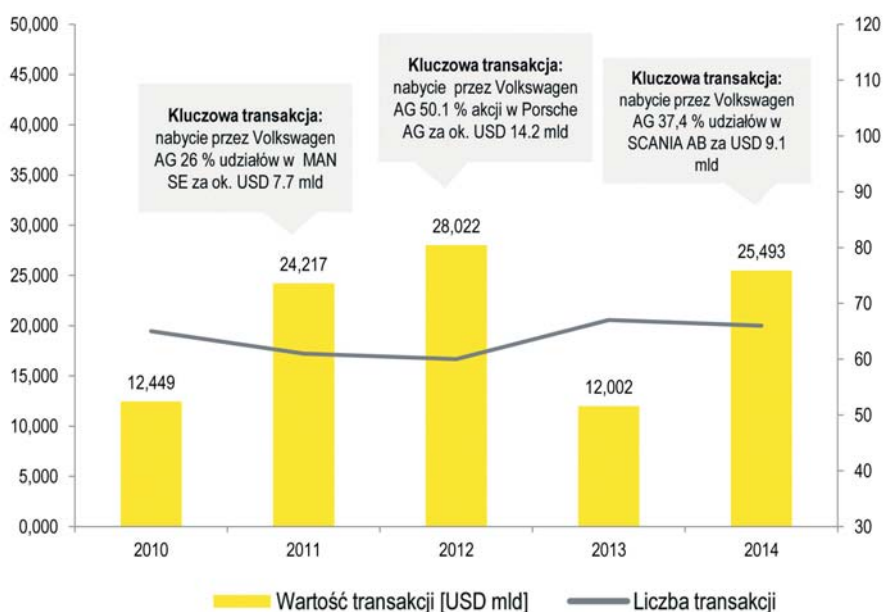
komponentów do samochodów. W drugiej połowie 2014 roku niemiecki koncern ZF Friedrichshafen nabył amerykańską spółkę TRW Automotive Holdings. Transakcja o wartości 13,5 mld dolarów była jedną z największych w branży motoryzacyjnej w ciągu ostatnich lat. Jest też powszechnie uważana za zwiastun postępującej konsolidacji oraz łączenia rynku producentów komponentów samochodowych i systemów bezpieczeństwa w związku z rosnącym zainteresowaniem samochodami autonomicznymi. ZF Friedrichshafen zadowolone jest także z pozyskania głównego klienta TRW - Grupy Volkswagen. Koncern będzie łącznie zatrudniać 140 tys. osób. Przejęcie oznacza jednocześnie zmianę właściciela sześciu polskich fabryk TRW, w Gliwicach, Bielsku Białej, Czechowicach-Dziedzicach, Pruszkowie i dwóch w Częstochowie. Kolejną istotną transakcją był zakup dywizji zarządzania systemami termicznymi od amerykańskiej Delphi Automotive, przez niemiecką Grupę Mahle. Transakcja pozwoliła Delphi skupić się na swojej głównej działalności, a Mahle poprzez akwizycję ma

zamiar rozwinąć ofertę produktową, w szczególności na rynku urządzeń klimatyzacyjnych, a także wejść na nowe rynki zbytu w Północnej Ameryce, Azji i Europie. Transakcja według analityków opiewała na kwotę 727 milionów dolarów.

Na rynku spekuluje się również o zainteresowaniu Samsunga połączeniem firm działających na pograniczu technologii i motoryzacji, które to wpisuje się w szerszy trend zainteresowania azjatyckich spółek aktywami w Europie. Rozmiar inwestycji chińskich w europejską branżę motoryzacyjną 2014 roku wzrósł o 220.1 proc., do 2,5 mld euro. Dotyczy to m.in. Dongfeng Motor Group, która we współpracy z rządem Francji, zasiłała PSA Peugeot Citroën kwotą 1,6 mld euro w zamian za 14 proc. udziałów.

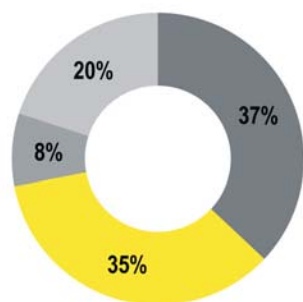
Poszukiwanie przez podmiotów z branży źródeł zwiększenia efektywności poprzez zachodzące na rynku motoryzacji liczne procesy konsolidacyjne znajduje odzwierciedlenie w łącznej wartości przeprowadzonych transakcji, która w 2014 roku

Wartość oraz liczba transakcji na rynku motoryzacyjnym (2010-2014)



Źródło: mergermarket.com

Postrzeżenie strategii i rynku M&A przez zarządzających w branży motoryzacyjnej



Jak zmieniła się strategia M&A respondentów w odniesieniu do 2014 roku?

- Planują dokonanie większej liczby transakcji
- Planują transakcje w innych segmentach przemysłu
- Rozważają więcej transakcji w średniej skali lub czekamy na okazje
- Podtrzymują obecną strategię transakcyjną

Źródło: Barometr Nastrojów Menedżerów Firm Sektora Motoryzacyjnego EY

osiągnęła wartość prawie dwukrotnie wyższą od tej z roku poprzedzającego oraz bliską wartości z rekordowego w ostatnich latach 2012.

Zmiany właścicielskie w Polsce

Rosnący trend w postaci zmniejszania negatywnego oddziaływania samochodów na środowisko oraz prace nad autonomicznymi pojazdami z pewnością będą dalej przyciągać inwestorów na rynek motoryzacyjny. Polska, uważana za jeden z najbardziej perspektywicznych rynków w Europie Środkowo-Wschodniej, ma szansę stać się beneficjentem tego trendu. Ponad połowa przychodów sektora motoryzacyjnego w Polsce pochodzi ze sprzedaży części i komponentów. W ostatnim roku na polskim rynku producentów oprócz przetasowań związanych z transakcjami na poziomie globalnym, również lokalnie sporo się działo.

W pierwszej kolejności warto przyrzeć się transakcji sprzedaży spółki Kabel-Technik Polska, która oznaczała dla sprzedającej grupy Groclin upłynnienie całej dywizji wiring & controls na rzecz fińskiej PKC Group, globalnego dystrybutora i producenta systemów elektrycznych dla branży motoryzacyjnej. Groclin przejmując KTP w 2013 r. stanął naprzeciw kosztownej restrukturyzacji, która odzwierciedlona została w wynikach operacyjnych. Grupa zdołała jednak wdrożyć program optymalizacji kosztów oraz zabezpieczyć przyszłość KTP. Spółka może odnieść znaczące korzyści dzięki zmianie właściciela. Międzynarodowy zasięg fińskiej PKC oraz know-how, który posiada może przyczynić się do nawiązania współpracy z klientami w Europie, Ameryce Północnej i Południowej, Rosji oraz Chinach. Po sfinalizowaniu się transakcji, Groclin będzie mógł przezna-

czyć uzyskane ze sprzedaży środki na inwestycje w produkcję siedzeń dla sektora motoryzacyjnego, która jest głównym segmentem działalności spółki. Wartość transakcji szacowano na 50 mln euro. Umowa kupna sprzedaży została podpisana w lutym, natomiast transakcja zamknięta została w lipcu 2015 roku.

Ciekawą transakcją z zaangażowaniem inwestora finansowego była niedawna sprzedaż NordGlass. Fundusz private equity, zarządzany przez Enterprise Investors, podpisał w kwietniu 2015 umowę, na mocy której sprzedał globalnej Grupie AGC 100 proc. udziałów w NordGlass, producencie szyb dla sektora motoryzacyjnego w Polsce. Wartość transakcji opiewała na kwotę 80 mld euro. NordGlass to jeden z istotnych graczy europejskiego rynku szyb samochodowych. W 2014 roku wolumen sprzedaży osiągnął blisko 1,3 mln szyb, natomiast przychody wyniosły 78 mln euro, przy zatrudnieniu około 1 100 osób. Nowy inwestor, AGC Automotive Europe z siedzibą w Belgii wchodzi w skład AGC Group, jednego z największych światowych dostawców szkła płaskiego, wykorzystywanego m.in. w branży motoryzacyjnej i budowlanej, oraz substancji chemicznych i innych zaawansowanych technologicznie materiałów oraz komponentów.

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, czyszczenie
- 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

aktrionautomotive.com

W lutym 2015 roku Plastwag, specjalizujący się w produkcji wysokiej jakości kompozytów do pojazdów szynowych i autobusów został przejęty przez Schweiter Technologies ze Szwajcarii. W założeniu kupno Plastwag ma się przyczynić do wzmocnienia działalności biznesu w dziedzinie funkcjonalnych i lekkich systemów dla energooszczędnych autobusów i taboru kolejowego. Szwajcarzy zaznaczają, że atutem fabryki w Mielcu jest lokalizacja w środkowej Europie, co jest istotne z punktu widzenia zaopatrywania fabryk obecnych i nowych klientów w Polsce oraz krajach sąsiednich. Jej nowoczesna infrastruktura ma w długim okresie wzmocnić pozycję konkurencyjną wśród wytwórców wyrobów kompozytowych w sektorze produkcji środków transportu. Zespół EY Polska był doradcą prawnym i finansowym dla Schweiter Technologies przy tej transakcji.

Kolejnym przykładem z rynku polskiego jest nabycie przez Avallon, funduszu private equity, spółki Novo Tech, zajmującej się produkcją i sprzedażą produktów opartych na technologii polimerów, stanowiących ofertę dla rosnących sektorów części samochodowych oraz produktów codziennego użytku. Novo Tech stanowił europejską część indyjskiego koncernu Time Technoplast, specjalizującego się w produkcji opakowań na rynku Indii i krajów Azji południowo-wschodniej. Spółka współpracuje ze znanymi europejskimi producentami naczepek i przyczep ciężarowych takimi jak np.: Daimler, Ford, Scania, Volvo i Schmitz-Cargobull, a w przypadku mat wejściowych - z koncernem IKEA oraz innymi znaczącymi sieciami branży DIY. Wartość transakcji wyniosła 12 milionów dolarów.

Warto również zwrócić uwagę, iż przed rokiem, wspomniany Groclin (wówczas Inter Groclin Auto) podpi-

sał umowę na zakup 100 proc. udziałów w SeaTcon AG oraz SedisTec UG - niemieckich firmach zajmujących się projektowaniem, rozwojem i produkcją wysokiej jakości siedzeń, poszyc oraz produktów wyposażenia wnętrza samochodów. Zdaniem André Gerstnera, Grupa Groclin dąży do zwiększania wartości dostarczanej swoim klientom, poprzez dodawanie kolejnych kompetencji, stąd nabycie SeaTcon oraz SedisTec, wraz z ich

wiedzą oraz najwyższej jakości, nowoczesnymi rozwiązaniami. Zespół EY Polska był wiodącym doradcą transakcyjnym dla Inter Groclin Auto S.A. przy tej transakcji.

Źródła:

Barometr Nastrojów Menedżerów Firm Sektora Motoryzacyjnego EY, Raport EY „Atrakcyjność inwestycyjna Europy 2015,

Bazy danych: mergermarket.com, S&P Capital IQ oraz portal ft.com.

ENGLISH SUMMARY

According to the EY Global Capital Confidence Barometer, a survey conducted among 1,600 CEOs and CFOs in 54 countries around the world, more than half of respondents are considering an M&A deal in the near future. These findings indicate that there is an overall increase in confidence in the state of the future economic conditions and are supported by hard data – the global value of M&A deals in 2014 amounted to USD 3.2 trillion, a figure 47.8% higher than that of the previous year. EY research shows three main reasons for increased M&A activity: a number of new potential takeover targets on the market, increased appetite for cross-border transactions and targeting of innovative companies.

Observing improved economic conditions, but also undergoing increased pressure to find a competitive edge through extensive R&D investments, the automotive industry sought after acquisitions as well. This is why over 80% of surveyed managers from the automotive industry are planning at least one acquisition over the next 12 months.

Over 90% respondents from automotive industry are considering cross-border acquisitions, the majority of which will be in their near geographic proximity. The driving force behind these are differences in returns that spread over various geographies. Automotive companies usually look to invest in mature economies or in those where they are able to become a niche provider.

The European automotive industry employs over 12.1 million people and spends closely EUR 41.5 billion in R&D annually. Recent improving market conditions drove industry shares prices up and fueled acquisition appetite. This resulted in a few large M&A deals such as ZF, a German car components manufacturer acquiring an American TRW Automotive Holdings in H2 2014 for 13.5 billion USD or the 727 million USD. Mahle Group purchase of thermal systems management division from Delphi Automotive. There is also speculation about a possible consolidation of tech and automotive companies in Europe by Samsung, part of the trend of Asian companies looking to invest in assets in Europe.

Poland has also been affected by M&A activity in the automotive sector with deals such as Kabel-Technik Polska sale by Groclin to Finnish PKC Group, Enterprise Investors exit from the NordGlass portfolio company, Plastwag being acquired by Swiss Schweiter Technologies and Polish private equity fund Avallon purchase of Novo Tech.



Experience People

PAPER | PACKAGING | SOLUTIONS

Open minds

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

Zobacz więcej na
openthefuture.pl



 **Smurfit Kappa**
EXperience Centre



Kirchhoff Polska

KIRCHHOFF Automotive rozpoczyna kolejną inwestycję

Polska jest trzecim po Czechach i Słowacji krajem w tym regionie Europy pod względem ilości produkowanych rocznie samochodów. Produkcja pojazdów w ostatnich latach ustabilizowała się na poziomie 600 tys. szt. Wkrótce dzięki najnowszym inwestycjom Volkswagena i Opla znacząco wzrośnie.

W związku z rozwojem współpracy z Grupą Volkswagena, niemiecki koncern KIRCHHOFF Automotive podjął decyzję o lokalizacji w Polsce swojego nowego zakładu. Po szczegółowych analizach na lokalizację nowego zakładu wybrano Gniezno - historyczne miasto położone około 25 km od Wrześni i 50 km od Poznania. Gniezno liczy ponad 70 tys. mieszkańców i ma dwucyfrowe bezrobocie. O wyborze tej lokalizacji zdecydowało dogodne położenie geograficzne do zakładów VW, atrakcyjny i perspektywiczny rynek pracy, ale również podejście lokalnych władz. - *Już na etapie zbierania informacji o potencjalnych miejscach dla nowego zakładu spotkaliśmy się w Gnieźnie z ogromnym wsparciem ze strony miasta, także miejscowych dostawców mediów, a nawet gnieźnieńskiego biznesu* - stwierdził Janusz Soboń, Dyrektor Zarządzający oraz Prezes Zarządu KIRCHHOFF Polska. 17 czerwca 2015 roku Janusz Soboń oraz Ryszard Muzyczka, przedstawiciele Zarządu KIRCHHOFF Polska, w obecności Dyrektora Operacyjnego KIRCHHOFF Automotive p. Stefana Leitzgena, podpisali z władzami Gniezna list intencyjny w sprawie budowy fabryki. KIRCHHOFF Automotive planuje zrealizować inwestycję typu greenfield o wartości około 15 mln euro. W I etapie ma powstać zakład o powierzchni około 5 tys. m². Władze miasta ze swej strony zobowiązały się udzielić szerokiego wsparcia w zakresie rozwoju infrastruktury wokół wybranego terenu, sprawnego przebiegu procedur wynikających z prawa w Polsce oraz przygotowania przyszłych pracowników zakładu. - *Ponieważ Wielkopolska ma dogodne położenie również do fabryk samochodowych po zachodniej stronie granicy Polski, zakładamy kolejne etapy rozwoju fabryki w Gnieźnie* - zapowiada Janusz Soboń.

KIRCHHOFF Automotive, niemiecki dostawca metalowych komponentów dla przemysłu motoryzacyjnego, działa w Polsce od 1998 roku. Spółka KIRCHHOFF Polska ma obecnie zakłady w trzech lokalizacjach (Mielec i dwa w Gliwicach), zatrudniające ponad 1,5 tys. pracowników. Wytwarzane komponenty trafiają do fabryk takich koncernów jak Opel, Ford, Volkswagen, BMW, Daimler, PSA czy Renault/Dacia.

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl



ENGLISH SUMMARY

For the future development of the cooperation between our Company and Volkswagen production operations near the VW plants in Poland took on greater significance. For us this is an incentive to support this key customer in its expansion. The decision about the location for our new plant fell on Gniezno, a historic city about 50 km from Poznań and 25 km from Września. Gniezno has 70,000 inhabitants and currently a double-digit unemployment rate. Above all, the geographic situation near the VW plants and the attractive labor market with good prospects pleaded for the location. The local authorities, media providers and business representatives from Gniezno supported us in the choice for the location. On June 17th in the presence of KIRCHHOFF Automotive COO Stefan Leitzgen, Janusz Soboń and Ryszard Muzyczka from the management of KIRCHHOFF Automotive in Poland together with representatives of the Gniezno authorities signed a letter of intent about the construction of the plant. KIRCHHOFF Automotive plans a greenfield investment of approx. 15 M EUR. In a first stage a production area of approx. 5,000 m² will develop. The local authority has assured its extensive support in developing the infrastructure around the plant. Therefore, we in future expect numerous customer orders and thus a good development of the new plant in Gniezno.

Polski zakład BorgWarner nagrodzony Złotą Nagrodą Forda

27 maja 2015 r. koncern Forda podczas 17. edycji World Excellence Awards uhonorował swoich najlepszych dostawców z całego świata. Nagrody za współpracę w 2014 roku otrzymały 52 firmy.

Liczbę kategorii w jakich przyznano wyróżnienia, zostało zwiększona w tym roku do dziesięciu:

- Quality
- Green
- Safe
- Smart
- Aligned Business Framework
- Lincoln Luxury
- Diverse Supplier of the Year
- Supplier Diversity Development Corporation of the Year
- Gold Award
- Silver Award

Wśród jedenastu spółek, które otrzymały Złotą Nagrodę (Gold Award) znalazła się tylko jedna firma z Polski, doceniona przez Forda - BorgWarner Poland Sp. z o.o. Spółka otrzymała nagrodę dostarczanie najwyższej jakości produktów i usług (turbosprężarki) oraz terminową realizację dostaw. - *Nagroda jest dla nas wielkim wyróżnieniem, na które zapracował i zasłużył cały zespół BorgWarner Poland. Jako lider w tak ważnej, a zarazem konkurencyjnej i trudnej branży czujemy się odpowiedzialni za jej rozwój i współtworzenie właściwego kierunku zachodzących w niej zmian - podkreśla Dyrektor Zakładu Marek Zabielski. - Mamy również świadomość, iż nasza strategia rozwoju firmy, wysoki poziom zaawansowania technologicznego i jakościowego w zakresie procesów wytwórczych oraz biznesowych pozwala nam budować zaufanie do marki, czego potwierdzeniem jest nagroda Ford Gold Award.*



Ford wyróżnił również BorgWarner Corporation Nagrodą Najlepszego Dostawcy Roku 2014 jako firmę wzorowo realizującą założenia programu Aligned Business Framework (ABF) pod względem jakości oraz innowacji.

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 (turbosprężarki, układy kontroli i sterowania przekładni automatycznych, łańcuchy rozrządu). Stosowane technologie przyczyniają się do zmniejszenia zużycia paliwa i emisji substancji szkodliwych, przy równoczesnej poprawie własności jezdnych.

Zakłady produkcyjne oraz nowoczesne Centrum Techniczne zlokalizowane są w miejscowości Jasionka niedale-

ko Rzeszowa, w Podkarpackim Parku Naukowo-Technologicznym.

BorgWarner Campus to obecnie trzy dywizje produkcyjne (Turbo Systems - produkcja turbosprężarek, Morse Systems - produkcja łańcuchów rozrządów, napinaczy i modułów rozrządów ze zmiennymi fazami oraz Transmission Systems - produkcja przekładni automatycznych) oraz nowoczesne Centrum badawczo-rozwojowe (Rzeszow Technical Center).

Firma jest laureatem licznych nagród za wysoką jakość swoich produktów: Złote Godło QI „Najwyższa Jakość Quality International 2012”, Perła Jakości, Jakość Roku 2013, nagrody PALiIZ w kategorii „Nowoczesne Technologie” (2013), Ford Q1 (2013) oraz Manufacturing Excellence Award (2014) w kategorii Product Design/Life Cycle Management.

Przypomnijmy, że w zeszłej edycji Ford World Excellence Awards Złota Nagroda trafiła do zakładu Valeo w Czechowicach-Dziedzicach a nagroda Uznanie za Osiągnięcia do Stomilu Sanok.



BISPOL w motoryzacji

Fabryka Śrub BISPOL S.A. jest jednym z największych w Polsce producentów elementów złącznych. Tradycje firmy sięgają 1880 r.

Od 2004 r. BISPOL S.A. należy do Grupy ASMET, którą tworzą przedsiębiorstwa prowadzące działalność produkcyjno-handlową w branży elementów złącznych i technik zamocowań. Lata doświadczeń i niekończących się procesów modernizacyjnych prowadziły do doskonalenia produkcji w oparciu o nowe technologie i nowoczesny park maszynowy.

Asortyment jaki oferujemy obejmuje szeroką gamę wyrobów dla motoryzacji i innych gałęzi przemysłu, wykonywanych według indywidualnej dokumentacji klienta, a także standardowych elementów złącznych wg norm PN, EN, ISO, DIN w klasach własności mechanicznych 12.9, 10.9, 8.8, 6.8, 5.8, 4.8, 4.6 wg ISO 898-1. Nasze podstawowe produkty to: elementy złączne dla motoryzacji, śruby kołnierzo-we, śruby dwustronne, śruby do pracy w niskich temperaturach, śruby do opasek zaciskowych, śruby do maszyn rolniczych oraz wiele innych elementów złącznych.

Posiadamy System Zarządzania jakością w zakresie produkcji wyrobów śrubowych i elementów złącznych, certyfikowany według ISO/TS 16949:2009, oraz certyfikowany System Zarządzania Środowiskowego zgodny z normą ISO 14001:2004. Realizowany u nas proces obróbki cieplnej jest certyfikowany na zgodność z wymaganiami określonymi przez organizację AIAG (Automotive Industry Action Group) w dokumencie CQI-9, świadcząc o tym, że proces ten spełnia wymagania stawiane dostawcom produktów i materiałów produkcyjnych oryginalnego wyposażenia (OEM) przemysłu motoryzacyjnego. Linia galwanizacyjna jest certyfikowana na zgodność z wymaganiami specyfikacji AAA (Atotech Automotive Applicator). Certyfikat ten został nadany przez firmę ATOTECH po zatwierdzeniu procesu produkcyjnego jako zgodnego z wymaganiami obowiązujących standardów jakościowych branży motoryzacyjnej.

Proces obróbki cieplnej prowadzimy na dwóch zautomatyzowanych taśmowych liniach produkcyjnych. Pierwsza została oddana do użytku w 2006 roku natomiast druga w 2013 roku. Linie przeznaczone są do ulepszenia cieplnego elementów złącz-

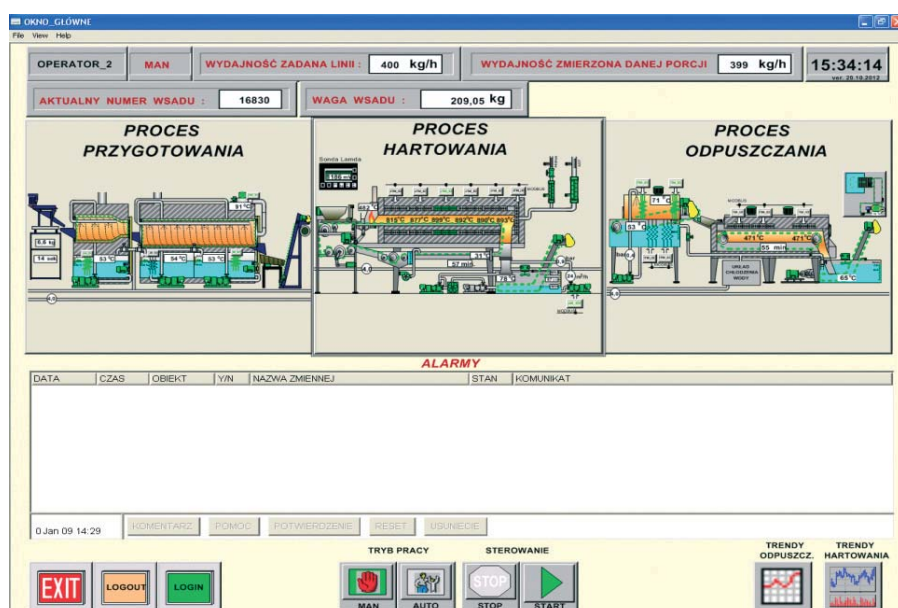


nych klas 12.9, 10.9, 8.8 wg ISO 898-1, oraz według indywidualnych wymagań klientów-świadczymy usługi ulepszenia cieplnego. Przeprowadzamy również proces defosfatyzacji dla klasy 10.9 i 12.9- zgodnie z wymaganiami klientów.

W oparciu o własną linię galwaniczną oraz stałą współpracę z grupą kwalifikowanych dostawców oferujemy nasze wyroby także w wielu wariantach wykończenia począwszy od pokryć galwanicznych w pasywacji białej, żółtej lub czarnej, poprzez ocynk ogniowy, do żelazoocynku i fosforanowania. W naszej ofercie znajdują się również wykonywane wg normy PN-EN ISO 10683 powłoki cynku płatkowego: Delta Protect, Dacromet, Geomet, Zintek, zabezpieczenia reaktywne i niereaktywne takie jak: Dri-Loc®, 3 M Scotch-Grip® 2353 i 2510, Precote® 30, 80, 85, Dri-Loc Plastic® oraz organiczne uszczelnienia o określonym współczynniku tarcia.

Wewnętrzne laboratorium umożliwia prowadzenie pełnego zakresu badań własności mechanicznych materiału do produkcji oraz wyrobów, analiz spektralnych oraz badań metalograficznych (np. makro i mikrostruktura materiału, profil odwęglenia) oraz badanie odporności korozyjnej pokryć.

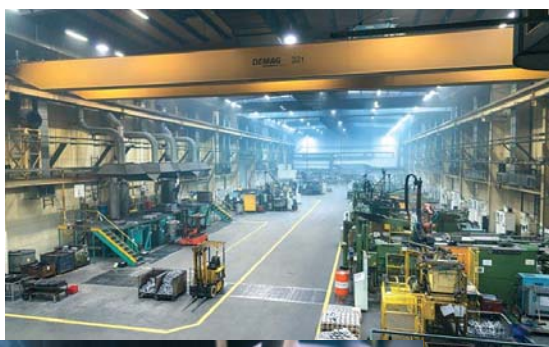
Fabryka Śrub Bispol S.A.
ul. Towarowa 30
43-300 Bielsko-Biała
tel. +48 33 499 02 00
faks: +48 33 499 02 01
e-mail: bispol@bispol.com.pl



LUMEL
EVERYTHING COUNTS

od projektu po wyrób gotowy

Firma LUMEL S.A. rozpoczęła swoją działalność w 1953 roku od produkcji mierników elektromagnetycznych i do dnia dzisiejszego znana jest jako czołowy producent aparatury kontrolno-pomiarowej i urządzeń automatyki przemysłowej. W 1956 roku uruchomiono odlewnię i rozpoczęto produkcję oraz obróbkę odlewów aluminiowych. Dzisiaj, po blisko 60-ciu latach, LUMEL jest uznanym na całym świecie producentem odlewów wysokociśnieniowych ze stopów aluminium. To właśnie ta gałąź produkcyjna powinna być kojarzona z przemysłem motoryzacyjnym, w którym LUMEL działa aktywnie już od ponad 10 lat.



Zakład produkujący precyzyjne odlewy ciśnieniowe ze stopów aluminium oraz wykonujący obróbkę skrawaniem zatrudnia około 400 pracowników, a jego kompletna oferta obejmuje:

- doradztwo techniczne;
- projektowanie oraz wykonawstwo form odlewniczych i narzędzi we własnej narzędziowni;
- odlewanie ciśnieniowe ze stopów Al-Si;
- obróbkę CNC;
- obróbkę powierzchniową;
- malowanie proszkowe;
- montaż podzespołów.

Park maszynowy składa się z 8 maszyn odlewniczych o sile zwarcia od 250T do 840T, na których możemy produkować detale o wadze od kilkudziesięciu gram do 5-6 kg, blisko 50 maszyn CNC oraz 8 kabin lakierniczych. Narzędziownia LUMEL zapewnia kompleksową ofertę od biura konstrukcyjno-technologicznego po obszar frezarek CNC, tokarek w tym również CNC, drążarek wgłębnych i drutowych, szlifierek, hartowni oraz własnej bazy remontowej. Konstruktorzy mają do dyspozycji oprogramowanie CAD, CAM oraz program do symulacji procesu odlewania Flow 3D.

- Z uwagi na dużą dynamikę wzrostu zamówień w ubiegłym oraz bieżącym roku, podjęliśmy szereg działań mających na celu zwiększenie mocy produkcyjnych - mówi Dinesh Musalekar, Prezes Zarządu LUMEL S.A. Należą do nich usprawnienie głównych procesów produkcyjnych, outsourcing procesów pomocniczych oraz szereg inwestycji.

Usprawnienia procesów oraz outsourcing mają wymiar nie tylko ekonomiczny, ale również ekologiczny. W związku z tym, że LUMEL jest certyfikowany zgodnie z ISO 14000, procesy mają-

ce wpływ na środowisko są ulepszone, bądź oddawane w ręce wyspecjalizowanych w tej dziedzinie partnerów. Tym samym w rękach LUMEL pozostają podstawowe obszary działalności, jakimi są konstrukcja i budowa narzędzi, odlewanie ciśnieniowe oraz obróbka CNC.

Jako producent i dostawca części dla przemysłu motoryzacyjnego, LUMEL w 1995 roku otrzymał certyfikat jakości ISO 9001, a w roku 2010 również certyfikat ISO/TS 16949. Chcąc sprostać rosnącym wymaganiom naszych klientów dbamy o ciągle doskonalenie systemu zarządzania jakością.

Zrealizowane ostatnio oraz planowane na rok bieżący i kolejne lata inwestycje koncentrują się właśnie wokół tych trzech obszarów, a należą do nich w pełni zautomatyzowane cele odlewnicze o sile zwarcia 840T, piec szybowy do przetopu stopów aluminium, kolejne maszyny CNC do obróbki skrawaniem oraz odnowienie parku maszynowego w narzędziowni.

Realizację inwestycji umożliwia stabilna sytuacja finansowa LUMEL, która została potwierdzona przez Euler Hermes nadaniem w 2014 roku certyfikatu Złoty Płatnik, poświadczającym płatności w 100 procent na czas.

Rok 2014 to także zwycięstwo LUMEL w konkursie BLASER PRODUCTIVITY TROPHY 2014. Tą nagrodą jury konkursowe doceniło działania podejmowane w zakresie dbałości o podnoszenie komfortu pracy pracowników w procesach obróbki CNC, poprzez stosowanie chłodziw najnowszej generacji.



Obok aspektów związanych z poprawą warunków pracy, zastosowanie nowej technologii pozwoliło zmniejszyć o 35 proc. zużycie chłodziwa w procesie obróbki skrawaniem i wydłużyć żywotność pracy narzędzi o 10 proc.

W tym samym roku LUMEL zajął też pierwsze miejsce w plebiscycie „Zielonogórska firma 25-lecia”, w którym to mieszkańcy Zielonej Góry i okolic wybierali firmę, która najlepiej przetrwała trudny okres transformacji i poradziła sobie na rynku.

Od ubiegłego roku LUMEL współpracuje z uczelniami wyższymi takimi jak Uniwersytet Zielonogórski i Politechnika Śląska w zakresie poprawy procesów przygotowania stopów odlewniczych oraz rozwoju innowacyjnych technologii wraz ze wsparciem Funduszy Europejskich. LUMEL stawia także na młodą, wykształconą kadrę - studenci Uniwersytetu Zielonogórskiego odbywają praktyki oraz bronią tytułów na podstawie prac dyplomowych, których zakres jest ściśle związany z działalnością firmy.

Od dwóch lat LUMEL odnotowuje ponad dwudziestoprocentowy wzrost sprzedaży w obszarze produkcji odlewów. - *Jest to bezpośrednio związane z pozyskaniem nowych klientów przede wszystkim z branży motoryzacyjnej, która w 2014 roku stanowiła 45 procent udziału w sprzedaży* - dodaje Dinesh Musalekar. Także w I połowie tego roku sprzedaż jest realizowana z dwucyfrowym wzrostem (ponad 20 proc.). LUMEL specjalizuje się również w produkcji odlewów dla automatyki przemysłowej, przemysłu ciepłowniczego oraz oświetleniowego.

W samym portfelu odbiorców z branży motoryzacyjnej również istnieje dywersyfikacja z podziałem na odle-

wy do samochodów osobowych (elementy dachów kabrioletów, części do kompresorów czy systemów kontroli trakcji) oraz ciężarowych (części do układów hamulcowych oraz systemów wspomagania sprzęgła i podnoszenia naczip).

- *Obecnie rozpoczynamy wdrażanie kolejnych produktów z branży motoryzacyjnej dla nowych odbiorców z przemysłu motoryzacyjnego, które pozwolą LUMEL na zwiększenie produkcji oraz realizację założonych celów biznesowych* - podsumowuje Prezes Dinesh Musalekar.

LUMEL S.A.

ul. Słubicka 1

65-127 Zielona Góra

www.odlewy.lumel.com.pl

os. kontaktowa:

Katarzyna Breitkopf-Jarowicz

Project Engineer

k.jarowicz@lumel.com.pl

tel.: + 48 684 575 436

ENGLISH SUMMARY

LUMEL is one of the world's leading manufacturer of electrical device and high pressure castings with 60-years experience on the market including 10-years cooperation with automotive customers. LUMEL offers customized solutions starting from design and tooling execution (tool shop in house), production of die-casting parts including CNC machining, surface treatment, powder coating and assembly. Continuous improvement policy and strong financial position enables constant growth and investments. We are certified with ISO/TS 16949, ISO 9001 and ISO 14001.



10 lat obecności GERGONNE w regionie Europy Środkowo-Wschodniej!

GERGONNE jest francuską grupą z główną fabryką w Oyonnax, firmą o światowym zasięgu, mającą swoje oddziały w Hiszpanii, Meksyku, Słowacji, Polsce, Maroku i Chinach. Gergonne jest jednym z czołowych producentów taśm dwustronnie klejących oraz ekspertem w produkcji samoprzylepnych elementów wykrawanych.



Fabryka Gergonne Slovensko

W tym roku, GERGONNE Słowacja i GERGONNE Polska świętują 10-cio lecie działalności w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Wszystko zaczęło się w 2005 roku, kiedy powstały jednocześnie biura na Słowacji oraz w Polsce. Wstępne badania rynku potwierdziły zapotrzebowanie przemysłu na lokalnego dostawcę taśm dwustronnie klejących oraz technicznych uszczelnień i izolacji w wersji samoprzylepnej.

Już w 2006 roku, zakład na Słowacji rozpoczął dostawy seryjne do pierwszych klientów w regionie - Słowacja, Polska, Czechy.

Wybór lokalizacji dla produkcji (Liptowski Mikulas na Słowacji) był trafną decyzją strategiczną ze względu na położenie geograficzne - można powiedzieć centralne względem Polski, Czech, Węgier i Słowacji.

Dziś GERGONNE Słowacja to nowoczesna produkcja ulokowana w nowej hali produkcyjnej – zakład ten posiada certyfikaty: ISO TS 16949, ISO 14001, OHSAS 18001.

Fabryka w Liptovskim Mikulasu obsługuje ponad 200-tu klientów w 16 krajach, a produkowane części są zamontowane w kilkudziesięciu modelach aut.



Ing. Igor Klein, MBA, GENERAL MANAGER

Z okazji 10-cio lecia istnienia na rynku Europy Środkowo-Wschodniej rozmawiamy z dyrektorem fabryki na Słowacji, Igorem Kleinem.

Jak by Pan krótko określił profil działalności GERGONNE?

Uczestniczymy w tworzeniu samochodów. Nasze części znajdują się w ponad 50 modelach aut dostępnych na rynku. Dostarczamy do motoryzacji rozwiązania w zakresie klejenia i mocowania oraz uszczelnienia i izolacji.

Czyli rozumiem, że macie dwie specjalizacje?

Tak. Od ponad 50 lat Gergonne Industrie Group specjalizuje się w dwóch gałęziach. Przede wszystkim jesteśmy producentem wspomnianych już taśm dwustronnie klejących. Nasze taśmy mocują listwy boczne na karoserii, emblematy czy lusterka.

Równie ważnym profilem naszej działalności jest produkcja elementów wykrawanych, tzw. die cut components. Są to uszczelki i izolacje produkowane z materiałów elastycznych, jak na przykład: pianki, gumy

spienione, gumy lite, filce, włókniny, folie. Najczęściej są to elementy samoprzylepne. Oczywiście do uszczelnień samoprzylepnych stosujemy nasze surowce, które produkujemy: taśmy klejące marki GERGONNE.

Czy jest możliwe wyprodukowanie auta bez części, które produkujecie?

Trend jest aby auta były coraz lepiej wygłuszone, coraz bardziej szczelne. Nasze izolacje są relatywnie niskokosztowe a bardzo skuteczne. Jak na razie, według mojej wiedzy, nie wynaleziono jeszcze takiego auta. Weźmy system wentylacji: bez izola-

cji układ wentylacji nie byłby szczelny na działanie powietrza i wody. Układ hamulcowy: za pomocą naszych uszczelnień samoprzylepnych mocuje się pompę hamulcową z przegrodą w pojeździe. Ponadto uszczelki wygłuszają i likwidują wibracje.

Nasze uszczelki nie tylko zabezpieczają, ale spełniają też krytyczne wymagania. Na przykład uszczelnianie od wody i wilgoci w tylnej lampie.

Co jest Waszą mocną stroną?

Mogę wymienić cztery mocne filary:

- Ludzie: ich pasja, kreatywność, wiedza.
- Doświadczenie: od 10 lat wsluchujemy się w sugestie naszych klientów i odpowiadamy na ich potrzeby. Dzięki temu tak dynamicznie się rozwijamy.
- Innowacyjność: jesteśmy nastawieni na doskonalenie obsługi naszych klientów. Dlatego cały czas ulepszamy nasz proces i poszukujemy nowych rozwiązań.
- Elastyczność i szybkość podejmowania skutecznych decyzji. Nasza firma ma globalny zasięg, ale jednocześnie działamy lokalnie. Reagujemy na wszelkie potrzeby klientów.





Czego Wam życzyć na kolejne 10 lat?

Przed wszystkim nowych klientów, tak samo wspaniałych z jakimi mamy przyjemność współpracować dotychczas. Życzyłbym nam również aby w naszej współpracy polsko-słowackiej nigdy nie zabrakło entuzjazmu, który jest niewątpliwie naszą mocną stroną. Szczerze, najbliższe lata widzę jako bardzo obiecujące dla nas. Trendy w przemyśle motoryzacyjnym dynamicznie się zmieniają i jest ciągła potrzeba innowacji. A my właśnie to lubimy. Unowocześniamy wciąż nasz park maszynowy oraz realizujemy coraz bardziej wymagające projekty. Daje nam to satysfakcję z naszej działalności.

Rozmawiała: Anna Czerwieńska



GERGONNE POLSKA Sp. z o.o.
ul. W. Sławka 3A,
30-356 Kraków
tel.: 668 383 650,
e-mail: r.majewska@gergonne.pl
www.gergonne.com

ENGLISH SUMMARY

10 years celebration of GERGONNE in CEE region!

GERGONNE is a French GROUP with global presence in France, Mexico, Spain, Slovakia, Poland, China and Morocco. Gergonne is one of the major player in manufacturing of pressure sensitive adhesives and an expert in production of technical components.

Since 50 years Gergonne is creating adhesive and die cut components solutions especially for automotive sector.

Gergonne double side adhesive tapes are used to mount body side mouldings, batches or mirrors.

Die cut components are parts made from raw materials like: foams, rubbers, PVC, felts, non-woven, films and foils. In most of the cases those are self adhesive parts with Gergonne pressure sensitive adhesive. Die cut components are used to seal and insulate the car: dash board, air vents, HVAC, doors, pillars, rear lamps, and many others.

This year GERGONNE Slovakia and GERGONNE Polska celebrate 10 years of its activity. Back in 2005 the first commercial activities started in parallel in Poland and Slovakia. Initial market research confirmed strong demand from the industry for local supplies of industrial double-sided adhesives and technical components with self-adhesive layer as a strategic functionality.

In 2006 operation in Slovakia started with the first deliveries for customers locally and neighboring countries - Poland, Czech Republic.

Location of the manufacturing plant in Slovakia, Liptovsky Mikulas was determined as a strategic position in term of central position for first target markets - Poland, Slovakia, Czech Republic, Hungary. Currently Gergonne Slovakia plant is delivering to more than 200 customers to 16 countries and our products are present in more than 50 car models. Production is located in new plant which is ISO TS 16949, ISO 14001 and OHSAS 18001 certified.



Hala Produkcyjna Gergonne Slovensko

PEMES – Specjaliści od automatyzacji produkcji



Napływ inwestycji do Polski po 1989 roku spowodował dynamiczny rozwój sektora dostawców motoryzacyjnych. Jednak jednym z głównych problemów światowych koncernów był brak lokalnych dostawców, zwłaszcza dostarczających kompleksowych rozwiązań z zakresu automatyzacji produkcji. Ostatnie 10 lat to bardzo dynamiczny rozwój przedsiębiorstw, specjalizujących się w tego typu rozwiązaniach w zakładach przemysłowych. Jedną z nich jest firma PEMES.



PEMES powstał pod koniec 2009 roku, w wyniku zamiłowania trzech inżynierów do projektowania i wdrażania w rzeczywistość myśli technicznej. Właściciele firmy posiadają wieloletnie doświadczenie w projektowaniu maszyn, części do samochodów, sprzętu AGD a nawet pojazdów szynowych. - *Przez wiele lat projektowaliśmy układy chłodzenia oraz układy dolotu powietrza dla Volkswagena, Audi, Bugatti, Porsche, jak i również tramwaje dla firmy Alstom* - mówi Paweł Gaca członek zarządu firmy PEMES. - *To doświadczenie posłużyło do stworzenia dynamicznie rozwijającej się firmy, która wychodzi naprzeciw oczekiwaniom klientów potrzebujących wyspecjalizowanych maszyn i linii technologicznych automatyzujących produkcję.*

Po zapoznaniu się z założeniami projektu PEMES wykonuje go, począwszy od pierwszych szkiców koncepcyjnych, projektu CAD, montażu maszyny, oprogramowania

oraz testów po niezbędną dokumentację techniczną. Opierając się na założeniu, iż jedynie fizyczna realizacja projektu pozwoli dostarczyć najlepsze rozwiązanie, wykonywanych jest wiele testów oraz prototypów. Biuro konstrukcyjne posiada 13 licencji oprogramowania 3D CAD (Creo), które pozwala na wykonywanie najwyższej jakości konstrukcji. Posiadane zaplecze produkcyjne (obrabiarki CNC, konwencjonalne obrabiarki, specjalistyczna komora spawalnicza), pozwalające na szybką realizację projektów oraz dostawę części zamiennych.

Od początku działalności PEMES jest ściśle związany z zakładem produkcji poduszek powietrznych ZF TRW w Częstochowie. Dzięki przemyślanej strategii, firma stała się głównym specjalistą w skali światowej dla koncernu ZF TRW w dziedzinie składania poduszek kierowcy i kurtyn powietrznych. - *Nie boimy się wyzwań i podejmujemy się rozwoju wspólnie z Klientem inowacyjnych technologii produkcji wszystkich typów poduszek powietrznych* - mówi Marcin Ogonowski, członek zarządu firmy PEMES.

W chwili obecnej PEMES realizuje bardzo ważne dla ZF TRW inwestycje w zakładach produkcyjnych w Chinach. Projekty te są związane z wdrażaniem opracowanych wspólnie przez ZF TRW i PEMES nowatorskich technologii produkcji poduszek kierowcy. Drugim ważnym klientem jest Odlewnia Volkswagen Poznań. Aktualnie PEMES ma ugruntowaną pozycję głównego dostawcy maszyn do wykonywania testów szczelności produkowanych tam odlewów.

PEMES stawia na jakość, dlatego wkrótce zostanie zakończony proces wdrażania systemu ISO 9001.

Aby sprostać ciągle wzrastającej ilości zamówień PEMES w najbliższym czasie zwiększy swoje możliwości poprzez wzrost zatrudnienia, rozwój parku maszynowego (planowany zakup dwóch centrum CNC) oraz planowaną w najbliższym czasie budowę nowej siedziby. Zamierza również wdrożyć profesjonalne narzędzie PLM do zarządzania cyklem produktu.

PEMES Gaca i Wspólnicy Sp. J.

ul. Mańkowska 64, 03-289 Warszawa

tel. (+48) 22 762 43 36, <http://www.pemes.pl>



Firma „MAGNETIX” Gorszwa Sp. jawna jest krajowym liderem w zakresie świadczenia usług związanych z różnymi metodami laminowania oraz krojenia tkanin i dzianin.

- W przyszłym roku będziemy obchodzić 20-lecie istnienia na rynku - mówi Prezes Aneta Gorszwa-Janiak.
- Swoje urodziny będzie świętować ze 130-osobowym zespołem pracowników, którzy ją tworzą. Cała kadra to młode i kreatywne osoby, pełne pasji i zapału do pracy. Dzięki ich zaangażowaniu i obranej strategii firma stała się liderem w sektorze motoryzacyjnym czego potwierdzeniem jest certyfikat ISO/TS 16949 uzyskany w 2013 roku. Wcześniej, w 2004 roku, w celu zapewnienia odpowiedniej jakości produktów i usług firma „MAGNETIX” wdrożyła i utrzymuje certyfikat ISO 9001:2008 TUV Managment Service z siedzibą w Monachium. Klientami firmy są zarówno producenci z branż motoryzacyjnych, meblowych, medycznych, jak i odzieżowych, bieliznianych oraz obuwniczych, a także budowlanych, reklamowych czy wojskowych.

Łódzki producent posiada nowoczesny park maszynowy do laminowania płomieniowego, dzięki czemu jest w stanie dokleić piankę poliuretanową do każdego rodzaju tkaniny i dzianiny, zachowując odpowiednie parametry klejenia. Dy-

namiczny rozwój, stale rosnąca ilość zamówień oraz liczba klientów spowodowały decyzję o rozbudowie firmy, a także wdrożeniu nowych usług. Efektem przeprowadzonych inwestycji są dwa zakłady oraz ciąg do laminowania klejowego typu Hot-Melt, a także automatyczna. Obie maszyny posiadają certyfikat świadczący o ich innowacyjności, a także są przyjazne dla środowiska. Technologia klejenia Hot-Melt jest najnowocześniejszą dostępną na rynku technologią laminowania, opartą na kleju. Laminacja klejowa, w odróżnieniu od płomieniowej, pozwala na łączenie materiału bez użycia pianki jako środka klejącego. Pozwala to na sklejenie wszystkich rodzajów materiałów, folii, membran, włókien, pianek, bez użycia pianki poliuretanowej. - Wprowadziliśmy także nową usługę w postaci zgrzewania w.cz., co w połączeniu z laminowaniem oraz komputerowym rozkrojem pozwala zaoferować naszym klientom kompleksową usługę - dodaje Prezes Aneta Gorszwa-Janiak.

Firma wdraża i kieruje się zasadami Lean Management i Manufacturing, prowadząc szkolenia dla swoich pracowników. Dla firmy „MAGNETIX” Gorszwa Sp. jawna bardzo



ważne jest także bezpieczeństwo pracowników, dlatego dba ona o bezpieczne stanowiska pracy.

Doświadczenie i profesjonalizm firmy są nieustannie uzupełniane poprzez wyjazdy na targi, także te zagraniczne. Firma „MAGNETIX” brała udział m.in. w międzynarodowych targach Techtextil 2013 we Frankfurcie nad Menem, w Niemczech oraz w międzynarodowych targach motoryzacyjnych Automotive Interiors Expo 2014 W Stuttgarcie, gdzie pozyskiwała nowe kontakty handlowe, a tym samym także nowych klientów.

Obecnie firma Magnetix dostarcza swoje produkty i usługi do kooperantów i dostawców motoryzacyjnych wiodących marek producentów samochodów, jak: Fiat, Ford, Opel, Kia, Hyundai, VW, Suzuki, Alfa Romeo, Lancia, Scania, Volvo i inni.

MAGNETIX-GORSZWA Sp.j.

tel.+48 42 683 18 40

ul. Kaczeńcowa 18

91-214 Łódź

e-mail: magnetix@magnetix.pl

www.magnetix.pl



ENGLISH SUMMARY

„MAGNETIX” Gorszwa Sp.j. is a leader providing flame lamination of fabrics and knitted fabrics operating on the domestic market since 90s of 20th century. Their modern machinery park for flame lamination allows them to bond polyurethane foam to any type of fabric maintaining adequate lamination parameters.

The company dynamic development, increasing number of customers and orders resulted in the company expansion and development of new services. In 2010 hot-melt lamination production line and automated cutting room were launched. Both machines hold innovativeness certificate and are environmentally-friendly.

Hot-Melt technology is the state-of-the-art technology based on adhesive which allows to bond all types of materials including film, leather or membranes without polyurethane foam. Additionally the company purchased a cutting process line so their customers get properly cut finished products.

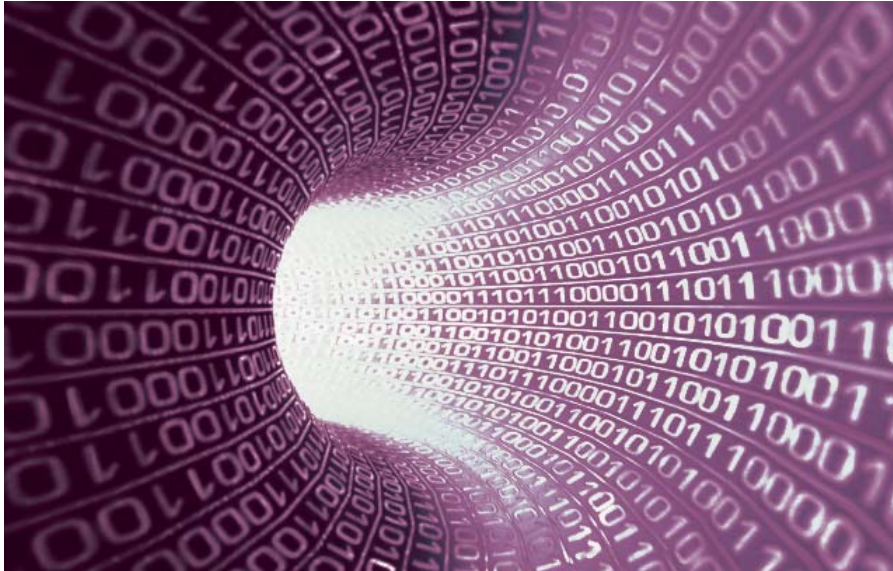
„MAGNETIX” Gorszwa Sp.j. is the only company in Poland providing complex flame and hot-melt lamination services along with laminated material cutting services and welding of various thermoplastic materials.

In order to ensure top quality of products and services in 2004 Magnetix implemented a certified Quality Management System adhering to TUV Management Service ISO 9001:2008 based in Munich. It also cooperates with the Textile Research Institute and the Institute of Polymers and Chemical Fibres to ensure continuous improvement of the finished product and has established a research and development unit. In September 2013 the company has established and applies ISO / TS 16949 certificate of conformity.

Currently, the company „MAGNETIX” Gorszwa Sp.j. delivers its products and services to partners and suppliers of leading brands of car manufacturers like Fiat, Ford, Opel, Kia, Hyundai, VW, Suzuki, Alfa Romeo, Lancia, Scania, Volvo and others.

data  interchange

Niewykorzystane możliwości EDI



Czy po upływie 25 lat można powiedzieć coś nowego na temat EDI? - *Bardzo dużo* - mówi David Eyes, specjalista ds. EDI w Data Interchange. Malcolm Wheatley, publicysta zajmujący się tematyką IT postanowił się dowiedzieć więcej.

Rozwiązanie **Electronic Data Interchange (EDI)** 25 lat temu zostało okrzyknięte uniwersalnym narzędziem przyszłości w zakresie B2B. Obecnie jednak jego realne zastosowanie w praktyce wygląda nieco inaczej.

Na przykład, wielu producentów jest połączonych za pomocą systemu EDI tylko ze swoimi największymi klientami i dostawcami. W większości przypadków te połączenia bazują na różnych standardach EDI i protokołach komunikacyjnych. Ponadto, określone transakcje EDI przeprowadzone we współpracy z tymi klientami i dostawcami często ograniczają się do niewielkiej części z całego zakresu potencjalnych transakcji obsługiwanych przez EDI.

Porażka - czy okazja? Zdecydowanie to ostatnie, nalega David Eyes, dyrektor ds. rozwoju biznesu w firmie Data Interchange będącej międzynarodowym dostawcą EDI i rozwiązań integracyjnych B2B.

- *Przekonanie, że rozwiązanie EDI może się przydać firmom tylko w kon-*

taktach z kluczowymi partnerami handlowymi jest błędne," zauważa Eyes. „Nic bardziej mylnego: stosowanie rozwiązania EDI w kontaktach z każdym klientem lub dostawcą jest ogromną wartością dodaną. I ta wartość może być jeszcze większa, jeśli będziemy używać EDI w dwukierunkowym przepływie informacji, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transakcji.

A zatem, w jaki sposób powstaje ta wartość? I dlaczego nie dostrzegło jej więcej firm? Jak mówi Eyes, problem polega na tym, że rozwiązanie EDI jest postrzegane jako sposób otrzymywania i przekazywania informacji. W rzeczywistości jednak wartość EDI spoczywa w możliwości wykorzystania tego narzędzia do przetwarzania informacji, a nie tylko do odbierania lub przekazywania.

- *EDI umożliwia integrację wymagań klienta w systemie ERP w bardzo szybki i bezbłędny sposób, jak tylko te wymagania zostaną określone przez klienta* - podkreśla Eyes. - *A zatem bardzo szybko można zrozumieć wymagania klienta oraz udostępnić je swoim własnym dostawcom. Umożliwia to zwiększenie efektywności łańcucha dostaw w bardzo dużym stopniu. Co więcej - dodaje Eyes - EDI ułatwia producentowi zwiększenie wartości po-*

przez wykorzystanie dwukierunkowych procesów biznesowych oraz eliminację potrzeby interwencji ludzkiej. Dla klientów wyprzedzające zawiadomienia o wysyłce (ang. advance shipping notifications, ASN) są niezwykle pożyteczne," podkreśla Eyes. „Rutynowo produkcją tych zamówień zajmują się systemy ERP, ale bez EDI, ich bezpośrednia i wydajna kosztowo wysyłka do klienta nie jest możliwa.

Eyes twierdzi, że EDI to 'cyfrowy klej,' który umożliwi automatyzację całego procesu od zamówienia do zapłaty.

- Dzięki EDI można połączyć zamówienia z ekspedycją w celu dostawy, ekspedycję w celu dostawy z pokwitowaniami klienta, a pokwitowania klienta z fakturami elektronicznymi - to wszystko z ogromną korzyścią dla przepływu gotówki. Co więcej, natychmiastowa wymiana danych, którą oferuje EDI umożliwia producentom identyfikację potencjalnych problemów z płatnościami możliwie jak najwcześniej.

Eyes podkreśla również, że Data Interchange jest czymś więcej niż tylko dostawcą oprogramowania EDI ze swoją własną siecią EDI. Data Interchange uważa się za firmę ekspertów EDI oferujących rady i wiedzę.

- *Analizujemy procesy biznesowe poszczególnych klientów, szukając sposobów zwiększenia wydajności, ograniczenia ryzyka, zredukowania odpadów i przetwarzania ręcznego za pomocą EDI - i niemal zawsze je znajdujemy* - podsumowuje Eyes.

Więcej informacji o firmie Data Interchange i o naszych rozwiązaniach można znaleźć na stronie:

www.datainterchange.pl
lub www.datainterchange.com

Aby lepiej zrozumieć wartość rozwiązań integracyjnych B2B, skontaktuj się z nami: sales.pl@datainterchange.com



Firma Stokvis Tapes jest wiodącym specjalistą w zakresie convertingu taśm i pianek.

W 2008 r. grupa Stokvis Tapes weszła w skład ITW Performance Polymers & Fluids, stanowiącej część grupy Illinois Tool Works. ITW Performance Polymers & Fluids skupia grupę firm produkujących i przetwarzających kleje, powłoki, uszczelnienia i samoprzylepne elementy wykrawane z siecią dystrybucji obejmującą cały świat. Na rynkach Ameryki Północnej i Południowej w segmencie elementów wykrawanych ITW jest aktywna poprzez firmę M&C Specialties. Dzięki włączeniu Stokvis Tapes Group do ITW powstała możliwość globalnej aktywności w segmencie materiałów klejących. Połączenie wysiłków Stokvis Tapes i M&C tworzy koordynowaną przez Stokvis grupę 28 firm o poważnym potencjale produkcyjnym i globalnym zasięgu.

Stokvis specjalizuje się w doborze produktów samoprzylepnych najlepszych dla klienta pod kątem jakości i ceny. Nasza definicja efektywnego rozwiązania to produkt spełniający wszystkie wymagania techniczne, wydajny w zastosowaniu, dostarczony terminowo i spełniający kryteria finansowe klienta. Wdrożony przez nas system jakości w połączeniu z zaangażowaniem pracowników, bogatym doświadczeniem, szerokim asortymentem produktów, wiodącą pozycją w branży są dla klientów gwarancją efektywności stosowanych rozwiązań.



Zapewniamy:

- Szeroki asortyment produktów wysokiej jakości:
 - Taśmy samoprzylepne jednostronnie i dwustronnie klejące
 - Pianki typu PE, PUR, EPDM, PVC, silikon
 - Włókniny
 - Filce
 - Pochodne
- Innowacyjne i oszczędne rozwiązania dostosowane do indywidualnych potrzeb swoich klientów
- Lokalne podejście z międzynarodową strategią działania
- Szybką i skuteczną obsługę

Możliwości produkcyjne Stokvis Tapes Polska:

- Cięcie
- Przewijanie
- Laminowanie
- Wykrawanie
- Zgrzewanie

Dla zapewnienia najwyższej jakości testujemy nasze produkty w zakładowym laboratorium. Możemy zbadać między innymi: palność, współczynnik pochłaniania dźwięku, wytrzymałość, parametry fizyko-mechaniczne, odporność na specyficzne warunki klimatyczne.

Stokvis Tapes Polska Sp. z o.o.
ul. Energetyczna 6
80-180 Kowale, Polska
tel.: +48 58 762-31-31

Delphi zakończyło rozbudowę Centrum Technicznego w Krakowie



Delphi Automotive ukończyło pod koniec I półrocza 2015 r. rozbudowę Centrum Technicznego w Krakowie. W ciągu ostatnich trzech lat amerykański koncern rozbudował swoje centrum badawczo-rozwojowe o 2 tys. m² przestrzeni laboratoryjnej, zwiększając jednocześnie możliwości w zakresie testów wytrzymałościowych, środowiskowych i wibracyjnych.

Dzięki rozbudowie laboratoriów i możliwości testowych, krakowski ośrodek badawczo-rozwojowy Delphi jest największym wielodyscyplinarnym centrum technicznym koncernu w Europie.

Tylko w zeszłym roku firma Delphi stworzyła w Krakowie ponad 200 miejsc pracy, zarówno w działach inżynierskich, jak też w zakresie usług wspólnych.

Centrum Techniczne Delphi w Krakowie zostało otwarte w 2000 roku. Obecnie krakowski oddział Delphi zatrudnia około 1300 osób i jest zlokalizowany w dwóch siedzibach, włączając w to ostatnio rozbudowane laboratoria. Projekt rozbudowy Centrum Technicznego Delphi był zrealizowany w latach 2013-2015 przy wsparciu funduszy Unii Europejskiej.

Krakowskie centrum badawczo-rozwojowe wspiera klientów Delphi w zakresie elektroniki i bezpieczeństwa, architektury elektryczno-elektronicznej oraz systemów kontroli emisji. Doświadczenie obejmuje testy oraz walidację produktów oraz rozwój tych technologii, w tym multimediiów, przełączników i sterowników.

Oprócz badań i rozwoju, Delphi w Krakowie rozwija centrum usług wspólnych (funkcje korporacyjne), które zapewniają wsparcie organizacji na poziomie regionalnym oraz światowym.

Delphi Automotive has finished the expansion of its Technical Centre in Cracow. During the last three years, the American corporation has expanded its R&D centre by 2 thousand square meters of laboratory space, increasing its strength, environmental and vibration testing capacity. The Delphi Technical Centre has been opened in 2000. Currently the Kraków branch of Delphi employs approximately 1,300 people in two offices, including the recently expanded laboratories.

GROCLINGROUP. Nominacje od VW i GM

W dniach 22 oraz 27 lipca br. zarząd spółki Groclin S.A. podpisał aż trzy listy intencyjne otrzymane od koncernu Volkswagen oraz General Motors na produkcję seryjną poszyć foteli samochodowych do aut Opel Zafira, VW Crafter oraz VW Passat CC.

Jak podkreślają przedstawiciele firmy, nominacja na model VW CC jest szczególnie ważna, ponieważ jest to pierwsze zamówienie dotyczące dostaw do samochodów osobowych niemieckiego koncernu. Dotychczasowa współpraca obejmowała jedynie modele użytkowe, jak Caddy, T5 i T6. To przełom we wzajemnej kooperacji. Prace rozwojowe nad tym projektem będą realizowane za pośrednictwem firmy córki SeaTcon w Wendlingen. Produkcja (dla około 40 tys. samochodów rocznie) natomiast zlokalizowana będzie w zakładzie Użgordzie na Ukrainie. Szacunkowa wartość dostaw wyniesie niespełna 60 mln euro. Produkcja poszyć do VW Crafter zostanie uruchomiona w I połowie 2016 r., najprawdopodobniej w Polsce (również ok. 40 tys. samochodów rocznie). Wartość zamówień to 12 mln euro.

List intencyjny od GM dotyczący modelu Opel Zafira ma wartość 24 mln euro. Produkcja, podobnie jak w przypadku VW CC, zostanie uruchomiona na Ukrainie.

Produkcja dla tych trzech modeli będzie realizowana przez co najmniej 6 lat. W związku z tym, Groclin S.A. planuje znaczący wzrost zatrudnienia w zakładzie w Użgordzie. Ponadto przygotowywany jest do uruchomienia zakład w Dolinie, który do tej pory wyłączony był z działalności produkcyjnej Grupy.

On 22 and 27 July 2015, the Management Board of Groclin S.A. signed three letters of intent received from Volkswagen and General Motors for the batch production of car seat upholstery for Opel Zafira, VW Crafter and VW Passat CC. The total value of procured orders amounts to approximately EUR 86 million. The production will commence at plants in Ukraine and in Poland.

Nexteer Automotive - nowy zakład w Tychach

Nexteer Automotive rozpoczął budowę nowego zakładu w Tychach, w ramach planowanych na kolejne pięć lat inwestycji związanych z rozwojem technologii elektrycznych układów kierowniczych (EPS). Nowy obiekt będzie początkowo powierzchnią magazynową, jednak z potencjałem przekształcenia go w niedalekiej przyszłości w zakład produkcyjny. Powierzchnia nowej hali wyniesie niemal 10 tys. m², a wartość inwestycji w sam obiekt wyniesie niemal 25 mln złotych. Jak wskazują przedstawiciele Nexteer Automotive, zakład ma zostać oddany do użytku w I kwartale 2016 roku.

W obrębie nowego obiektu powstanie także pierwszy mini-tor testowy Nexteer w Europie, służący do sprawdzania charakterystyki układów kierowniczych przeznaczonych dla samochodów takich producentów, jak BMW, FCA, General Motors, czy PSA Peugeot Citroen.

Rozpoczęcie budowy zbiegło się z wyprodukowaniem przez firmę 30-sto milionowego elektrycznego układu kierowniczego. Ponad połowa z 30 mln systemów EPS produkowanych przez koncern od 1999 roku zjechała z linii produkcyjnych zakładów w Tychach i Gliwicach. Dziś 25 procent małych samochodów w Europie korzystających z technologii EPS, wyposażonych jest w systemy EPS Nexteer. Pozwalają one m.in. na zmniejszenie emisji CO₂ o 8g/km oraz zredukowanie zużycia paliwa nawet o 6 procent.



Obecnie zakłady Nexteer Automotive w Polsce produkują około półtora mln układów kierowniczych rocznie, m.in. dla takich modeli, jak BMW i3, BMW Mini, Alfa Romeo MiTo, Fiat 500, Opel Adam, Corsa i Insignia czy Citroen C3 i DS3.

Nexteer Automotive has commenced the construction of a new building in Tychy – a warehouse with the possibility of upgrading it in the near future into a manufacturing plant. The area of the new plant will be almost 10 thousand square meters and the value of the investment amounts to PLN 25 million. The plant will be commissioned in the 1st quarter of 2016.

The commencement of the construction has coincided with the production of a 30-millionth Electric Power System by Nexteer. Almost half of the 30 million EPSes made by the company since 1999 have been manufactured in Tychy or in Gliwice.

Mubea buduje zakład w Ujeździe

Niemiecka firma MUBEA zdecydowała o wybudowaniu swojego zakładu produkcyjnego w Polsce. Spółka MUBEA Automotive Poland Sp. z o.o. uzyskała zezwolenie na prowadzenie działalności w Katowickiej SSE na ponad 14-hektarowej działce w Strefie Aktywności Gospodarczej Gminy Ujazd.

Jeszcze w tym roku rozpocznie się budowa dwóch hal produkcyjnych o powierzchni 10 tys. m² każda. Uruchomienie produkcji przewidziano na rok 2016. Przewiduje się, iż zakład w Ujeździe zatrudni ponad 350 pracowników do 2020 roku.

MUBEA Automotive Poland Sp. z o.o. będzie zaopatrywać producentów pojazdów samochodowych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej.

Mubea jest dostawcą sprężyn technicznych, które znajdują zastosowanie podwoziu i układach napędowych oraz ele-

mentach karoserii. Wśród najważniejszych produkowanych produktów są m.in.: sprężyny zawieszenia, stabilizatory, napinacze pasów rozrządu, sprężyny zaworowe, sprężyny talerzowe do przekładni oraz wały napędowe. Mubea ma zakłady w Europie, Ameryce Płn., Ameryce Płd. oraz Azji i zatrudnia ponad 11 tys. osób.

German MUBEA will build a manufacturing plant in Poland in the Katowice Special Economic Zone, in the Economic Activity Zone of Ujazd Commune (Opole). MUBEA Automotive Poland Sp. z o.o. will commence the construction of two manufacturing plants with an area of 10 thousand square meters each. The manufacturing is planned to commence in 2016. The Ujazd plant is planned to employ over 350 people by 2020.

Mubea is a supplier of process springs used in chassis, transmissions and body parts.

GKN: drugi zakład w Oleśnicy



29 lipca br. miała miejsce uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod drugi zakład GKN Driveline Polska Sp. z o.o. w Oleśnicy. Tym samym Grupa GKN Driveline znacząco rozszerza swoją działalność w Polsce.

Zakład (hała produkcyjna wraz z częścią biurową - 14,3 tys. m²), którego zakończenie budowy planowane jest pod koniec kwietnia 2016 roku, będzie dostarczać komponenty takim klientom jak: Volkswagen, Porsche, Audi, Volvo, Jaguar Land Rover, Mercedes i FCA. Poza podniesieniem zdolności produkcyjnych półosi napędowych zwiększona zostanie produkcja wałów napędowych o 1,5 mln sztuk rocznie. Nowością będzie natomiast uruchomienie produkcji szerokiej gamy komponentów układu przenoszenia napędu (system driveline).

Wartość pierwszej fazy inwestycji w nowy zakład GKN w Oleśnicy to 68 mln zł. W ciągu kilku lat, wraz ze wzrostem produkcji zostanie utworzonych nawet 400 nowych miejsc pracy. Docelowo na zakupionej działce może powstać obiekt powierzchni produkcyjnej i logistycznej do 35 tys. m². - *Ta inwestycja otwiera nowy rozdział w historii GKN Driveline Polska. Budowany jest nowy zakład, ale przede wszystkim będzie to duży skok technologiczny* - podkre-

śla Grzegorz Wiśniewski, Dyrektor Zarządzający spółki. - *Będziemy produkować zaawansowane komponenty, które są kluczowe dla zintegrowanych systemów przeniesienia napędu, stosowanych w samochodach typu SUV.*

Nowy zakład to nie jedyna inwestycja w GKN w Oleśnicy. Funkcjonujące na terenie pierwszego zakładu Centrum Inżynieryjne zostanie rozbudowane w ramach dużego programu inwestycji w globalną sieć technologiczną GKN. Jeśli wszystkie plany zostaną zrealizowane to z kilkunastu pracujących tam dzisiaj osób zespół ten może wzrosnąć nawet do 50 osób.

GKN Driveline Polska Sp. z o.o. to jeden z największych zakładów brytyjskiej Grupy w Europie. W Oleśnicy wytwarzana są: wały napędowe, półosi i przeguby homokinetyczne do samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych z napędem na oś przednią, tylną i 4x4. Od dwóch lat również Centrum Inżynieryjne zajmuje się konstruowaniem półosi i testami fizycznymi półosi i wałów napędowych. GKN Automotive Polska dostarcza komponenty do producentów wiodących marek samochodowych takich jak: Audi, Fiat, Ford, Opel, PSA, Suzuki, Toyota, Volvo, VW.

On 29 July this year, the foundation stone has been laid under the second GKN Driveline Polska Sp. z o.o. plant in Oleśnica. The plant (manufacturing plant and the offices – 14.3 thousand m²) will be completed by the end of April 2016. Besides improving its manufacturing capacity for axle shafts, the manufacture of transmission shafts will increase by 1.5 million pieces a year. The new item will be the launch of the manufacture of a wide array of driveline system components.

The value of the first phase of investment in the new GKN plant in Oleśnica is PLN 68 million. Within a few years, as much as 400 new jobs will have been created. The new plant is not the only investment in GKN in Oleśnica. The Engineering Centre operating at the first plant will be expanded as a part of a big investment programme for the global technology network of GKN.

A. Kayser Automotive Systems pierwszym inwestorem w Kłodzku

Nowo powołana spółka Kayser Automotive Systems Kłodzko Sp. z o.o. będzie pierwszym inwestorem w podstrefie Kłodzko Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Invest-Park.

Inwestor zdecydował się na brownfield, nabywając od Invest-Parku nową halę o powierzchni 2,8 tys. m² na działce 3ha w miejscowości Jaskowa Dolna, niedaleko Kłodzka. - *W nowym zakładzie planujemy przede wszystkim produkcję przewodów podciśnienia, powietrznych oraz paliwowych* - mówi Ralf Jakubiak, prezes zarządu Kayser Automotive Systems Kłodzko a jednocześnie członek zarządu w A. Kayser Automotive Systems Polska, spółki która działała w Bato-



rowie pod Poznaniem od 1999 roku. - *Uruchomienie produkcji nastąpi już jesienią 2015 roku. W 2016 roku planujemy pierwsze dostawy do fabryki Volkswagena we Wrześni.*

Firma zadeklarowała zainwestowanie prawie 11,5 mln złotych i stworzenie co najmniej 80 miejsc pracy.

Kayser Automotive Systems Kłodzko Sp. z o.o. purchased a new manufacturing plant with an area of 2.8 thousand m² in Jaskowa Dolna near Kłodzko from Invest-Park, the Wałbrzych Special Economic Zone. The company has declared to invest almost PLN 11.5 million and to create at least 80 jobs. Manufacturing will commence in autumn 2015. In 2016, first deliveries to the Volkswagen factory in Września are planned.

EFAFLEX 
bramy szybkie

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%



VW Poznań

By nie produkować „cytryn” Akademia VWP

Nowy York kwiecień 1960 Julian Koenig i Helmut Krone tworzą głośną reklamę Volkswagena „Lemon”- dosłownie tłumacząc: „Cytryna”. W języku angielskim lemon to również określenie samochodu, w którym przy zakupie odkryto niewidoczne wcześniej wady.

Plakat reklamowy pokazuje nowego pięknego Volkswagena, a pod nim listę poprawek, które należy wykonać, aby samochód mógł trafić do klienta. Ta i kilka innych reklam pokazały, że Volkswagen stawia przede wszystkim na jakość.

Stawiamy na jakość...

Wraz z sukcesem kampanii reklamowej nadszedł sukces Volkswagena w postaci ilości sprzedawanych samochodów. Rocznie powstaje ponad 10 milionów samochodów, a klienci wciąż czekają na nowe. Te z kolei muszą spełniać ich oczekiwania. Stawiamy na jakość - to nasz cel, ale nie zapominamy o ilości.

Te dwa elementy tworzą bowiem nierozzerwalny związek, tak jak stare dobre małżeństwo.

Nasza droga...

Sukcesy przychodzi powoli, czasami droga do niego jest długa, ale zawsze warto do niego zdążyć. Osiągnięcie sukcesu, jest oparte na wysokiej jakości i jest to jedynie możliwe poprzez zachowanie wewnętrznej równowagi firmy, dbałość o swoich pracowników i pilnowanie najwyższej jakości wytwarzanych produktów. Powinno być dewizą zarówno producentów pojazdów jak i dostawców komponentów. Podstawową ideą, jaka pomaga w tym przypadku nam w osiągnięciu za-

mierzonego celu, jest Proces Ciągłego Ulepszania oraz rozwój pracowników poprzez ich szkolenie.


Szkolimy, szkolimy, szkolimy...

Dział System Produkcyjny Volkswagen Poznań w 2009 r. utworzył Akademię Volkswagen Poznań (Akademia VWP), w której grono wykwalifikowanych trenerów szkoli pracowników wszystkich działów naszego przedsiębiorstwa.

Akademia VWP w ramach swojej działalności oferuje szereg modułów szkoleniowych.

- Symulacja fabryki - szkolenie, którego celem jest poznanie wizji Volkswagena i Systemu Produkcyjnego. Uczestnicy szkolenia mając do dyspozycji pojazdy zbudowane z klocków uczą się zauważać i eliminować w procesie produkcji wszelkiego rodzaju marnotrawstwa. Wiedza teoretyczna i trening praktyczny wykorzystywane są na stanowisku pracy. Szkolenie to skierowane jest do wszystkich pracowników.
- Moduł Jakościowy, który uzmysławia naszym pracownikom znaczenie jakości oraz konsekwencje wynikające z popełnianych błędów. Podczas szkolenia pracownicy

AUTOR



Paweł Szczepaniak
Akademia VWP
Volkswagen Poznań

uczą się rozpoznawać błędy i tego jak należy zareagować na błąd po jego znalezieniu. To szkolenie również kierujemy do całej załogi.

Ogólnokoncernowa wizja Volkswagena nawiązuje do metod szczupłego wytwarzania (Lean Manufacturing). W tym celu w kolejnych latach swojej działalności Akademia VWP przygotowuje kolejne moduły szkoleniowe.

- 5S - moduł oparty na wywodzącej się z Japonii metodzie składającej się z 5 kroków, którego celem jest ukształtowanie miejsca pracy i procesów w taki sposób, by zapewnić podniesienie wydajności przez wyeliminowanie strat, poprawę oraz eliminację zbędnych procesów.
- Praca zgodna ze standardem -



VW Poznań



VW Poznań

szkolenie, w którym pracownicy poznają zalety pracy według standardu, procedur jego tworzenia oraz ulepszania kart standaryzacji pracy. Szkolenie to bardzo wyraźnie pokazuje zagrożenia i konsekwencje nieprzebrania lub braku standardu.

- SMED (Single Minute Exchange of Die) - szkolenie skierowane do grupy pracowników działu Utrzymania Ruchu, Mistrzów i Liderów naszego przedsiębiorstwa, na którym uczestnicy poznają metodę, która wykorzystywana jest w celu optymalizacji czasu przebrojenia maszyny lub urządzenia.
- NLK (Nowa Logistyczna Koncepcja) - ukierunkowano szkolenie dla konkretnej grupy pracowników z działu Logistyka. Podczas szkolenia uczestnicy poznają zalety i korzyści wprowadzenia NLK na wszystkich obszarach oraz różnice pomiędzy stanem przed wprowadzeniem NLK, jak i po jego wdrożeniu. W praktyce analizowany jest przepływ towarów i pojemników poczynając od dostawcy po punkt zabudowy na linii produkcyjnej.
- 3P (Proces Przygotowania Produkcji) - szkolenie pokazujące, że praca w odpowiednich warunkach ma

wpływ na samopoczucie, zdrowie pracownika, a w konsekwencji na jego wydajność, bezpieczeństwo pracy i ilość popełnianych błędów. Tematyka szkolenia nawiązuje do planowania nowych i przyszłych produktów oraz procesów. Szkolenie to kierujemy do wszystkich pracowników, którzy podczas części praktycznej mają możliwość za pomocą kartonów, desek, styropianu oraz pojemników utworzyć i rozplanować stanowiska pracy.

- Ergonomia - moduł szkoleniowy, w którym zwracamy uwagę naszym pracownikom, w jaki sposób wykonywać pracę, przyjmować

odpowiednią pozycję ciała, podnosić i przenosić materiały oraz jak negatywnie może to odbić się na naszym zdrowiu w przeciągu kolejnych lat. Pracownicy dowiadują się, co przedsiębiorstwo robi, by polepszyć warunki pracy i wyeliminować nieergonomiczne stanowiska pracy, nie tylko na liniach produkcyjnych, ale także w biurach.

- TPM (Total Productive Maintenance) - nawiązuje do tego, by proces produkcji przebiegał w sposób niezakłócony. Wyrazem tego jest dbałość o urządzenia, które pracują na liniach produkcyjnych. Szkolenie skierowane do pracowników działu Utrzymania Ruchu oraz Spawalni. Podczas niego uczestnicy poznają metody doskonalenia efektywności i wydłużania okresu eksploatacji maszyn wykorzystywanych w procesach produkcyjnych.
- Shopfloor Management - moduł kierowany głównie do Kierowników, Mistrzów i Liderów, skupiający się na analizie przyczyn powstawania problemów oraz ich eliminacji. Ponadto zapewnieniu rozwoju pracowników w kierunku efektywnego rozwiązywania problemów.



VW Poznań

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 technicznymi 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



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



- Trening Czynności Podstawowych (Grundfertigkeiten) - to szkolenia, podczas których pracownicy przygotowani są do wykonywania czynności produkcyjnych na obszarze, w którym pracują, przy wykorzystaniu stacji treningowych. Trening ten skierowany jest do pracowników pięciu głównych obszarów VWP: Spawalni, Lakierni, Montażu, Zapewnienia Jakości i Logistyki. Program obejmuje trening czynności bazowych (obsługa urządzeń, narzędzi itp.), trening czynności na elemencie (np. wykonywanie czynności z wykorzystaniem kart standaryzacji na elementach), oraz trening czynności procesowych (samodzielne sporządzenie karty standaryzacji).

Kolejnym krokiem w strategii szkoleniowej jest podnoszenie kwalifikacji pracowników w pomieszczeniu na danym obszarze, w którym zasymulowany jest fragment procesu produkcyjnego (tzw. Profiraum).

- Profiraum - tutaj pracownicy mogą doskonalić swoje umiejętności w związku z pojawieniem się nowego modelu samochodu, zmiany stanowiska pracy lub po prostu, by wyeliminować czynności prowadzące do powstawania błędów. To miejsce, w którym również jest możliwość testowania nowych rozwiązań, części, narzędzi lub standardów pracy. Tutaj pracownicy w spokoju i bezstresowo na autach, które

nie są przeznaczone dla naszych klientów mogą poćwiczyć czynności procesowe.

Otwarcie na innych...

Nasze kilkuletnie doświadczenie i zdobytą wiedzę pragniemy przekazywać innym. Współpracujemy z Politechniką Poznańską i ramach tej współpracy podczas dni otwartych VWP na Politechnice prezentowaliśmy fragmenty wybranych modułów szkoleniowych oraz wygłaszaliśmy wykład na temat metod szczupłego wytwarzania.

Akademia VWP brała również czynny udział w II i III Ogólnopolskiej Konferencji Dostawców Motoryzacyjnych.

Proponujemy również w ramach swojej działalności (odpłatnie) szkolenia dla firm zewnętrznych. W naszej ofercie można znaleźć następujące moduły szkoleniowe:

- Symulacja fabryki
- 5S
- Praca zgodna ze standardem
- Szczupła Logistyka (NLK)
- SMED (Szybkie przezbrajanie)

Liczby nie kłamią...

Powstająca w roku 2009 Akademia VWP oferowała 2 moduły szkoleniowe, obecnie proponujemy ich aż 17. Przez cały okres naszej działalności przeprowadziliśmy ponad 1 800 szkoleń, w których uczestniczyło ponad 14 tys. osób. Naszym celem jest dotarcie do wszystkich naszych pracowników, ponieważ to od ich wiedzy, umiejętności i świadomości zależy sukces Volkswagena.

A wszystko po to by nie produkować „Cytryn”.

Paweł Szczepaniak
Akademia VWP
Volkswagen Poznań



Team
prevent

Licensee Partner of VDA QMC

VDA QMC

Qualitäts Management Center
im Verband der Automobilindustrie

Pełnomocnik do Spraw Bezpieczeństwa Wyrobu jako standard wymagań według VDA QMC na licencji VW

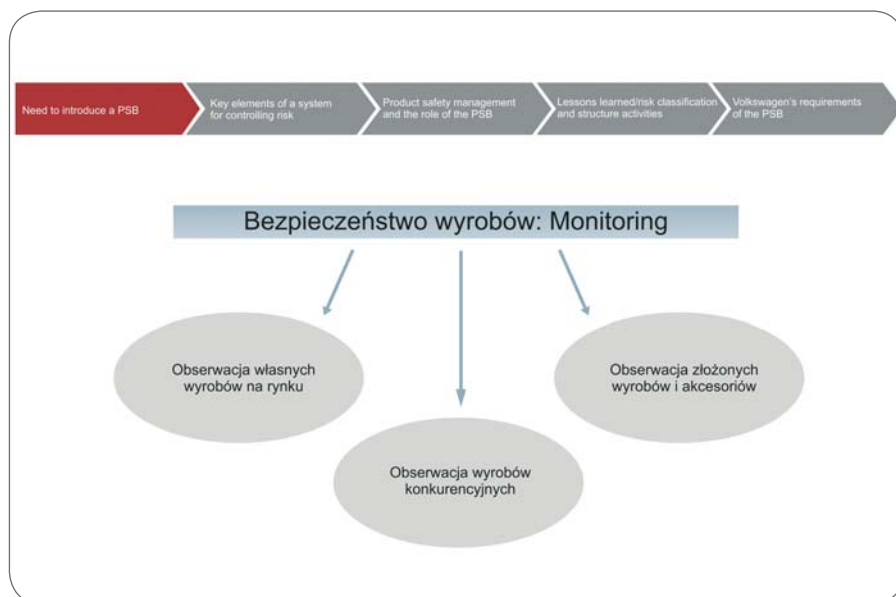
Pisaliśmy już we wcześniejszym wydaniu AutomotiveSuppliers.pl review o wymaganiach specyficznych grupy Volkswagena dotyczących konieczności utworzenia struktury Pełnomocników ds. Bezpieczeństwa Wyrobów dla określonych grup produktowych.

Okazało się jednak, że nie wystarczy samo wymaganie umieszczone na portalu. Grupa VW poszła krok dalej, tworząc wspólnie z VDA QMC standard, który będzie obowiązywał firmy w całym łańcuchu dostaw.

Od pewnego czasu coraz głośniej mówi się o rosnącej liczbie kampanii serwisowych i sprawach sądowych wytaczanych przeciwko producentom pojazdów. Temat bezpieczeństwa wyrobów oraz odpowiedzialności producentów za wyrób staje się coraz bardziej istotny. W dobie wciąż rosnącej liczby wymagań prawnych, coraz bardziej restrykcyjnych wymagań technicznych oraz coraz większej złożoności pojazdów zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa jest elementem podstawowym jeżeli mówimy o ochronie konsumentów, których zdrowie i życie jest najwyższym priorytetem producentów samochodów.

Faktem staje się również rozpowszechnianie wśród producentów samochodów tzw. modularnej budowy pojazdów. Taka architektura pozwala na elastyczne dostosowanie wy-

miarów pojazdu, takich jak długość, szerokość czy rozstaw osi przy wykorzystaniu modułów wspólnych dla samochodów różnych klas. Przy zmianie niewielkiej liczby elementów te same moduły są stosowane w samochodach klasy B, kompaktowych, pojazdach klasy średniej, vanach, SUVach czy nawet autach sportowych. Niesie to za sobą wymierne korzyści związane z obniżeniem kosztów produkcji bardziej powszechnie stosowanych elementów, możliwością wytwarzania pojazdów różnych klas czy nawet marek (w ramach koncernów) na tych samych liniach produkcyjnych czy też skróceniem czasu produkcji. Niestety powszechniejsze stosowanie tych samych elementów niesie ze sobą również zwiększenie ryzyka związanego z wprowadzeniem wadliwego wyrobu na rynek poprzez możliwość „zainfekowania” wadą większej liczby pojazdów. Nie można również zapomnieć o konsekwencjach gospodarczych związanych z kosztami kampanii serwisowych, które mogą być znacząco większe ze względu na skalę problemu. Wiąże się z tym również utrata dobrego imienia marki, a w tym przypadku konkretnych marek czy całych



AUTOR

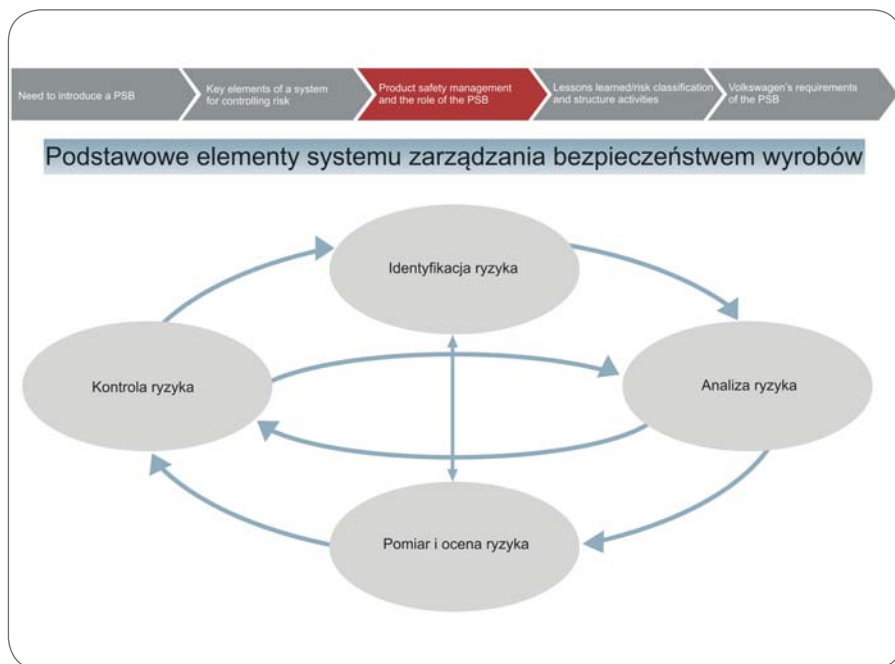


Konrad Korzeniowski

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

koncernów, co może mieć znaczące odzwierciedlenie w spadku sprzedaży.

W świetle coraz większego ryzyka związanego z wprowadzeniem na rynek wadliwego elementu pojazdu mającego wpływ na bezpieczeństwo, kwestie związane z właściwą identyfikacją wymagań oraz oceną ryzyka związanego z ewentualną wadą stają się fundamentalne w aspekcie planowania i wdrażania działań prewencyjnych mających zapewnić wymagany poziom bezpieczeństwa pojazdów. Musimy jednakże pamiętać, że odpowiedzialność za bezpieczeństwo wyrobu dotyczy wszystkich producentów, nie tylko tych zajmujących się produkcją kompletnych pojazdów (OEM), ale również producentów jego elementów składowych. Co za tym idzie odpowiedzialność za bezpieczeństwo w równej mierze spoczywa na producentach z całego łańcucha dostaw. To właśnie kwestia budowania świadomości dotyczącej odpowiedzialności za bezpieczeństwo wyrobu wśród dostawców, która ma zapewnić kompletne i odpowiednio wczesne identyfikowanie wymagań, a co za tym idzie ocenę wpływu produkowa-



nych elementów na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu jest kluczowa na każdym z poziomów łańcucha dostaw. W tym celu konieczne jest odpowiednie zdefiniowanie odpowiedzialności w organizacji tak, aby proces identyfikowania wymagań, oceny ryzyka oraz wdrażania odpowiednich działań prewencyjnych i kontrolnych był skuteczny. Nasuwa się jednak pytanie jak to zrobić.

Grupa VW w porozumieniu z VDA QMC (Niemieckie Stowarzyszenie Przemysłu Motoryzacyjnego) utworzyła standard na poziomie wymagań branżowych, który jest obecnie wdrażany pod nazwą Pełnomocnik do Spraw Bezpieczeństwa Wyrobu (PSB) na licencji VDA QMC oraz grupy VW. Odpowiednie wdrożenie Pełnomocnika do Spraw Bezpieczeństwa Wyrobu, cechującego się znajomością wymagań prawnych, dobrą znajomością produkowanego wyrobu (również jego zastosowania oraz rynków zbytu), a także znajomością metod analizy ryzyka ma zapewnić wymagany poziom bezpieczeństwa

wyrobu poprzez:

- osiągnięcie wysoko rozwiniętej świadomości w organizacji, poczynając od najwyższego kierownictwa, kończąc na zapewnieniu świadomości odnośnie obowiązków w zakresie swojej odpowiedzialności oraz konsekwencji niespełnienia wymagań dotyczących charakterystyk bezpieczeństwa wśród pracowników produkcji,
- zapewnienie działań prewencyjnych poprzez identyfikację wymagań już we wczesnej fazie rozwoju oraz odpowiednie planowanie i rozwój wyrobu i procesu,
- określenie wpływu produkowanego wyrobu na bezpieczeństwo klienta finalnego poprzez właściwą ocenę ryzyka (wpływ na bezpieczeństwo również wyrobów, co do których nie ma zdefiniowanych wymagań prawnych),
- branie pod uwagę doświadczeń z poprzednich lub podobnych projektów (lessons learnt),
- wczesne reagowanie na sygnały z rynku (również w przypadku podobnych wyrobów produkowa-

nych dla innych klientów),

- zapewnienie odpowiednich kontroli w procesie, potwierdzających bezpieczeństwo wyrobu,
- odpowiednią komunikację z klientem w kwestiach dotyczących bezpieczeństwa wyrobu.

Standard ten pozwoli na określenie wymagań dotyczących bezpieczeństwa wyrobów poprzez jasne zdefiniowanie odpowiedzialności i zadań dla osoby pełniącej funkcję Pełnomocnika do Spraw Bezpieczeństwa Wyrobu jako wspólny standard dla grupy producentów z branży motoryzacyjnej. Pozwoli to zdefiniować dostawcom odpowiedzialności w sposób spełniający wymagania różnych klientów, a nie tylko wybranego odbiorcy na bazie jego specyficznych wymagań. Dzięki temu również przekazywanie przez dostawców wymagań swoim poddostawcom stanie się jednoznaczne i uniwersalne dla różnych wyrobów dzięki istnieniu wspólnego standardu. Wspólny standard ułatwi także kwestię pozyskiwania wiedzy odnośnie wymagań, ponieważ szkolenie na licencji VDA pozwoli dostawcom i poddostawcom poznać standard spełniający wymagania różnych klientów.

Od IV kwartału 2015 roku licencjonowane szkolenie wyznaczonych przez dostawców PSB będzie dostępne w języku polskim. Będzie to jedyne szkolenie akceptowane przez grupę Volkswagena, a dzięki temu, że trenerzy byli przygotowywani i zatwierdzani w Berlinie przez VDA QMC oraz VW, wiedza przekazywana uczestnikom pochodzić będzie bezpośrednio z źródła jej powstania.

Partner w automatyzacji Przemysł motoryzacyjny i dostawcy Tier 1

FESTO



Festo oferuje rozwiązania dla całego procesu produkcji pojazdu od tłoczni, przez spawalnię, lakiernię i montaż finalny wraz ze specjalnymi rozwiązaniami dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa obsługi i procesu. Pozwalają one zwiększyć produktywność oraz poprawić efektywność energetyczną poprzez dobór optymalnych komponentów do każdej aplikacji.



Pewne chwytanie i przenoszenie wytłaczanych części.



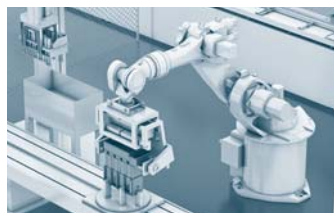
Dokładne mocowanie i precyzyjne spawanie.



Nienaganne wykończenie karoserii.



Wszystkie etapy montażu wykonywane w niezawodny sposób.



Dokładne wykonanie i montaż części silnika oraz układu napędowego.



Zapewniona optymalna jakość w konkurencyjnej cenie.

Festo Sp. z o.o.

Janki k/Warszawy
ul. Mszczonowska 7
05-090 Raszyn
Contact Center
Tel. +48 22 711 41 00
Fax +48 22 711 41 02
festo_poland@festo.com
www.festo.pl

Przykładowe produkty dedykowane dla przemysłu motoryzacyjnego.



Optymalna produkcja w LYS Fusion dzięki systemowi ProSeS BDE

- *Dostęp do danych z produkcji w czasie rzeczywistym otworzył nam zupełnie nowe możliwości wpływania na efektywność i produktywność, zarówno maszyn, jak i pracowników. To z kolei przełożyło się na szereg kluczowych wskaźników w firmie – jak np. lepszą marżę, redukcję marnotrawstwa czy możliwość precyzyjnego określenia momentu wytworzenia partii produktów* - powiedział Zbigniew Kukuczka, Plant Manager w LYS Fusion Poland.

Dlaczego MES?

Przed wdrożeniem rozwiązania MES (ang. Manufacturing Execution System) LYS Fusion obsługiwało obszar produkcji za pomocą systemu ERP. W miarę rozwoju organizacji ERP nie zapewniał pełnej wymaganej funkcjonalności. Niedostatki w ewidencji danych z procesów produkcyjnych utrudniały bieżącą optymalizację procesów wytwarzania. - *Ponosiliśmy straty z powodu nieefektywnego obiegu informacji między obszarem produkcji a użytkowanym systemem ERP. Policzyliśmy, że każdego dnia było to 8 godzin roboczych, czyli w skali miesiąca jeden etat. System ProSeS BDE pozwolił nam uwolnić ten czas i zamienić go w wyższą wydajność* - tak o wdrożeniu MES opowiada Marek Cieślak, Production Manager w LYS Fusion Poland Sp. z o.o.

Zakład Istebna należy do amerykańskiego koncernu Illinois Tool Works Inc.(ITW), posiadającego ponad 800 zakładów w 43 krajach i zatrudniającego ponad 55 tys. pracowników. LYS Fusion Poland produkuje wyroby z tworzyw sztucznych dla sektora motoryzacji. Zatrudnia ponad 130 pracowników i wykorzystuje łącznie ponad 5.000 m² powierzchni produkcyjnej i magazynowej. Park maszynowy firmy liczy kilkadziesiąt maszyn produkcyjnych i montażowych.

Wyzwania

Przed wyborem dostawcy zidentyfikowano trzy problemy do pilnego rozwiązania:

- brak wygodnego i szybkiego dostępu do danych z procesów produkcji,
- nieprecyzyjne dane z procesów produkcji,
- strata czasu powodowana nieefektywnym obiegiem informacji między produkcją a systemem ERP.



Wybór rozwiązania i wdrożenie

Zespół projektowy LYS Fusion Poland wybrał system MES ProSeS BDE. - *Rozwiązanie miało najlepszą relację ceny do zakresu funkcjonalnego. Dodatkowo dostawca zapewniał elastyczność na etapie wdrożenia, łącząc maszyny różnych producentów oraz integrując MES z użytkowanym przez nas ERP* - dodał Marek Cieślak. Nie bez znaczenia był fakt, że system ProSeS BDE to cenne rozwiązanie MES w Niemczech, dedykowane firmom związanym z przetwórstwem tworzyw sztucznych i przemysłem metalowym.

Podzielone na etapy wdrożenie objęło analizę wymagań użytkowników, przygotowanie stanowisk dostępowych

(m.in. na hali produkcyjnej i montażowej), integrację ProSeS z użytkowanym systemem ERP oraz szkolenia dla pracowników. Obecnie ProSeS odpowiada za utrzymanie rozwiązania dla ok. 100 użytkowników.

Korzyści z wdrożenia MES w LYS Fusion

Systemy ERP i MES automatycznie wymieniają się danymi: ERP udostępnia dane potrzebne do planowania produkcji, MES udostępnia dane z procesów wytwarzania: m.in. ilości wyprodukowane, straty, identyfikacja pracowników obsługi.

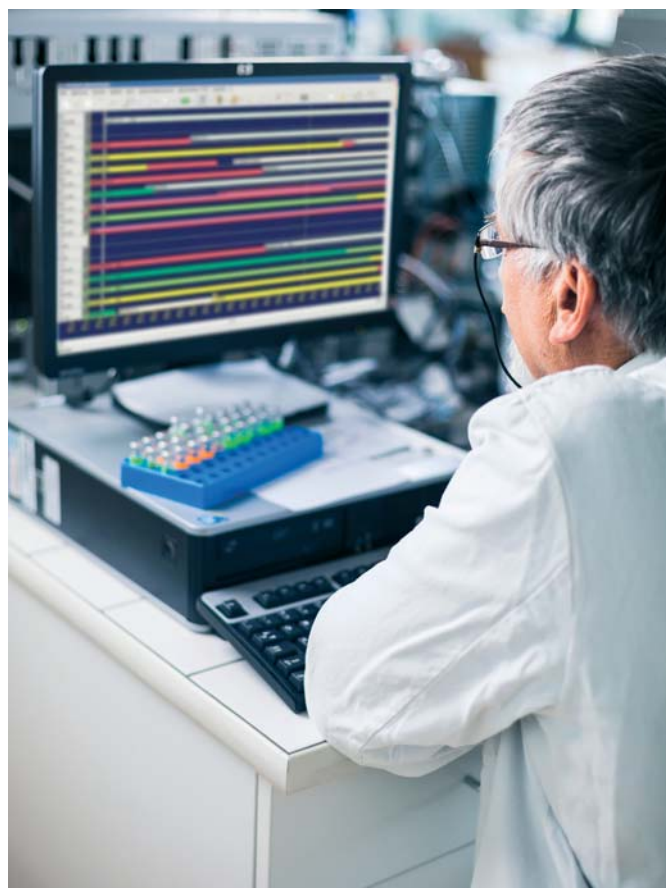
Jako kluczowe wartości i korzyści z wdrożenia LYS Fusion wskazuje:

- **dostęp w czasie rzeczywistym do wszystkich danych z produkcji,**
- **możliwość bieżącego optymalizowania procesów wytwarzania,**
- **efektywne zarządzanie wyjątkami** (nieprzewidziane awarie form, maszyn),
- **kompletność i spójność danych,** dzięki czemu LYS Fusion:
 - dokładnie określa terminy dostaw do odbiorców,
 - optymalizuje wydajność maszyn (dziś przekracza ona 85%),
 - szybko reaguje na awarie,
 - bezpiecznie modyfikuje plany wykonania zamówień,
 - minimalizuje straty poprzez eliminację różnych źródeł marnotrawstwa,
 - poprawia marżę produkcji oraz redukuje praktycznie większość kosztów operacyjnych,
 - ma narzędzia do wdrażania programów motywacyjnych dla pracowników.
- **natychmiastowe powiadomienia SMS w sytuacjach krytycznych,**
- **raportowanie i wizualizacja online wszystkich procesów produkcyjnych,**
- **efektywna obsługa kolejki zamówień – system sam optymalizuje harmonogram produkcji na podstawie zamówień i zleceń produkcji.**

- *System ERP daje nam sporo informacji, ale dopiero połączenie go z systemem produkcyjnym ProSeS BDE pozwoliło nam rozwiązać problemy produkcyjne* - podsumował Marek Cieślak.

Wśród korzyści twardych LYS Fusion wymienia:

- wzrost produktywności maszyn od kilku do kilkunastu procent,



- wzrost wskaźnika OEE,
- skrócenie cyklu produkcyjnego przy jednoczesnej redukcji kosztów produkcji,
- oszczędności operacyjne na poziomie jednego etatu pracownika – dzięki wyeliminowaniu papierowego obiegu informacji,
- skrócenie przestojów nieplanowanych i planowanych,
- poprawę jakości produkcji.

Informacje o systemie ProSeS BDE

System ProSeS od ponad 20 lat jest liderem wśród rozwiązań klasy MES na rynku niemieckim. Wspiera ponad 200 firm produkcyjnych przy zarządzaniu i monitorowaniu ponad 10.000 maszyn. Dystrybutorem ProSeS BDE w Polsce jest firma DOPAK, która oferuje również usługi wdrożeniowe, doradcze i integracyjne.



Michał Łatko,
ProSeS BDE i Dopak
Skontaktuj się z autorem:
tel. +48 667 472 950
e-mail: latko@dopak.pl

Niezawodne i innowacyjne rozwiązania od igus w świecie motoryzacyjnym

Przemysł motoryzacyjny osiągnął 5-procentowy wzrost sprzedaży w 2014 roku. W pierwszych miesiącach tego roku jest on jeszcze wyższy. Wiele przedsiębiorstw branży motoryzacyjnej w Polsce planuje modernizację zakładów produkcyjnych lub budowę nowych, inwestując w automatyzację linii produkcyjnych, aby sprostać wymaganiom rynku i obniżyć koszty wytwarzania.

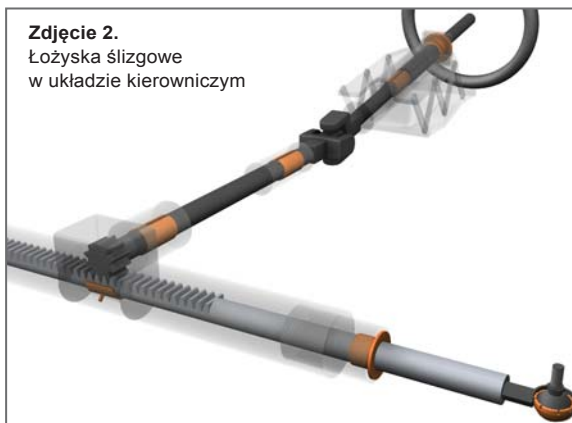
Zdjęcie 1.

Łożyska iglidur w mechanizmie pedałów samochodowych.



Zdjęcie 2.

Łożyska ślizgowe w układzie kierowniczym



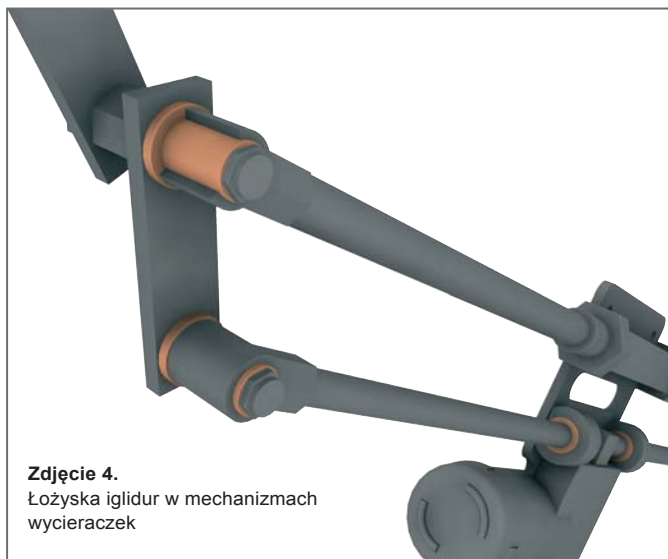
Firma igus bardzo dobrze sprawdza się w branży motoryzacyjnej, ponieważ stawia na innowacje i już kolejny rok z rzędu notuje wzrost obrotów na poziomie kilkunastu procent. Polimerowe łożyska ślizgowe iglidur bardzo dobrze spisują się w branży samochodowej. Dowodem na to jest fakt, że zamontowano już w samochodach osobowych ponad 200 mln łożysk ślizgowych firmy igus. Specyficzne właściwości, takie jak wysoka odporność na wycieranie, duża wytrzymałość na ściskanie,

dobre właściwości tłumienia drgań (co wiąże się z redukcją hałasu) sprawiają, że łożyska ślizgowe iglidur są szczególnie odpowiednie do zastosowań w siedzeniach samochodowych, układach sterowania, czy przekładniach biegów. Dzięki takim właściwościom materiału, jak bezkorozyjność, samosmarowność i cicha praca iglidur nadaje się doskonale do stosowania w zawiasach drzwi, mechanizmach wycieraczek oraz w mechanizmach składanych dachów w kabrioletach. Aplikacje bardziej

Zdjęcie 3.

Zastosowanie aplikacji e-prowadnikowych w drzwiach przesuwnych, systemie regulacji siedzeń, mechanizmach podnoszenia szyb i kłapkach bagażnika





Zdjęcie 4.
Łożyska iglidur w mechanizmach
wycieraczek

wymagające, gdzie może pojawić się wyższa temperatura (nawet do 315°C chwilowo), również mogą być realizowane z wykorzystaniem trybopolimerów. Panewki od igus wykorzystywane są w układach dolotowych powietrza do silnika, a nawet w zaciskach hamulców. Ciężna igubal z powodzeniem zastąpiły metalowe ciężna w turbosprężarkach do silników diesla.

Polimerowe niskoprofilowe łożyska drylin N bardzo dobrze sprawdzają się np. w podłokietniku, gdzie niezbędna jest płynna i cicha praca.

W branży motoryzacyjnej znajdują zastosowanie e-prowadniki serii E2 micro firmy igus, które doskonale sprawdzają się w zastosowaniu w drzwi przesuwnych, systemie regulacji siedzeń, w mechanizmach podnoszenia szyb i w klapach bagażnika.

Samochody z łożyskami z iglidur już od wielu lat jeżdżą po drogach całego świata i ciężko obecnie znaleźć choćby jeden model auta, który nie zawiera przynajmniej jednego łożyska od igus. Dodatkowo wielkim testem technicznym była akcja iglidur on tour, zorganizowana na 50-lecie firmy. W jednym małym aucie z segmentu A zainstalowano łożyska z iglidur, aż w 45 aplikacjach. Następnie auto przejechało ponad 100 tys. kilometrów po drogach całego świata, po czym zostało rozebrane i dokonano oceny zużycia panewek. Test wypadł wzorowo.

Szerokie zastosowanie bezsmarowych łożysk ślizgowych iglidur w różnych aplikacjach na całym świecie w branży motoryzacyjnej zapewnia bezobsługową pracę, co wiąże się także z ochroną środowiska naturalnego, ponieważ materiały iglidur nie wymagają użycia ani kropli smaru i spełniają wymagania RoHS oraz REACH.

dry-tech®:

Bezsmarowne, ekonomiczne rozwiązania do realizacji ruchów obrotowych, wahliwych, oscylujących i liniowych ... odpowiedzialne konstruowanie z polimerowymi łożyskami pracującymi na sucho od igus®.

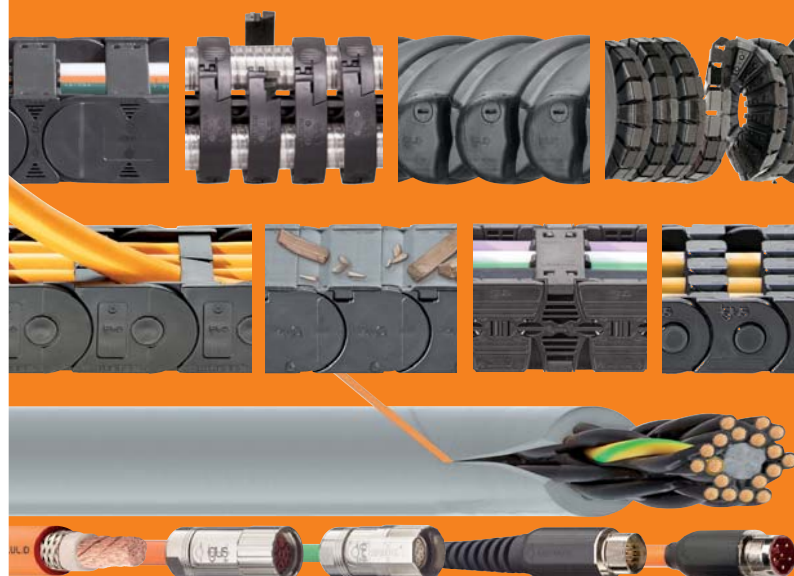


igus.pl/dry-technologie

Tel. 22 863 57 70 Faks 22 863 61 69 Pon.-Piątek 8.00-20.00,
Sob. do 12.00 plastics for longer life®

e-prowadniki:

Systemy zasilania do każdego ruchu. Proste konstruowanie z zastosowaniem e-prowadników, przewodów i komponentów od igus®. Wybór produktu, obliczanie żywotności i konfiguracja online na www.igus.pl/narzedziaonline



igus.pl/moje-prowadniki

Tel. 22 863 57 70 Faks 22 863 61 69 Pon.-Piątek 8.00-20.00,
Sob. do 12.00 plastics for longer life®

MTM CEE

Tworzymy nowe rozwiązania w sektorze mycia i gratowania przemysłowego

Wywiad z panem Maciejem Płonką, Prezesem Zarządu MTM CEE, zarządzającym Centrum Mycia Przemysłowego w Tychach.

Jak pan ocenia polski rynek mycia i gratowania przemysłowego i jak on wygląda w porównaniu do rynków krajów Europy Zachodniej?

Polski rynek mycia i gratowania przemysłowego to głównie maszyny, które klienci kupują i instalują w swoich zakładach. Tak było do tej pory. Rynek jednak się zmienia i w ciągu kilku ostatnich lat zauważamy wzrost zainteresowania outsourcingiem usług mycia i gratowania przemysłowego. Obserwując rynek w Niemczech, gdzie tego rodzaju usługi są świadczone, od ponad 20 lat wprowadziliśmy kompleksowe rozwiązania dla naszych klientów, którzy szukają korzystnej alternatywy do zakupu maszyn. Rozwój tych usług w Polsce jest w fazie początkowej i istnieje duży potencjał rynku do zagospodarowania w tym sektorze.

Jakie szanse niesie outsourcing dla producentów komponentów?

Nasi klienci zlecając nam mycie lub gratowanie komponentów w CMP w Tychach mogą skoncentrować się na swojej podstawowej działalności, a nie na procesach pobocznych. Proces mycia i gratowania nie jest procesem łatwym do opanowania dla firmy, która nie ma doświadczenia w tej dziedzinie. Wynik końcowy zależy od wielu parametrów, które należy ściśle nadzorować. Dlatego mycie wymaga zatrudnienia odpowiednich specjalistów.

Dla MTM mycie i gratowanie jest procesem podstawowym, to nasz „core business”. Dzięki zastosowaniu ekonomii skali nakładają się czynniki, które pozwalają naszym klientom optymalizować koszty produkcji danego komponentu.

Jakie korzyści ma zlecenie mycia lub gratowania komponentów na zewnątrz?

Tak jak wspomniałem wcześniej podstawową korzyścią jest koncentracja naszych klientów na ich podstawowej działalności, a także zaoszczędzenie miejsca na hali produkcyjnej, brak konieczności rozbudowy zakładu, budowy laboratorium oraz tzw. „clean room”, czyli kompletnie wydzielonej powierzchni do prowadzenia procesu mycia na klasę czystości. Ważne jest też to, że koszty utrzymania jakości są po stronie



dostawcy usługi i nie ma konieczności zatrudniania specjalistów do pracy w laboratorium.

Widzimy także ogromny plus w postaci szybkiego wdrożenia procesu, a także utrzymania go w systemie pracy trzymiesięcznej. MTM CEE posiada kilka maszyn do mycia i gratowania, co w przypadku awarii jednej z nich, pozwala kontynuować wykonywanie usługi. Zwykle nasz klient, który nie ma drugiej takiej samej maszyny, ma z tym problem i jego produkcja stoi.

Czy opłaca się wypożyczać urządzenia myjące?

Jest grupa klientów, którzy wypożyczają urządzenia myjące MTM na początku projektu, ponieważ tzw. „lead time” dla nowego urządzenia w ich firmie jest zbyt długi. Nasi klienci często potrzebują wykonywać operację mycia w bardzo krótkim czasie od startu projektu. W związku z tym chcą wypożyczyć maszynę od razu i prowadzić ten proces u siebie, nie korzystając z usług mycia w outsourcingu. Dla takich klientów przygotowaliśmy ofertę maszyn do wypożyczenia. Jesteśmy w stanie w ciągu 4 tygodni od podpisania umowy uruchomić usługę u nich w zakładzie na maszynie wypożyczonej. Dodatkowo dla naszych stałych klientów, którzy zdecydowali się na współpracę z nami proponujemy również rozliczenie części kosztów wypożyczenia maszyny w momencie, gdy docelową maszynę zakupią w naszej firmie.



Do kogo kierujecie swoją ofertę?

Nasza oferta skierowana jest głównie do firm z branży motoryzacyjnej i metalowej. Do producentów komponentów dla motoryzacji oraz do firm z przemysłu metalowego, które prowadzi obróbkę mechaniczną detali.

Nasze miejsce w procesie technologicznym jest zawsze po obróbce mechanicznej. Najczęściej nasze urządzenia pracują przed procesem badania szczelności, pakowaniem lub przed montażem końcowym.

W jakich zakładach pracują Wasze maszyny?

Nasze maszyny pracują zarówno w zakładach producentów OEM, jak i u ich dostawców TIER 1, TIER 2. Realizowaliśmy projekty dla Grupy VOLKSWAGEN, DAIMLER, BMW, GM, FORD i kilku innych wiodących producentów. Jeśli chodzi o dostawców systemów i komponentów dostarczaliśmy nasze urządzenia do firm takich jak: MAGNA, ZF TRW, BOSCH, CONTINENTAL, MAHLE, EATON, RONAL, NEMAK i wielu innych. W ciągu 27 lat zrealizowaliśmy ponad 1000 projektów. Nasze rozwiązania dedykowane są najczęściej do komponentów i części silnika, do części skrzyni biegów, układów napędowych, układu zasilania, układów wydechowych, układów zawieszonych oraz układów kierowniczych.

Natomiast poza branżą automotive specjalizujemy się w hydraulice i pneumatyce.

Na czym polega różnica i specyfika produktów firmy w porównaniu z produktami konkurencji?

MTM jest firmą, która produkuje maszyny dedykowane do mycia konkretnych detali na klasę czystości. Nasi inżynierowie dołączają się do zespołu klienta i aktywnie uczestniczą w procesie projektowania optymalnego rozwiązania. Specjalizujemy się w rozwiązywaniu problemów trudnych, szczególnie takich gdzie należy zaprojektować urządzenie pod konkretny komponent. Wykorzystujemy do tego nasze

doświadczenie w myciu przemysłowym, które zdobyliśmy podczas 27 lat pracy z klientami jako grupa MTM, a także prowadzimy to w oparciu o wdrożony system zarządzania jakością ISO 9001.

Staramy się, aby nasze maszyny osiągały wskaźnik OEE w skali roku na poziomie min. 95%, a są maszyny które osiągnęły 98% czasu dostępności w roku. Skupiamy się na rozwiązaniach, których efektem jest mycie na klasę czystości. Chcemy być w tym segmencie liderem. Nasza oferta skierowana jest do firm, które chcą osiągnąć bardzo krótkie czasy cyklu na sztukę.

Jaki jest czas eksploatacji maszyn MTM?

Naszym celem i przewagą jest to, że my projektujemy maszyny tak, aby klient mógł ich używać przez 25 lat. Średnio nasi klienci modernizują urządzenie MTM trzykrotnie w czasie jego użytkowania, dopasowując je pod nowe projekty.

Czy badacie laboratoryjnie umyte komponenty?

Tak, prowadzimy badania laboratoryjne detali, które myjemy usługowo. Jakość mytych komponentów jest kontrolowana i cały proces kończy się wystawianiem certyfikatu na wykonane usługi.

Jak wykorzystujecie obecnie swoją synergię z Grupą MTM?

Nasza synergia w Grupie MTM buduje się na trzech płaszczyznach.

Przede wszystkim pracujemy z klientami globalnymi grupy. Ponieważ MTM GmbH od wielu lat pracuje z koncernami, to jego wymaganiem jest, aby MTM CEE dalej służyło tym klientom od strony sprzedaży i serwisu w regionie Europy Centralnej i Wschodniej.

Druga płaszczyzna dotyczy korzystania z rozwiązań i patentów Grupy MTM.

Trzeci efekt synergii, to możliwości korzystania z trzech zakładów produkcyjnych, które posiada Grupa MTM.

Motoryzacja przechodzi globalizację i następuje szybka konsolidacja tego rynku. Bardzo ważna jest obecność całej grupy na wszystkich rynkach, gdzie firmy z branży motoryzacyjnej inwestują. Widzimy bardzo mocną obecność globalnych koncernów w Europie Centralnej i Wschodniej, dlatego Grupa MTM inwestuje w rozwój tego regionu, a my jesteśmy jego częścią.

MTM CEE Sp. z o.o. Sp. k.

ul. Wincentego Kadłubka 59

43-300 Bielsko-Biała

tel.: +48 33 812 64 14

info.mtmcee@mtm-gmbh.com

www.mtm-cee.com

NX CAM & VoluMill – skrócenie obróbki zgrubnej nawet o 80%

Frezowanie matryc i form wielokrotnie polega na obróbce (2 i 2,5D) tzw. kieszeni, czyli usunięciu materiału z obszaru przedmiotu. Klasyczna obróbka wykorzystuje przebieg ścieżki narzędzia (frezu palcowego), który odpowiada konturowi kieszeni. Wzajemna odległość ścieżek poszczególnych przejść jest stała. Układ ścieżek odpowiadający konturowi kieszeni powtarzany jest dla każdej głębokości skrawania.



Rys.1

• Tradycyjne ścieżki w CAM

Technologiczne uwarunkowania wymagają by obróbka była realizowana etapowo, najpierw obróbka zgrubna, następnie obróbka kształtująca i ostateczna wykańczająca. Technologiczne przygotowanie obróbki technolog określa strategię obróbki, geometrię narzędzia oraz parametry technologiczne (m.in. prędkość skrawania, posuw, szerokość i głębokość skrawania). W zależności od konstrukcji przedmiotu, wymaganych dokładności geometrycznych, w tym także chropowatości etap obróbki kształtującej może być jednocześnie obróbką wykańczającą.

Obróbki zgrubne realizowane są frezami palcowymi połową szerokości narzędzia i ze stałą głębokością skrawania, przy założeniu korzystnego kształtu przedmiotu obrabianego. Z reguły domyślne ustawienia programów i systemów CAM definiują każde robocze przejście narzędzia w obróbce

zgrubnej z tą samą wartością posuwu (zadeklarowaną przez technologa). W takim wypadku nie jest brana pod uwagę korelacji z obciążeniem narzędzia w danym punkcie obróbki. Nie uwzględnia się aktualnej szerokości i głębokości skrawania.

Przebieg ścieżek narzędzia cechuje się nagłymi zmianami kierunku i zmiennością kąta powierzchni styku narzędzia i materiału przedmiotu obrabianego. Konsekwencją są zmienne siły skrawania, zmieniające się obciążenie narzędzia i wrzeciona. Warunki takie:

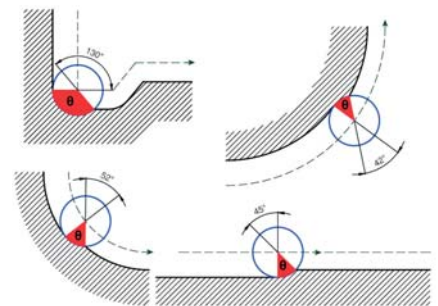
- sprzyjają wystąpieniu drgań samowzbudnych między narzędziem a przedmiotem obrabianym,
- powodują odkształcenia narzędzia,
- przyspieszają zużycie narzędzia: skrócenie okresu trwałości narzędzia, możliwość wystąpienia katastroficznego stępienia narzędzia.

Konsekwencją tych niekorzystnych czynników jest pogorszenie dokładności geometrycznej obróbki, większa chropowatość powierzchni, zwiększenie liczby tzw. braków produkcyjnych. Katastroficzne stępienie narzędzia z reguły oznacza zniszczenie narzędzia i w zasadzie nieodwracalne uszkodzenie obrabianej powierzchni.

• Kąt opasania

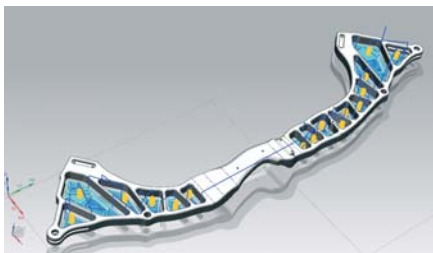
Na rys.2. przedstawiono obróbkę powierzchni wklęsłej, płaszczyzny oraz

wypukłej. Interakcję geometryczną między narzędziem a przedmiotem obrabianym opisuje się tzw. kątem opasania narzędzia przez materiał i oznacza symbolem θ . Na rys.2 wyróżniono ten kąt i jak widać dla obróbki różnych powierzchni jest on różny. Wartości kąta opasania przedstawione na rys.2 są przykładowe i służą wykazaniu różnicy przy założeniu iż grubość warstwy skrawanej jest taka sama we wszystkich przypadkach (rys.2). W przypadku obróbki powierzchni wklęsłych (naroży) kąt opasania wzrasta w odniesieniu do obróbki płaszczyzn. Obróbka powierzchni wypukłych to stan kiedy kąt opasania maleje. Brak stałej szerokości skrawania prowadzi do zmiennych sił skrawania, a więc i obciążeń narzędzia oraz tym samym napędu głównego. Wzrost szerokości skrawania przyczynia się do wydłużania wióra oraz zwiększenia jego grubości. Krytyczne w klasycznym przebiegu ścieżek narzędzia są nagłe zmiany kierunku przemieszczania się narzędzia.



Rys.2

W klasycznym wierszowaniu konturu kieszeni w obróbce zgrubnej w narożach szerokość skrawania przekracza 50% średnicy narzędzia. Skutkiem tego następuje skokowy wzrost obciążenia narzędzia. Z kolei ostatnie przejścia narzędzia w obróbce zgrubnej mające na celu pozostawienie finalnych naddatków dla obróbki wykańczającej realizowane jest z założeniem tego samego posuwu roboczego z niewielką szerokością skrawania (kilka procent średnicy frezu). W takim przypadku nie wykorzystuje się potencjału obróbki, co oznacza wydłużenie głównego czasu maszynowego. Współczesne uwarunkowania wymuszają optymalizowanie procesów obróbkowych, w tym między innymi poprzez minimalizowanie czasów obróbkowych. Nadrzędnym kryterium optymalizacji są koszty produkcji.



Rys.3.

Przeciwdziałanie destabilizacji procesu skrawania (wystąpienie drgań), skrócenie głównego czasu maszynowego, polepszenie parametrów jakościowych (dokładność geometryczna, chropowatość powierzchni), wydłużenie okresu trwałości narzędzia wymaga innego niż klasyczne podejście do obróbki kieszeni. Istotnym polem obróbki są tzw. obróbki szybkościowe (ang. HSM, HSC, HFM, czy HPM), które z racji swojego charakteru wymagają obróbki stabilnej (m.in. możliwa jest obróbka materiałów twardych $\geq 60\text{HRC}$).

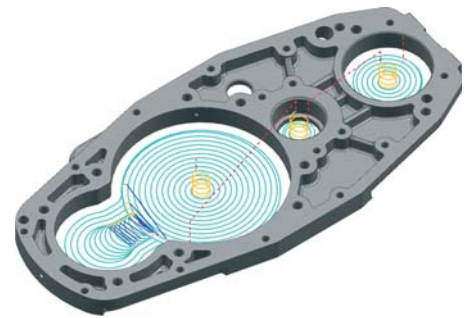
W obróbce zgrubnej celem głównym jest usunięcie nawet 99% materiału stanowiącego naddatek. Obróbka wykańczająca skupia się przede wszystkim

na aspektach jakościowych, stąd bardzo istotna jest stabilność obróbki. Jedno z rozwiązań polega na adaptacyjnej kontroli posuwu w celu uzyskania stałego tempa usuwania materiału. Ścieżka narzędzia jednak nie podlegała modyfikacji i w związku z tym układy sterowania CNC musiały zmagać się z reakcją na konieczność nagłych zmian parametrów w trakcie obróbki.

Inna metoda polega na modyfikowaniu ścieżki narzędzia, co pozwala to na unikanie wzrostu obciążenia w krytycznych fragmentach (np. naroża). Zachowanie stałości szerokości skrawania niejako automatycznie wpływa na ścieżki narzędzia skutkuje minimalizowaniem wystąpienia nagłych zmian kierunku pracy narzędzia.

• **Strategia VoluMill w NX CAM**

Twórcy VoluMill opracowali zaawansowany model matematyczny umożliwiający zastosowanie w obróbce zgrubnej optymalizacji z kryterium szerokości skrawania, która powinna mieć charakter stały. Inżynierowie w tym przypadku umożliwiają modyfikację ścieżki narzędzia na etapie jej generowania w programie NXCAM. Bazując na sztywności maszyny i mocowania, prędkości obrotowej wrzeciona, posuwie roboczym, szerokości skrawania oraz liczbie ostrzy frezu VoluMill wylicza grubość wiórów dla danej ścieżki narzędzia. VoluMill optymalizuje ścieżkę narzędzia z zachowaniem stałego kąta opasania (stałej szerokości skrawania) zapewniając maksymalne obecnie możliwe spełnienie tak sprecyzowanych warunków obróbki. Każda obróbka jest indywidualnie rozpatrywana i nie zawsze z tytułu konstrukcji możliwe jest spełnienie stałości szerokości skrawania. VoluMill modyfikując ścieżkę narzędzia wykorzystuje łuki koncentryczne, lecz analizując każde kolejne przejście narzędzia, każdy kolejny łuk nie jest zlokalizowany koncentrycznie względem poprzednich (rys.4).



Rys.4.

Takie podejście do obróbki umożliwia zastosowanie dużych głębokości skrawania i skrócenia czasu obróbki o kilkadziesiąt procent względem tradycyjnych metod zwłaszcza w przypadku obróbki z pełnego materiału. Program jest wyposażony w kalkulator, który na podstawie danych wejściowych określa wartości szerokości, głębokość skrawania obrotów i posuwu dla danego narzędzia i materiału obrabianego.



Rys.5. Frez 12 mm i głębokość skrawania 24 mm

CAMdivision Sp. z o.o.
www.camdivision.pl/volumill

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 także 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

ul. Wilgowa 65 b,e
42-271 Częstochowa

T: +48 34 365 99 92



Fabryka Śrub BISPOL S.A. jest jednym z największych w Polsce producentem elementów złącznych. Tradycje firmy sięgają 1880 r. Firma została założona w 2004 roku. Obsługujemy przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej, produkcyjne, handlowe oraz odbiorców indywidualnych.

www.bispol.com.pl

ul. Towarowa 30
43-300 Bielsko-Biała

T: +48 33 499 02 10



Międzynarodowa grupa Formel D zatrudniająca ponad 5000 pracowników w 80 oddziałach na całym świecie oferuje wysokiej jakości usługi dla branży motoryzacyjnej oraz jej dostawców. Naszą siłą jest wychodzenie naprzeciw potrzebom klientów. Od 1993 roku jesteśmy kompetentnym partnerem w zakresie:

FLOWing. Opracowanie procesów przed- i posprzedażowych

KNOWing. Szkolenie pracowników i partnerów biznesowych

QUALIFYing. Praca nad jakością procesów produkcyjnych

CARing. Prace na pojazdach gotowych

CREATING. Rozwój komunikacji audiowizualnej

www.formeld.com

ul. Toszecka 101
44-100 Gliwice

T: +48 32 3029300



Spółka Galwanizer oferuje usługi galwaniczne zgodnie ze standardami automotiv: cynkowanie (w tym także powłoki stopowe cynk-nikiel), srebrzenie, miedziowanie, niklowanie, cynowanie (w tym pokrycia wielo-powłokowe) oraz chromowanie tworzyw sztucznych typu ABS, ABS/PC błyszczące i satynowe (w tym 3Q7). Posiadamy dobrze wyposażone laboratorium analityczne i kontrolno-pomiarowe.

Badamy: grubość (X-Ray), przyczepność, odporność korozyjną (komora solna).

www.galwanizer.pl

ul. Świdnicka 38
58-200 Dzierżoniów

T: +48 74 832 48 30



Gergonne Industrie Groupe dostarcza rozwiązania w zakresie klejenia i uszczelnienia. Producent przemysłowych taśm dwustronnie klejących oraz ekspert w wykrawaniu technicznych uszczelki i izolacji. Jesteśmy francuską grupą o światowym zasięgu. Nasze taśmy montują listwy boczne, emblematy, lusterka. Nasze wykrawane uszczelki stosuje się w deskach rozdzielczych, lampach, drzwiach, układach wentylacyjnych, hamulcowych, bezpieczeństwa i innych. Działamy w oparciu o posiadane certyfikaty: ISO TS 16949, ISO 14001, OHSAS 18001.

www.gergonne.pl

ul. Walerego Sławka 3A
30-653 Kraków

T: +48 12 646 97 42



**Hirschvogel
Components Poland**

Zakład produkcyjny elementów kutych dla branży Automotive, który w 2007 stał się członkiem grupy Hirschvogel Holding liczącej aktualnie 8 fabryk na świecie, która zajmuje się produkcją elementów zawieszania, silników oraz układów przeniesienia napędu dla największych światowych koncernów samochodowych jak: GM, Audi, BMW, Daimler, Volvo oraz dla ich poddostawców: ZF, Getrag, Linamar, Brembo i wielu innych. Strategią grupy Hirschvogel jest produkcja elementów przede wszystkim skomplikowanych, wymagających zaawansowanej technologii i specjalistycznych maszyn.

www.hirschvogel.com

ul. Gutenberga 2
44-109 Gliwice

T: +48 32 7750 500

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

ZAPREZENTUJ FIRME ZDOBĄDŹ NOWYCH PARTNERÓW BIZNESOWYCH



Firma igus istnieje w Polsce od 1997 roku. Zajmujemy się sprzedażą produktów z tworzywa sztucznego. igus® to czołowy producent przewodników kabli, przewodów do aplikacji ruchomych, polimerowych łożysk ślizgowych, liniowych systemów prowadzenia oraz przegubowych łożysk polimerowych. Produkty igus® ciągle udowadniają, że jakościowo i cenowo są najlepsze. Zdobyte doświadczenie pozwala nam na zaspokojenie potrzeb klienta jak również na stwarzanie nowych aplikacji z tworzywa sztucznego. Naszą ideą jest zadowolenie klienta oraz jego pełna satysfakcja.

www.igus.pl

ul. Działkowa 121C
02-234 Warszawa

T: +48 22 863 57 70



Firma Jaeger Polska Sp. z o.o. należy do grupy przedsiębiorstw Arnold Jaeger Holding GmbH z siedzibą w Hannoverze, i jest firmą dostarczającą do wielu lat wysokiej jakości komponenty i podsystemy z gumy i tworzywa sztucznego dla branży motoryzacyjnej, rolniczej, środowiskowej, industrialnej i wydobywczej. Prowadzona od trzech pokoleń firma jest wykwalifikowanym, światowym i aktywnym partnerem w przemyśle motoryzacyjnym i maszynowym. Posiadamy przedstawicielstwo w 8 krajach świata, 23 lokalizacje na całym świecie i zatrudniamy ponad 1000 pracowników. Nasza filozofia brzmi - „Zero Błędów”.

www.jaegergruppe.de

ul. Pomorska 103
74-100 Gryfino

T: Maciej Sauter
+48 734 431 018



Firma PEMES zajmuje się projektowaniem oraz wykonaniem maszyn specjalnych (maszyn do automatyzacji produkcji).

Dodatkowo firma świadczy usługi wykonywania części, zespołów i wszelakiego rodzaju konstrukcji spawanych.

Oferta firmy skierowana jest głównie do branży motoryzacyjnej, FMCG, lotniczej oraz farmaceutycznej.

www.pemes.pl

ul. Drewnicka 5
05-091 Ząbki

T: +48 22 762 43 36



Firma ProSeS BDE od ponad 20 lat jest liderem wśród rozwiązań klasy MES na rynku niemieckim. Wspiera ponad 200 firm produkcyjnych z branży tworzywa sztucznego i metalu przy zarządzaniu i monitorowaniu ponad 10.000 maszyn. Dystrybutorem ProSeS BDE w Polsce jest firma DOPAK Sp. z o.o., która jest znaczącym dostawcą maszyn i urządzeń dla branży przetwórstwa tworzywa sztucznego, oferuje usługi wdrożeniowe, doradcze i integracyjne.

www.dopak.pl

DOPAK Sp. z o.o.
ul. Sokalska 2, 54-614 Wrocław

T: +48 71 35 84 000



Stokvis Tapes Polska, wchodząca w skład korporacji ITW, jest wiodącym specjalistą w zakresie konwertingu taśm i pianek. Naszym atutem jest lokalna obsługa klientów z równoczesnym wsparciem globalnych struktur Grupy Stokvis Tapes. Dostarczamy tylko produkty wysokiej jakości, które spełniają wszelkie specyfikacje i wysokie wymagania klientów, zwłaszcza motoryzacyjnych.

W związku z tym oferowane przez nas materiały testujemy w zakładowych laboratoriach. Firma oferuje szeroką gamę produktów uszczelniających, łączących, ochronnych i wygłuszających.

www.stokvistapes.pl

ul. Energetyczna 6
80-180 Kowale

T: +48 587 623 131



SHOT BLASTING Sp. z o.o. tworzą specjaliści z dziedziny obróbki strumieniowo-ścierniej. Od wielu lat dostarczamy technologię śrutowania i malowania dla różnego rodzaju przemysłu, także dla branży motoryzacyjnej. Obecnie proponujemy też usługę automatycznego śrutowania stali czarnej, stali nierdzewnej, aluminium, stopów lekkich, profesjonalną obsługę i doradztwo oraz gwarancję czystości procesu, bez wtrąceń staliwnych. Wprowadzamy również obróbkę wibrościerną tzw. bębnowanie, trowalizacja. Doświadczenie, wiedza oraz dostęp do najwyższych technologii gwarantują wysoką jakość, wydajność i powtarzalność co przekłada się na doskonałą współpracę.

www.shotblasting.pl

ul. Reja 14
55-010 Radwanice k. Wrocławia

T: +48 509 033 460

2015

10-12.09, Kielce	APAE Międzynarodowe Targi Części i Akcesoriów Samochodowych Targi Kielce www.targikielce.pl	01-02.10, Ossa	3. Konferencja dla narzędziowni TOOL-SHOP AutomotiveSuppliers.pl www.nowoczesnanarzedziownia.pl
10-12.09, Kielce	RTE Międzynarodowe Targi Gumy i Opon Targi Kielce www.targikielce.pl	08-09.10, Poznań	11. Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej TUV Nord Polska Sp. z o.o. www.tuv-nord.pl
21-24.09, Poznań	EPLA Targi Tworzyw Sztucznych i Gumy Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.epla.pl	13-14.10, Praga, Czechy	Central & Eastern European Automotive Forum Adam Smiths Conferences http://www.ceeautomotive.com www.exposilesia.pl
29.09-01.10, Sosnowiec	TOOLEX Międzynarodowe Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	13-15.10, Sosnowiec	Silesia PLASTICS & RUBBER Targi Przemysłu Tworzyw Sztucznych i Przemysłu Gumowego Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
29.09-01.10, Sosnowiec	WIRTOTECHNOLOGIA Międzynarodowe Targi Metod i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	21-22.10, Wrocław	Fabryka Przyszłości 4.0 http://przemysl40.pl
29.09-01.10, Sosnowiec	SteelMET Międzynarodowe Targi Stali, Metali Nieżelaznych, Technologii i Produktów Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	18-19.11, Kraków	6. Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym AutomotiveSuppliers.pl www.motosolutions.pl
10-12.09, Kielce	SURFPROTECT Targi Zabezpieczeń Powierzchni Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	09-11.11, Serock	TOP Automotive 2015 Team Prevent Poland Sp. z o.o. http://info.bad-gmbh.de/topautomotive.pl

KONFERENCJA TOP automotive 2015

09-11.12.2015
SEROCK, HOTEL NARVIL

KONTAKT:
Julia Piórek

TELEFON:
+ 48 32 73 38 219

E-MAIL:
julia.piorek@teamprevent.com

PARTNER STRATEGICZNY

VDA QMC
Qualitäts Management Center
im Verband der Automobilindustrie

ORGANIZATOR



PROGRAM TOP automotive 2015

09.12.2015

16:00 - 18:00 | Rejestracja uczestników/Networking Time
18:30 - 18:45 | Otwarcie Konferencji
18:45 - 19:45 | Wykład inauguracyjny
20:00 - 22:00 | Kolacja

10.12.2015

07:00 - 09:00 | Rejestracja uczestników c.d.
09:00 - 09:15 | Powitanie uczestników
09:15 - 10:00 | **Przemysł motoryzacyjny w Polsce i Europie w 2015 roku**
Rafał Orłowski
AutomotiveSuppliers.pl

10:00 - 11:15 | **Tematyka systemowa, aktualności IATF i VDA QMC**
Zastosowanie specyficznych wymagań klientów
zgodnie z podejściem procesowym ISO/TS 16949
Tanja Wölzholz
Trener
IATF/VDA QMC
11:15 - 11:45 | Przerwa
11:45 - 13:00 | **VDA 6.x – audyty „szyte na miarę” dla łańcucha**
dostaw w przemyśle motoryzacyjnym
Robert Frank
Key Account Manager – International Relations
VDA QMC
13:00 - 14:00 | Obiad

14:00 - 14:45

Tematyka procesowa: specyfika audytów procesu,
największe problemy, priorytety (CSRs) na rok 2016
VDA 6.3

Marzena Pillich-Grońska
Kierownik Zapewnienia Jakości Części Zakupowych
i Techniki Pomiarowej
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

14:45 - 15:30

PA&WCM

Wojciech Kawa/Zbigniew Skowroński
Supplier Quality Manager/Key Account, World Class Manufacturing
Manager
FCA Group Purchasing Poland Sp. z o.o.

15:30 - 16:00

16:00 - 16:45

BIQS – Built In Quality for Suppliers

Krzysztof Domanowski
Manager, Supplier Quality - SMT Chassis, GM Europe Engineering
General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.

16:45 - 17:00

17:00 - 20:00

20:00

Podsumowanie
Networking Time
Uroczysty bankiet

11.12.2015

07:00 - 08:00

09:15 - 09:30

09:30 - 10:15

Sport/Jogging Time

Powitanie uczestników

Nowoczesne rozwiązania w łańcuchu dostaw

Krzysztof Żukowski
General Manager
Flextronics Logistics Poland Sp. z o.o.
Wstęp do warsztatów

10:15 - 10:30

10:30 - 13:00

Warsztaty

Spełnienie specyficznych wymagań klientów (CSRs) „okiem” dostawców
Definicje potrzeb i możliwości wsparcia ze strony FCA, GM, VW,
VDA QMC i Team Prevent

13:00 - 13:30

13:30 - 14:15

14:15 - 14:30

14:30 - 15:30

15:30 - 17:00

Przerwa
Podsumowanie warsztatów
Zamknięcie Konferencji
Obiad
Networking Time

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

PARTNER STRATEGICZNY

VDA QMC
Qualitäts Management Center
im Verband der Automobilindustrie

ORGANIZATOR



Nazwa firmy

Adres

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

Oświadczamy, że nie jesteśmy płatnikiem VAT.

NIP

Uczestnik 1

Imię i nazwisko

Uczestnik 2 - 10% zniżki

Imię i nazwisko

Stanowisko

Stanowisko

Telefon

Telefon

E-mail

E-mail

Data

Podpis i pieczęćka osoby upoważnionej

Zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych informujemy, że:

1. administratorem Państwa danych jest Team Prevent Poland Sp. z o.o.,
2. Państwa dane osobowe będą przetwarzane w celach związanych z organizacją Konferencji TOP automotive 2015 oraz promocji usług Team Prevent Poland Sp. z o.o.,
3. podanie danych osobowych jest dobrowolne oraz przysługuje Państwu prawo dostępu do treści swoich danych, ich poprawienia lub usunięcia.

KOSZT UCZESTNICTWA

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

Cena promocyjna: **1.750,00 PLN/os. + VAT**

Cena promocyjna obowiązuje w przypadku zgłoszenia do 31.08.2015 r.

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

Cena nie zawiera noclegu. Istnieje możliwość rezerwacji hotelu za pośrednictwem Team Prevent Poland przy czym cena noclegu zostanie doliczona do kosztów uczestnictwa.

Istnieje także możliwość rezerwacji noclegu bezpośrednio w hotelu w cenie promocyjnej 299,00 PLN + VAT za pokój jednoosobowy lub 320,00 PLN + VAT za pokój dwuosobowy.

Hotel Narvil
ul. Czesława Miłosza 14A, 05-140 Serock
tel.: + 48 22 566 10 00

Zgłoszenia prosimy przysłać:

fax: + 48 32 447 09 18

e-mail: julia.piorek@teamprevent.com

do 15.11.2015 r.

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

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

NAGRODY POLSKIEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

2015

PODCZAS

6 Forum
MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

18 LISTOPADA 2015



ZOSTANĄ WRĘCZONE NAGRODY
POLSKIEGO PRZEMYSŁU
MOTORYZACYJNEGO, W KATEGORIACH:

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

Kandydatów do poszczególnych nagród
można zgłaszać do 24 października 2015 roku



Więcej szczegółów na www.motosolutions.pl