

# AutomotiveSuppliers.pl

review

ISSN 1899-4369

Nr 3(25)/2014 lipiec-wrzesień



## Boryszew Tensho Poland Nowe możliwości zakładu w Łysomicach

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA ROKU

**Automotive**  
19.11 **CEE Day**  
2014

[www.automotiveceeday.eu](http://www.automotiveceeday.eu)

5 Forum 20-21.11.2014  
**MotoSolutions**  
Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

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

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRME

# INTERNETOWA BAZA FIRM PRODUKCYJNYCH I USŁUGOWYCH DLA MOTORYZACJI

WERSJA POLSKA I ANGIELSKA

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

**Ponad 250  
firm z branży**

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



W tym roku poprawia się kondycja przemysłu motoryzacyjnego w naszym kraju. W pierwszym półroczu miała miejsce rekordowa liczba wydanych zezwoleń na działalność w specjalnych strefach ekonomicznych. Pomimo konfliktu we Wschodniej Europie jak na razie rośnie produkcja, eksport oraz zatrudnienie. Jak w najbliższej przyszłości będzie rozwijać się sektor motoryzacyjny w Polsce i krajach Unii? Na te pytania odpowiedzą Państwo prelegenci 5 edycji Forum MotoSolutions, które odbędzie się w listopadzie w Krakowie. Zachęcam do udziału, tym bardziej, że Forum będzie poprzedzało spotkanie zakupowe - Automotive CEE Day.

Rafał Orłowski

Redaktor Naczelny

## SPIS TREŚCI

- 8**  
**Lekkie odbicie w produkcji samochodów**
- 13**  
**20 lat Schmittenberg-Pol: specjaliści od elementów bezpieczeństwa i mocowania**
- 14**  
**Czeka nas ogrom pracy**  
**Wywiad z Panem**  
**Jensem Ocksenem**
- 18**  
**Eksport: dobry I kwartał 2014 r.**  
**Ale kwiecień...**
- 21**  
**Nexteer Automotive: w Tychach powstanie nowy zakład**
- 22**  
**SSE: rekordowe I półrocze 2014**
- 26**  
**Specjalne Strefy Ekonomiczne: jaka pomoc jest możliwa po 1 lipca 2014 roku?**
- 30**  
**Nowy silnik z Toyota Motor Manufacturing Poland**
- 32**  
**Boryszew wśród najlepszych dostawców Volkswagen AG**
- 33**  
**Fabryka Inalfa Roof Systems Polska otwarta**
- 34**  
**Boryszew przejął Tensho**  
**Nowe możliwości zakładu w Łysomicach**
- 38**  
**KIRCHHOFF Polska: nowe inwestycje na 15-lecie działalności**
- 40**  
**Pol-Elektra - specjalista w produkcji elektrotechniki motoryzacyjnej**
- 43**  
**HANIL E-HWA Automotive: nowy zakład w 2015 roku**
- 44**  
**Elektroniczny Kanban, czyli jak RFID wspomaga sterowanie produkcją**
- 48**  
**Zatrudnienie: dobry początek 2014 roku**
- 51**  
**Niedobór talentów na rynku pracy**
- 54**  
**TOOL-SHOP 2014 relacja**
- 56**  
**Targi i konferencje - zapowiedzi**

Nr 3(25)/2014 lipiec-wrzesień


**Wydawca:** AutomotiveSuppliers.pl s.c., ul. Staniewicka 14, 03-310 Warszawa, Tel. 22 435-88-22, e-mail: review@automotivesuppliers.pl, www.automotivesuppliers.pl

**Redakcja:** Redaktor Naczelny: **Rafał Orłowski**, tel: 666 863 863, e-mail: orlowski@automotivesuppliers.pl

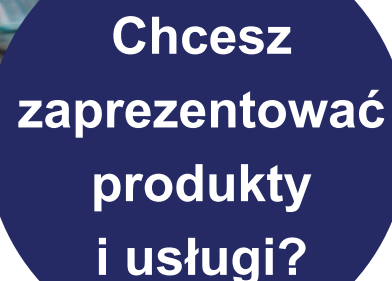
**Marketing, szkolenia, konferencje:** **Małgorzata Zborowska-Stęplewska**, tel: 600 003 239, e-mail: zborowska@automotivesuppliers.pl

**Współpraca:** Bartłomiej Gładysz, Jakub Golak, Dariusz Grzegorzyc, Monika Jabłońska, Łukasz Wilk

**Opracowanie graficzne:** Dorota Mirowska, dorotamirowska@pegasis.pl

A group of four business professionals (two men and two women) are seated around a glass conference table in a modern office setting, engaged in a discussion.

**Szukasz  
nowych  
dostawców?**

A group of business professionals are seated around a table, with one man in the foreground looking towards the others.

**Chcesz  
zaprezentować  
produkty  
i usługi?**


**Weź udział w**

**Automotive**  
**19.11 CEE Day**  
**2014**

**Spotkanie B2B producentów  
motoryzacyjnych z krajów  
Europy Środkowo-Wschodniej**

A group of business professionals are seated around a table, with one man in the foreground looking towards the others.

**INNOWACYJNA  
PLATFORMA  
umawiania rozmów B2B  
pomiędzy potencjalnymi  
partnerami biznesowymi  
z krajów Europy  
Środkowo-Wschodniej**

A close-up of a man in a dark suit and striped tie, smiling and gesturing with his hand while talking to others at a meeting.

**Zarejestuj się i aktywnie  
zaplanuj swoje spotkania  
więcej na**

**[www.automotiveceeday.eu](http://www.automotiveceeday.eu)**



faurecia



Wir leben Autos.



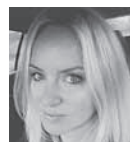
## 5 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

20-21 listopada 2014 r., Hotel BEST WESTERN PREMIER\*\*\*\*, Kraków



**Jens Ocken**  
Chairman of Board  
of Management  
Volkswagen Poznań  
Sp. z o.o.



**Joanna Banasiewicz**  
Global Key Account  
Manager DHL Freight  
DHL Express (Po-  
land) Sp. z o.o.



**Bogusław Dawiec**  
Director of Operations  
Polaris Poland Sp. z o.o.



**Robert Dziędzic**  
Executive Director  
EY



**Piotr Gąska**  
President Europe  
CQLT Saargummi  
Technologies



**Konrad Grohs**  
Chairman  
Fanuc Polska Sp. z o.o.



**Tomasz Hejmo**  
Site VPS Manager  
Valeo Autosystemy  
Sp. z o.o. Oddział  
Chrzanów



**Piotr Kiszal**  
Purchasing Director  
Boryszew S.A. Oddział  
Maflow



**Mieczysław Król**  
Plant Manager  
Faurecia Wałbrzych S.A.



**Romuald Jaworski**  
Senior Business  
Development Manager  
DHL Supply Chain  
(Poland) Sp. z o.o.



**Edmund Majtyka**  
Plant Manager  
Neapco Europe Sp. z o.o.



**Rafał Orłowski**  
Partner  
AutomotiveSuppliers.pl



**Daniel Oszczyda**  
Marketing Manager  
Balluff Sp. z o.o.



**Jan Pietras**  
WCM Coordinator  
Fiat Auto Poland S.A.



**Rafał Trojca**  
Plant Manager  
General Motors  
Manufacturing Poland  
Sp. z o.o. Oddział Tychy



**Radosław Wieruszewski**  
Voith Industrial  
Services Sp. z o.o.

Partner Główny:



**BALLUFF**  
sensors worldwide



**EY**  
Building a better  
working world

**FANUC**



**VOITH**

## 20 LISTOPADA 2014 - I DZIEŃ FORUM

12.00-12.30	<b>Rejestracja uczestników</b>
12.30-12.35	<b>Rozpoczęcie Forum</b> <i>Rafał Orłowski, AutomotiveSuppliers.pl</i>
12.35-13.00	<b>Dostawcy z krajów CEE: czy mogą być uczestnikiem globalnego łańcucha dostaw?</b> CEE suppliers: can they be part of the global supply chain? <i>Rafał Orłowski, Partner, AutomotiveSuppliers.pl</i>
13.00-13.30	<b>Volkswagen Crafter - nowa fabryka Volkswagen Poznań we Wrześni</b> Volkswagen Crafter - a new Volkswagen Poznań plant in Września <i>Jens Ocksen, Chairman of Board of Management, Volkswagen Poznań Sp. z o.o.</i>
13.30-13.50	<b>Perspektywy rozwoju europejskiego rynku motoryzacyjnego w latach 2014-2016</b> Projections of european automotive market in years 2104-2016 <i>Robert Dziedzic, Executive Director EY</i>
13.50-14.20	<b>GM Manufacturing Poland. Plany rozwojowe oddziałów w Polsce. Nowe silniki w Tychach</b> GM Manufacturing Poland. Development plans of Polish plants. New engines in Tychy <i>Rafał Trojca, Plant Manager, General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. Oddział Tychy</i>
14.20-15.20	<b>Lunch</b>
15.20-15.50	<b>Polaris Poland - fabryka w Opolu, a współpraca z dostawcami z krajów Europy Środkowo-Wschodniej</b> Polaris Poland - the Opole plant and cooperation with CEE suppliers <i>Bogusław Dawiec, Plant Manager, Polaris Poland Sp. z o.o.</i>
15.50-16.20	<b>Rozwiązania logistyczne i transportowe dla sektora motoryzacyjnego</b> Logistics and transport solutions for automotive sector <i>Joanna Banasiewicz, Global Key Account Manager, DHL Freight. DHL Express (Poland) Sp. z o.o.</i> <i>Romuald Jaworski, Senior Business Development Manager, DHL Supply Chain (Poland) Sp. z o.o.</i>
16.20-16.50	<b>Robotyzacja szansą na zwiększenie konkurencyjności firm z sektora motoryzacyjnego</b> Robotization as an opportunity for increasing competitiveness of automotive companies <i>Konrad Grohs, Chairman, Fanuc</i>
16.50-17.20	<b>Transfer produkcji - Jak sprawnie przeprowadzić relokację maszyn?</b> Production transfer - How to safely do machines relocation? <i>Radosław Wieruszewski, Project Manager, Voith Industrial Services Sp. z o.o.</i>
17.20-17.50	<b>Rozwój dostawców jako konieczność w funkcjonowaniu globalnej organizacji</b> Suppliers development as a necessity in operations of a global organization <i>Piotr Kiszal, Dyrektor Zakupów /Purchasing Manager, Boryszew S.A. Oddział Maflow</i>
17.50-17.55	<b>Podsumowanie I dnia</b>
20.30-00.00	<b>Wieczorny bankiet</b>
22.00	<b>WRĘCZENIE NAGRÓD POLSKIEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO</b> w kategoriach: Master of Automotive Industry, Polish Supplier, Employer, Top Manager, CSR

# 5 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

## 21 LISTOPADA 2014 - II DZIEŃ FORUM

09.00-09.30	<b>Ewolucja, nie rewolucja! Optymalizacja przepływu produkcji narzędziem konkurencyjności</b> Evolution, not revolution! Optimization of the manufacturing workflow as a way to increase competitiveness <i>Mieczysław Król, Plant Manager, Faurecia Wałbrzych S.A.</i>
09.30-09.50	<b>Uwalnianie pełnego potencjału doskonałości produkcyjnej</b> Unlocking the full potential of Manufacturing Excellence <i>Robert Dziedzic, Executive Director, EY</i>
09.50-10.20	<b>Optymalizacja procesu produkcji z wykorzystaniem systemu RFID oraz IO-Link.</b> Optimization of the production process using RFID system and IO-Link interface. <i>Daniel Oszczęda, Dyrektor ds. Marketingu, Balluff Sp. z o.o.</i>
10.20-10.50	<b>Continuous Improvement - czy można rozwijać potencjał zakładu inwestycjami niskokosztowymi?</b> Continuous Improvement - can a company increase its potential with low-cost investments? <i>Edmund Majtyka, Managing Director, Neapco Europe Sp. z o.o.</i>
10.50-11.40	<b>Przerwa kawowa</b>
11.40-12.10	<b>World Class Manufacturing w tyskiej fabryce Fiat Auto Poland S.A.</b> World Class Manufacturing in Fiat Auto Poland plant in Tychy <i>Jan Pietras, WCM Coordinator, Fiat Auto Poland S.A.</i>
12.10-12.30	<b>Produkcja w systemie Build To Truck jako narzędzie optymalizacji zarządzania zapasami</b> Production in Build-To-Truck system as an inventory management optimization tool <i>Tomasz Hejmo, Site VPS Manager, Valeo Autosystemy Sp. z o.o. Oddział Chrzanów</i>
12.40-13.20	<b>SaarGummi: synergia zakładów Europy Zachodniej i Europy Środkowo-Wschodniej</b> SaarGummi: synergy between WE and CEE plants <i>Piotr Gąska, President Europe CQLT, Saargummi Technologies</i>
13.20-13.25	<b>Zakończenie Forum</b> Lunch

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Forum

Partner Główny:



Partnerzy Branżowi:





**WYSTAWA**  
**Skorzystaj**  
**z dostępnych**  
**stoisł i zaprezentuj**  
**swoje produkty**  
**i usługi**

## ZGŁASZAM UDZIAŁ:

### Warunki uczestnictwa:

1. Cena obejmuje: udział w Forum w dniach 20-21 listopada 2014 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 20.11.
2. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 8 listopada.
3. 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 2014 i nazwisko uczestnika
4. Rezygnację z udziału należy przysłać listem poleconym na adres organizatora.
5. Rezygnacja w terminie do 5 dni przed forum lub nieobecność podczas forum nie są podstawą do zwrotu należności.
6. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum

### Nocleg

Ceny pokoi w BEST WESTERN PREMIER Kraków dla uczestników Forum

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

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

**Rezerwację oraz płatność za hotel uczestnicy forum dokonują indywidualnie.**

**cena standardowa**

**cena promocyjna (dla uczestników Automotive CEE Day)**

**do 26 września 2014 r.**

1 050 zł + 23% VAT

1 000 zł + 23% VAT

**do 24 października 2014 r.**

1 150 zł + 23% VAT

1 050 zł + 23% VAT

**po 24 października 2014 r.**

1 250 zł + 23% VAT

1 150 zł + 23% VAT

Imię

Nazwisko

Stanowisko

Nazwa firmy

Ulica

Kod pocztowy

Miejscowość

Tel.

e-mail

NIP

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 Motosolution w sektorze motoryzacyjnym (edycja 2014).

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej





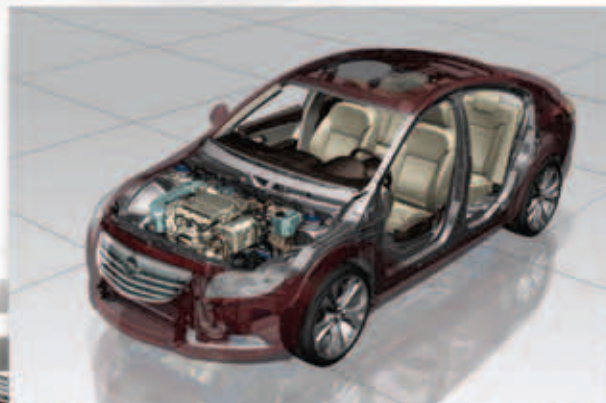
# **NX** for Automotive Suppliers

- 90 dni bezpłatnych testów
- wypróbuj pełne modelowanie swobodne w NX REALIZE SHAPE lub inne pakiety NX CAD/CAM
- pobierz ćwiczenia w PDF i filmy instruktażowe w AVI

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

## Skonfiguruj własny pakiet NX CAX:

- NX Synchronous Technology,
- NX Realize Shape – modelowanie swobodne,
- NX Mold Wizard – formy wtryskowe,
- NX Progressive – tłoczniaki i wykrojniki,
- NX Routing – hydraulika i wiązki,
- NX CAM – programowanie CNC,
- NX CAE – obliczenia MES...  
i testuj bezpłatnie przez 90 dni!



 **CAMdivision**

CAMdivision Sp. z o.o.  
Firma z największym doświadczeniem w Polsce  
we wdrożeniach specjalistycznych modułów  
NX CAD/CAM, NX Mold & Progressive Design

Park Przemysłowy Źródła-Błonie k/Wrocławia  
Błonie 55-330, ul. Sosnowa 10  
tel.: 71 780 30 20, [info@camdivision.pl](mailto:info@camdivision.pl)  
[www.camdivision.pl](http://www.camdivision.pl)

TOP EUROPEAN PARTNER SIEMENS PLM FOR NX PRODUCT ENGINEERING SOFTWARE 2013



AUTOMOTIVE SUPPLIERS.PL

## Lekkie odbicie w produkcji samochodów

W pierwszym półroczu bieżącego roku nastąpiły pierwsze oznaki wzrostu w produkcji samochodów osobowych i dostawczych. Ale sytuacja poszczególnych fabryk nie jest taka sama.

## Produkcja

W pierwszych sześciu miesiącach 2014 roku w Polsce zostało wyprodukowanych ponad 317 tys. aut. To o 3,4 proc. więcej (+10,6 tys. sztuk) niż w tym samym okresie zeszłego roku.

Odnotowany wzrost to w dużej mierze zasługa największego w naszym kraju producenta, czyli Fiat Auto Poland (FAP). W zakładach wyprodukowano 174,1 tys. samochodów osobowych, w tym 142,7 tys. aut marek Fiat i Lancia. W porównaniu do pierwszego półrocza 2013 roku w Tychach powstało o 11,2 proc. więcej pojazdów (+17,5 tys. sztuk) niż rok wcześniej. W ciągu 12 miesięcy udział FAP w całości produkcji pojazdów w Polsce wzrósł z 51,1 proc. do 54,9 proc.

O dobrym pierwszym półroczu możemy mówić w przypadku Volkswagen Poznań. Wielkopolska fabryka może pochwalić się wynikiem 93,2 tys. pojazdów, o 5,5 proc. lepszym (+4,9 tys. sztuk) niż przed rokiem. Udział VW

Poznań w całości produkcji wzrósł z 28,8 proc. do 29,4 proc.

Natomiast gorzej przedstawia się sytuacja w General Motors Manufacturing Poland (GMMP). Linie produkcyjne gliwickiej fabryki opuściło tylko 49,7 tys. samochodów. To o 19,3 proc. mniej (-11,9 tys. sztuk) niż w I półroczu 2013 roku. Udział GMMP w całości produkcji spadł do 15,7 proc. (I półrocze 2013: 20,1 proc.)

## Ranking modeli

Nadal najbardziej masowo wytwarzanym samochodem pozostaje Fiat 500. Jego produkcja wzrosła o 12 proc. do ponad 101,6 tys. egzemplarzy. To rekordowa wartość dla tego modelu, biorąc pod uwagę wyniki z I półrocza. Drugie i trzecie miejsca ponownie należą do Volkswagena Caddy (79,8 tys.) Lancia Ypsilon (36,6 tys.). Kolejne lokaty przypadły modelom: Ford KA, Opel Astra IV hatchback, VW T5, Opel Astra GTC, Opel Astra IV sedan, Abarth 500 i Opel Cascada. Ranking modeli zamyka Opel Astra III sedan, którego pro-

## AUTOR



Rafał Orłowski

Analitik  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl

dukcję zakończono pod koniec I półrocza bieżącego roku (1,6 tys. sztuk).

## Eksport

Od lat o wielkości produkcji samochodów w Polsce decydują zamówienia z zagranicy - w I półroczu 2014 roku na eksport trafiło 98 proc. wszystkich zmontowanych aut.

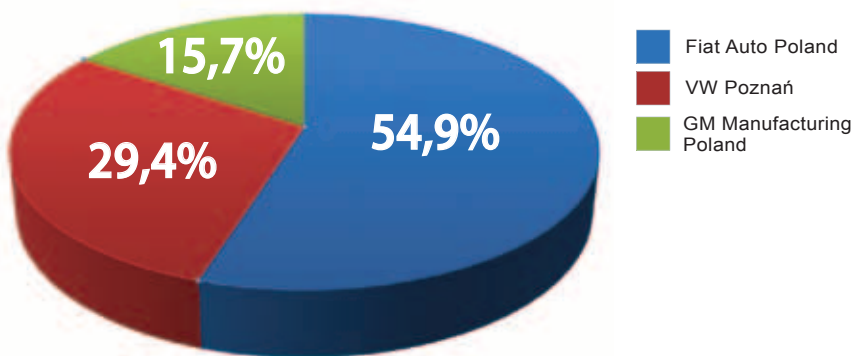
Fiat Auto Poland wyeksportował 142 tys. pojazdów z logo Fiata i Lancia. Na rynki zagraniczne trafiło także 30,6 tys. egzemplarzy Forda KA. Volkswagen Poznań wysłał 91,5 tys. samochodów a General Motor Manufacturing Poland - niecałe 46,5 tys. aut.

## Podsumowanie

Pierwsze półrocze bieżącego roku przyniosło poprawę. Wyższa produkcja samochodów w naszym kraju to przede wszystkim efekt lepszej niż przed rokiem sprzedaży nowych aut we Włoszech oraz stabilności rynku niemieckiego. Ale sytuacja producentów jest zróżnicowana. Koncern GM sprzedał w Europie mniej aut marek Opel/Vauxhall - widać to także po wynikach fabryki w Gliwicach. Pod znakiem zapytania stoi ewentualna zmiana na lepsze sytuacji w tym zakładzie w kolejnych miesiącach 2014 roku.

Jednak trwające od kilku miesięcy tendencje wzrostowe w krajach Unii Europejskiej, pozwalają prognozować, że produkcja samochodów w całym bieżącym roku będzie wyższa niż 2013 roku. Byłyby to pierwszy wzrost od 2008 roku.

**Produkcja pojazdów w podziale na producentów**  
Vehicle production according to producers



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

Producent/Manufacturer	Styczeń-czerwiec 2014 January - June 2014	
	Produkcja Production	Eksport Export
Fiat Auto Poland	174 127	172 680
VW Poznań	93 252	91 528
GM Manufacturing Poland	49 663	46 534
<b>RAZEM/TOTAL</b>	<b>317 042</b>	<b>310 742</b>

Źródło: producenci



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

*Wszystko wskazuje, że w tym roku wolumen produkcji w Gliwicach będzie niższy od zeszłorocznego. Wpływa na to głównie gorszy poziom sprzedaży na niektórych naszych rynkach zbytu, szczególnie w Rosji i w Turcji. Ale optymistycznie patrzymy na rok 2015. Produkcja powinna wzrosnąć z dwóch powodów. Po pierwsze stajemy*

*się jedynym zakładem, w którym produkowana jest Astra IV w wersji hatchback. W tym przypadku wzrost nastąpi w I półroczu.*

*Ponadto przygotowujemy się do uruchomienia produkcji nowej generacji Astry, której montaż rozpocznie się w III kwartale przyszłego roku. Jak w przypadku każdego nowego modelu należy oczekiwać wyższego popytu, nawet przed premierą auta. Obecnie w Gliwicach trwa modernizacja i rozbudowa zakładu. Dobudujemy dodatkowy budynek spawalni. Powiększana jest także powierzchnia magazynowa.*



GMC

### **Opel Astra III: to już jest koniec**

*11 czerwca 2014 r. z linii montażowej fabryki General Motors Manufacturing Poland zjechał ostatni egzemplarz modelu Opel Astra III sedan. Jego montaż został uruchomiony w gliwickim zakładzie w 2007 roku. Ostatnim egzemplarzem była srebrna wersja Enjoy z silnikiem benzynowym 1,6 l (115 KM), która trafiła do rosyjskiego klienta. W ostatnim czasie właśnie Rosja była wyłącznym odbiorcą produkowanej w GMMP Astry III generacji.*

### **ENGLISH SUMMARY**

In the first half of 2014, 317 thousand vehicles were made in Poland, which was an increase of 3.4 percent (+10.6 thousand vehicles) than a year ago. Fiat Auto Poland continues to lead the market, with a rise by 11.2 percent (174.1 thousand vehicles). FAP was followed by Volkswagen Poznan (93.2 thousand vehicles, +5.5 percent) and GM Manufacturing Poland (49.7 thousand vehicles, -19.3 percent).

# NAGRODY POLSKIEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

# 2014

**PO RAZ PIERWSZY  
PODCZAS  
5 FORUM MOTOSOLUTIONS  
20 LISTOPADA 2014**

**ZOSTANĄ WRĘCZONE  
NAGRODY  
AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL  
W KATEGORIACH:**

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

Kandydatów do poszczególnych  
nagród można zgłaszać  
do 24 października  
na [www.motosolutions.pl](http://www.motosolutions.pl)



**WŚRÓD OSÓB ZGŁASZAJĄCYCH ZOSTANĄ ROZŁOSOWANE 2 BEZPŁATNE  
ZAPROSZENIA NA TEGOROCZNE FORUM MOTOSOLUTIONS.PL**

# INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE



AutomotiveSuppliers.pl



→ [Strona główna](#) → [Szukaj](#) → [Mapa strony](#) → [Logowanie](#) → [O nas](#) → [Strona główna](#) → [Kontakt](#)



Firma została założona w 2007 roku w Gorzycach woj. podkarpackie. Należy do Grupy AHC Oberflächentechnik GmbH z siedzibą w Kerpen. Podobnie jak pozostałe zakłady z Grupy AHC, działa w branży galwanotechnicznej, świadcząc usługi w zakresie nakładania powłok funkcyjnych na metale.

[www.ahc-surface.com](http://www.ahc-surface.com)



Aures specjalizuje się w produkcji zaawansowanych technologicznie elementów z tworzyw termoplastycznych i montażu lamp dla przemysłu motoryzacyjnego.

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



Lider miękkich elastycznych pianek poliuretanowych stosowanych w przemyśle motoryzacyjnym. Wyroby posiadają ograniczoną palność, niski fogging, wytrzymałość mechaniczną, wytrzymałość na działanie rozpuszczalników organicznych i detergentów. Można je łączyć i laminować z innymi materiałami.

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



Dostawca detali z tworzyw sztucznych produkowanych metodą wtrysku oraz form wtryskowych. Posiada rozbudowany park maszyn i wysoko wykwalifikowaną kadrę. Partner wielu czołowych producentów z branży motoryzacyjnej, od fazy R&D, poprzez prototypowanie, produkcję form wtryskowych, testy i walidację, aż do produkcji seryjnej detali.

[www.form-plast.com.pl](http://www.form-plast.com.pl)



Producent przetworzonych obróbką skrawaniem wyrobów ze stali, żeliwa, aluminium i innych metali. Wykonujemy części w dużych i małych seriach. Przeważająca ilość produkowanych przez nas elementów znajduje zastosowanie w przemyśle motoryzacyjnym i maszynowym.

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



Dostawca elementów metalowych oraz tworzyw sztucznych. Realizujemy również usługi lakierowania proszkowego z wykorzystaniem najnowszych technologii zabezpieczania lakierowanych powierzchni przed korozją.

[www.pionier.com.pl](http://www.pionier.com.pl)



TAKONI specjalizuje się w produkcji technicznych wyrobów gumowych dowolnych kształtów oraz zastosowań. Naszym priorytetem jest produkcja najwyższej jakości wyrobów przy zachowaniu minimalnego poziomu kosztów. Zaawansowane technologicznie procesy produkcyjne, wydajne maszyny oraz nowoczesny zakład to ponad 20-letnie doświadczenie, którym Państwu służy!

[www.takoni.com.pl](http://www.takoni.com.pl)

**MIEJSCE NA  
TWOJĄ FIRMĘ  
DOŁĄCZ DO  
INNYCH DOSTAWCÓW**

**PONAD 250 FIRM USŁUGOWYCH I PRODUKCYJNYCH**

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

# 20 lat Schmittenberg-Pol: specjaliści od elementów bezpieczeństwa i mocowania

W 2014 r. mija 20. rocznica uruchomienia przez Spółkę Schmittenberg-Pol Sp. z o.o. produkcji w Szczecinie. Dostawca należy do niemieckiej Grupy Schmittenberg.

Czytelnicy kwartalnika Automotive-Suppliers.pl review zapewne pamiętają, że odwiedziliśmy szczecińską spółkę w roku 2009. Co od tego czasu zmieniło się w Schmittenberg-Pol?

*W ostatnich latach Spółka została wyposażona w kolejne prasy ale dotychczasowy profil produkcji został utrzymany - mówi Prezes Zarządu Gerd Ritter - Specjalizujemy się, tak jak nasza niemiecka Centrala, w produkcji zazwyczaj niewidocznych ale bardzo ważnych elementów jakim są metalowe części wykorzystywane w systemach bezpieczeństwa i złączeniowych.*

Schmittenberg-Pol dostarcza elementy wytwarzane w procesach głębokiego tłoczenia i spęczniania grubości - komponenty tłoczone z metalu z wysoko wytrzymałym połączeniem gwintowym:

- Gwintowe płytki wzmacniające (z możliwością stosowania wkładek Helicoils®) ze zintegrowanym gwintem są wykorzystywane w mocowaniu: tłumików, pasów bezpieczeństwa, przewodnic foteli, pokryw silnika i klapy bagażnika, zawiasów drzwi oraz zawieszenia silnika i zawieszania osi.

- Nakrętki do zgrzewania i przyspawania z możliwością stosowania wkładek Helicoils® np. deski rozdziel-

czej, maski i klapy bagażnika oraz w podzespołach w komorze silnika.

oraz

- Tulejki cięgien Bowdena i tulejki końcowe są stosowane jako końcówki naciągu linek: hamulcowych, sprzęgła, rozrządu oraz w systemach zamykania dachu.

## Rozwój i nagrody

W ostatnich latach Schmittenberg-Pol zwiększył możliwości produkcyjne. Rozszerzono park maszynowy. Pozwoliło to na powiększenie sprzedaży wyrobów Schmittenberg-Pol na skalę światową: wyroby poza klientami w Niemczech i w Polsce trafiają do Meksyku, Turcji i na Węgry.

Wysoka jakość dostaw została doceniona przez klientów. - *Za współpracę w roku 2011 zostaliśmy uhonorowani przez Kirchhoff Polska nagrodą „Supplier of the Year - Suppliers of Bought-In Parts”* - podkreśla Dyrektor Techniczny Cezary Zapart. - *Otrzymaliśmy 100 punktów na 100 możliwości.*

Właśnie wspomniana wysoka niezawodność oraz polityka Just in Time plasuje Schmittenberg-Pol w elitarnym gronie dostawców elementów bezpieczeństwa i złączeniowych dla takich koncernów i marek jak Grupa VW, Daimler, BMW, Ford, GM i Rolls-Royce.



**Schmittenberg-Pol Sp. z o.o.**

ul. Kniewska 33

70-846 Szczecin

tel. +48 91 414-91-00

e-mail: info@schmittenberg.pl

www.schmittenberg.com

Certyfikaty: ISO/TS 16949:2009,

ISO 14001:2004

## Możliwości produkcyjne:

- obróbka materiałów (stal, mosiądz) o grubości 0,4 - 5,0 mm,
- wyroby z powierzchnią metaliczną (bez pokrycia), powlekane
  - również z powłoką bez Cr 6
  - oraz z powłoką gwintu wewnętrznego Nycote®.
- automatyczne prasy mimośrodowe
- automaty gwinciarские
- montaż





# Czeka nas ogrom pracy

Wywiad z Panem Jensem Ocksenem,  
Prezesem Zarządu  
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

# Heaps of work to be done

Interview with Mr. Jens Ocksen  
Chairman of the Management Board  
of Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

**AutomotiveSuppliers.pl:** Uruchomienie produkcji największego obecnie pojazdu użytkowego VW, poza niemieckimi zakładami, trzeba traktować jako dość odważną decyzję. Co o tym zdecydowało?

**Prezes Jens Ocksen:** Już w 2011 i 2012 roku prowadziliśmy analizy, w jakich krajach można by zlokalizować zakład. Wtedy też musieliśmy zastanowić się, jakie kraje będą naszymi rynkami zbytu? Gdzie będziemy sprzedawać najwięcej samochodów? Ta analiza pokazała nam o jakich kierunkach możemy myśleć w kontekście budowy. W przypadku Craftera od początku było wiadomo, że głównym rynkiem zbytu będzie Europa, dlatego jasne było też, że fabrykę postawimy na kontynencie.

**AutomotiveSuppliers.pl:** Czy Polska była jedyną lokalizacją jaką brano pod uwagę?

**Jens Ocksen:** Nie tylko Polska, ale i inne państwa Europy Środkowo-Wschodniej, ale także Turcja były brane pod uwagę.

**AutomotiveSuppliers.pl:** Podczas ogłoszenia decyzji polska strona rządowa podkreślała, że brany był pod uwagę także Stargard Szczeciński? Co zdecydowało, że „wygrała” Września?

**Jens Ocksen:** Na tej liście było kilka regionów, od południa Polski po północ, od okolic Krakowa po Stargard Szczeciński. Zaczęliśmy też dokładnie sprawdzać poszczególne lokalizacje. Dla nas ważne były m.in. takie czynniki jak poziom wykształcenia potencjalnych pracowników, bliskość połączeń kolejowych i autostradowych oraz inne. Po przeprowadzeniu tej analizy, do ścisłego grona weszły dwie lokalizacje - Września i Stargard Szczeciński. Po intensywniej analizie wszystkich czynników Września okazała

**AutomotiveSuppliers.pl:** The initiative to produce the currently largest VW utility vehicle outside a German facility must be viewed as a rather brave step. What was the deciding factor?

**Chairman Jens Ocksen:** An analysis of prospective countries for our next facility goes back to 2011 and 2012. We also had to consider what countries could serve as markets for our vehicles. Where would we be able to sell the most cars? The analysis showed us what directions can be envisaged in the context of our construction projects. For Crafter, the main market was Europe from the start, so it was clear that the plant had to be located somewhere on the continent.

**AutomotiveSuppliers.pl:** Was Poland the sole location in the running?

**Jens Ocksen:** Besides Poland, we were looking at other Central European countries and even Turkey.

**AutomotiveSuppliers.pl:** When the decision was announced, your government partners mentioned Stargard Szczeciński as another possible location. What factors swung the balance in favor of Września?

**Jens Ocksen:** There were a number of regions on the list, both in northern and southern Poland, from the environs of Cracow to Stargard Szczeciński. So we started to check each site in detail. The factors we considered important included the education level of potential employees, vicinity of rail and road junctions and other matters. Having conducted an analysis, we narrowed the selection down to two sites, Września and Stargard Szczeciński. After a close scrutiny of all factors, Września turned out to be the better option for us.



się być dla nas rozwiązaniem lepszym.

**AutomotiveSuppliers.pl: Nowy zakład powstanie jako oddział fabryki Volkswagen Poznań. Jakie efekty ma przynieść bliska odległość pomiędzy nowym a „starym” zakładem?**

**Jens Ocksen:** Zlokalizowanie zakładu Craftera we Wrześni pozwoli spółce Volkswagen Poznań wykorzystać efekt synergii we współpracy z istniejącą fabryką w Antoninku i tym samym wzmocnić jeszcze bardziej znaczenie marki Volkswagen Samochody Użytkowe. W szczególności na poziomie kadry kierowniczej będą istniały ścisłe relacje pomiędzy fabryką w Antoninku, a zakładem Craftera we Wrześni. To będzie miało wpływ na strukturę VW Poznań i fabrykę w Antoninku.

**AutomotiveSuppliers.pl: Jesienią bieżącego roku rozpoczęta zostanie budowa zakładu. Jaki jest harmonogram prac?**

**Jens Ocksen:** Jesienią tego roku rozpoczniemy pierwszą fazę – teren, ze względu na nierówności, musi zostać zniwelowany. Zróżnicowane też są właściwości gleby na tym terenie i, aby uzyskać stabilność gruntu, będziemy musieli przeprowadzić palowanie, czyli wbić w ziemię betonowe słupy. Najdłuższa faza budowy to budowa lakierni. Jeżeli w tym roku uzyskamy pozwolenie środowiskowe i pozwolenie na budowę, to zaczniemy budowę od tej części zakładu. Później ruszą prace przy budowie działu karoserii, następnie montażu. Termin realizacji tych wszystkich działań jest bardzo napięty.

**AutomotiveSuppliers.pl: Obecnie dla VW Poznań działa w Polsce około 70 dostawców produkcyjnych? Czy zakład we Wrześni przyciągnie nowych niemieckich dostawców, którzy wytwarzają komponenty do aktualnej generacji Craftera?**

**Jens Ocksen:** Tuż przy fabryce we Wrześni utworzono specjalne tereny inwestycyjne dla kooperantów VW. Projektowanie no-

**AutomotiveSuppliers.pl: The new facility will be organized as a branch of the Poznań Volkswagen plant. What effects do you expect will the close distance between the old and new facility bring?**

**Jens Ocksen:** Locating the Crafter facility in Września will allow the Volkswagen Poznań company to leverage synergy in cooperation with the existing Antoninek plant and further cement the importance of the Volkswagen Utility Vehicles brand. In particular, close ties are expected between the management personnel of the Antoninek plant and the Września Crafter facility. This will affect the structure of both VW Poznań and the Antoninek plant.

**AutomotiveSuppliers.pl: The construction of the facility will start this fall. What is the schedule of works?**

**Jens Ocksen:** The first stage will commence in the fall – the ground, which is uneven, must first be leveled. Due to the varying quality of soil, to achieve a stable foundation we will have to resort to pile driving, that is setting concrete poles in the ground. The longest stage of works will be the construction of the paint shop. If we manage to obtain the environmental permit and construction permit by the end of this year, we will erect this part of the facility first. Works related to bodywork plant and assembly line will then follow. The deadline for completing all these activities is very stringent.

**AutomotiveSuppliers.pl: VW Poznań is currently cooperating with about 70 automotive suppliers. Will the Września facility attract new German suppliers that produce components for the current generation of Crafter vehicles?**

**Jens Ocksen:** In the near vicinity of the Września plant, special investment parks for VW components have been created. Designing a new model is a long-lasting process. Discussions are pending and currently it is difficult to say something definite about our





wego modelu jest procesem długotrwałym. Trwają rozmowy i na razie trudno powiedzieć coś konkretnego o kooperantach. Proszę jednak nie myśleć tylko o dostawcach czy poddostawcach, ale o szerokim spektrum usług.

**AutomotiveSuppliers.pl: Czy Zakupy Volkswagena będą poszukiwać nowych dostawców w Polsce? Jakie części i komponenty mogą do nich trafić?**

**Jens Ocksen:** Celem Volkswagen Poznań jest zwiększenie udziału dostawców polskich w ramach tzw. localcontent. W kontekście materiałów bezpośrednio produkcyjnych są to części i podzespoły do silników, układu napędowego, podwozia, nadwozia, elektryki, elektroniki oraz elementy wyposażenia kabin. Właśnie w celu pozyskania nowych dostawców organizujemy co roku Konferencję Jakościową Dostawców. W tym roku odbędzie się ona w dniach 24-25 września na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich.

**AutomotiveSuppliers.pl: Po kilku latach wraca Pan do pracy w Volkswagen Poznań. Co w tym czasie się zmieniło w Antoniku i co dla Pana będzie największym wyzwaniem?**

**Jens Ocksen:** Spółka Volkswagen Poznań będzie przez najbliższe 4-5 lat realizować ważne zadania. Musimy zarządzać bieżącą produkcją i dalszym rozwojem produktów, które powstają w Antoniku, a także wybudować nową fabrykę we Wrześni. Czekamy na ogrom pracy. W 2016 r. fabryka ma działać pełną parą. Z chwilą gdy wybudowany zostanie zakład we Wrześni, spółka VW Poznań będzie zarządzała dwoma oddzielnymi zakładami i to będzie stanowić duże wyzwanie pod względem organizacyjnym.

Dziękuję za rozmowę.

partners. But this is not about just suppliers or subsuppliers, but a wide range of services.

**AutomotiveSuppliers.pl: Is the Volkswagen purchasing division going to look for new suppliers in Poland? What parts and components can be sourced from them?**

**Jens Ocksen:** One of the objectives at Volkswagen Poznań is to increase the share of Polish suppliers, in line with the local content principle. As far as direct manufacturing materials are concerned, these are parts and components of engines and power transmission systems, the bodywork, chassis, electrical and electronic installations and interior design elements. It is with acquiring new suppliers in mind that we are organizing the annual Supplier Quality Conferences. This year, the conference will take place from on September 24-25 at the Poznań International Fair.

**AutomotiveSuppliers.pl: You are returning to work at Volkswagen Poznań after a gap of several years. What has changed at Antoninek in the meantime and what is your biggest challenge going to be?**

**Jens Ocksen:** The Volkswagen Poznań company will be carrying out important tasks for the next four or five years. We need to manage current production and continue the development of products manufactured at Antoninek, as well as erect a new plant in Września. We have heaps of work to be done. The new plant is predicted to operate at full speed by 2016. With the completion of the Września plant, VW Poznań will be in charge of two separate plants, a considerable organizational challenge.

Thank you for the interview.

# VOITH

VOITH INDUSTRIAL  
SERVICES Sp. z o.o.  
Oddział Poznań

Serwis Elektroniki i Automatyki Przemysłowej  
ul. Obodrzycka 73, 61-249 Poznań

kontakt:

Jacek Nowak +48 606 723 886  
jacek.nowak@voith-is.pl

## AWARIA ELEKTRONIKI - I CO DALEJ?

Przestój linii produkcyjnych niezależnie od wielkości firmy przynosi dotkliwe straty. Niestety nadal zdarzają się producenci, u których pokutuje wciąż przekonanie, że maszyny są wieczne i bezawaryjne. Pokutuje pytanie - po co mamy się obciążać zbędnymi kosztami przechowywania drogich części elektronicznych?

Odpowiada jeden ze specjalistów serwisu VOITH: - *Problemy zaczynają się gdy nie posiadamy elementów zamiennych co może wystąpić w kilku przypadkach:*

- uszkodzeniu uległ element „mało awaryjny” i nie posiadamy go na magazynie części zamiennych,
- budżet nie pozwala na zakup i przechowywanie zbyt wielu części zamiennych,
- park maszynowy jest na tyle „wiekowy” a o części zamiennych jest bardzo trudno, z racji raczej wysokich cen lub całkowitej ich niedostępności na rynku.

Ponadto, sami producenci maszyn i urządzeń sterujących nie do końca idą nam na rękę. Po pewnym czasie przestają wspierać starsze produkty niejako zmuszając nas do zakupu nowych produktów, co w konsekwencji wiąże się nierzadko z przebudową maszyny lub całej linii produkcyjnej. Owszem w przypadku maszyn i urządzeń obecnie produkowanych możemy liczyć na serwis producenta, jednakże wiąże się to zazwyczaj z dużymi kosztami takiego serwisu i nierzadko dość długimi terminami oczekiwania na usunięcie awarii.

Jest jednak rozwiązanie, którego nie wszyscy producenci motoryzacyjni mogą być w pełni świadomi. Pamiętajmy, że zakup nowych części lub inwestycja w całkowicie nową maszynę to zarówno nie tylko wysokie koszty samego zakupu ale także pozostałe koszty związane z przeszkoleniem pracowników z obsługi nowej maszyny, zapoznaniem z obsługą tech-

niczną pracowników utrzymania ruchu, utylizacją starej maszyny i zapewnieniem części zamiennych do nowej maszyny).

Ekonomicznie uzasadnionym wyjściem z sytuacji może być naprawa uszkodzonego podzespołu lub zaprojektowanie nowego, spełniającego dokładnie te same funkcje co uszkodzony. Niemal wszystkie elementy elektroniki czy to zasilające (zasilacze, falowniki, przetwornice napięcia, itp.), sterujące (sterowniki PLC, panele operatorskie, itp.), komunikacyjne czy też pomiarowe można poddać regeneracji (patrz poniższa tabela)”

- *Nie każda awaria elektroniki musi wiązać się z długim czasem przestoju maszyn, a co za tym idzie wysokimi kosztami strat w produkcji - podsumowuje to szef serwisu VOITH. - Nie każda „wiekowa” maszyna musi zostać wymieniona na nową w przypadku, kiedy części zamiennych są już niedostępne.*

Dobrze, ale pojawia się pytanie - jakie są koszty takich działań? Biorąc pod uwagę koszty przestoju - znikome. Zazwyczaj warto naprawiać podzespoły do 50% ich wartości. Tym bardziej, że profesjonalne firmy takiej jak VOITH, zajmujące się serwisem elektroniki, udzielają gwarancji na naprawy. Również czas naprawy takich podzespołów w większości przypadków jest krótszy od czasu sprowadzenia nowego elementu od producenta lub poszukania odpowiedniego na rynku wtórnym.

Działający od 2007 roku dział serwisu elektroniki VOITH jest przykładem fachowego wsparcia specjalistycznego dla służb utrzymania ruchu zajmującego się szeroko pojętym serwisem elektroniki i automatyki przemysłowej. - *Uruchomienie tego działu otworzyło nowe możliwości nowych usług dla naszych klientów w Polsce - mówi szef serwisu VOITH. - Decyzja okazała się trafna, o czym świadczy rosnąca liczba przyjmowanych zleceń.*

Problem	Rozwiązanie	Branża
Specjalistyczne urządzenie pomiarowo-testujące - brak części zamiennych, brak wsparcia serwisu	Diagnoza, naprawa karty CPU, testy i uruchomienie u klienta - serwis VOITH	Przemysł motoryzacyjny
Zatrzymanie maszyny „strategicznej”, uszkodzona karta komunikacyjna PRO-FIOBUS.	Naprawa ekspresowa karty - serwis VOITH	Przemysł motoryzacyjny
Obrabiarka numeryczna - brak części zamiennych, brak serwisu (urządzenie „wiekowe”)	Diagnoza, naprawa karty przetworników A/D, testy i uruchomienie u klienta - serwis VOITH	Przemysł metalowy



VOLKSWAGEN POZNAŃ

# **Eksport: dobry I kwartał 2014 r. Ale kwiecień...**

W pierwszych trzech miesiącach bieżącego roku z przemysłu motoryzacyjnego napływały dobre sygnały. Ale początek kolejnego kwartału był lekko niepokojący.

**I kwartał 2014 r.**

W I kwartale br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł ponad 4,66 mld euro. To o 4,69 proc. więcej (+208,91 mln euro) niż przed rokiem.

Do krajów należących do Unii Europejskiej trafiło 78,46 proc. całości, przy dynamice nieznacznie wyższej niż przed rokiem (dynamika 100,69 proc.). W porównaniu do tego samego okresu 2013 roku eksport na rynki pozaunijne zwiększył udział, dzięki dużo wyższej dynamice (dynamika 122,39 proc.).

W I kwartale br. wzrost eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski nastąpił na 8. z 10. najważniejszych rynkach zbytu - najwyższy do Czech (4. pozycja, dynamika 152,51 proc.) i Węgier (8. pozycja, dynamika 180,02 proc.). Największym odbiorcą niezmienne pozostają Niemcy (31,17 proc. całości, dynamika 106,78 proc.). Drugim rynkiem zbytu po trzech miesią-

cach 2014 r. była Wlk. Brytania (9,42 proc., dynamika 98,85 proc.) a trzecim Włochy (9,24 proc., dynamika 108,66 proc.).

Na pierwszą „dziesiątkę” przypadło w omawianym okresie 80,31 proc. całości eksportu motoryzacji.

Wartość eksportu części i akcesoriów wyniosła 1,98 mld euro, o 9,78 proc. więcej niż przed rokiem. Na tę grupę przypadło 42,38 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu zeszłego roku udział części wzrósł o 2,46 proc. W I kwartale br. wzrost eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski zanotowano w 8. na 10. najważniejszych rynkach zbytu. Największym odbiorcą pozostają Niemcy (42,73 proc. całości eksportu tej grupy, dynamika 113,36 proc.). Kolejne rynki zbytu to: Czechy (8,21 proc., dynamika 124,34 proc.) oraz Francja (6,51 proc., dynamika 115,65 proc.).

**Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-marzec 2014 r.)**

Export in the Automotive Industry from Poland (January-March 2014)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	3 605,00	100,69%	78,46%
Eksport poza UE	1 046,93	122,39%	21,54%
<b>Razem</b>	<b>4 665,23</b>	<b>103,42%</b>	<b>100%</b>

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

**Eksport części i akcesoriów (styczeń-marzec 2014 r.)**

Export of parts and accessories (January-March 2014)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 797,04	112,32%	90,89%
Eksport poza UE	180,13	89,56%	9,11%
<b>Razem</b>	<b>1 977,17</b>	<b>109,78%</b>	<b>100%</b>

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

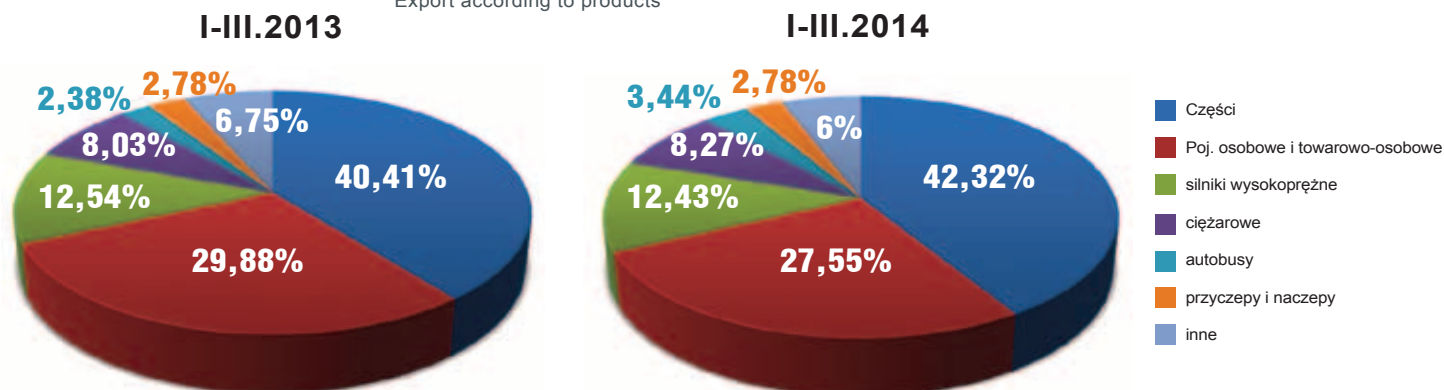
**AUTOR****Rafał Orłowski**

Analityk  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 1,28 mld euro, o 3,58 proc. mniej niż przed rokiem. Udział tej grupy w całości eksportu branży spadł w ciągu roku o 2 proc. do 27,52 proc.

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu wzrost zanotowano w 5. przypadkach. Pierwsze trzy miejsca zajęły: Niemcy (22,37 proc. całości, dynamika 101,29 proc.), Włochy (18,74 proc., dynamika 109,96 proc.) i Wlk. Brytania (17,59 proc., dynamika 97,81 proc.).

W I kwartale br. eksport silników wysokoprężnych wyniósł 579,39 mln euro (+103,69 proc.). Udział tego typu jednostek napędowych w całości eksportu branży wzrósł w ciągu roku o 0,03 proc. do poziomu 12,42 proc. Ponad 78 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców w krajach UE, przy rosnącej dynamice (dynamika 113,75 proc.).

**Eksport według produktów**  
Export according to products

## Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych (styczeń-marzec 2014 r.) Export of cars (January-March 2014)

	w mln euro	dynamika	Udział
Unia Europejska	1 124,13	103,06%	87,57%
Eksport poza UE	159,62	66,33%	12,43%
<b>Razem</b>	<b>1 283,75</b>	<b>96,42%</b>	<b>100%</b>

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

### Kwiecień 2014

W kwietniu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 1,57 mld euro, o 9,52 proc. mniej niż przed rokiem. Tym samym został przerwany trend wzrostowy, który trwał od grudnia zeszłego roku.

O gorszych wynikach niż 12 miesięcy wcześniej zdecydował niższy eksport nie tylko pojazdów osobowych i towarowo-osobowych oraz silników wysokoprężnych ale także pojazdów ciężarowych (dynamika 80,44 proc.) i autobusów (dynamika 58,49 proc.). Eksport do odbiorców w krajach UE (blisko 79 proc. całości) był o niemal 23 proc. niższy niż przed rokiem (dynamika 87,31 proc.). Natomiast na rynki pozaunijne wartość eksportu nieznacznie wzrosła (dynamika 103,74 proc.).

W kwietniu br. w pierwszej „dziesiątce” największych odbiorców wzrost eksportu zanotowano tylko w trzech przypadkach - najwyższy dotyczył rynku czeskiego (3. pozycja, dynamika 128,8 proc.). Eksport na najważniejszy rynek, do Niemiec (34,16 proc. całości) był także większy (dynamika 101,72 proc.). Kolejnymi odbiorcami były Włochy (9,59 proc. całości, dynamika 91,49 proc.) i wspomniane Czechy.

Eksport części i akcesoriów osiągnął wartość 662,39 mln euro, o 0,42 proc. więcej niż 12 miesięcy wcześniej. To druga najwyższa wartość w tym roku. Na tę grupę przypadło 42,28 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego, o 4,18 proc. więcej niż przed rokiem. Do krajów UE trafiło 89,16 proc. wartości części i akcesoriów, przy dynamice na poziomie 101,15 proc.

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu w połowie przypadków miały miejsce wzrosty. Najwyższy procentowy wzrost dotyczył Węgier (7. pozycja, 3,6 proc. całości, dyna-

mika 190,13 proc.). Niezmiennie największym odbiorcą komponentów pozostają Niemcy - w kwietniu br. za Odrę trafiło aż 43,49 proc. całości tej grupy produktowej (dynamika 104,67 proc.). Wzrost dotyczył także zajmujących odpowiednio, 2. i 4. pozycję, Czech (8,1 proc., dynamika 107,62 proc.) i Słowacji (5,38 proc., dynamika 101,34 proc.). Na trzecim miejscu była natomiast Francja (5,6 proc. całości), z 20-procentowym spadkiem w stosunku do zeszłego roku (dynamika 80,02 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych miał wartość 435,86 mln euro. To o 10,63 proc. mniej niż 12 miesięcy wcześniej. W kwietniu tego typu samochody osobowe i towarowo-osobowe pojazdy stanowiły 28,15 proc. całości eksportu sektora, o 0,35 proc. mniej niż rok wcześniej.

Dynamika eksportu była malejąca zarówno dla krajów UE (86,09 proc. całości, dynamika 91,58 proc.) jak i rynków pozaunijnych (dynamika 77,74 proc.).

W pierwszej „dziesiątce” najważniejszych rynków zbytu tylko w dwóch przypadkach odnotowano wzrosty - Hiszpanii (7. pozycja, dynamika 108,45 proc.) i Szwajcarii (8. pozycja, dynamika 116,34 proc.). Pierwszą pozycję utrzymały Niemcy (26,8 proc. całości) ale dynamika wyniosła 95,11 proc. Jeszcze gorsza była dynamika na kolejnych miejscach, w przypadku Włoch (20,85 proc. całości, dynamika 89,11 proc.), Wlk. Brytanii (10,64 proc., dynamika 90,08 proc.) i Francji (6,63 proc., dynamika 88,65 proc.).

Eksport silników wysokoprężnych wyniósł 178,239 mln euro, o 8,65 proc. mniej niż przed 12 miesiącami. Tego typu jednostki napędowe stanowiły 11,39 proc. całości sektora, o 0,11 proc. więcej niż rok wcześniej.

### Podsumowanie

Po dość dobrym I kwartale br. w kwietniu eksport przemysłu motoryzacyjnego dotknął znaczący spadek. Złożyło się na to kilka czynników. Produkcja a co za tym idzie eksport samochodów ciężarowych i autobusów, uwarunkowane są zazwyczaj od dużych zamówień firm przewozowych i operatorów transportowych. Najprawdopodobniej w kwietniu ich liczba była mniejsza. Natomiast eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych to „pochodna” niższej produkcji aut w tym miesiącu.

Nadal najważniejszą grupową produktową przemysłu motoryzacyjnego pozostają części i akcesoria. Ich eksport pnie się do góry już od 12 miesięcy. Zwraca uwagę, coraz silniejsze powiązanie producentów komponentów z odbiorcami za Odrą. W ciągu roku udział Niemiec w eksporcie części i akcesoriów wzrósł z 41,7 proc. (kwiecień 2013) do 43,5 proc. (kwiecień 2014).

Pomimo kwietniowego spadku AutomotiveSuppliers.pl prognozuje, że w całym 2014 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski wzrośnie do poziomu około 19-19,4 mld euro.

### ENGLISH SUMMARY

After the first quarter of this year, automotive exports from Poland grew up by 4.69 percent to EUR 4.66 billion. The value of parts and accessories export was EUR 2.63 billion (+ 7.06 percent). This product group covered 42.31 percent of all automotive export. It is 2.54 more than in the same month last year. Germany remains the biggest market (42.8 percent of the whole, 110.48 percent dynamics).

In January 2014, exports were over EUR 1.57 billion (-9.52 percent), including parts and accessories (EUR 662.4 million, +0.42 percent), and cars and LCVs (EUR 435.8 million, -10.63 percent).

# Nexteer Automotive: w Tychach powstanie nowy zakład

Koncern Nexteer Automotive poinformował, że wybuduje w Tychach nowy zakład, w którym produkowane będą elektryczne układy kierownicze (EPS - Electric Power Steering).



Budowa fabryki jest częścią inwestycji o wartości 335 milionów złotych, związanej z rozwijaniem coraz popularniejszej wśród światowych producentów samochodów technologii EPS.

Nowy zakład o powierzchni ok. 10 tys. m<sup>2</sup> stanie obok funkcjonującej od 1997 roku fabryki Nexteer. Jego budowa ruszy na przełomie 2014 i 2015 roku, a uruchomienie produkcji nastąpi w czwartym kwartale 2015 roku. Dostawca nie ujawnia jak na razie ile nowych miejsc pracy będzie wiązać się z ogłoszoną inwestycją.

Inwestycje w Polsce są częścią planu rozwoju technologii elektrycznych układów kierowniczych Nexteer Automotive, montowanych w modelach takich marek, jak BMW, Citroen, Fiat, Peugeot czy Opel. W szczególności dotyczyć będą one układów typu Single Pinion EPS i Column EPS, które są dostarczane do mniejszych modeli koncernów samochodowych. Od kilkunastu miesięcy polskie zakłady jako jedyne na świecie produkują m.in. system EPS do pierwszego w pełni

elektrycznego BMW - modelu i3.

*- Na decyzję umiejscowienia nowych inwestycji w Polsce miała przede wszystkim wpływ doskonała jakość produktów wytwarzanych w naszych polskich fabrykach, jak i korzystne warunki ekonomiczne, jakie daje obecność w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej - skomentował Rafał Wyszomirski, wiceprezes Nexteer Automotive ds. globalnych operacji i prezes Nexteer Automotive Poland. - Bardzo istotne jest dla nas także to, iż nowe inwestycje pozwolą nie tylko na utrzymanie dotychczasowych miejsc pracy, ale także stworzenie nowych stanowisk. Planowane inwestycje mają ponadto za zadanie umocnienie naszej pozycji jako światowego lidera w produkcji elektrycznych układów kierowniczych.*

Produkując blisko półtora miliona układów EPS rocznie, działające od ponad 15 lat w Polsce zakłady Nexteer Automotive w Gliwicach i Tychach to obecnie jedne z największych, pod względem produkcji i zatrudnienia,

spośród 20 fabryk koncernu. Na co dzień pracuje w nich łącznie ponad 1 150 osób. Warto wspomnieć, że w ramach fabryki w Tychach działa również centrum inżynieryjne (ponad 40 inżynierów), w którym powstają specjalistyczne rozwiązania dla samochodów osobowych.

## ENGLISH SUMMARY

**Nexteer Automotive decided to build its new EPS (Electric Power Steering) production facility in Tychy. Building the new plant will be a part of a 80 mln Euro investment. The company is planning to start construction works in the second half of this year. The launch of production will start in the fourth quarter 2015. The new facility will be placed next to the currently existing plant in Tychy, which was built in 1997.**

**Nexteer EPS systems are implemented in the models of such car manufacturers like BMW, Citroen, Fiat, Peugeot or Opel.**

**With the production volume of about 1,5 million EPS systems annually and over 1150 employees, Gliwice and Tychy are currently one of the biggest Nexteer plants in terms of manufacturing and employment among all 20 Nexteer manufacturing facilities.**



LEGNICKA SSE

## SSE: rekordowe I półrocze 2014

Zapowiedziane zmiany w przepisach o pomocy publicznej a wchodzące w życie 1 lipca br. spowodowały, że do końca czerwca mieliśmy prawdziwy wysyp zezwoleń na prowadzenie działalności w Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE).



W I półroczu 2014 roku zarządy 14 Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE) wydały 438 zezwoleń na prowadzenie działalności gospodarczej na ich terenie. To 70 proc. więcej niż w tym samym okresie zeszłego roku. Przedsiębiorstwa zadeklarowały łącznie 21,7 mld zł nakładów inwestycyjnych wobec 7,3 mld w analogicznym I półroczu 2013 roku. Inwestorzy mają utworzyć ponad 20,4 tys. nowych miejsc pracy.

Jak wynika z danych Ministerstwa Gospodarki największym beneficjentem jest Wałbrzyska SSE Invest-Park. Strefa ta udzieliła 65 zezwoleń, czyli niemal 15 proc. wszystkich wydanych w tym czasie. Łączna wartość deklarowanych nakładów inwestycyjnych opiewa na łączną sumę ponad 5,2 mld zł. Przedsiębiorcy zobowiązali się utworzyć ponad 5,2 tys. nowych miejsc pracy. Do nowego rekordu inwestycyjnego, zarówno pod względem wartości jak i zatrudnienia przyczyniła się w znacznym stopniu inwestycja Volkswagena, który w podstrefie Września w Wielkopolsce uruchomi w 2016 roku produkcję nowej generacji użytkowego modelu Crafter. Niemiecki koncern zadeklarował ponad 3,3 mld zł inwestycji i utworzenie 2,3 tys. miejsc pracy.

Drugie miejsce zajęła Katowicka SSE. W jej podstrefach dzięki 58 zezwoleniom ma zostać zainwestowanych 2,54 mld zł i utworzonych niecałe

2,6 tys. nowych miejsc pracy. Trzecie miejsce, pod względem wartości inwestycji, przypadło Pomorskiej SSE (niemal 2,5 mld zł i 1 tys. nowych miejsc pracy) ale uwzględniając zatrudnienie to numerem 3 jest Łódzka SSE (2,4 tys. nowych miejsc pracy, 1,55 mld zł deklarowanych nakładów inwestycyjnych). Najmniej w I półroczu 2014 r. pozyskała Kamiennogórska Specjalna Strefa Małej Przedsiębiorczości - dzięki 7 zezwoleniom powstanie 192 miejsca pracy (103,7 mln zł deklarowanych nakładów inwestycyjnych).

### Zezwolenia dla motoryzacji

Na sektor motoryzacyjny, czyli na firmy związane całkowicie lub pośrednio z produkcją dla tej branży przypadło 84 zezwolenia, czyli ponad 19 proc. wszystkich. Wartość procentowa jest jeszcze wyższa jeśli spojrzymy pod względem deklarowanych nakładów (8,1 mld zł, 37,3 proc. całości) czy nowych miejsc pracy (niemal 6,8 tys. osób, 33,2 proc. całości).

Także w tej kategorii palma pierwszeństwa należy do WSSE Invest-Park. Strefa wydała 22 zezwolenia dla firm motoryzacyjnych o wartości 4,35 mld zł (83,4 proc. wartości wszystkich zezwoleń Invest-Parku). 3,6 tys. deklarowanych miejsc pracy stanowiło prawie 70 proc. dla tej strefy - Części

AUTOR



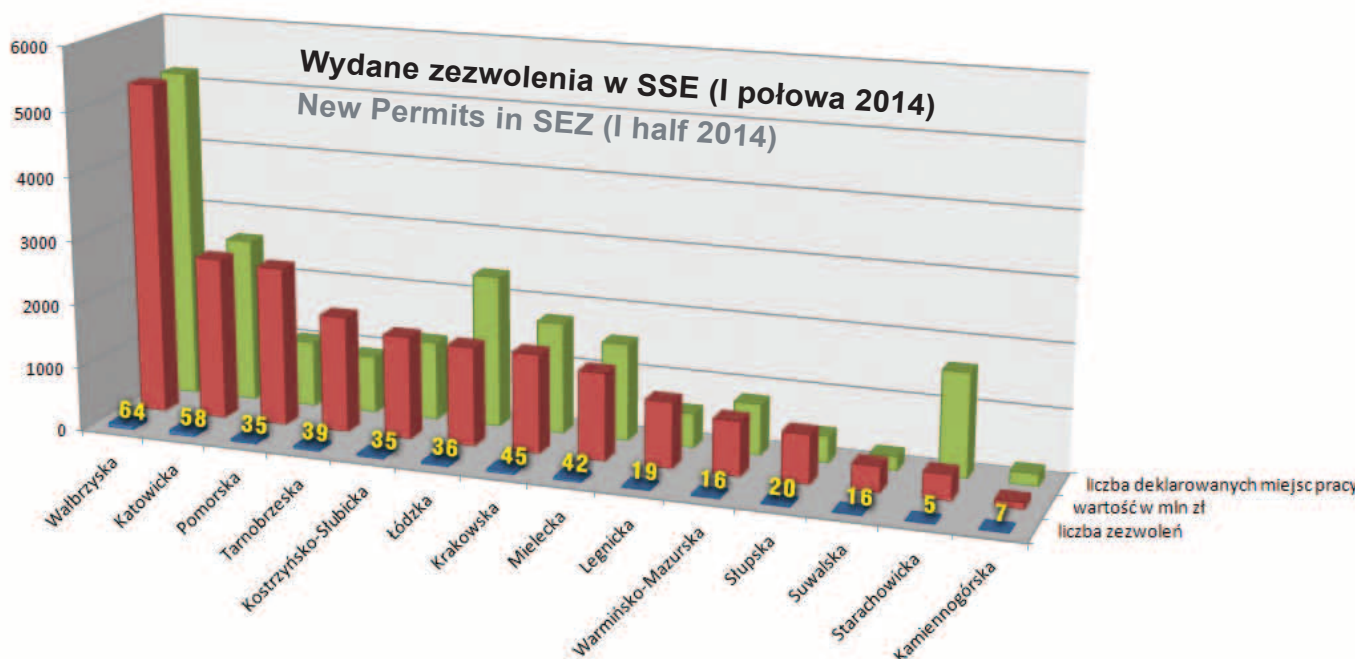
Rafał Orłowski

Analityk  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl

i akcesoria produkowane przez firmy z Wałbrzyskiej Strefy można znaleźć we wszystkich liczących się markach samochodów - mówi Barbara Kańnikowska, prezes zarządu Invest-Parku. - Inwestycja VW przyciągnie też kolejne firmy, dostawców. Wygląda więc na to, że branża motoryzacyjna będzie się w Wałbrzyskiej SSE nadal prężnie rozwijała.

Również na drugim miejscu nie nastąpiła zmiana. Katowicka SSE wydała 18 zezwoleń ale powiązania z motoryzacją nieznacznie słabsze. Wartość inwestycji motoryzacyjnych to 50,5 proc. (1,29 mld zł) całości a w przypadku nowych miejsc pracy (1,1 tys.) to już „tylko” 43,3 proc.

Najsilniej powiązanie z sektorem samochodowym widać w Legnickiej SSE. 18 z 19 zezwoleń otrzymały przedsię-



biorstwa z tej branży. Na przemysł motoryzacyjny przypada aż 89,1 proc. deklarowanych nakładów inwestycyjnych (915,8 mln zł) i 86,2 proc. zapowiadanych nowych miejsc pracy (468 osób). - *Branża motoryzacyjna nadal docenia klimat inwestycyjny w naszej Strefie - ocenia Rafał Jurkowlaniec, prezes zarządu Legnickiej SSE. - Krótki łańcuch dostaw i bliskość do najważniejszych klientów to kluczowe aspekty w tym przemyśle, a to zapewnia im rozwinięta infrastruktura drogowa i korzystna lokalizacja Strefy.*

### Reinwestycje rządu

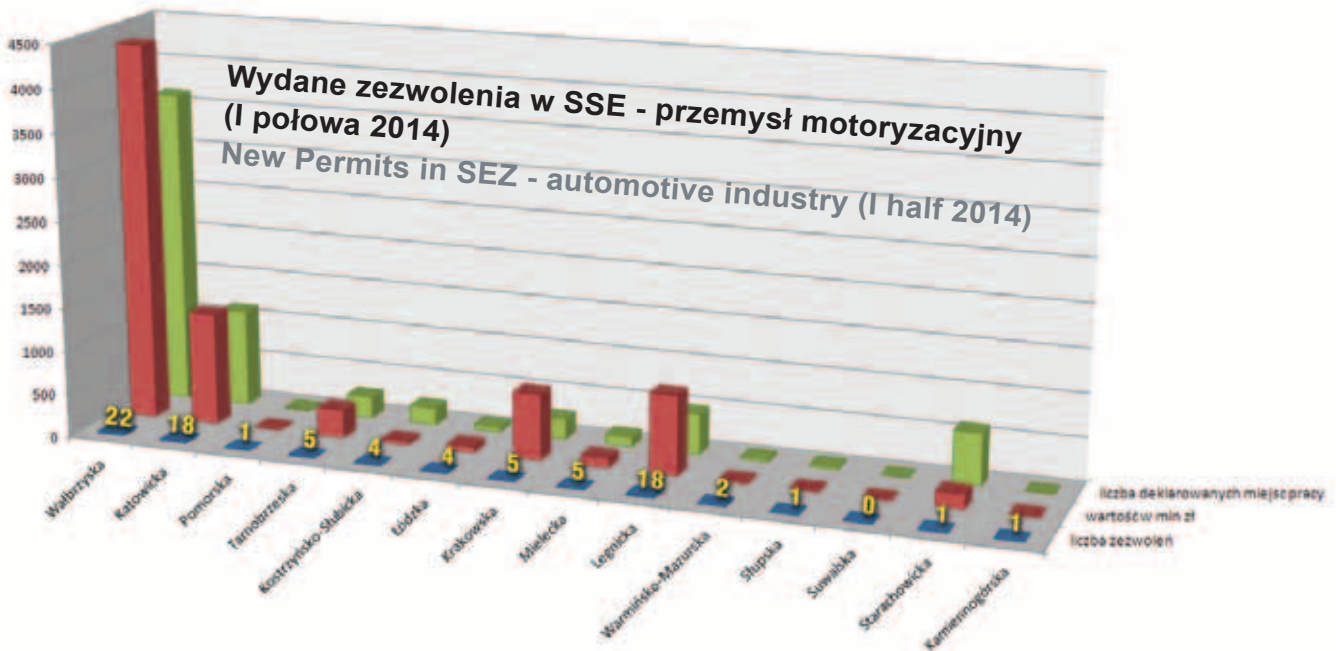
Zdecydowany gros wydanych zezwoleń otrzymały firmy, które prowadzą

już w Polsce działalność. Nie wszystkie z nich dotychczas działały jednak w obrębie SSE. Jako przykład można podać np. włączenie do Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej projektów inwestycyjnych takich firm jak Sitech w Głogowie i Faurecia Legnica w Legnickim Polu, które zadeklarowały odpowiednio: 20,1 mln zł nakładów i 32 nowych miejsc pracy; 24,6 mln zł nakładów i 175 nowych miejsc pracy. Z całkowicie nowych inwestorów w Polsce należy wymienić firmę Umicore Autocat Poland Sp. z o.o. Belgijska firma przeznaczy na budowę fabryki w Nowej Rudzie co najmniej 160 mln złotych. Zatrudnienie w firmie znaleźć ma docelowo przynajmniej 80 osób.

Zakończenie inwestycji planowane jest na pierwszą połowę 2019 roku, choć produkcja ma się rozpocząć blisko trzy lata wcześniej.

### Co dalej?

Czy w kolejnych miesiącach 2014 roku czeka nas stagnacja w wydawaniu nowych zezwoleń na działalność w SSE? - *Zezwoleń będzie mniej, choćby z tego powodu, że na razie nie ma nowych przepisów w oparciu, o które można by je wydawać. Nowe zasady, kiedy wejdą w życie, nie muszą jednak oznaczać, że długofalowo będzie mniej inwestycji* - ocenia Marek Sienkiewicz, Starszy Menedżer, szef zespołu ds. SSE Deloitte.



W I połowie sierpnia br. Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIiIZ) obsługuje 174 projektów wartych łącznie 3 214 mln euro, które mogą stworzyć w przyszłości 35 944 nowe miejsca pracy.

Najpopularniejszy pozostaje sektor BPO (42 projekty, 34 mln euro, 12169 miejsc pracy), motoryzacyjny (31 projektów, 1349 mln euro, 7867 miejsc pracy), badań i rozwoju (16 projektów), lotniczy (11) i elektroniczny (7).

### ENGLISH SUMMARY

In the first half of 2014, 14 Special Economic Zones (SEZ) have issued 438 permits for conducting business activity. It is 70% more than during the previous year. The companies have jointly declared PLN 21.7 billion of investment resources (1st half of 2013: PLN 7.3 billion) and creation of over 20.4 thousand new jobs.

The most permits have been issued by the Wałbrzych SEZ Invest-Park (65 permits, over PLN 5,2 billion in investments, over 5.2 thousand new jobs). The new investment record, both in value and employment, was made possible to a significant extent by the Volkswagen investment (the Crafter factory in Września).

**ZEZWOLENIA INWESTYCYJNE W SSE DLA FIRM MOTORYZACYJNYCH (WYBÓR)**  
**SEZ: PERMITS FOR CONDUCTING BUSINESS ACTIVITY - AUTOMOTIVE COMPANIES (SELECTION)**

SSE SEZ	FIRMA COMPANY	DEKLAROWANE INWESTYCJE (W PLN) DECLARED INVESTMENTS (IN PLN)	DEKLAROWANE NOWE MIEJSCA PRACY DECLARED NEW JOBS
KATOWICKA	BREMBO POLAND SP. Z O.O.	72 200 000	24
KATOWICKA	DAYCO POLAND SP. Z O.O.	120 966 000	90
KATOWICKA	HUF POLSKA SP. Z O.O.	60 000 000	100
KATOWICKA	KIRCHHOFF POLSKA SP. Z O.O.	13 000 300	12
KATOWICKA	NEXTEER AUTOMOTIVE POLAND SP. Z O.O.	184 411 000	5
KATOWICKA	NGK CERAMICS POLSKA SP. Z O.O.	277 549 800	70
KATOWICKA	NIFCO KOREA POLAND SP. Z O.O.	25 392 000	35
KATOWICKA	SAINT-GOBAIN SEKURIT HANGLAS POLSKA SP. Z O.O.	72 436 000	30
KATOWICKA	TENNECO SILESIA SP. Z O.O.	153 724 300	280
KATOWICKA	TENNECO SILESIA SP. Z O.O.	50 000 000	200
KATOWICKA	TRW STEERING SYSTEMS POLAND SP. Z O.O.	100 000 000	100
KOSTRZYŃSKO-SŁUBICKA	NOVO TECH SP. Z O.O.	16 000 000	26
KRAKOWSKA	SYNTHOS DWORY 7 SP. Z O.O. SP. J.	319 800 000	90
KRAKOWSKA	SYNTHOS DWORY 7 SP. Z O.O. SP. J.	212 000 000	84
KRAKOWSKA	SYNTHOS DWORY 7 SP. Z O.O. SP. J.	99 381 345	30
KRAKOWSKA	VALEO AUTOSYSTEMY SP. Z O.O.	105 042 000	32
LEGNICKA	FAURECIA LEGNICA SP. Z O.O.	24 600 000	175
LEGNICKA	FIUKA POLSKA SP. Z O.O.	29 069 600	20
LEGNICKA	HAERTER TECHNIKA WYTŁACZANIA SP. Z O.O. SP. KOMANDYTOWA	62 496 000	15
LEGNICKA	LEAR CORPORATION POLAND II SP. Z O.O.	58 139 200	25
LEGNICKA	PITTSBURGH GLASS WORKS (POLAND) SP. Z O.O.	120 000 000	70
LEGNICKA	SITECH SP. Z O.O.	79 946 100	10
LEGNICKA	VOLKSWAGEN MOTOR POLSKA SP. Z O.O.	245 988 000	18
LEGNICKA	WEZI-TEC SP. Z O.O.	15 000 000	15
LEGNICKA	WEZI-TEC SP. Z O.O.	35 000 000	30
ŁÓDZKA	COKO-WERK POLSKA SP. Z O.O.	22 000 000	12
MIELECKA	BORGWARNER POLSKA SP. Z O.O.	67 257 000	70
MIELECKA	KIRCHHOFF POLSKA SP. Z O.O.	24 600 000	12
POMORSKA	BORYSZEW TENSHO POLAND SP. Z O.O.	16 200 000	15
TARNOBRZESKA	FEDERAL-MOGUL GORZYCE SP. Z O.O.	73 640 000	10
TARNOBRZESKA	UNIWHEELS PRODUCTION (POLAND) SP. Z O.O.	84 200 630	40
TARNOBRZESKA	UNIWHEELS PRODUCTION (POLAND) SP. Z O.O.	160 000 000	160
WAŁBRZYSKA	3M WROCŁAW SP. Z O.O.	189 000 000	80
WAŁBRZYSKA	AKS PRECISION BALL POLSKA SP. Z O.O.	34 000 000	10
WAŁBRZYSKA	ASPÖCK AUTOMOTIVE POLSKA SP. Z O.O.	14 700 000	12
WAŁBRZYSKA	COOPER STANDARD POLSKA SP. Z O.O.	58 600 000	10
WAŁBRZYSKA	FAURECIA WAŁBRZYCH SP. Z O.O.	12 480 000	5
WAŁBRZYSKA	FAURECIA WAŁBRZYCH SP. Z O.O.	56 160 000	120
WAŁBRZYSKA	GESTAMP POLSKA SP. Z O.O.	167 500 000	30
WAŁBRZYSKA	GKN DRIVELINE POLSKA SP. Z O.O.	67 000 000	30
WAŁBRZYSKA	NIFCO POLAND SP. Z O.O.	45 000 000	150
WAŁBRZYSKA	NYSA ZAKŁAD POJAZDÓW S.A.	15 000 000	200
WAŁBRZYSKA	ROBERT BOSCH SP. Z O.O.	50 086 750	252
WAŁBRZYSKA	UMICORE AUTOCAT POLAND SP. Z O.O.	160 000 000	80
WAŁBRZYSKA	VOLKSWAGEN POZNAŃ SP. Z O.O.	3 343 060 000	2 300

# Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



Zapraszamy Państwa na targi  
**METALFORUM** w Poznaniu, w  
dniach od 03.06. do 06.06.2014 r.



- Blacha w kręgach
- Blacha taśmowa
- Blachy przycinane

**EMW**   
**STEEL SERVICE CENTRE**

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



## Specjalne Strefy Ekonomiczne: jaka pomoc jest możliwa po 1 lipca 2014 roku?

Pierwsze półrocze 2014 r. było rekordowe pod względem nowych zezwoleń w specjalnych strefach ekonomicznych (dalej: SSE). Według informacji Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych, wydano w tym czasie 438 zezwoleń na działalność w SSE, a więc o 70% więcej niż w 2013 r.

## Specjalne Strefy Ekonomiczne: jaka pomoc jest możliwa po 1 lipca 2014 roku?

Pierwsze półrocze 2014 r. było rekordowe pod względem nowych zezwoleń w specjalnych strefach ekonomicznych (dalej: SSE). Według informacji Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych, w tym czasiewydano 438 zezwoleń, a więc o 70% więcej niż w 2013 r.

Większe zainteresowanie inwestycjami w SSE było szczególnie widoczne wśród firm z branży motoryzacyjnej, którym zależało na uzyskaniu zezwolenia na warunkach obowiązujących przed 1 lipca 2014 r.

Przedsiębiorcy obawiali się zmian dotyczących m.in. obniżenia wysokości progów pomocy publicznej, a także zaostżenia wymogów jej uzyskania. W chwili obecnej przyjęta została już większość właściwych aktów prawnych i wytycznych regulujących kwestię udzielania pomocy publicznej (w tym pomocy w SSE) na poziomie europejskim. Podstawowe ramy prawne określone są w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. (dalej: Rozporządzenie), a także w Wytycznych w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014-2020 (dalej: Wytyczne). Zapisy cytowanych regulacji wpływają na konieczność zmiany polskich regulacji w tym zakresie.

### Obniżony poziom dofinansowania

Kluczową zmianą wprowadzoną po 1 lipca 2014 r. jest obniżenie maksymalnej intensywności pomocy publicznej na terenie całego kraju. Nie dotyczy ona czterech województw Polski Wschodniej (lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego i warmińsko-mazurskiego), gdzie próg w dalszym ciągu wynosi 50% kosztów kwalifikowanych inwestycji. W sześciu województwach (łódzkim, lubuskim, kujawsko-pomorskim, małopolskim, opolskim, świętokrzyskim) obniżono limit pomocy z 50% do 35%, w dwóch (pomorskim, zachodniopomorskim) - z 40% do 35%, natomiast w trzech (wielkopolskim, śląskim i dolnośląskim) - z 40% do 25%. Warto zwrócić uwagę na obniżenie limitu w wo-

jewództwie śląskim, w którym branża motoryzacyjna jest silnie reprezentowana.

Ze względu na specyficzną sytuację woj. mazowieckiego, w którym poziom rozwoju Warszawy jest znacznie wyższy niż na peryferiach województwa, zostało ono podzielone na trzy kategorie podregionów, w których zróżnicowana została maksymalna intensywność pomocy. Zawiera się ona w przedziale od 15% (dla miasta Warszawy) do 35% (dla wybranych podregionów).

W odniesieniu do małych i średnich przedsiębiorców utrzymano preferencję intensywności, która jest odpowiednio podwyższana o 20 i 10 punktów procentowych względem wartości bazowych.

Oprócz obniżenia poziomu dofinansowania w wybranych regionach, nowe regulacje wprowadzają szereg modyfikacji w zakresie kluczowych zagadnień determinujących możliwość uzyskania pomocy publicznej.

### Ograniczone możliwości finansowania

Rozporządzenie wprowadza definicję „inwestycji początkowej”, rozumianej jako inwestycja w rzeczowe aktywa trwale lub wartości niematerialne i prawne związane z:

- założeniem nowego zakładu,
- zwiększeniem zdolności produkcyjnej istniejącego zakładu,
- dywersyfikacją produkcji zakładu poprzez wprowadzenie produktów uprzednio nieprodukowanych w zakładzie,
- zasadniczą zmianą dotyczącą procesu produkcyjnego istniejącego zakładu.

Ponadto za „inwestycję początkową” uważa się nabycie aktywów należących do zakładu, który został zamknięty lub zostałby zamknięty, gdyby zakup nie nastąpił, przy czym aktywa nabywane są przez inwestora niezwiązanego ze sprzedawcą i wykluczone jest samo nabycie akcji lub udziałów przedsiębiorstwa.

Kluczowa zmiana dotyczy zastąpie-

nia w przedmiotowej definicji „rozbudowy istniejącego zakładu” przez „zwiększenie zdolności produkcyjnej istniejącego zakładu”. Powyższe może mieć istotne znaczenie dla branży motoryzacyjnej, w której występuje dość krótki cykl życia produktów, a inwestycje o znaczących nakładach inwestycyjnych często nie prowadzą do wzrostu wolumenu produkcyjnego. W tej sytuacji przedsiębiorcy powinni poszukiwać oparcia w innym typie inwestycji, np. „dywersyfikacji produkcji zakładu”.

Warto zaznaczyć, iż pomoc publiczna dla dużych przedsiębiorstw planujących inwestycje w SSE na terenie województwa mazowieckiego, będzie mogła być udzielona wyłącznie na tzw. „inwestycje początkowe w nową działalność gospodarczą”. Przedsiębiorca zainteresowany realizacją inwestycji w województwie mazowieckim będzie musiał więc utworzyć nowy zakład lub zdywersyfikować jego działalność, bądź nabyć aktywa należące do zakładu, który został zamknięty lub zostałby zamknięty (nabycie przez inwestora niezwiązanego ze sprzedawcą), pod warunkiem że nowa działalność (związana z utworzeniem, dywersyfikacją, lub

## AUTORZY



**Jakub Golak**

Doświadczony Konsultant  
Dział Doradztwa Podatkowego  
EY



**Łukasz Wilk**

Konsultant  
Dział Doradztwa Podatkowego  
EY

nabyciem zakładu) nie byłaby taka sama jak działalność prowadzona w zakładzie przed nabyciem bądź podobna do takiej działalności. Komisja Europejska (dalej także: Komisja) wprowadziła definicję „takiej samej lub podobnej działalności”, która oznacza działalność wchodzącą w zakres tej samej klasy (czterocyfrowy kod) klasyfikacji NACE wersja 2.

Oznacza to w praktyce wyłączenie możliwości wydawania zezwoleń dla dużych przedsiębiorstw planujących realizację inwestycji w zakresie takiej samej lub podobnej działalności gospodarczej w województwie mazowieckim.

W dalszej części artykułu omówione zostały zmiany na które przedsiębiorcy motoryzacyjni powinni zwrócić szczególną uwagę planując nowe inwestycje.

### „Efekt zachęty” - nowe regulacje

Kluczowy wpływ na wymagania dotyczące możliwości udzielenia pomocy publicznej w SSE mają zapisy określające spełnienie tzw. „efektu zachęty”. Zgodnie z Rozporządzeniem, co do zasady do jego spełnienia wystarczy fakt, że inwestycja nie została rozpoczęta przed złożeniem wniosku o pomoc.

Regulacja ta powinna mieć zasadniczo zastosowanie do wsparcia udzielanego w SSE, poza sytuacją w której wysokość kosztów kwalifikowanych inwestycji przekroczy 100 mln EUR. Przekroczenie tego progu spowoduje konieczność dowiedzenia istnienia jednego z dwóch możliwych scenariuszy:

- wnioskowana pomoc publiczna stanowi zachętę do podjęcia inwestycji, która bez niej nie byłaby wystarczająco rentowna i nie mogłaby być zrealizowana w danym obszarze (decyzja o inwestycji),
- pomoc stanowi zachętę do zrealizowania inwestycji w danym obszarze, a nie w innej alternatywnej lokalizacji (decyzja o lokalizacji).

Przedsiębiorcy realizujący inwestycje wymagające spełnienia obostrzonych wymogów w zakresie efektu zachęty, po-

winni być przygotowani na konieczność przedstawienia odpowiednich dokumentów wewnętrznych, bądź analiz wykonalności dowodzących realizacji jednego z opisanych wyżej scenariuszy.

Podobne regulacje dotyczyć będą spełnienia „efektu zachęty” w przypadku wnioskowania przez dużego przedsiębiorcę o tzw. grant rządowy przyznawany w ramach Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011-2020, które były dotychczas bardzo popularne wśród przedstawicieli branży motoryzacyjnej. Wynika to z faktu, iż pomoc udzielana w ramach Programu stanowi tzw. pomoc ad hoc (tj. przyznawaną poza notyfikowanym programem pomocy).

Dotychczasowe doświadczenia przedsiębiorców dowiodły, iż spełnienie „efektu zachęty” jest dokładnie weryfikowane przez Komisję Europejską. W kontekście nowych obowiązków zgłoszenia pomocy do Komisji, zagadnienie „efektu zachęty” nabiera szczególnego znaczenia.

### Nowe obowiązki

Pomoc dla projektów o wartości kosztów kwalifikowanych przekraczających 100 mln EUR, tak, jak dotychczas, podlega zgłoszeniu i wymaga akceptacji Komisji. Zgodnie z nowymi Wytycznymi, obowiązkiem notyfikacji objęte są inwestycje mające na celu dywersyfikację działalności w woj. mazowieckim oraz inwestycje realizowane przez przedsiębiorcę, który w ciągu dwóch lat przed złożeniem wniosku o pomoc zamknął taką samą lub podobną działalność w innym obszarze na terenie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) lub w momencie składania wniosku ma zamiar zamknąć taką działalność na terenie EOG w ciągu dwóch lat od momentu zakończenia realizacji projektu.

Ostatni przykład będzie z pewnością najbardziej interesujący dla przedsiębiorców z branży motoryzacyjnej, którzy często należą do globalnych grup kapitałowych, posiadających zakłady produkcyj-

ne na terenie EOG. Przedsiębiorca z tego sektora występujący o pomoc publiczną w ramach SSE, najprawdopodobniej nie będzie miał pełnej wiedzy odnośnie planów grupy kapitałowej dotyczących zakładów w EOG, w związku z powyższym możliwy jest wzrost liczby projektów zgłaszanych do Komisji niejako wyprzedzająco w stosunku do ewentualnych decyzji podejmowanych na szczeblu grupy kapitałowej.

Warto pamiętać, iż obowiązek zgłoszenia pomocy do Komisji może stanowić konsekwencję uznania kilku projektów za jednostkowy projekt inwestycyjny. Zagadnienie budziło dotychczas duże wątpliwości interpretacyjne, które przełożyły się na istotne zmiany w nowych regulacjach.

### Ograniczenie pomocy dla dużych inwestycji

Komisja zmieniła zasady uznawania dwóch lub więcej inwestycji realizowanych przez tego samego przedsiębiorcę za jednostkowy projekt inwestycyjny. Ma to istotne znaczenie ze względu na możliwe konsekwencje w postaci obniżenia maksymalnej intensywności pomocy publicznej dla kosztów kwalifikowanych przekraczających 50 mln EUR (o połowę), a także wspomnianego wcześniej obowiązku notyfikacyjnego dla projektów o kosztach kwalifikowanych przekraczających 100 mln EUR.

W Wytycznych uznano, iż każda inwestycja początkowa rozpoczęta przez tego samego przedsiębiorcę (na poziomie grupy) w okresie 3 lat od dnia rozpoczęcia prac nad inną inwestycją objętą pomocą publiczną w tym samym podregionie (NUTS 3 - powiaty) zostaje uznana za jednostkowy projekt inwestycyjny. Efektem powyższego może być obniżenie poziomu pomocy, a także ewentualne obowiązki zgłoszenia i uzyskania akceptacji projektu przez Komisję. Obecna definicja jest szczególnie niekorzystna dla dużych konglomeratów realizujących szereg inwestycji poprzez różne podmioty. Niezależnie od istnienia powiązań o charakterze technicznym czy funkcjonal-

nym, realizowane inwestycje będą mogły zostać uznane za jednostkowy projekt inwestycyjny.

Poprzednia definicja jednostkowego projektu inwestycyjnego opierała się w dużej mierze na ocenie powiązań technicznych, funkcjonalnych, strategicznych. Rozumienie definicji w jej poprzednim brzmieniu powodowało szczególne ryzyko dla tworzących się klastrów, w których powiązania o charakterze technicznym i funkcjonalnym były szczególnie silne. W efekcie projekty mogły być uznawane za jednostkowy projekt inwestycyjny pomimo braku powiązań pomiędzy realizującymi je przedsiębiorstwami, a także istotnych różnic dotyczących lokalizacji projektów.

W związku z przesunięciem akcentów na kryteria obiektywne (czas, lokalizacja, powiązania kapitałowe i osobowe), ważną będzie obserwacja praktyki Komisji, w tym w szczególności decyzji wydawanych odnośnie inwestycji realizowanych przez duże konglomeraty z branży motoryzacyjnej.

Niezależnie od potrzeby dostosowania polskich regulacji do aktów wspólnotowych, planowane są dodatkowe zmiany dotyczące pomocy publicznej w SSE.

### Wygaszenie zezwolenia

Nowelizacja ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych wprowadzi nowości w obszarach wcześniej niedoprecyzowanych, w tym określi przesłanki wnioskowania o wygaszenie zezwole-

nia na prowadzenie działalności w SSE. W myśl założeń, przedsiębiorca będzie mógł wnioskować o wygaszenie zezwolenia, jeśli przed złożeniem wniosku nie korzystał ze zwolnienia z podatku dochodowego od osób prawnych.

Ponadto ustawa wprowadzi zapis, umożliwiający złożenie wniosku o cofnięcie zezwolenia, które może być dla przedsiębiorcy korzystne jeżeli nie uda mu się spełnić warunków posiadanego zezwolenia. W tej sytuacji, rezygnacja z zezwolenia przed upływem terminu na spełnienie jego zapisów pozwoli ograniczyć wysokość odsetek od zwracanej pomocy.

Powyższe zmiany mogą być szczególnie interesujące dla przedsiębiorców którym nie uda się zrealizować planowanych zamierzeń inwestycyjnych, np. ze względu na zmianę strategii grupy kapitałowej.

### Podsumowanie

Omówione zmiany stanowią z pewnością wyzwanie dla przedsiębiorców, a ich znaczący charakter powoduje, iż przygotowanie do aplikowania o możliwość do uzyskania pomocy publicznej będzie stanowiło klucz do sukcesu w sięgnięciu po dostępne środki. Warto przy tym pamiętać, iż podmioty z sektora motoryzacyjnego posiadają duże praktyczne doświadczenie w aplikowaniu o pomoc publiczną, które stanowi nieoceniony kapitał pozwalający odważnie korzystać z dostępnych możliwości wsparcia.

### ENGLISH SUMMARY

Following the EU regional public aid regulations' revision that came into force on 1 July 2014, Polish Government is adopting legislation changes to adjust local law to changes introduced by the European Commission (EC).

The key issues that were subject to change are regulations regarding "incentive effect", "initial investment" and "single investment project". Additionally new obligations to notify projects to the EC were adopted.

The new regulations reduced the maximum aid intensity in 12 of 16 voivodships in Poland with the majority of the country covered by 35% regional aid intensity.

# BRH Ambasady Tajlandii zaprasza firmy zainteresowane nawiązaniem relacji handlowych z tajlandzkimi producentami m.in. z sektora motoryzacyjnego

## Business Meeting z Tajskimi Producentami (w tym sektor motoryzacyjny) 26 września 2014

W spotkaniu weźmie udział grupa przedstawicieli producentów z Tajlandii, reprezentujących firmy o światowym potencjale handlowym i technologicznym, m.in.:

#### ELECTRONIC AND AUTO PARTS

- C.S. Engineering Autoparts Co., Ltd. [www.cseengineering.co.th](http://www.cseengineering.co.th)
- CSP Casting (Thailand) Co., Ltd. [www.cspcasting.com](http://www.cspcasting.com)
- S.P.K Plastic co.,Ltd. [www.teamplaspasgroup.com](http://www.teamplaspasgroup.com)
- Thai Rokhua CO.,LTD [www.rokuha.com](http://www.rokuha.com)
- Thaisin Screw Industry Co.,Ltd. [www.thaisin.co.th](http://www.thaisin.co.th)
- Thai Microelectronics Center (TMEC) [www.tmec.nectec.or.th](http://www.tmec.nectec.or.th)
- Thai Technology Evolution CO.,LTD. [www.ttevo.co.th](http://www.ttevo.co.th)
- P.C.S. Machine Group Holding Public Co., Ltd.
- Thaisin Motor Manufacturing [www.tsm-thailand.com](http://www.tsm-thailand.com)
- Asia Precision Public Co.,Ltd [www.asiaprecision.com](http://www.asiaprecision.com)

#### AIR-CONDITIONER / AIR CONDITIONING PARTS/ REFRIGERATOR

- Kulthorn Kirby Public Company [www.kulthorn.com](http://www.kulthorn.com)
- C.I. Group Public Company Limited [www.coilinter.com](http://www.coilinter.com)
- Unifab Equipment Co.,Ltd. [www.uni-aire.com](http://www.uni-aire.com)
- P.P.C. Intercooling Co.,Ltd. [www.staraire.com](http://www.staraire.com)
- P.P.J. Engineering Co.,Ltd. [www.staraire.com](http://www.staraire.com)
- Rol International Co.,Ltd. [www.rol.co.th](http://www.rol.co.th)
- Kulthorn Electric Company Limited [www.kulthorn.com](http://www.kulthorn.com)

### Miejsce spotkania:

PARP

(Polska Agencja Rozwoju  
Przedsiębiorczości),  
ul. Pańska 81/83, Warszawa  
w godz. 10-16

W celu zgłoszenia chęci uczestnictwa  
w spotkaniu prosimy o kontakt:

BRH Ambasady Tajlandii  
e-mail: [ewa@ttcw.pl](mailto:ewa@ttcw.pl)  
tel.: +48 22 620 15 08  
[www.ttcw.pl](http://www.ttcw.pl)

Patronat medialny



BiznesPolska.pl



Współorganizator

PARP



# Nowy silnik z Toyota Motor Manufacturing Poland

Fabryka Toyota Motor Manufacturing Poland (TMMP) w Wałbrzychu rozpoczęła produkcję nowego silnika benzynowego o pojemności 1,0 l, przeznaczonego głównie do nowej generacji miejskiego modelu Aygo.



TMMP

11 czerwca br. w obecności Wicepremiera RP i Ministra Gospodarki Janusza Piechocińskiego oraz Wiceprezesa Toyota Motor Europe Takeshi Numa miał miejsce oficjalny start produkcji.

W ramach projektu zmodyfikowanych zostało wiele linii na hali silników, kuźni i odlewni. Ponadto uruchomiona została całkowicie nowa linia wałka rozrządu. Całkowita inwestycja związana z tym projektem wynosi 123 miliony złotych. - To był ważny test naszej samodzielności. Razem z Działem Inżynieryjnym Toyota Motor Europe z minimalnym wsparciem ze strony naszej centrali w Japonii pracownicy Toyoty w Wałbrzychu zaprojektowali i przygotowali cały proces produkcyjny od momentu planowania aż do uruchomienia inwestycji. Co ważne przygotowanie toczyły się równoległe do prowadzonej bieżącej produk-

cji - powiedział podczas uroczystości uruchomienia nowego projektu Prezes TMMP Carl Klemm. - *Wierzę, że ten projekt stworzył wiele okazji do rozwoju i podniesienia kwalifikacji pracowników. W związku z nową inwestycją Toyota przewiduje wzrost zatrudnienia*

do końca października tego roku o 380 osób, głównie ze względu przywróceniem trzeciej zmiany, zawieszanej w maju 2012 roku.

Podczas uroczystości Toyota przekazała nową Toyotę Aygo, Domowi Małego Dziecka w Wałbrzychu, wspieranego przez wolontariuszy fabryki.

Toyota w Wałbrzychu produkuje 1-litrowy silnik VVT-i od 2005 roku czyli startu produkcji poprzedniej generacji Toyoty Aygo. Wersja silnika „ECO” zużywa tylko 3,8 l/100 km w cyklu mieszanym i emituje 88g CO<sub>2</sub>/km. Uzyskanie tak dobrych osiągnięć było możliwe dzięki wielu modyfikacjom takim jak zwiększenie współczynnika kompresji do 11,5, zoptymalizowanie rozrządu, zastosowanie układu recyrkulacji spalin (EGR) oraz głowicy



TMMP



ze zintegrowanym kolektorem wydechowym. Poprzednia wersja silnika uzyskała w latach 2007-2011 cztery razy z rzędu prestiżowy tytuł „Silnika Roku” (Engine of the Year). Wprowadzone modyfikacje zbliżają Toyotę do powtórzenia przez nową wersję silnika sukcesu poprzednika. Od 17 kwietnia br. nowa jednostka napędowa jest dostarczana do fabryki Toyota Peugeot Citroen Automobile Czech w Kolinie, producenta modeli Toyota

Aygo, Citroen C1 i Peugeot 108. Od 23 lipca nowy silnik jest również montowany w Toyocie Yaris, wytwarzanej w Toyota Motor Manufacturing France w Valenciennes.

Toyota w Wałbrzychu, jedna z dwóch fabryk Toyoty w Polsce, produkuje sześciobiegowe skrzynie manualne do Toyoty Auris, Corolli, Verso i Avensis, pięciobiegowe manualne skrzynie biegów i silniki do Toyoty Ya-

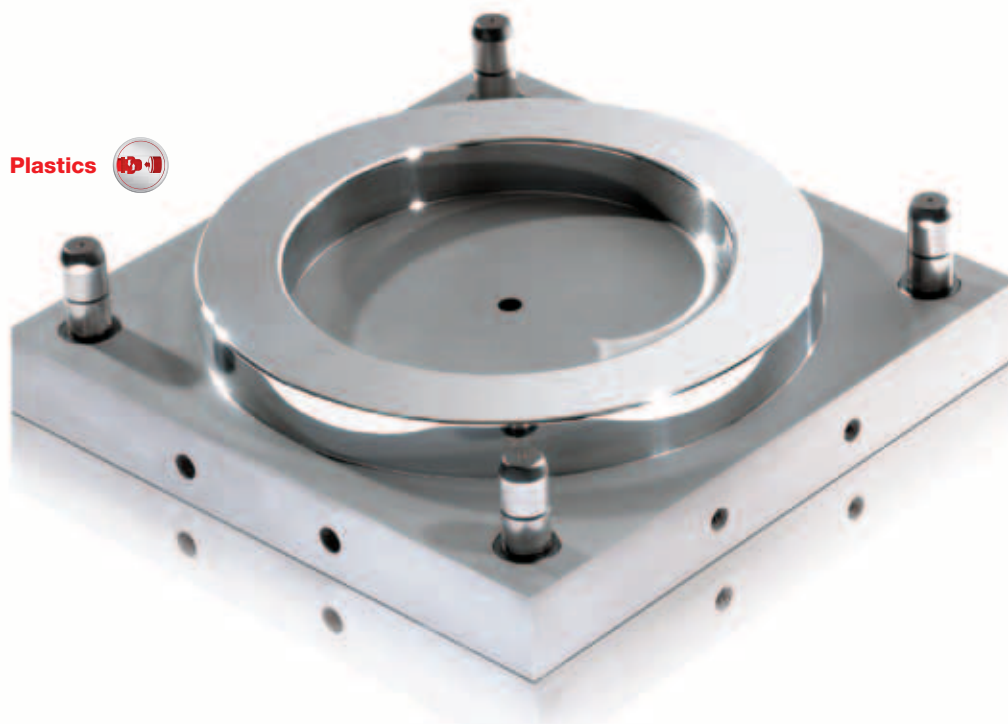
ris i Aygo (do tego ostatniego modelu również w wersji półautomatycznej tzw. „Multi-Mode”). Roczne zdolności produkcyjne zakładu wynoszą 371 tysięcy silników oraz 720 tysięcy skrzyń biegów, co oznacza, że pod względem zdolności produkcyjnych fabryka jest największą bazą produkcyjną podzespołów Toyoty poza Japonią. Fabryka zatrudnia 1,5 tys. stałych pracowników.

#### ENGLISH SUMMARY

On 11th June Toyota Motor Manufacturing Poland (TMMP) held its line-off ceremony of the new 3-cylinder petrol engine 1.0. A higher combustion efficiency as well as reduced friction and weight are just a few of the many improvements resulting in segment leading environmental performance. The engine comes in two versions with the Eco unit posting a fuel economy of 3.8 l/100 km and of 88 g/km of CO<sub>2</sub>. TMMP has been producing petrol engines for AYGO ever since its premiere in 2005 as well as for the Yaris. Since 17 April the new engine has been shipped to Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) in Czech Republic, the production facility of the AYGO, Citroën C1 and Peugeot 108. As of 23 July, the engine has been installed in the Yaris model which is being produced at Toyota Motor Manufacturing France (TMMF).

## Państwa produkt będzie błyszczał, dzięki PRIMEFORM

Innowacyjna i bardzo skuteczna metoda uszlachetniania wypolerowanych powierzchni form wtryskowych.



**oerlikon**  
balzers

# Boryszew wśród najlepszych dostawców Volkswagen AG

Wśród najlepszych dostawców wyróżnionych w czerwcu br. przez Grupę Volkswagena, znalazła się po raz pierwszy firma z Polski - giełdowa spółka Boryszew S.A.



VOLKSWAGEN AG

Koncern z Wolfsburga nadając nagrodę docenił niezwykłą efektywność i innowacyjność Boryszewa, która przyczynia się do sukcesu koncernu z Wolfsburga. Uznanie Grupy znalazła także gotowość do globalnej ekspansji i otwarcia na nowe rynki wraz z rozwojem niemieckiego koncernu.

Nagrodę w kategorii Global Champion w imieniu Grupy Boryszew odebrał Paweł Surówka, członek zarządu Boryszewa, odpowiedzialny za segment motoryzacyjny. - *Boryszew jako pierwsza polska firma jest tak ważnym partnerem światowego giganta i jest to dla nas ogromna satysfakcja. Jest to także dowód na słuszność wybranej strategii Grupy Boryszew, która nieustannie wzmacnia pion motoryzacyjny - ocenia Paweł Surówka. - Otrzymując nagrodę usłyszałem, że to „mistrzostwo świata w branży” - wszyscy pracownicy Boryszewa są więc mistrzami. Dziękuję i serdecznie im gratuluję.*

Boryszew Automotive Plastics (BAP) to grupa zakładów, wytwarzających zewnętrzne i wewnętrzne elementy samochodowe z tw. sztucznych. BAP produkuje schowki deski rozdzielczej, obudowy kolumny kierownicy, klamki, nawiewy powietrza, konsole środkowe, obudowy siedzeń, pokrywy silnika, nadkola i zderzaki. Zakłady BAP zlokalizowane są w Niemczech i Czechach a także od czerwca 2014 r. w Ostaszewie niedaleko Torunia (więcej o Boryszew Tensho Poland na stronach 34-37).

Wręczenie „Volkswagen Group Award 2014” odbyło się 19 czerwca br. w fabryce Porsche w Lipsku. Za współpracę w 2013 roku wyróżniono 18 dostawców.



## ENGLISH SUMMARY

**Boryszew S.A. was the first Polish company to receive the prestigious Global Champion Award given annually by Volkswagen Group to its best suppliers.**

**Boryszew is the first Polish company recognised as an equal partner for global leader and it makes us proud. It also proves that Boryszew's strategy is correct as we constantly build our automotive portfolio", says Paweł Surówka, Member of the Board, who is in charge of automotive. Today, Boryszew supplies for the major brands, mainly Golf, Passat, Octavia, Superb, Audi A3, Audi A4, Tiguan.**

# Fabryka Inalfa Roof Systems Polska otwarta

24 czerwca 2014 r. w Białężycach niedaleko Wrześni została oficjalnie otwarta fabryka Inalfa Roof Systems Polska.



AUTOMOTIVE SUPPLIERS.PL

W uroczystości wzięli udział m.in. przedstawiciele holenderskiej centrali Inalfa Roof Systems, zarządu Beijing Hainachuan Automotive Parts Co. Ltd., pracownicy wielkopolskiej fabryki oraz reprezentanci władz samorządowych.

Budowę zakładu (8 tys. m<sup>2</sup> części produkcyjno-magazynowej i około 1,2 tys. m<sup>2</sup> części biurowej) rozpoczęto w sierpniu zeszłego roku a już w grudniu oddano go do użytku. W styczniu rozpoczęto produkcję pierwszych podzespołów do szyberdachów do samochodów marek BMW, Audi oraz Volvo.

Inalfa Roof Systems, dostawca do marek premium takich koncernów jak BMW, Volkswagen, Mercedes Ford czy Volvo, od lipca 2011 roku jest w 100 proc. własnością Beijing Hainachuan Automotive Parts Co. Ltd.

(BHAP), który należy do grupy BAIC. Obecnie w jego skład wchodzi ponad 40 spółek zależnych w tym 12 podmiotów joint venture. BHAP jest dostawcą takich komponentów, jak fotele, części zewnętrzne i wewnętrzne, systemy ogrzewania, elektronika, podwozie, układy napędowe czy elementy karoserii. Do końca 2014 roku obroty roczne BHAP wyniosą 2,6 mld jenów.

Od przejęcia przez chiński kapitał w ciągu trzech lat, zgodnie ze strategią nowych udziałowców, roczny obrót Inalfy wzrósł o ponad 30 proc. Do końca tego roku, Inalfa będzie miała 16 zakładów produkcyjnych na świecie wobec 10 w 2011 roku. Podczas uroczystości we Wrześni prezes BHAP, p. Han Yonggui powiedział, że fabryka w Polsce jest odzwierciedleniem globalnej strategii, która zakłada

przeniesienie większości placówek produkcyjnych do krajów o najlepszych kosztach produkcji.

- Obecnie zatrudniamy 65 osób - mówi Robert Purol, dyrektor zakładu. - Do końca tego roku zatrudnienie wzrośnie do blisko 100 pracowników. Wkrótce we Wrześni ruszy seryjna produkcja szyberdachów do Volvo, a w 2015 roku do Audi oraz Porsche. Docelowo w 2016 roku w polskim zakładzie Inalfa będzie blisko 200 miejsc pracy.

Czerwcową uroczystość we Wrześni to czwarte w ciągu roku otwarcie fabryki Inalfy, po Chongqing i Langfang w Chinach i Mado II w Korei Południowej.

## ENGLISH SUMMARY

**On June 24, 2014, in Białężyce near Września, the official opening of the Inalfa Roof Systems Polska plant took place. The plant started to be constructed last August. In January 2014, the production of the first components for BMW, Audi and Volvo sliding roofs commenced. Currently the plant is employing 65 persons. Mass production of sliding roofs for Volvo vehicles, will start in Września soon, with extension by Audi and Porsche brands expected in 2015. By 2016, the Polish Inalfa plant is projected to offer almost 200 work places.**



AUTOMOTIVE SUPPLIERS.PL

## Boryszew przejął Tensho Nowe możliwości zakładu w Łysomicach

Wiosną 2012 roku przedstawiliśmy na łamach kwartalnika sylwetkę spółki Tensho Poland Corporation. Przez ponad dwa lata zdecydowanie zmienił się portfel klientów z branży motoryzacyjnej tego dostawcy. Ale najważniejsze nastąpiło ostatnio - od czerwca dostawca stał się częścią Grupy Boryszew.



TENSHO

Przypomnijmy, powstanie Tensho Poland Corporation, której udziałowcami były japońskie firmy było związane z uruchomieniem w Łysomicach produkcji telewizorów przez koncern Sharp, wieloletnim klientem japońskiego dostawcy. Tensho wybrało teren Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Łysomicach, w bezpośrednim sąsiedztwie zakładu Sharp Manufacturing Poland. Spółka TPC utworzona w grudniu 2006 roku, rozpoczęła produkcję w lutym 2008 roku. Początkowo jej głównymi produktami były obudowy do telewizorów LCD z tworzyw sztucznych oraz tak zwane części modułowe - detale montowane w części wewnętrznej telewizora.

Wysokie standardy jakościowe oraz wydajności w przemyśle RTV, spowodowały, że zakład TPC został wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia produkcyjne:

- szeroką gamę wtryskarek (od 45 do 3500 ton), wraz z urządzeniami peryferyjnymi (E-Mold, EMCO czy Heat & Cool) oraz osprzęt do prowadzenia wtrysku z gazem,
- 2 automatyczne i 2 półautomatyczne linie lakiernicze na farby wodorozcieńczalne,
- urządzenia do prowadzenia zautomatyzowanego montażu.

### Kierunek motoryzacja!

Wkrótce po uruchomieniu działalności produkcyjnej spółka nawiązała współpracę z innymi ważnymi graczami europejskiego rynku RTV, ale kryzys, jaki pod koniec pierwszej dekady XXI w. dotknął tę branżę, stał się bodźcem do poszukiwania klientów w innych sektorach. Przemysł motoryzacyjny był naturalnym wyborem ponieważ japońska firma-matka miała długoletnie doświadczenie we współpracy z koncernami samochodowymi w Kraju Wiśni.

Na początku 2011 roku miały miejsce pierwsze rozmowy z przedstawi-



TENSHO

### AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl

cielami działu zakupów koncernu Volkswagen. Równocześnie z ofertowaniem i negocjacjami, rozpoczęto dostosowywać istniejące procedury do wymogów przemysłu motoryzacyjnego. Już w październiku tego samego roku dostawca przeszedł pomyślnie audyt jakościowy VW a miesiąc później został nominowany na dostawcę I rzędu dla Grupy Volkswagena. W styczniu 2012 roku TPC otrzymało zamówienie na dostawę pierwszego komponentu dla sektora motoryzacyjnego. Produkcja mał wygłuszających do modelu VW Amarok, wytwarzanego w Hanowerze, rozpoczęła się w styczniu zeszłego roku.

Pozyskanie pierwszego kontraktu z branży motoryzacyjnej ułatwiło roz-



mowy z kolejnymi klientami z tego sektora. Nie bez znaczenia były oczywiście japońskie korzenie firmy oraz silny nacisk na rozwijanie produkcji zgodnie z kaizen i procedurami 5S. - *Istotny jest także fakt, że mamy możliwość kompleksowej obsługi projektu, od projektowania i produkcji form wtryskowych poprzez produkcję detalu, lakierowanie, montaż po kontrolę końcową* - mówi Robert Lipiec, szef zakładu Boryszew Tensho Poland. - *Dlatego możemy być dostawcą zarówno I, II jak i III rzędu.*

Od wiosny 2012 roku TPC pozyskała zamówienia na dostawy takich komponentów jak obudowa zamka drzwiowego (VW Passat i Skoda Fabia Kombi), obudowa prędkościomierza (Toyota Aygo) i schowka (VW Caddy), których produkcja ruszyła w okresie maj - lipiec 2014. W przyszłym roku firma rozpocznie wytwarzać kolejne części - wykończenia drzwi (Toyota Camry) i ramka okna (auta Skody).

W czerwcu zeszłego roku dostawca z sukcesem przeszedł certyfikację na zgodność z ISO/TS 16949.

### Nowe rozdanie

Duże zmiany zaczęły następować pod koniec I półrocza bieżącego roku. 21 marca Boryszew S.A. podpisał list

intencyjny z udziałowcami Tensho Poland Corporation Sp. z o.o., tj. Mitsui & Co. Limited, Mitsui & Co. Deutschland, Tensho Electric Industries Co. Ltd., Sanko Corp. Ltd., w sprawie nabycia większości udziałów spółki. Zakładana transakcja dotyczyła przejęcia 80 proc. udziałów w TPC za kwotę 1,6 mln euro oraz przejęcie przez Boryszew SA zadłużenia odsetkowego spółki za kwotę 9 mln euro w zamian za posiadane przez Grupę Boryszew akcje własne. W wyniku rozliczenia tej transakcji dotychczasowi wierzyciele TPC staną się akcjonariuszami Boryszew S.A, posiadającymi łącznie około 3,80 proc. akcji Boryszew SA. 19 kwietnia została warta warunkowa umowa zakupu Tensho Poland Corporation a niecałe dwa mie-

siące później, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów wydał zgody na przeprowadzenie przejęcia.

Dlaczego spółka z Łysomic zainteresowała Boryszew? - *O przejęciu zdecydowało kilka czynników - mówi Paweł Surówka, Członek Zarządu Boryszew S.A. odpowiedzialny za motoryzacyjną część Boryszewa - Najważniejszym z nich była konieczność szybkiego zwiększenia naszej mocy produkcyjnych, w związku z otrzymanymi nominacjami od Volkswagena. Nie do przecenienia są także doskonałe kwalifikacje pracowników Tensho a więc brak rekrutacji i szkoleń od zera przyjmowanych osób. - Przejęty zakład jest nowoczesny i dobrze zorganizowany, produkuje wysoce zaawansowane technologicznie komponenty i ma już pierwsze doświadczenia w sektorze motoryzacyjnym - dodaje Paweł Surówka. Przejęcie kontroli nad spółką umożliwi nam na podjęcie rozmów z innymi japońskimi producentami aut, gdyż Tensho jest m.in. dostawcą I rzędu dla Subaru oraz VW oraz dostawcą II rzędu dla Hondy, Nissana, Toyoty czy Hino Motors.*

W najbliższym czasie przed spółką, która obecnie nosi nazwę Boryszew Tensho Poland, stają poważne wyzwania. W tym roku rozpocznie się produkcja komponentów do Volkswagen Caddy najnowszej generacji oraz do nowego T6. Ponadto z niemieckich



zakładów Boryszew Automotive Plastic (BAP) dokonany zostanie transfer maszyn produkcyjnych, przez co liczba wtryskarek wzrośnie z 17 do 40. - *Pozyskane kontrakty a co za tym idzie większe wykorzystanie mocy produkcyjnych przełoży się na wzrost zatrudnienia* – mówi Paweł Surówka - Zakładamy, że wzrośnie ono w krótkim czasie do około 350 osób. Zgod-

nie z założeniami Boryszewa spółka w Łysomicach, wraz z budowanym na terenie toruńskiej Elany nowym zakładem, stanie się jedną z najważniejszą fabryką w całej Dywizji BAP. - *Związane jest to bezpośrednio z rozbudową zakładów naszego głównego partnera, Grupy VW* - podsumowuje Paweł Surówka - Z drugiej strony już w momencie zakupów innych zakładów

w Niemczech wiedzieliśmy, że będziemy docelowo chcieli przenieść część produkcji. Przedstawiciele zarządu Boryszewa podkreślają, że zdolności produkcyjne Boryszew Tensho Poland są znaczące. Możliwość produkcji dużych komponentów wewnętrznych i zewnętrznych o wadze do 13 kg, daje pewność, że wkrótce usłyszymy o nowych kontaktach dla tej spółki.

**Boryszew Tensho Poland Sp. z o.o.**  
 Ostaszewo 57 f , 87-148 Łysomice  
 tel: +48 56 621-46-04  
 faks: +48 56 621-46-99  
 e-mail: sales@tensho-pol.pl  
 www.tensho-pol.pl  
 certyfikaty: ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, ISO/TS 16949:2009  
 zatrudnienie: 200 osób (lipiec 2014 r.)

„One stop shop” - poza formowaniem, wachlarz usług obejmuje:

- Projektowanie, wykonawstwo, modyfikację i utrzymanie form,
- Nadzór nad dostawami materiałów i części,
- Wykonywanie prac lakierniczych zgodnie z normami środowiskowymi UE,
- Pełną obsługę w zakresie foliowania i hot stampingu,
- Montaż - metodą wklejania i zatrzaskiwania, nadruki metodą tampodruku,
- Dostawy just-in-time

#### **Park maszynowy:**

- Obecnie 22 wtryskarek o sile zwarcia 45t - 3500t (z docelowym planem 40 maszyn)
- E-mold, EMCO, Heat & Cool
- Osprzęt do prowadzenia wtrysku z gazem

#### **Lakiernia:**

- 2 automatyczne i 2 półautomatyczne linie lakiernicze na farby wodoroodporne

#### **Montaż:**

- Tamponiarki
- Zautomatyzowane urządzenia montażowe
- Urządzenia czyszczące i komora bezpyłowa
- 2 urządzenia do hot stampingu

#### **Kontrola jakości:**

- Urządzenia do pomiarów dla branży automotive w tym pomiarów 3D w specjalnym pomieszczeniu pomiarowym

#### **Przykładowe port folio produktów motoryzacyjnych:**

- Pokrywa silnika
- Obudowa wentylatora
- Elementy progów
- Elementy schowka
- Elementy deski rozdzielczej
- Elementy foteli

## ENGLISH SUMMARY

In June 2014, the Boryszew Group has acquired a majority stake (80 per cent) in Tensho Poland Corporation in Łysomice, Toruń County. In accordance with Boryszew Management Board's assumptions, the company currently named Boryszew Tensho Poland shall become the most important factory in the whole Boryszew Automotive Plastics Corp. (BAP). BAP is one of the international leaders of injection mould manufacturing specializing in high-quality injection moulded plastics. Along with highly trained staff and professional quality control system, BTP offers excellent production infrastructure, including Heat&Co and E-Mold equipment (from 45t to 3500t) as well as ecological water-based painting lines and a wide array of assembly equipment. Along with injection moulding, BAP offers the following services:

- Designing forms, production, remodelling and maintenance
- Product design and development for automotive industry (interiors and floor parts)
- Order management for parts and materials
- Painting
- Embossing and shrink-wrapping
- Optimizing assembly efficiency
- Deliveries tailored for the client's needs

The most significant clients of the BAP Group are: VW, SKODA, AUDI, DAIMLER and GM.

The supplier has a full certification and a wide experience in automotive industry.

# KIRCHHOFF Polska: nowe inwestycje na 15-lecie działalności

Pod koniec czerwca br. 15 rocznicę rozpoczęcia działalności produkcyjnej w Polsce obchodził KIRCHHOFF Automotive. Jeszcze w tym roku będą realizowane inwestycje o łącznej wartości 70 mln złotych.



KIRCHHOFF POLSKA

27 czerwca br. z tej okazji, w siedzibie spółki KIRCHHOFF Polska w Mielcu, odbyło się oficjalne spotkanie, w którym wzięli udział członkowie rodziny właścicieli, m.in.: Dr. Jochen F., Arndt G. i J. Wolfgang Kirchhoff. W uroczystości uczestniczyli również przedstawiciele klientów, dostawców i lokalnych władz.

KIRCHHOFF Automotive, dostawca metalowych komponentów dla przemysłu motoryzacyjnego, rozpoczął swoją działalność w Polsce w 1998 roku w Specjalnej Strefie Ekonomicznej „Euro-Park Mielec”. Rok później ruszyła produkcja a w latach 2004 i 2005 utworzono w Gliwicach dwie kolejne fabryki. Części z polskich zakładów produkowane są przede wszystkim do samochodów

koncernów General Motors i Ford. - W ostatnich latach zanotowaliśmy wzrost dostaw także do niemieckich producentów: VW, BMW i Daimler - mówił podczas czerwcowego spotkania Janusz Soboń, Prezes Zarządu KIRCHHOFF Polska Sp. z o.o.

W ciągu 15-letniej działalności dostawca wielokrotnie zwiększał zatrudnienie, a zakłady były rozbudowane i wyposażane w nowe technologie. Od 1998 roku firma zainwestowała w Polsce ponad 156 mln euro. Dzisiaj w fabrykach spółki zatrudnienie znajduje przeszło 1 400 osób.

Jednym z elementów czerwcowego jubileuszu było symboliczne wbicie łopaty pod najnowszą inwestycję KIRCHHOFF Polska w Mielcu.

Do istniejącej hali „nowego” zakładu, zostanie dobudowane 1,2 tys. m<sup>2</sup> powierzchni produkcyjnej pod instalację nowoczesnej prasy o sile nacisku 1.000 ton. W starszym obiekcie pojawią się m.in. kolejne stacje spawalnicze i zgrzewalnicze. Inwestycje związane są m.in. z uruchomieniem produkcji komponentów z aluminium do nowych modeli marki BMW. Podobne inwestycje będą miały miejsce w Gliwicach. Łącznie w obu miastach dostawca zainwestuje łącznie około 70 mln zł. - *Zakłady w obu miejscach są ze sobą mocno powiązane - podkreślał w rozmowach Prezes Janusz Soboń. - Często jest tak, że produkt zaczyna swój żywot tu, w Mielcu, ale wykańczany jest w Gliwicach. Dlatego inwestycje wynikają z tych samych projektów dla naszych klientów.* Jednym z nowych wyrobów jest belka deski rozdzielczej do nowego Volkswagena Transportera.

W sumie zapowiedziane inwestycje powinny przynieść łącznie około 30 nowych miejsc pracy.

Zakłady KIRCHHOFF Automotive zlokalizowane są w 16 krajach m.in. w: Niemczech, Portugalii, Francji, Hiszpanii, Irlandii, Rumunii, Meksyku, USA, Kanadzie i Chinach a zatrudnienie w nich znajduje aż 11 tys. osób. Roczne obroty Grupy to 1,6 mld euro.





## ENGLISH SUMMARY

The 15th anniversary of manufacturing activities in Poland was recently celebrated by KIRCHHOFF Automotive. On this occasion, on June 27 at the KIRCHHOFF Polska site in Mielec a special meeting took place, attended by members of the Kirchhoff family.

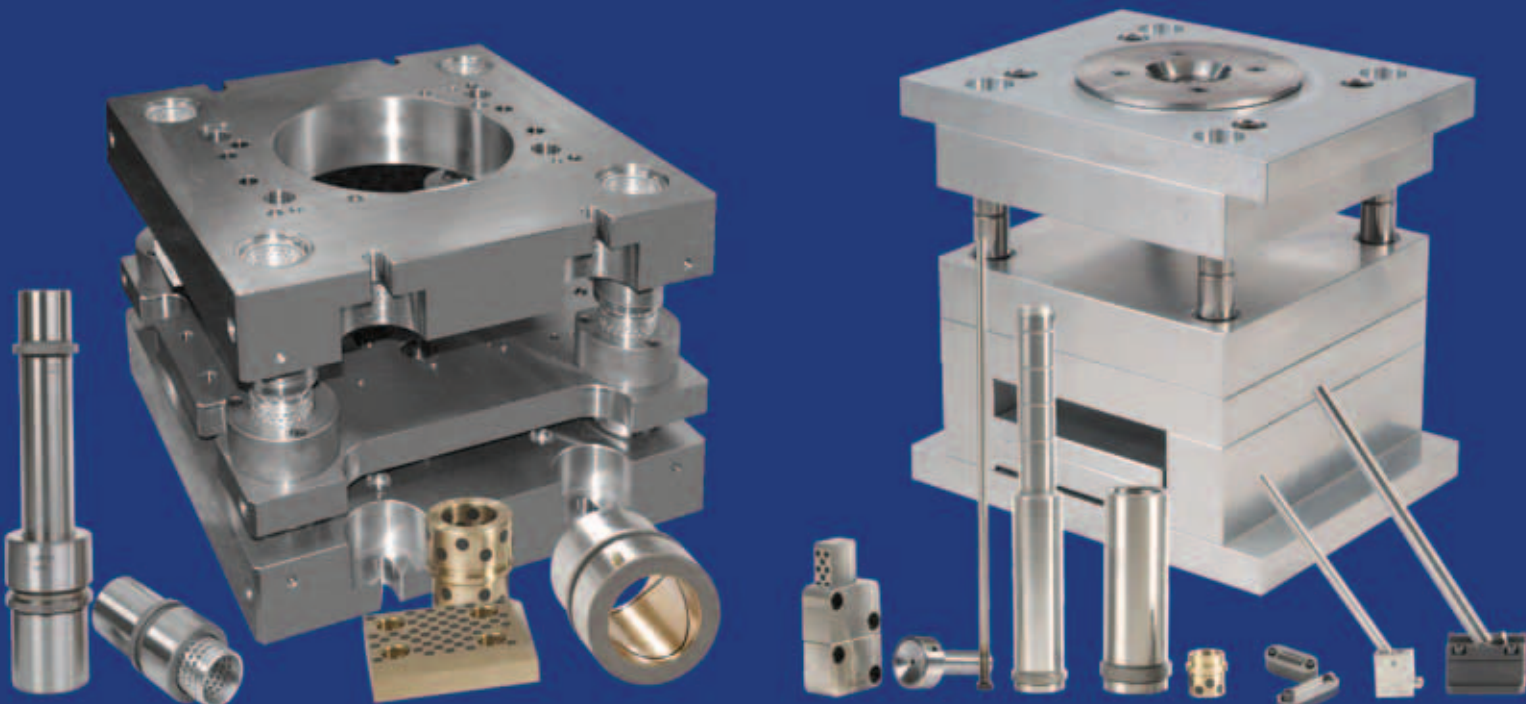
This year will see the completion of two investments at the Mielec and Gliwice plants, with a total value of PLN 70 million. Among others, the Mielec plant will be extended with an additional 1,200 square meters of production space with a view to installing a modern press with pressure force of 1,000 tons.

The investments are related to, among others, commencing the production of aluminum components for new BMW models.

MARZEC 1998	WPIS SPÓŁKI KIRCHHOFF POLSKA SP. O.O. DO REJESTRU HANDLOWEGO PRZY SĄDZIE REJONOWYM W RZESZOWIE
KWIECIEŃ 1999	URUCHOMIENIE PRODUKCJI W ZAKŁADZIE W MIELCU
LIPIEC 2001	UZYSKANIE STATUSU Q1 FORDA
LIPIEC 2003	UZYSKANIE CERTYFIKATU ISO/TS 16949 DLA ZAKŁADU W MIELCU
MARZEC 2004	URUCHOMIENIE PRODUKCJI W GLIWICACH (ZAKŁAD BUMAR)
STYCZEŃ 2006	URUCHOMIENIE PRODUKCJI W NOWYM ZAKŁADZIE W GLIWICACH (UL. NOBLA)
WRZESIEŃ 2006	UZYSKANIE CERTYFIKATU ISO/TS 16949 DLA ZAKŁADU W GLIWICACH
GRUDZIEŃ 2009	POŁĄCZENIE ZAKŁADÓW W MIELCU I GLIWICACH W JEDEN PODMIOT KIRCHHOFF POLSKA SP. O.O.



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



*FCPK ... suddenly the obvious choice !*



POL-ELEKTRA

## Pol-Elektra – specjalista w produkcji elektrotechniki motoryzacyjnej

Pol-Elektra Sp. z o.o. stawia na rozwój nowych technologii i automatyzację. Istniejąca od 1993 roku spółka mieści się w Łochowicach koło Bydgoszczy i zatrudnia ok. 500 osób. Spółka należy do Grupy Elektra z siedzibą w Schalkau (Niemcy). Od samego początku firma specjalizuje się w montażu podzespołów elektromechanicznych oraz części z tworzyw sztucznych o wysokich wymaganiach technicznych.



Przez 20 lat działalności Pol-Elektra przeszła kilka etapów inwestycji rozwojowych - obecnie obiekty produkcyjno - magazynowe mają łączną powierzchnię ponad 7000 m<sup>2</sup>, w tym halę przetwórstwa tworzyw sztucznych o powierzchni 1000 m<sup>2</sup>, wyposażoną w 22 wtryskarki o sile zwarcia od 350 do 2000 kN oraz halę montażową z ochroną ESD o powierzchni 750 m<sup>2</sup>. Zakład posiada także własną narzędziownię.

Komponenty wytwarzane w Grupie Elektra, składającej się z trzech zakładów:

- Elektra GmbH,
- Elektra Oberflächentechnik GmbH,
- Pol-Elektra Sp. z o.o.

można znaleźć w samochodach osobowych i ciężarowych czołowych producentów.

Mają one zastosowanie m.in. w:

- systemach ABS,
- wycieraczkach szyb samochodowych.
- układach podnoszenia siedzeń i szyb
- rozrusznikach
- wentylatorach
- układach oświetlenia tablicy rozdzielczej
- systemach regulacji wysokości świateł
- sterowaniu otwierania dachu oraz w innych elementach wyposażenia samochodu.

Pol-Elektra oferuje zleceniodawcom pełną współpracę, począwszy od przygotowania narzędzi (m.in. projekt i wykonanie form wtryskowych oraz przyrządów montażowych), poprzez produkcję, obejmującą wtrysk, zgrzewanie oporowe, lutowanie, po montaż gotowych podzespołów, a także dostawę lakierowanych i grawerowanych laserowo części z tworzyw sztucznych we współpracy z zakładem macierzystym.

Warto podkreślić, że spółka z Łochowic to jeden z większych pracodawców z sektora motoryzacyjnego na terenie województwa Kujawsko-Pomorskiego. - *Obecnie zatrudniamy około 500 pracowników* - dodaje dyrektor zakładu Krzysztof Wenda. - *Liczymy na wzrost produkcji i zatrudnienia do 600 osób w kolejnych dwóch latach.*



## AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk  
Przemysłu Motoryzacyjnego  
AutomotiveSuppliers.pl

Stale zwiększające się wymogi przemysłu motoryzacyjnego stawiają nowe i coraz wyższe wymagania przed dostawcami. - *Klienci oczekują dostarczania komponentów o coraz wyższych standardach jakościowych przy coraz niższych kosztach* - mówi dyrektor Wenda. Dlatego, aby spełnić wysokie wymagania klientów i nadażyć za zmianami zachodzącymi na rynku, Pol-Elektra wdraża przy nowych projektach innowacyjne procesy zmierzające do częściowej lub pełnej automatyzacji produkcji. Wprowadzane są także nowe technologie.

Ostatnio uruchomiono linię półautomatyczną do produkcji uszczelnień silikonowych, pomiędzy wykonanymi z tworzywa sztucznego częściami obudowy układu elektronicznego, stanowiącego element sterowania.

Za pomocą dozowników dwóch składników silikonu oraz odpowiednich parametrów procesu, takich jak szybkość posuwu, tempo podawania spienionego silikonu, formowana jest uszczelka o zdefiniowanej wysokości i twardości.

Innym nowym procesem jest obtrysk tworzywem termoplastycznym stalowego wałka wraz z magnesem. Gotowy komponent charakteryzuje się wysokimi wymaganiami wymiarowymi i jakościowymi dla wałka i obtrysku oraz specyficznymi charakterystykami w zakresie momentu magnetycznego. Sam produkt wchodzi w skład czujnika regulacji wysokości nadwozia w ciągnikach siodłowych.

W trakcie wdrożenia jest inny priorytetowy projekt. Wyrobem finalnym klienta jest aplikacja bezszczotkowego silnika elektrycznego, który będzie wykorzystywany w układach EPS w samochodach osobowych. W Łochowicach przy pomocy wtryskarki ze stołem obrotowym, wyposażonej w robota, będzie wykonywany obrys kilkunastu zapraszek metalowych, dostarczanych automatycznie do formy wtryskowej. - *W tym skomplikowanym procesie wykorzystujemy całe nasze wieloletnie doświadczenie w przetwórstwie tworzyw sztucznych oraz automatyzacji* - podkreśla kierownik ds. handlowych Krzysztof Nowicki.

Pol-Elektra zakłada wykorzystanie nowych możliwości. - *Mamy w planach dalszą rozbudowę i modernizację zakładu* - mówi dyrektor Krzysztof Wenda. *Jesteśmy też otwarci na przejęcie produkcji komponentów i podzespołów.* - *W kręgu naszych możliwości jest także wspólne uruchomienie całkowicie nowej produkcji wraz z partycypowaniem w kosztach zarówno z klientami w Polsce jak i za granicą* - mówi Krzysztof Wenda. Pol-Elektra nie wyklucza również rozszerzenia swoich możliwości produkcyjnych i usługowych poprzez zakup udziałów lub zakładów działających w Polsce.



POL-ELEKTRA

### ENGLISH SUMMARY

**Pol-Elektra is a part of Elektra Group with mother company Elektra GmbH located in Schalkau (Germany). Polish plant placed in Łochowice near Bydgoszcz was developed from 1993 as manufacturer of electromechanical components for the automotive industry. The assortment consists of parts for electric motors, several types of switches as well as injection moulding products. The company delivers worldwide to the well-known automotive brands. At the moment Pol-Elektra employs ca. 500 workers. Since September 2005 Pol-Elektra has been certified with ISO/TS 16949.**



PPH POL-ELEKTRA Sp. z o.o.  
ul. Nakielska 7  
Łochowice k/Bydgoszczy  
86-065 Łochowo  
tel. +48 52 583-58-90  
biuro@pol-elektra.pl  
www.pol-elektra.pl  
www.elektra-schalkau.de  
Certyfikaty: ISO/TS 16949:2009

## HANIL E-HWA Automotive: nowy zakład w 2015 roku

Firma HANIL E-HWA Automotive Poland z siedzibą w Ustroniu, planuje otwarcie nowej siedziby w Bażanowicach w styczniu 2015 roku i relokację zakładu produkcyjnego. Firma w lipcu br. obchodziła drugą rocznicę działalności w Polsce. HANIL E-HWA Automotive Poland jest producentem tapicerki drzwiowej i pokrywy górnej do konsoli podłogowej (skrzynia biegów, podłokietnik, podstawki pod kubki na napoje) dla samochodów Hyundai ix35.

Oprócz procesu montażowego w zakładzie wykonywane jest termoformowanie próżniowe górnej części tapicerki drzwiowej. Budowana dla firmy nowoczesna hala produkcyjna będzie miała powierzchnię trzykrotnie większą od aktualnej powierzchni produkcyjnej w zakładzie w Ustroniu. Zapewni to firmie możliwość realizowania nowych projektów dla klientów z branży motoryzacyjnej. Tym samym HANIL E-HWA Automotive, rozpoczyna ekspansję rynku polskiego.



### ENGLISH SUMMARY

HANIL E-HWA Automotive Poland is planning to open a new plant in Bażanowice in January, 2015 and relocate the production. The company celebrated its 2nd anniversary of business activity in Poland in July 2014. HANIL E-HWA Automotive Poland is a producer of door trims, floor and upper console (gearbox, armrest, cup holder) for Hyundai ix35.

Currently build most modern production plant will have space three times bigger than in current plant in Ustron. This will ensure realization of new projects for the customers from automotive industry. Thus, HANIL E-HWA Automotive starts expansion of Polish market.

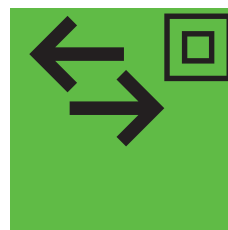
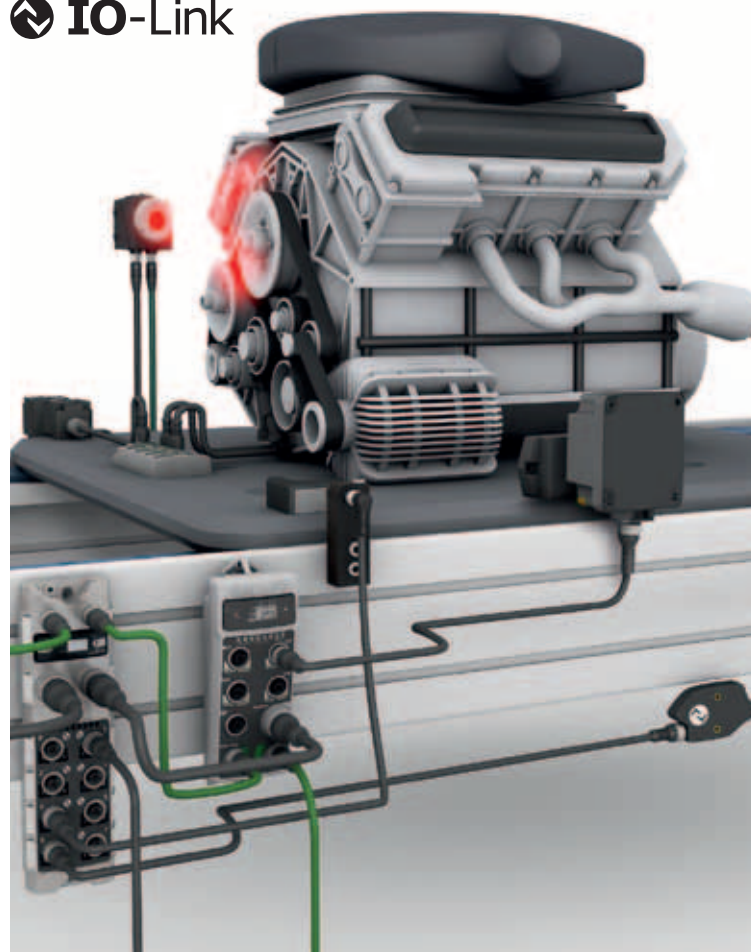
## PRZEMYSŁOWA IDENTYFIKACJA RFID

### Efektywna komunikacja bezkontaktowa

Systemy RFID firmy Balluff to pełen zakres technologii komunikacji bezkontaktowej. Oferujemy największą różnorodność komponentów, które mogą być zestawiane w całkowicie dowolny sposób. Wdrożenie systemów RFID gwarantuje śledzenie wszystkich informacji oraz zapewnia największą możliwą przejrzystość procesów.

Skorzystaj z 30 lat naszych doświadczeń w projektowaniu i wdrażaniu systemów RFID.

### IO-Link



#### Optymalizacja procesów

- Logistyka wewnętrzna
- Zarządzanie produkcją
- System e-Kanban
- Śledzenie produktów



Systemy i usługi | Sieci przemysłowe i połączenia | Identyfikacja przemysłowa | Detekcja obiektów | Pomiar drogi i odległości | Pomiar ciśnienia i poziomu | Akcesoria

Tel. +48 71 338 49 29

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





## Elektroniczny Kanban, czyli jak RFID wspomaga sterowanie produkcją

Poważnym wyzwaniem dla dostawców motoryzacyjnych jest zapewnienie pełnej identyfikacji i identyfikowalności komponentów, półwyrobów i wyrobów gotowych. Dostępnych jest wiele rozwiązań. My chcielibyśmy zwrócić uwagę na RFID.

### Tradycyjny Kanban

Pojęcie Kanban znane z systemu produkcyjnego Toyoty jest obecnie powszechnie znane i stosowane w praktyce sterowania produkcją. Jest to powszechnie stosowana metoda pierwotnie polegająca na wykorzystaniu papierowych kart jako sygnałów „ssących”.

Istnieje wiele wariantów wdrożenia kanban. Każdy pojemnik, w którym magazynowane są materiały/surowce/półwyroby oznakowany jest kartą kanban. Na karcie zapisane są podstawowe informacje dotyczące zawartości pojemnika. Przy rozpoczęciu pobierania części z pojemnika lub też po opróżnieniu pojemnika jest ta karta przekazywana do dostawcy (np. magazynu, dostawcy wewnętrznego) co stanowi dla tego dostawcy znak o konieczności uzupełnienia pojemnika i odesłania pełnego pojemnika do odbiorcy.

Tradycyjny system kanban posiada wadę, w postaci konieczności manualnego wprowadzania danych do istniejących systemów informatycznych oraz konieczność manualnej obsługi kart i dodatkowych czynności z tym związanych.

Wraz z rozwojem systemów in-

formatycznych w zakładach produkcyjnych pojawiły się również systemy wspomagające sterowanie produkcją. Stało się oczywiste, że manualne wprowadzanie do nich informacji o produkcji w toku, zużyciu materiałów itd. jest czynnością zbędną, którą należy traktować w kategoriach strat, znanej doskonale z systemu produkcyjnego Toyoty jako „muda”.

Równolegle rozwijały się technologie autoidentyfikacji, a wśród nich technologia identyfikacji radiowej tj. RFID (ang. Radio Frequency Identification). RFID pozwala na automatyczną identyfikację każdego obiektu oznakowanego znacznikiem RFID. W tym celu wykorzystywane są czytniki, a cała technologia opiera się wykorzystanie fal radiowych. Obecnie RFID jest wykorzystywana w wielu obszarach działalności człowieka, w tym m.in. w logistyce na potrzeby identyfikacji wyrobów w magazynach czy halach produkcyjnych.

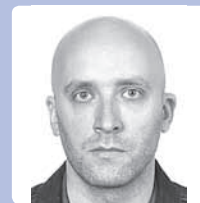
Technologia RFID niesie ze sobą wielki potencjał usprawnień dla systemu kanban.

### Karta kanban ze znacznikiem RFID

Oznakowanie karty kanban znac-

nikiem RFID daje możliwość jej automatycznej identyfikacji w wyznaczonych punktach. Dzięki zastosowaniu bramek można śledzić status i stan produkcji w toku. W momencie wykrycia karty kanban na bramce generowany jest automatyczny komunikat o zakończeniu etapu produkcji i/lub rozpoczęciu kolejnego etapu.

### AUTORZY



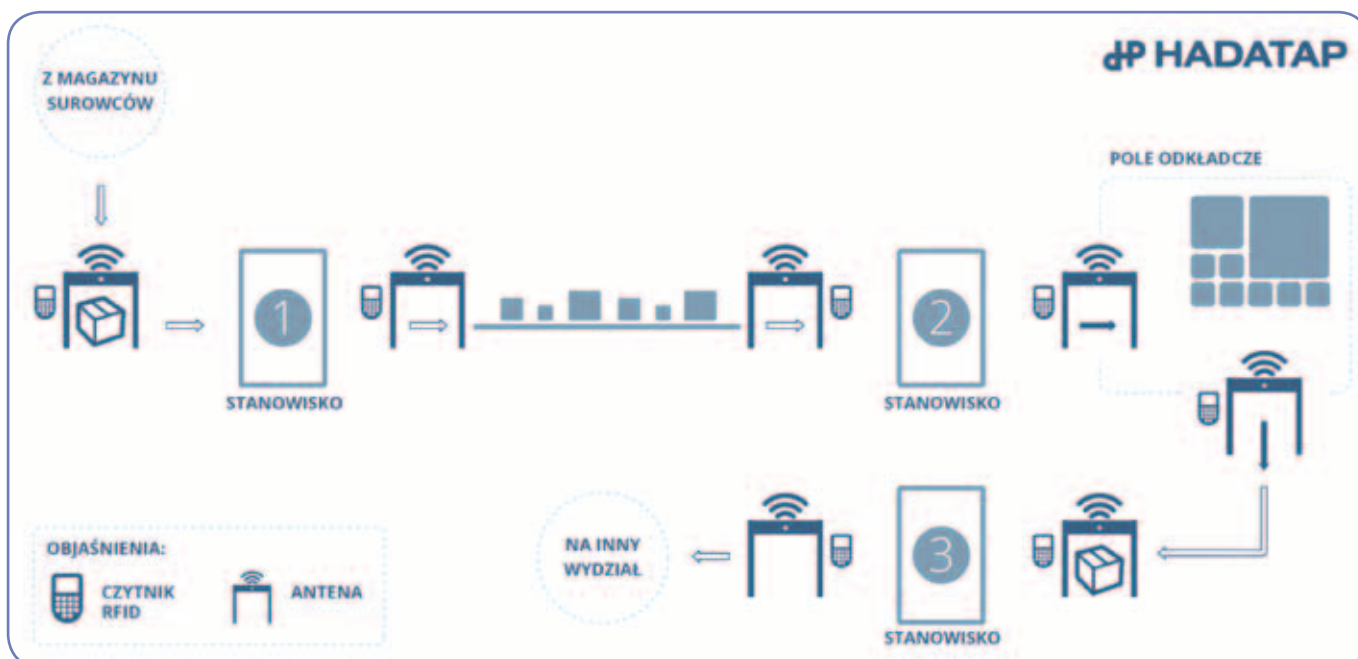
**Bartłomiej Gładysz**

Projektant Rozwiązań RFID  
HADATAP Sp. z o.o.



**Dariusz Grzegorzcyk**

Członek Zarządu  
Team Prevent Poland Sp. z o.o.





Kolejnym rozwiązaniem wspomagającym kanban jest zastosowanie skrzynki na karty kanban wyposażonej w czytnik RFID. Karty kanban wyjęte z opróżnionych pojemników są wrzucane do skrzynki, gdzie następuje ich automatyczna identyfikacja w oparciu o RFID. Kolejny krok to automatyczne przesłanie do systemu informatycznego w czasie rzeczywistym informacji o odczytanej karcie, czyli wygenerowanie sygnału „ssącego”. Skrzynka jest umieszczona w pobliżu regału tak, aby można było włożyć do niej kartę od razu po opróżnieniu pojemnika.

### Regały i boksy RFID

Możliwe jest również wykorzystanie regału dedykowanego do odkładania pustych pojemników. Regał wyposażony jest w czytnik RFID. Odłożenie na regał pojemnika oznakowanego znacznikiem RFID jest równoznaczne z automatycznym odczytem poprzez czytniki umieszczone w regale kodu zapisanego na znaczniku RFID. Odczyt RFID jest traktowany jak sygnał „ssący” i powoduje wygenerowanie automatycznego komunikatu do systemu informatycznego o konieczności uzupełnienia zapasu.

Rozwiązaniem podobnym do regału z czytnikami RFID jest zastosowanie boksu przeznaczonego do odkładania pustych pojemników. Boks również wyposażony jest w czytnik RFID. Każdorazowo odło-

żenie pustego pojemnika do boksu generuje automatyczny odczyt RFID i identyfikację pojemnika. W dalszej kolejności informacje są automatycznie przekazywane do systemu informatycznego, dzięki czemu w czasie rzeczywistym dostępne są informacje o zużytych komponentach i generowane zamówienia odświeżające.

### Aktywne znaczniki RFID

Zastosowanie znaczników wykorzystujących częstotliwości Wi-Fi, tzw. znaczników aktywnych umożliwia wsparcie systemu kanban w nieco odmienny sposób. Znaczniki wyposażone są w przycisk alarmowy (tzw. „callbutton”). Znaczniki aktywne są przypisane do kart kanban. W momencie opróżnienia pojemnika pracownika przyciska „callbutton”. Powoduje to wysłanie przez znacznik sygnału do sieci WiFi. Następnie informacja ta wraz ze wszystkimi informacjami z karty kanban jest przekazywana do systemu informatycznego. Naciśnięcie przycisku na znaczniku aktywnym jest sygnałem „ssącym” i sygnalizuje konieczność uzupełnienia zapasu komponentu przypisanego do danego znacznika.

### Korzyści z wdrożenia RFID w systemie kanban

Liczni przedsiębiorcy i badacze raportują korzyści z wdrożenia RFID w systemie kanban. Do najczęściej wymienianych korzyści należy zaliczyć:

- eliminację zbędnych czynności manualnych związanych z manipulacją kartami,
- eliminację błędów związanych z czynnościami manualnymi,
- przyspieszenie procesu
- dostęp do informacji w czasie rzeczywistym,
- alarmowanie o opóźnionych zleceniach,
- poprawa procesu planowania dzięki dostępowi do danych w czasie rzeczywistym,

- dostęp do wiarygodnych danych historycznych i możliwość łatwego generowania raportów.

RFID w systemie kanban stosuje obecnie już wielu producentów w tym również w przemyśle motoryzacyjnym. RFID daje pewność, że karta kanban nie zostanie pomyłkowo ominięta. Doświadczenia wskazują, że w przypadku odczytu np. kodu kreskowego z karty kanban pomyłkowo omijanych jest 2-15% kart. RFID odpowiednio zaprojektowane, wdrożone i nadzorowane jest bardzo praktycznym „error proofingiem” wspierającym efektywnie nie tylko proces identyfikacji części ale również w sposób elektroniczny, łatwy do archiwizacji, nadzoru i odczytu – identyfikowalności części. Jesteśmy przekonani, że tylko kwestią czasu jest wyparcie przez RFID systemów kodów kreskowych. Z punktu widzenia kosztowego, ze względu na częste występowanie tzw. błędów etykietowania czy też logistycznych kreujących duże straty finansowe w związku np. z reklamacjami od klientów, RFID zapewne w niedługim czasie zostanie postrzegane jako wartościowa inwestycja przynosząca wymierne korzyści. Oczywiście należy pamiętać również o ułatwionym nadzorze nad produkcją w toku i przepływie towaru, dzięki czemu w łatwiejszy sposób można wprowadzać założenia wytycznych Lean Manufacturing kreujące oszczędności. Od lat dostawcy są nakłaniany do wdrażania systemów ułatwiających identyfikację i identyfikowalność komponentów, półwyrobów i wyrobów gotowych. Ogromny nacisk jest zwłaszcza na wdrażanie systemów opartych o kody kreskowe. Warto jednak zastanowić się czy zastosowanie i za-inwestowanie w systemy na bazie RFID już na chwilę obecną nie jest trafniejszym.



**Chcesz dalej rozwijać swoją firmę  
ale potrzebujesz silnego,  
międzynarodowego partnera?**



**Myślisz o zmianie branży?**

**Na zlecenie zagranicznych partnerów  
poszukujemy producentów części i komponentów,  
dostawców motoryzacyjnych na terenie całego kraju,  
którzy zainteresowani są:**

- **utworzeniem spółki joint venture**
- **lub sprzedażą zakładu**

Skontaktuj się z nami

**AutomotiveSuppliers.pl**

Rafał Orłowski tel. 22 215-05-05  
orlowski@automotivesuppliers.pl



FAURECIA

## Zatrudnienie: dobry początek 2014 roku

Od dłuższego czasu rośnie zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym w naszym kraju. Po wzroście w minionym roku ten pozytywny trend trwa także na początku 2014 roku.

**I kwartał 2014 rok**

Na początku tego roku nastąpił znaczący skok zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym. Z danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) wynika, że po I kwartale bieżącego roku przeciętne zatrudnienie w zakładach produkujących pojazdy samochodowe, przyczepy i naczepy oraz części i akcesoria (firmy > 9 osób) wyniosło 163,7 tys. osób. To o 5,3 tys. więcej niż na koniec 2013 roku i o 7,5 tys. więcej (+4,8 proc.) niż 12 miesięcy wcześniej.

W zakładach średnich i dużych (powyżej 49 osób) przeciętne zatrudnienie w zakładach wyniosło 158 tys. zatrudnionych, o 5 tys. więcej niż po czterech kwartałach 2013 roku i o 7,6 tys. więcej (+5 proc.) niż przed rokiem.

Nadal o trendzie wzrostowym decydują producenci części i akcesoriów (PKD 343). W tej największej grupie przeciętne zatrudnienie wzrosło w ciągu 12 miesięcy z 113,4 tys. do 120,8 tys., czyli 7,4 tys. więcej (+6,6 proc.). W porównaniu do kwartału wcześniej (koniec 2013) przeciętne zatrudnienie wzrosło o 4,5 tys. osób.

Więcej pracowników jest także u producentów przyczep i naczep. Po pierwszym kwartale br. przeciętne zatrudnienie wyniosło 7,4 tys., o 0,3 tys. więcej niż prze rokiem i o 0,2 tys. więcej niż po czterech kwartałach zeszłego roku.

Bardziej złożona jest sytuacja w fabrykach pojazdów gdyż w stosunku do I kwartału zeszłego roku zatrudnienie spadło o 0,2 tys. ale w stosunku do końca 2013 r. wzrosło 0,3 tys. do 29,8 tys. zatrudnionych.

Po raz kolejny podkreślamy, że dane GUS nie odzwierciedlają w pełni poziomu zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym. Do łącznego wyniku należy dodać także zakłady przypisane do innych grup klasyfikacji PKD a także osoby zatrudnione poprzez agencje pracy tymczasowej czy w firmach selekcji i kontroli części i komponentów. Szacujemy, że na początku bieżącego roku na rzecz przemysłu motoryzacyjnego w Polsce zatrudnionych mogło być nawet 270-275 tys. osób.

**Pracodawcy potwierdzają wzrost zatrudnienia**

Powyższe dane znajdują potwierdzenie w danych producentów. W okresie koniec maja - koniec czerwca br. AutomotiveSuppliers.pl przeprowadziła sondę, w której wzięły udział osoby odpowiadające za działy human resources. Najliczniej reprezentowane grupie 45 firm były duże zakłady, zatrudniające ponad 1 tys. osób (31 proc. badanych), następnie zakłady w przedziale 250-500 i 501-999 osób (każda po 22 proc.), zakłady do 249 osób (16 proc.) i zakłady o nie przypisanym zatrudnieniu (9 proc.).

**AUTOR**

**Małgorzata  
Zborowska-Stęplewska**

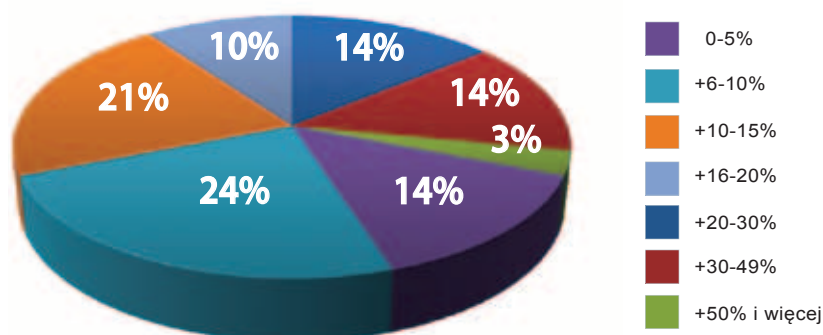
Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

Na pytanie o zmianę zatrudnienia w minionym roku, największa grupa, blisko 2/3 ankietowanych (64 proc.) potwierdziło zwiększenie liczby pracowników. Zatrudnienie nie uległo zmianie u 29 proc. firm a w 9 proc. uległo zmniejszeniu. Spadek zatrudnienia był zazwyczaj niski (przedział 2-5 proc.) ale w jednym z czterech odnotowanych przypadków osiągnął wartość -20 proc.

Wzrost odnotowało 64 proc. ankietowanych (29 firm), przy czym najczęściej, blisko 60 proc. w tej grupie (17 firm), zwiększyło zatrudnienie w przedziale 0-15 proc. Miały miejsce także wzrosty na poziomie 16-30 proc. (7 firm, 24 proc.) i 30-49 proc. (4 firmy, 14 proc.). Najwyższy podany wzrost wynosił aż 50 proc. i związany był z przenoszeniem produkcji do danego zakładu.

**Rok 2014**

Zapowiedzi na ten rok są raczej optymistycznie. Ponad połowa ankietowanych (53 proc.) zapowiada wzrost zatrudnienia. W tej grupie aż 88 proc. zapowiedziało zwiększenia liczby pracowników maksymalnie o 15 proc. Najwyższa podana wartość to podwojenie stanu osobowego (1 firma). Co ciekawe, zwiększenie zatrudnienia przeprowadzają dwie z czterech firm, które w minionym roku dokonały redukcji stanów osobowych.

**Zmiana zatrudnienie w 2013 roku  
Changes of employment in 2013**

Źródło: Sonda Automotive Suppliers.pl

W porównaniu do 2013 roku wzrosła do nieznacznie do 14, liczba firm, które nie planują prowadzenia w tym roku procesów rekrutacyjnych. Zwiększyła się także z 4 do 6 liczba producentów, którzy zakładają zmniejszenie liczby pracowników. W tej grupie 2/3 firm (4 podmioty) redukcje nie przekroczą 10 proc. Najbardziej bo aż o połowę spadnie zatrudnienie w jednej z firm, jako efekt transferu produkcji.

## Lepiej już było?

Na pytanie „Czy zgodzi się Pani/Pan, że rynek pracy staje się rynkiem pracowników a nie pracodawców”, aż ponad 2/3 osób biorących w sondzie (30 firm) zgodziło się z postawioną tezą. Najwięcej odpowiedzi na „tak” pochodziło od firm z województwa śląskiego (16 ankiet) a następnie z województwa lubuskiego (4 ankiety). Osoby biorące w badaniu wskazały także na jakie stanowiska najtrudniej obecnie pozyskać pracowników. Ankietowani potwierdzili, że problemem jest zrekrutowanie techników i specjalistów, głównie ds. logistyki, jakości, utrzymania ruchu czy inżynierów projektu. Wielokrotnie stwierdzono, że dużym wyzwaniem jest znalezienie osób władających płynnie przynajmniej jednym językiem obcym.

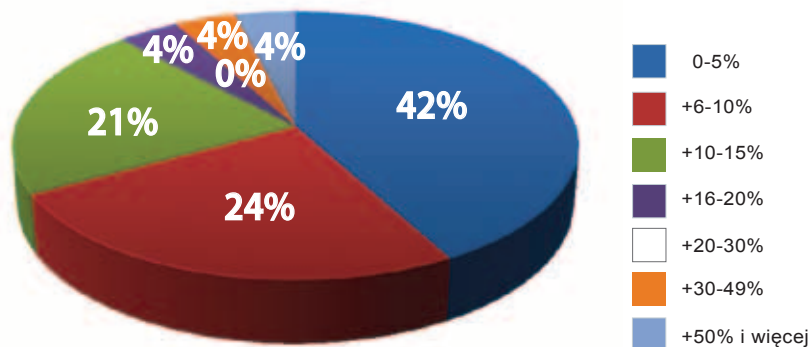
## Sprostowanie

Informujemy, że w wydaniu 2/2014 AutomotiveSuppliers.pl zostało podane zaniżone zatrudnienie w polskich zakładach Lear Corp. Poprawna wartość na koniec 2013 roku w zakładach amerykańskiego koncernu to ponad 9,6 tys. osób, w tym blisko 7,2 tys. pracowników etatowych.

Za pomyłkę przepraszamy

Redakcja  
AutomotiveSuppliers.pl

## Prognozowana zmiana zatrudnienie w 2014 roku Changes of employment in 2014 (prognosis)



Źródło: Sonda Automotive Suppliers.pl



## ENGLISH SUMMARY

After the first quarter of 2014, the average headcount in the EKD 34 classification group (manufacturers of motor vehicles, trailers and semi-trailers, parts and accessories), which includes the majority of automotive manufacturers, at companies with more 9 employees, increased by 4.8 percent to 163,7 thousand people compared to the same period of 2013 (+7.5 thousand).

At medium-sized and large companies (with more than 49 employees), the average headcount was also higher after the first quarter of 2014, arriving at 158.0 thousand (+5.0 percent or +7.6 thousand jobs).

The increase in the automotive sector was made possible mainly thanks to parts and accessory manufacturers, whose average headcount as of the end of the first three months of 2014 was 120.8 thousand, up by 7.6 thousand against the figure for 2013 (+6.6 percent).

Over half of the companies (53 per cent) that took part in AutomotiveSuppliers.pl's research (May-June 2014) announced increase in employment this year. At the same time, as many as 2/3 of responders believe that the labour market has once again become a market on which employees dictate the terms.

# Niedobór talentów na rynku pracy

Pracownicy o odpowiednich kompetencjach wpływają na rozwój przedsiębiorstw a także na jakość oferowanych przez nie produktów i usług. Dzięki nim firmy mogą zwiększyć swoją przewagę na współczesnym konkurencyjnym rynku. Tymczasem, co trzeci pracodawca deklaruje trudności w pozyskaniu pracowników o wymaganych kwalifikacjach.

## Skala problemu w Polsce i na świecie

Jak pokazuje 9. edycja przeprowadzonego przez ManpowerGroup globalnego badania „Niedobór talentów”, co trzeci pracodawca w Polsce (33%) odczuwa niedobór talentów, firmy nie mogą znaleźć pracowników o odpowiednich kompetencjach. W ujęciu globalnym skala problemu jest podobna (36%). W ciągu siedmiu lat prowadzenia badania w naszym kraju, obserwujemy istotną, ale malejącą na przestrzeni lat skalę problemu. W latach 2008-2010, co drugi przedsiębiorca miał problem w pozyskaniu pracowników o poszukiwanych kompetencjach, teraz deklaruje to co trzecia badana firma.

W ujęciu globalnym, problem niedoboru talentów okazał się być najbardziej odczuwany przez pracodawców w Japonii (81%), gdzie sytuację dodatkowo pogarsza starzenie się społeczeństwa a także niska stopa bezrobocia. Kraj prawie zawsze jest na szczycie zestawienia ManpowerGroup.

## Jakie kwalifikacje najtrudniej pozyskać?

Wyniki poszczególnych edycji prowadzonego w naszym kraju od siedmiu lat badania wskazują na stały i istotny problem pracodawców z pozyskiwaniem wykwalifikowanych pracowników fizycznych. Ta grupa zawodowa tylko raz nie znalazła się na pierwszym

miejscu zestawienia zawodów objętych niedoborem talentów. Pracodawcom brakuje przede wszystkim: spawaczy, ślusarzy, tokarzy, szwaczków, operatorów wózków widłowych, mechaników, elektryków.

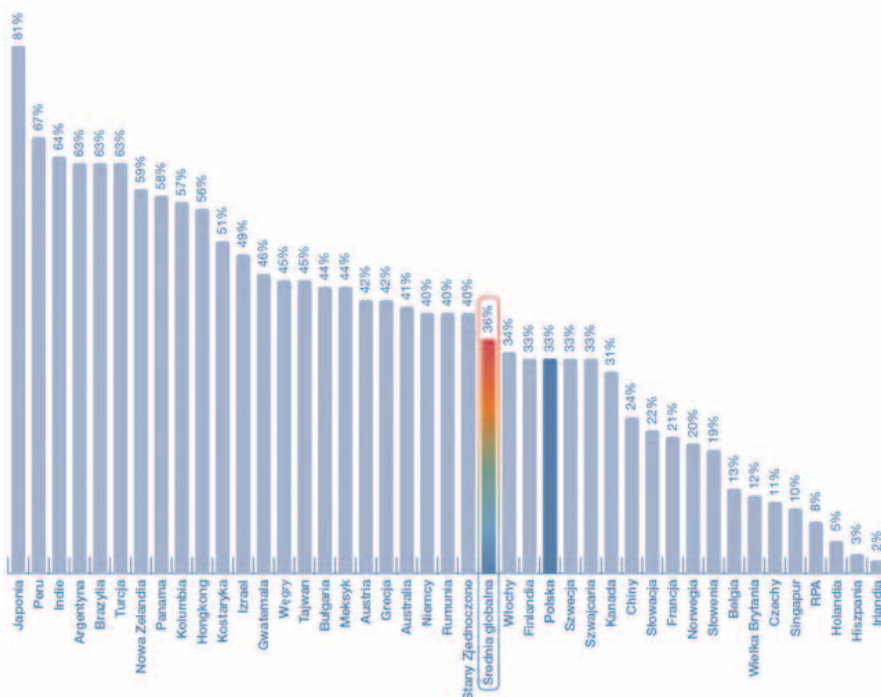
Inżynierowie w tegorocznej edycji badania są na drugiej pozycji a wśród trudnych do obsadzenia w Polsce zawodów byli, prawie zawsze, w pierwszej czwórce. To kompetencje, które cieszą od lat się bardzo dużym zapotrzebowaniem wśród firm w naszym kraju. W Polsce w głównej mierze obserwujemy zapotrzebowanie na inżynierów ze wszystkich obszarów związanych z optymalizacją procesów produkcyjnych.

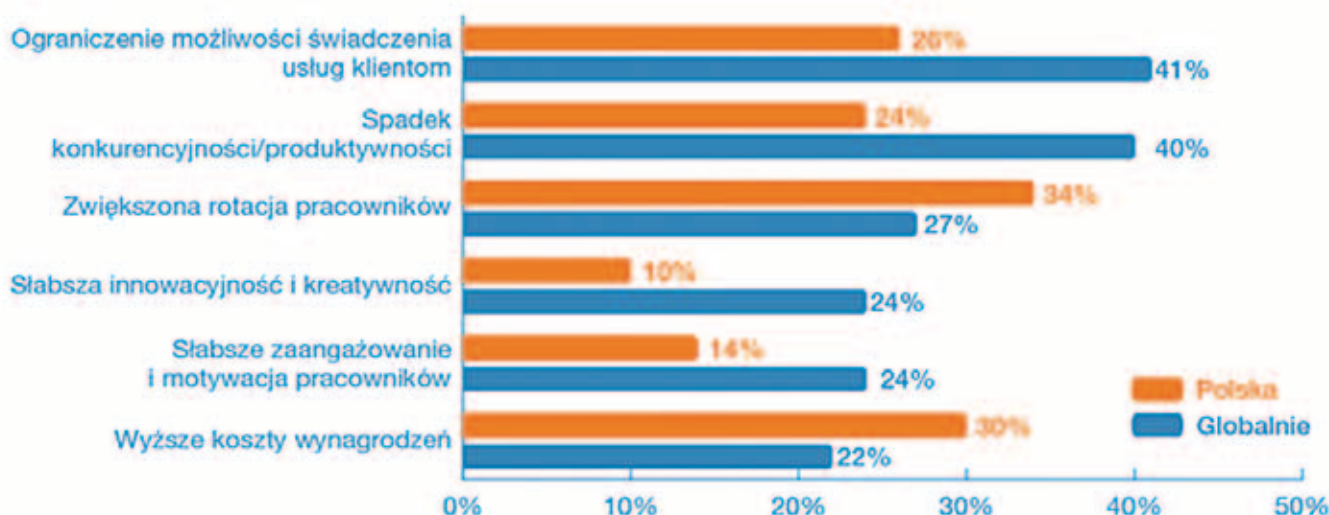
W zestawieniu, na trzecim miejscu, po raz pierwszy znaleźli się operatorzy produkcji, którzy zastąpili, zajmujących zazwyczaj tę pozycję, techników. Aktualnie technicy zajmują miejsce ósme. Obserwujemy również duże zapotrzebowanie na pracowników o kompetencjach handlowych: menedżerowie ds. sprzedaży są na czwartej pozycji a przedstawiciele handlowi na siódmej. Kierowcy, podobnie jak przez wiele poprzednich polskich edycji badania, są na piątym miejscu listy. Na kolejnych pozycjach pracodawcy wskazali: pracowników działów IT, przedstawicieli handlowych, techników, niewykwalifikowanych pracowników fizycznych i menedżerów projektów.

## Przyczyny i wpływ niedoboru talentów

Ponad połowa badanych przedsiębiorców, zarówno na świecie (54%) jak i w Polsce (55%) uważa, że niedobór talentów ma średni lub duży wpływ na ich relacje z klientami i konkurencyjność. Pracodawcy nadal postrzegają talent jako klucz do realizacji celów biznesowych.

Najczęściej deklarowanym skutkiem niedoboru talentów jest ograniczona zdolność świadczenia usług a na kolejnej pozycji ograniczona konkurencyj-





ność i produktywność. Sytuacja wpływa także na zwiększoną rotację i obniżenie zaangażowania i kreatywności pracowników.

Najczęstszym powodem problemów z obsadzaniem etatów jest brak wymaganych kompetencji twardych u kandydatów. Oprócz tego pracodawcy deklarują brak dostępności kandydatów, brak doświadczenia u kandydatów czy brak kompetencji miękkich, a także niedopasowane oczekiwania finansowe kandydatów.

W badaniu ManpowerGroup zapytano również menedżerów HR na całym świecie o strategię podejmowane w obliczu niedoboru talentów. Blisko połowa firm w ujęciu globalnym i ponad

jedna trzecia organizacji w Polsce próbuje uporać się z problemem wdrażając nowe praktyki HR, takie jak dodatkowe szkolenia i możliwość rozwoju dla obecnych pracowników. Pracodawcy korzystają także z nowych metod docierania do kandydatów oraz rozszerzają kryteria rekrutacji, aby uwzględnić osoby, którym brakuje niektórych wymaganych umiejętności lub kwalifikacji, ale posiadają potencjał do ich zdobycia.

### Ewolucja roli działu HR

Czynniki makroekonomiczne nieustannie obniżają marże, zmuszając firmy do osiągania lepszych wyników przy mniejszych zasobach. Tym samym ze strony pracowników konieczna jest większa innowacyjność i produktywność. Aby sprostać tym wyzwaniom, pracodawcy

muszą identyfikować, mobilizować, optymalizować i uwalniać pełen potencjał swoich zespołów. Jest to duża zmiana. W obliczu powolnego wychodzenia przez świat z kryzysu ekonomicznego jedna trzecia firm wciąż ma trudności z obsadzaniem wolnych etatów. W tym samym czasie bezrobocie jest problemem na skalę globalną, co wyraźnie pokazuje, że na rynku jest nadmiar pracowników bez poszukiwanych kwalifikacji i niedobór ludzi z odpowiednimi umiejętnościami i doświadczeniem.

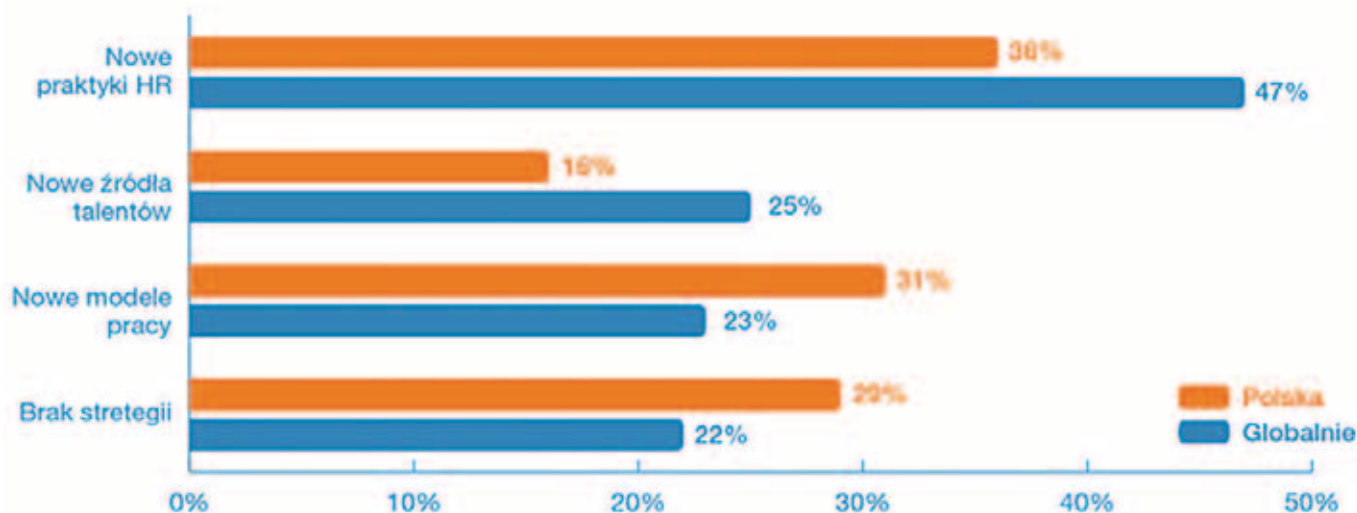
Nadmiar pracowników jest efektem światowego kryzysu i mozolnego wychodzenia z niego, natomiast brak kandydatów z odpowiednimi kompetencjami wynika z dynamicznych zmian w technologii i filozofii biznesu. Umiejętności, któ-

## 10 ZAWODÓW NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH NIEDOBOREM TALENTÓW W 2014 ROKU\*

POLSKA	ŚWIAT**
1. Wykwalifikowani pracownicy fizyczni	1. Wykwalifikowani pracownicy fizyczni
2. Inżynierowie	2. Inżynierowie
3. Operatorzy produkcji	3. Technicy
4. Menedżerowie ds. sprzedaży	4. Przedstawiciele handlowi
5. Kierowcy i finansów	5. Pracownicy księgowości
6. Pracownicy działów IT	6. Członkowie zarządu/Kadra najwyższego szczebla
7. Przedstawiciele handlowi	7. Menedżerowie ds. sprzedaży
8. Technicy	8. Pracownicy działów IT
9. Niewykwalifikowani pracownicy fizyczni, asystenci dyrektora, asystenci ds. administracji	9. Pracownicy sekretariatu,
10. Menedżerowie projektów	10. Kierowcy

\* Wg opinii respondentów, którzy zadeklarowali w badaniu trudności z pozyskiwaniem pracowników i odpowiedzieli na pytanie „Ze znalezieniem przedstawicieli jakich zawodów ma problem Państwa firma?”.

\*\* W badaniu wzięło udział ponad 37 tysięcy pracodawców z 42 krajów



**PRZYCZYNY NIEODOBORU TALENTÓW W 2014 ROKU\***

POLSKA	ŚWIAT**
1. Brak umiejętności technicznych - 50%	1. Brak umiejętności technicznych - 35%
2. Brak dostępnych kandydatów/ Brak kandydatów - 30%	2. Brak dostępnych kandydatów/ Brak kandydatów - 31%
3. Brak doświadczenia - 15%	3. Brak doświadczenia - 25%
4. Brak umiejętności komunikacyjnych (kompetencji miękkich) - 5%	4. Brak umiejętności komunikacyjnych (kompetencji miękkich) - 19%
5. Zbyt wysokie oczekiwania finansowe - 18%	4. Zbyt wysokie oczekiwania finansowe - 13%
8. Nieodpowiednia lokalizacja - 3%	5. Nieodpowiednia lokalizacja - 5%

\* Wg opinii respondentów, którzy zadeklarowali w badaniu trudności z pozyskiwaniem pracowników i odpowiedzieli na pytanie „Jakie Pana/Pani zdaniem są przyczyny niedoboru talentów?”.

\*\* W badaniu wzięło udział ponad 37 tysięcy pracodawców z 42 krajów.

rych pracodawcy potrzebowali wczoraj, są już przeszłością, co tylko pogarsza globalny problem niedoboru talentów.

Czynniki ekonomiczne, demograficzne, technologiczne i społeczne będą nieustannie ewoluować, dlatego firmy muszą dysponować elastycznymi i dynamicznymi zasobami ludzkimi. Aby to osiągnąć, pracownicy działów HR będą musieli wypełniać trzy kluczowe role: ekspertów ds. popytu podaży, znawców rynku i projektantów modeli pracy.

Działy personalne dynamicznie się zmieniają i rozwijają a w miarę ewolucji świata pracy osiąganie wyników biznesowych wymaga od nich doświadczenia w coraz to nowych obszarach. Ich rola powinna być kluczowa w bu-

dowaniu strategii całej organizacji. Tylko długofalowa polityka personalna zagwarantuje dostęp do potrzebnych kwalifikacji na każdym etapie rozwoju firmy. Spełniając taką rolę, działy personalne zapewnią organizacjom odniesienie sukcesu.

**O badaniu Niedobór Talentów 2014**

Na zlecenie ManpowerGroup firma Infocorp Ltd. przeprowadziła ponad 37 000 wywiadów telefonicznych w 42 krajach, w tym 751 w Polsce, z osobami odpowiedzialnymi z politykę HR w małych, średnich i dużych firmach prywatnych i instytucjach państwowych. W Polsce badanie przeprowadzono między 16 a 28 stycznia 2014 r. Margines błędów dla Polski to +/-3,6%.



**Monika Jabłońska**

Kierownik Działu Marketing i PR ManpowerGroup



# TOOL-SHOP 2014

KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

W dniach 12-13 czerwca br. po raz drugi odbyła się Konferencja dla Narzędziowni TOOL-SHOP. To jedyne tego typu wydarzenie skierowane do osób zarządzających i menadżerów pracujących w zakładach narzędziowych.

Podczas dwudniowego spotkania uczestnicy konferencji mieli możliwość wysłuchać 11 prezentacji, dotyczących m.in.: wykorzystywania rzeczywistych kosztów do wycen tłoczników, prewencji i utrzymania ruchu przy formach wtryskowych, analiz technologicznych wyprasek czy standardów współpracy klient - narzędziownia na przykładzie zakładów Toyoty.

- *Za sukces należy uznać, że udało się zgromadzić większą liczbę uczestników niż przed rokiem, szczególnie w tak „gorącym” miesiącu dla narzędziowni jakim jest czerwiec - podkreśla Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Coraz szersze grono osób, które biorą udział w konferencji Tool-Shop, wskazuje, że tego typu wydarzenie i jego program wpisują się w potrzeby zarówno samych narzędziowni, jak i zlecających. Nie należy zapominać, że bankiet na koniec I dnia*

**Konferencja oraz zaplanowane spotkania B2B pozwoliły na przedstawienie profilu naszej firmy, poznanie nowych ewentualnych dostawców oraz szersze przedstawienie przyszłych planów rozwojowych narzędziowni/dostawcom, z którymi aktualnie współpracujemy. Tool-Shop 2014 był to również okazją do „rozpoznania” rynku narzędziowego w Polsce - jego potencjał wciąż wydaje się niewystarczający, w porównaniu z zapotrzebowaniem. Dla nas konferencja przyniosła oczekiwane wartości i kilka bardzo ciekawych kontaktów biznesowych.**

**Tomasz Habdas**  
**Tooling Engineer**  
**YSP&C Poland Sp. z o.o.**

**Uczestnictwo w konferencji Tool-Shop 2014 oceniam pozytywnie przede wszystkim ze względu na profesjonalną organizację i jakość prezentowanych wystąpień, m.in. firm Kirchhoff Polska, Toyota Motor Manufacturing Poland, Valeo Autosystemy. Dodatkowym atutem konferencji jest możliwość uczestnictwa w panelowych spotkaniach B2B pozwalających na ustalenie sposobu współpracy z potencjalnymi kontrahentami lub szczegółów kooperacji z obecnymi partnerami handlowymi. Gratuluję pomysłu i do zobaczenia w przyszłym roku.**

**Grzegorz Krupa**  
**Dyrektor Działu Bohler Tool Materials**  
**Bohler Uddeholm Polska Sp. z o.o.**

konferencji to doskonała okazja do integracji tego środowiska i wymiany opinii oraz doświadczeń w mniej oficjalnym wymiarze.

Po raz pierwszy, zgodnie z sugestią uczestników zeszłorocznej edycji, program konferencji rozszerzyliśmy o możliwość przeprowadzenia rozmów B2B. - *W tym roku przygotowaliśmy plan spotkań wyłącznie pod kilkunastu producentów, którzy zainteresowani byli nawiązaniem współpracy z narzędziowniami w Polsce - Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - W sumie zaplanowanych zostało 89 rozmów. W tym roku spotkania przeznaczone były wyłącznie dla firm produkcyjnych i narzędziowni. W przyszłym roku planujemy możliwość udziału w rozmowach B2B także dla firm będących dostawcami dla zakładów narzędziowych.*

W tej edycji z największym zainteresowaniem spotkały się prezentacje:





- Innowacyjne rozwiązania zwiększające produktywność i zmniejszające koszty w narzędziowni - *Prezes Roksana Zdrada, Grafco*

- Narzędzia ze złota? Aspekty trwałości, wydajności, jakości i kosztów w procesie produkcyjnym - *Marek Danis, Dyrektor Handlowy, Oerlikon Balzers Coating Poland Sp. z o.o.*

- Rozwiązywanie problemów narzędziowni poprzez udział w grupach roboczych narzędziownia - odlewnia - uczelnia na przykładzie projektu IFW Univesitat Hannover - *Bogdan Pszenica, Narzędziownia Bogdan Pszenica*

Składamy serdeczne podziękowania uczestnikom konferencji, prelegentom jak i partnerom tegorocznej edycji. Zapraszamy do obejrzenia zdjęć oraz relacji filmowej z przebiegu II edycji konferencji, które są dostępne na stronie [www.nowoczesnanarzedziownia.pl](http://www.nowoczesnanarzedziownia.pl).

Tegoroczna konferencja była dobrą okazją do spotkania kolegów po fachu z innych firm. Pozwoliło to na wymianę doświadczeń i porozmawianie o kondycji branży. Również rozmowy B2B były możliwością sprawdzenia czego obecnie poszukują i jakie mają wymagania firmy produkcyjne np. w stosunku do narzędziowni. Wynikło z nich kilka dobrych kontaktów. A kto wie może i wzajemnych kooperacji.

**Rafał Podbielski**  
Kierownik Działu Narzędziowni  
**POLMO ŁOMIANKI S.A.**

**Wszystkich zainteresowanych współpracą, przy TOOL-SHOP 2015 w charakterze prelegentów jak również partnerów zapraszamy do kontaktu z [AutomotiveSuppliers.pl](http://AutomotiveSuppliers.pl).**

Partnerzy branżowi



Partnerzy



Patroni medialni



## 2014

11-11.09 Wrocław	<b>Fabryka Przyszłości 4.0</b> <a href="http://przemysl40.pl">http://przemysl40.pl</a>	14-16.10 Sosnowiec	<b>SteelMET</b> Międzynarodowe Targi Stali, Metali Nieżelaznych, Technologii i Produktów Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a>
16-18.09 Kielce	<b>METAL</b> Międzynarodowe Targi Technologii dla Odlewnictwa Targi Kielce <a href="http://www.targikielce.pl">www.targikielce.pl</a>	21-22.10 Praga, Czechy	<b>Central &amp; Eastern European Automotive Forum</b> Adam Smiths Conferences <a href="http://www.ceeautomotive.com">http://www.ceeautomotive.com</a>
16-18.09 Kielce	<b>Aluminium &amp; Nonfermet</b> Międzynarodowe Targi Aluminium i Technologii, Materiałów i Produktów Metali Nieżelaznych Targi Kielce <a href="http://www.targikielce.pl">www.targikielce.pl</a>	21-22.10 Wrocław	<b>XI Międzynarodowy Kongres GEMBA KAIZEN</b> <a href="http://www.profes.com.pl">www.profes.com.pl</a>
30.09-02.10 Sosnowiec	<b>TOOLEX</b> Międzynarodowe Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a>	22-23.10 Sosnowiec	<b>SURFPROTECT</b> Targi Zabezpieczeń Powierzchni Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a>
30.09-02.10 Sosnowiec	<b>WIRTOTECHNOLOGIA</b> Międzynarodowe Targi Metod i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a>	05-07.11 Sosnowiec	<b>SilesiaRUBBER</b> Targi Przemysłu Gumowego, Silikonu i Kauczuku Kolporter Expo Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl/silesiarubber">http://www.exposilesia.pl/silesiarubber</a>
09-10.10 Karpacz	<b>10. Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej</b> TUV Nord Polska Sp. z o.o. / Team Prevent Poland Sp. z o.o. <a href="http://www.tuv-nord.pl">www.tuv-nord.pl</a> / <a href="http://www.teamprevent.pl">www.teamprevent.pl</a> <a href="http://www.metalforum.mtp.pl">www.metalforum.mtp.pl</a>	19.11 Kraków	<b>Automotive CEE Day</b> I Międzynarodowe Spotkanie Zakupowe Przemysłu Motoryzacyjnego <a href="http://AutomotiveSuppliers.pl">AutomotiveSuppliers.pl</a> <a href="http://www.automotiveceeday.eu">www.automotiveceeday.eu</a>
14-16.10 Wolfsburg Niemcy	<b>International Suppliers Fair (IZB)</b> Wolfsburg AG <a href="http://www.izb-online.com">www.izb-online.com</a>	20-21.11 Kraków	<b>5. Forum MotoSolutions - Best Practices w przemyśle motoryzacyjnym</b> <a href="http://AutomotiveSuppliers.pl">AutomotiveSuppliers.pl</a> <a href="http://www.motosolutions.pl">www.motosolutions.pl</a>

# FORUM AUTOMOTIVE

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

9-10.10.2014

KARPACZ, HOTEL GOŁĘBIEWSKI

08.10.2014

opcjonalna możliwość zwiedzania fabryki samochodów **ŠKODA w Mladá Boleslav**  
(wyjazd autokarem spod hotelu Gołębiewski Karpacz)

### I Dzień FORUM 09.10.2014

09.30 – 10.00	Rejestracja uczestników
10.00 – 10.20	Otwarcie. Henryk Warkocz - TUV NORD Polska Sp. z o.o. Dariusz Grzegorzczak - Team Prevent Poland Sp. z o.o.
10.20 – 11.10	<b>Czy Polska jest potęgą motoryzacyjną?</b> Analiza na tle innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej Rafał Orłowski - AutomotiveSuppliers.pl
11.10 – 11.40	<b>Przerwa kawowa</b>
11.40 – 13.20	<b>Struktura systemu zarządzania jakością oraz Podstawy i rodzaje audytów w koncernie Volkswagen</b> – Sonia Militello / Jacek Kazmierczak, Volkswagen AG Wolfsburg
13.20 – 14.00	<b>Bezpieczeństwo informacji w branży motoryzacyjnej – moda, czy inwestycja w przyszłość? (case study)</b> Przemysław Szczurek - TUV NORD Polska
14.00 - 15.00	Obiad
15.00 – 15.45	<b>Bezpieczna realizacja nowych projektów w oparciu o wytyczne VDA</b> Konrad Kubieniec - Team Prevent Poland
15.45 - 16.30	<b>Nowe zasady certyfikacji IATF na zgodność z ISO/TS 16949 – doświadczenia Jednostki Certyfikującej</b> Reimund Gallert - TÜV NORD CERT GmbH
16.30 - 17.15	<b>„Raising the Bar” – czyli podniesienie poprzeczki po wdrożeniu 4 edycji zasad certyfikacji IATF – okiem witness auditora VDA – QMC</b> Robert Mycroft - VDA – QMC
17.15 - 17.30	Podsumowanie
20.00	<b>Uroczysty Bankiet Jubileuszowy</b>

### II Dzień FORUM 10.10.2014 - Warsztaty

10.00 - 10.15	Wstęp do warsztatów
10.15 - 12.15	Warsztaty
12.15 - 13.00	Podsumowanie pracy w grupach
13.00 - 13.15	Zamknięcie X Jubileuszowego Forum
13.30	Obiad

#### Grupy warsztatowe:

1. Specyfika wymagań Koncernu Volkswagen
2. Nowe Wytyczne Certyfikacyjne IATF
3. Bezpieczeństwo informacji – praktyczne aspekty standardu ISO 27001

Kontakt:

Aneta Wójcik tel.: 695 301 031, a.wojcik@tuv-nord.pl

Ewelina Cieniecka tel.: 504 084 671, ewelina.cieniecka@teamprevent.com

AutomotiveSuppliers.pl

EMW  
STAHL-SERVICE-CENTER

Team  
prevent

TUV NORD

**DO YOU NEED CURRENT INFORMATION  
ON THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN POLAND?**

**ARE YOU SEARCHING NEW SUPPLIERS  
IN POLAND AND IN CEE COUNTRIES?**

**PARTICIPATE IN**

**Automotive**  
**CEE Day**

**19 NOVEMBER 2014**

**INNOVATIVE B2B MEETING  
PLATFORM**

**5** Forum  
**MotoSolutions**

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

**20-21 NOVEMBER 2014**

**NEW AND IMPORTANT INFORMATION**

**MORE**

**[WWW.AUTOMOTIVECEEDAY.EU](http://WWW.AUTOMOTIVECEEDAY.EU)**

**[WWW.MOTOSOLUTIONS.PL](http://WWW.MOTOSOLUTIONS.PL)**

**KRAKÓW - ONE PLACE TWO EVENTS**