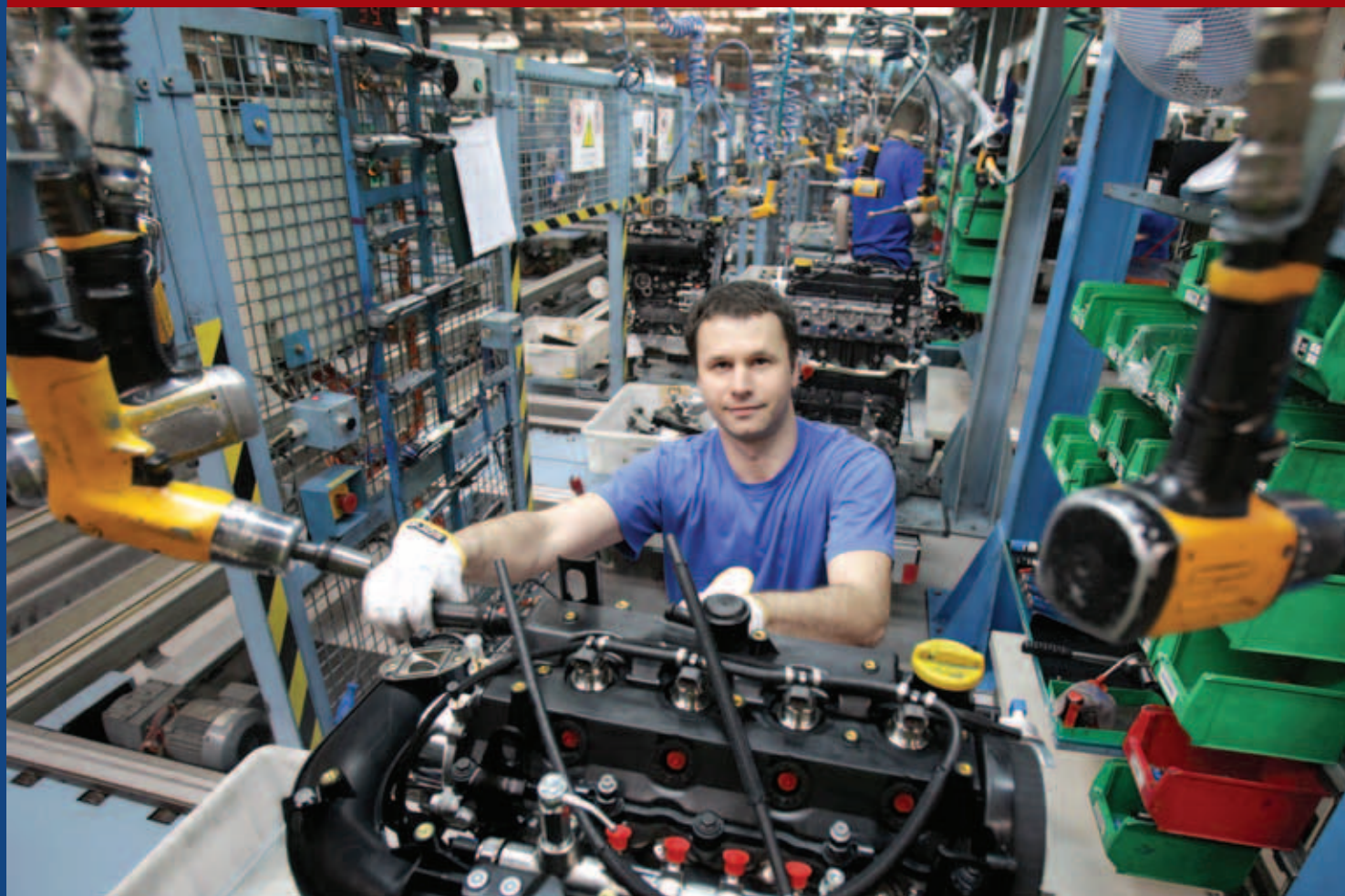


AutomotiveSuppliers.pl

review

ISSN 1899-4369

Nr 1(23)/2014 styczeń - marzec



Inwestycyjny zawrót głowy?

Konferencja

Forum
4 Human Resources
w sektorze motoryzacyjnym

22-23 maja 2014 r.

W numerze

MOTORYZACJA NAGRODZONA PRZEZ PAIIIZ

**METROX-PLAST - KOMPLEKSOWY
DOSTAWCA MOTORYZACYJNY**

MAFLOW ROZWIJA DZIAŁALNOŚĆ R&D

VDA - OCENA DOJRZAŁOŚCI PROCESÓW

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

www.automotivesuppliers.pl

4 Forum Human Resources

w s e k t o r z e m o t o r y z a c y j n y m

22-23 maja 2014 r., SPA Hotel Jawor ****
w Jaworzu k. Bielska-Białej

W programie, m.in.:

- Zmiany na rynku pracy a funkcjonowanie działów HR
- „Dobra” fluktuacja
- Oceny pracownicze
- Dział zasobów ludzkich w procesie łączenia zakładów produkcyjnych
- Chiński inwestor - szansa czy zagrożenie?
- Strategia personalna Volkswagen Poznań
- Programy staży i praktyk studenckich
- Komunikacja wewnętrzna a rozwiązywanie problemów - sztuka, którą można opanować
- Różnice kulturowe na przykładzie fabryki Hyundai

www.hrwmotoryzacji.pl

Partner główny:

 **randstad**

W tym roku prelegentami Forum będą przedstawiciele:



TOYOTA



Wśród prelegentów m.in.



Jolanta Musielak
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.



**GOŚĆ
SPECJALNY**

Jiří Havlín
Hyundai Motor Manufacturing Czech



Artur Zieliński
General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.



Agata Bogacka - Malina
BWI Poland Technologies Sp. z o.o.
Centrum Techniczne w Krakowie



Ewa Łabędź
Faurecia Wąbrzych S.A.
Zakład JIT & Foams Jelcz-Laskowice



Justyna Ignalska
Plastic Omnium Auto Exterior Sp. z o.o.



Andrzej Jachym
Toyota Motor Manufacturing Poland Sp. z o.o.



Agnieszka Pawłowska
GEDIA Assembly Poland Sp. z o.o.



Michał Romanowski
Sanden Manufacturing Poland Sp. z o.o.



Izabella Waligóra
Plastic Omnium Auto Sp. z o.o.



Anna Wesołowska
Randstad Polska Sp. z o.o.

22 maja 2014 - I dzień Forum

12.00-12.50

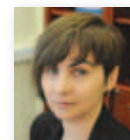
Rejestracja uczestników

12.50-13.00

Rozpoczęcie Forum

Małgorzata Zborowska-Stęplewska

AutomotiveSuppliers.pl



13.00-13.30

2014 - perspektywiczny rok dla przemysłu motoryzacyjnego w Polsce?

Rafał Orłowski

AutomotiveSuppliers.pl



13.30-14.00

HR - zmiana klimatu. Jak zmiany na rynku pracy wpływają na funkcjonowanie działów HR?

Anna Wesołowska, Kierownik Regionu

Randstad Polska Sp. z o.o.



14.00-14.30

Rola Działu Zasobów Ludzkich w procesie łączenia zakładów produkcyjnych Faurecia Wałbrzych SA.

Ewa Łabędź, HR Manager

Faurecia Wałbrzych S.A. Zakład JIT & Foams w Jelczu Laskowicach



14.30-15.30

Lunch

15.30-16.20

Gliwicka fabryka Opla w okresie niższej produkcji - rola działu HR

Artur Zieliński, Kierownik ds. Obsługi Pracowników i Wynagrodzeń

General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.



16.00-16.30

Różnice kulturowe na przykładzie fabryki HMMC w Noszowicach

Jiří Havlín, Manager | Human Resources Department

Hyundai Motor Manufacturing Czech



16.30-17.00

„Dobra” fluktuacja na wydziale montażu w SMP

Michał Romanowski, Dyrektor GA&HR

Sanden Manufacturing Poland Sp. z o.o.




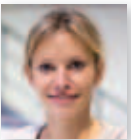





17.00-17.05

Zakończenie I dnia Forum

19.30-24.00

Wieczorny bankiet

23 maja 2014 - II dzień Forum

09.30-10.00	Oceny pracownicze w praktyce <i>Izabella Waligóra, HR Manager</i> <i>Plastic Omnium Auto Sp. z o.o.</i> <i>Justyna Ignalska, HR Manager</i> <i>Plastic Omnium Auto Exterior Sp. z o.o.</i>	 
10.00-10.30	Teraz Razem Widoczni jako przykład akcji informacyjnej w duchu CSR <i>Agata Boczkowska</i> <i>Specjalista w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi</i> <i>TRW Polska Sp. z o.o.</i>	
10.30-11.00	Strategia personalna Volkswagen Poznań <i>Jolanta Musielak, Członek zarządu ds. personalnych</i> <i>Volkswagen Poznań Sp. z o.o.</i>	
11.00-11.45	Przerwa kawowa	
11.45-12.15	Chiński inwestor - szansa czy zagrożenie? <i>Agata Bogacka - Malina, HR Manager</i> <i>BWI Poland Technologies Sp. z o.o. - Centrum Techniczne w Krakowie</i>	
12.15-12.45	Program staży i praktyk studenckich na przykładzie Toyota Motor Manufacturing Poland <i>Andrzej Jachym, Assitant General Manager HR</i> <i>Toyota Motor Manufacturing Poland Sp. z o.o.</i>	
12.45-13.15	Komunikacja wewnętrzna a rozwiązywanie problemów w miejscu pracy - sztuka, którą można opanować <i>Agnieszka Pawłowska, Manager HR</i> <i>GEDIA Assembly Poland Sp. z o.o.</i>	
13.15-13.20	Zakończenie Forum	
13.20	Poczęstunek	

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Forum

Partner główny:



FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

4 Forum Human Resources

w sektorze motoryzacyjnym

ZGŁASZAM UDZIAŁ:

zakłady produkcyjne

firmy nieprodukcyjne

do 28 marca 2014 r. 900 PLN + 23% VAT 1100 PLN + 23% VAT

do 25 kwietnia 2014 r. 990 PLN + 23% VAT 1190 PLN + 23% VAT

po 25 kwietnia 2014 r. 1 200 PLN + 23% VAT 1 400 PLN + 23% VAT

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

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

Wyrażamy zgodę, na podstawie art. 23 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) na przetwarzanie danych osobowych do celów informacyjnych i marketingowych przez AutomotiveSuppliers.pl S.C. z siedzibą w Warszawie oraz przez partnerów Forum HR w sektorze motoryzacyjnym (edycja 2014).

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

Jesteśmy zainteresowani opcją dodatkową:

ścianką reklamową insert do materiałów konferencyjnych

22-23 maja 2014 r.,
SPA HOTEL JAWOR ****
w Jaworzu k. Bielska-Białej

Warunki uczestnictwa:

1. Cena obejmuje: udział w forum w dniach 22 i 23 maja 2014 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 23 maja.
2. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 10.05.
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 HR i nazwisko uczestnika
4. Rezygnację z udziału należy przesyłać listem poleconym na adres organizatora.
5. W przypadku rezygnacji po 10 maja 2014 r. obciążymy Państwa opłatą administracyjną w wysokości 300 PLN + 23% VAT.
6. Rezygnacja w terminie do 4 dni przed forum lub nieobecność podczas forum nie są podstawą do zwrotu należności.
7. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum

Nocleg

Ceny pokoi w Hotelu SPA Jawor dla uczestników Forum

- 190 PLN brutto - pokój 1-osobowy
- 240 PLN brutto - pokój 2-osobowy
- 270 PLN brutto - pokój 2-osobowy do pojedynczego wykorzystania

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

Rezerwację oraz płatność za hotel uczestnicy forum dokonują indywidualnie.

Wypełniony formularz należy przesać mailem
review@automotivesuppliers.pl
AutomotiveSuppliers.pl s.c., ul. Staniewicka 14
03-310 Warszawa, tel. 22 435-88-22, 22 215-05-05

2014 będzie lepszy dla motoryzacji

W pierwszych miesiącach bieżącego roku media poświęciły nieco miejsca roli jaką branża motoryzacyjna pełni w polskiej gospodarce. Przy tej okazji padały takie określenia jak „potęga” czy „zagłębienie” produkcji komponentów. Słowa te są trochę na wyrost, ale faktem jest, że Polska jest ważnym miejscem na europejskiej mapie motoryzacyjnej. Ciągłe jednak czujemy na plecach oddech konkurencji w postaci Czech, Słowacji czy także Węgier.

Co nowego przyniesie nam ten rok? Raczej pewny jest wzrost produkcji i zatrudnienia u dostawców motoryzacyjnych - nadal pozostajemy atrakcyjnym krajem do inwestowania w tym sektorze. Niestety nie nastąpi znacząca poprawa w segmencie produkcji samochodów. Fabryka Opla przygotowuje się do uruchomienia w 2015 roku Astry kolejnej generacji. Nadal czekamy też na ogłoszenie planów wobec tyskiej fabryki Fiata. Zakładamy, że w tym roku po raz pierwszy od kilku lat wielkość montażu samochodów nie spadnie a można nawet pokusić się o prognozy, że nieznacznie wzrośnie.

Najbardziej oczekiwaną informacją jest potwierdzenie inwestycji Volkswagena w Polsce. Będzie to dobry znak dla całej branży i prawdopodobnie impuls dla kolejnych dostawców, którzy dotychczas nie inwestowali w Polsce. Ale efekty tej nadal potencjalnej inwestycji odczujemy dopiero za kilka lat.



Rafał Orłowski

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Orłowski'. The signature is stylized and cursive.

Redaktor Naczelny

Wydawca:

AutomotiveSuppliers.pl s.c.

ul. Staniewicka 14, 03-310 Warszawa

Tel. 22 435-88-22

Faks 22 435-88-23

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:

Maria Kaszyńska

Aleksander Kierecki

Konrad Kubieniec

Kamil Stolarski

Anna Zaleska

Opracowanie graficzne:

Dorota Mirowska

dorotamirowska@pegasis.pl

Druk: Taurus

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.

Zastrzega sobie także prawo do skracania i adjustacji tekstów. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i artykułów sponsorowanych.

Przedrukowanie zamieszczonych materiałów lub ich części wyłącznie za pisemną zgodą redakcji.

Zapraszamy do współpracy

Jeśli chcielibyście Państwo, aby na łamach *AutomotiveSuppliers.pl review* pojawiły się interesujące Państwa tematy, prosimy zgłaszać je drogą mailową pod adresem redakcji:
review@automotivesuppliers.pl

Zachęcamy również do przesyłania informacji o wydarzeniach w Państwa zakładach (uzyskanie certyfikatów i nagród, inwestycje, zmiany personalne i in.). Wybrane materiały zostaną bezpłatnie zamieszczone w wydawnictwie oraz serwisie internetowym:
www.automotivesuppliers.pl



8

2013 rok: produkcja samochodów cofnęła się o dziesięciolecie



14

Autobusy:
Producenci przyspieszyli pod koniec 2013 roku



18

Eksport motoryzacyjny częściami stoi



22

Motoryzacja ponownie nagrodzona przez PAIiZ



24

Dostawcy z Polski nagrodzeni przez Volvo Cars



26
Inwestycyjny
zawrót głowy?



46
Zespół AGH Racing
w Formule Student



32
Metrox-Plast
- kompleksowy dostawca
motoryzacyjny



48
Motoryzacja
rozbrzmiewa
planami produkcji



34
Boryszew S.A. Oddział
Maflow rozwija
działalność R&D



50
Zatrudnienie rośnie
dzięki dostawcom



36
Ocena dojrzałości
procesów zgodnie
z wytycznymi VDA



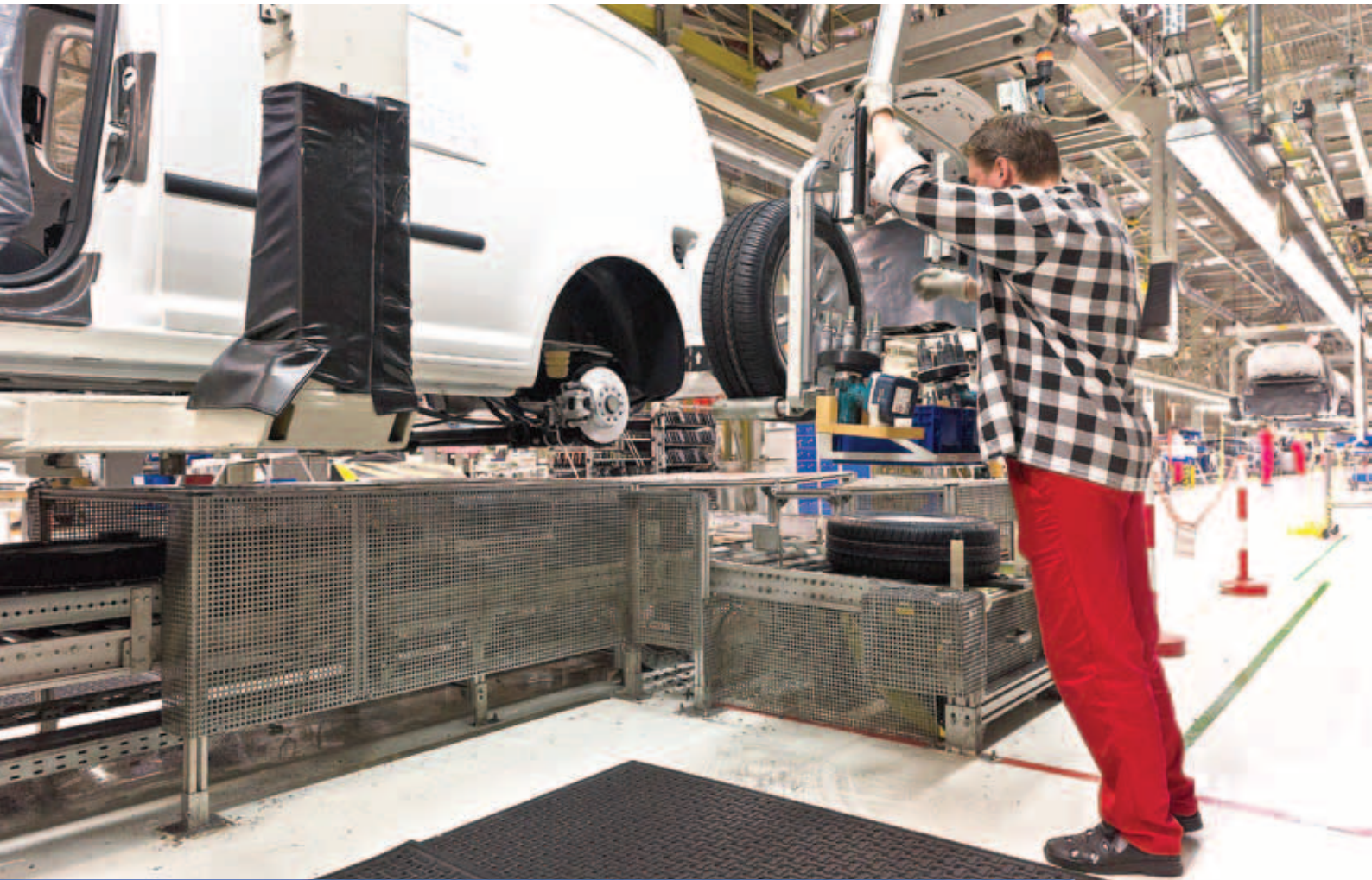
52
Perspektywa 2014-2020
- na jakie programy
finansowane z funduszy
EU mogą liczyć
przedsiębiorcy?



42
Jakie ryzyko niesie
za sobą transakcja
przejęcia przedsiębiorstwa



56
Nadchodzące targi
i konferencje



Volkswagen Poznań

2013 rok: produkcja samochodów cofnęła się o dziesięciolecie

Miniony rok był już piąty z rzędu, w którym malała produkcja pojazdów w Polsce. Czy to już ostatni raz?

Produkcja

W 2013 roku w Polsce zostało wyprodukowanych niespełna 575 tys. samochodów osobowych i dostawczych. To o 9,6 proc. mniej (-60,9 tys. sztuk) niż rok wcześniej. Miniony rok jest najgorszym pod względem produkcji nie tylko od początku kryzysu w 2008 roku ale wielkość montażu była niższa od blisko 10 lat - w 2004 roku wyprodukowano 599 tys. aut.

Fiat Auto Poland, największy producent pojazdów w Polsce, kolejny rok zanotował spadek - za bramy tyskiej fabryki wyjechało 295,7 tys. samochodów, o 15,1 proc. mniej niż rok wcześniej (-52,8 tys.). Na auta marek Fiat, Abarth i Lancia przypadło 244 056 sztuk. Warto podkreślić, że Fiatów 500, Abarthów 500 i Lancii Ypsilon w 2013 roku, wyprodukowano o 22,1 proc. więcej w stosunku poprzedniego roku. Gamę produkcyjną w zeszłym roku uzupełniło ponad 51,6 tys. egzemplarzy Forda Ka. Pomimo spadku, na FAP nadal przypada ponad połowa wszystkich wytworzonych w naszym kraju samochodów (51,4 proc.).

Podobnie jak przed rokiem, najbardziej ustabilizowaną produkcją może pochwalić się Volkswagen Poznań. W całym 2013 r. w Poznaniu wyprodukowano 170,9 tys. aut, o 5,5 proc. więcej (+8,9 tys. sztuk) niż

rok wcześniej. Do rekordu z 2011 roku zabrakło jedynie 6,1 tys. samochodów. Warto nadmienić, że od lipca do końca roku, w każdym z miesięcy następował wzrost produkcji. Dzięki temu udział poznańskiej fabryki w całości produkcji aut wzrósł z 25,5 proc. w 2012 r. do 29,7 proc. rok później.

Trudna końcówka zeszłego roku (ograniczenie montażu) spowodowało, że w całym zeszłym roku w fabryce General Motors Manufacturing Poland (GMMP) zostało wyprodukowanych o niecałe 20 tys. pojazdów mniej niż w 2012 roku (108,3 tys., -13,5 proc.). Udział GMMP w całości produkcji samochodów w Polsce spadł do poziomu 18,8 proc. (2012 r.: 19,7 proc.).

Modele

W 2013 r. najbardziej masowo produkowanym pojazdem w Polsce był Fiat 500 (174,2 tys.). Poziom 100 tys. egzemplarzy przekroczył jeszcze tylko VW Caddy (148,9 tys.). W pierwszej „trójce” znalazł się także kolejny model z Tychów - Lancia Ypsilon z wynikiem 61,3 tys. wyprodukowanych egzemplarzy. Kolejne pozycje przypadły modelom: Ford Ka (51,6 tys.), Opel Astra IV hatchback (48 tys.), Opel Astra IV sedan (25,2 tys.), VW T5 (22 tys.), Opel Astra GTC (21,9 tys.), Abarth 500 (8,5 tys. sztuk) i Opel

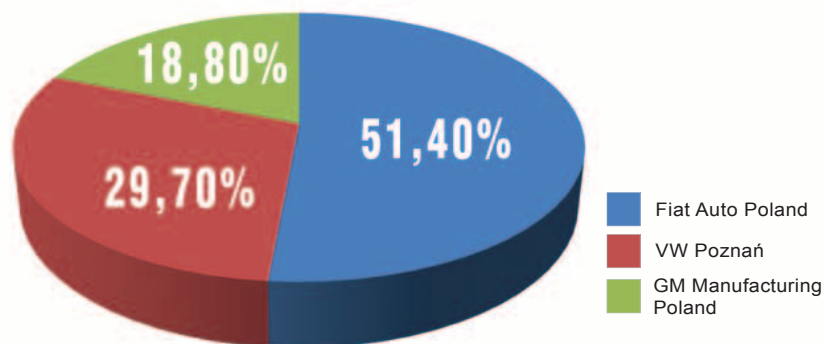
Cascade (7,4 tys.). Listę wytwarzanych w Polsce samochodów zamyka Opel Astra III sedan (5,8 tys.).

Eksport

W minionym roku na polskim rynku sprzedano jedynie 9,5 tys. samochodów (1,6 proc.) wyprodukowanych przez FAP, GMMP lub VW Poznań zaś pozostałe 98,4 proc. trafiło do zagranicznych klientów. Fiat Auto Poland wyeksportował 242,7 tys. samochodów marki Fiat i Lancia. Zagranicę trafiło także 51,5 tys. egzemplarzy Fordów Ka, produkowanych w Tychach. Volkswagen Poznań wysłał zagranicę 168,4 tys. pojazdów a GM Manufacturing Poland 104,3 tys. aut.

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	2013	
	Produkcja Production	Eksport Export
Fiat Auto Poland	295 700	292 722
VW Poznań	170 875	168 408
GM Manufacturing Poland	108 333	104 310
RAZEM /TOTAL	575 908	565 440

źródło: producenci

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

2014 rok - stabilizacja, wzrost czy spadek?

Początek tego roku zaczął się niepomyślnie. W styczniu wszyscy producenci wyprodukowali mniej samochodów niż rok wcześniej. Największy spadek dotyczył montażu w fabryce w Gliwicach. Jednak pomimo ponad 4-procentowego styczniowego spadku, w tym roku najprawdopodobniej, po raz pierwszy od 2008 roku, zahamowana zostanie ta negatywna tendencja.

Według wstępnych ostrożnych prognoz w zakładach Fiata, Volkswagena i General Motors może zostać wyprodukowanych około 576 tys. samochodów, czyli o około tysiąc więcej niż w minionym. Ostateczny wynik jest oczywiście zależny od sprzedaży aut na rynkach Europy Zachodniej. Jeśli liczba rejestracji nowych pojazdów będzie na tych rynkach nadal rosła, tak jak w styczniu, może wpłynąć to na wyższą od prognozowanej produkcję aut w zakładach w Polsce.



Janusz Soboń
Executive Vice President
Central & Eastern Europe
Kirchoff Automotive
oraz
Dyrektor Zarządzający
Kirchoff Polska

Tak jak się spodziewałem, rok 2013 nie zaskoczył pozytywnie. Sprzedaż nowych samochodów w Europie znowu spadła, na szczęście nieznacznie i wygląda na to, że to był „dołek” od którego zacznie się odbicie. Już w połowie roku 2013 widać było jak bardzo branża liczy na to odbicie. Świadczą o tym bardzo dobre wyniki sprzedaży jakie osiągnęliśmy w lipcu i sierpniu. Wydawało się więc, że i czwarty kwartał przyniesie dobre wyniki, ale tak się niestety nie stało. Parę faktów z 2013 roku warte jest jednak podkreślenia, bo będą one wpływać na branżę przez następne lata.

Po pierwsze, rynek chiński w dalszym ciągu dynamicznie rozwija się. Po drugie, jest niemal pewne że Ameryka Płn., a zwłaszcza USA uporała się z kryzysem, co skutkuje dwucyfrowym wzrostem sprzedaży nowych samochodów. Te zjawiska zachęcają OEM do inwestowania na tamtych rynkach a w ślad za nimi podążać będą dostawcy 1st Tiers.

Tak jak przewidywałem, europejska produkcja w coraz mniejszym stopniu będzie przedmiotem eksportu do Chin i Ameryki Płn. więc będziemy zdani na rozwój rodzimego rynku. Ten niewątpliwie nastąpi, aczkolwiek musimy uważać na zmiany strukturalne wewnątrz rynku europejskiego. Zmieniają się priorytety jeżeli chodzi o lokalizacje produkcji samochodów. Centrum rozwoju i produkcji samochodów pozostaną Niemcy, ale bez znaczącego zwiększenia liczby produkowanych w tym kraju samochodów. Beneficjentem będą kraje Europy Środkowo-Wschodniej za względu na koszty produkcji. Mogą pojawić się nowe projekty inwestycyjne OEM w tym regionie. O fabryce dla VW Crafter wszyscy wiemy, według mnie będą kolejne. Dla polskich dostawców to jest duża szansa.

Dobrze wykorzystuje swoje atuty Hiszpania, do końca dekady wolumen produkowanych tam samochodów wróci do poziomu blisko 3 mln rocznie. Pozytywnie zaskoczy chyba też Wlk. Brytania, głównie dzięki bardzo zdecydowanym działaniom rządu dla ochrony własnego przemysłu. Natomiast największym problemem na następne lata wydaje się być Francja. Tam sprzedaż i produkcja samochodów spada i dla dostawców bardzo uzależnionych od francuskich OEM mogą pojawić się spore problemy. Nie widzę też większych perspektyw dla rozwoju produkcji aut we Włoszech. W 2013 roku rozczarowała Rosja. Uważam że był to stracony rok dla przemysłu motoryzacyjnego w tym kraju i niestety, stracony czas dla kolejnych lat. Regulacje prawne o tzw. „montażu przemysłowym” słabo zachęcają dostawców do inwestowania w Rosji. Natomiast ci którzy już tam zainwestowali, negatywnie odczuwają skutki cherałowego i zmiennego rozwoju rynku.

W efekcie tych wszystkich wymienionych wyżej zmian na rynku, spodziewam się niestety coraz silniejszej presji na ceny naszych wyrobów. Prawie zawsze prowadzi to do wojny cenowej pomiędzy dostawcami, a to nie oznacza nic dobrego dla branży w perspektywie długoterminowej.

Co w 2014 roku dla Kirchoff Polska? Kolejne inwestycje w Mielcu i Gliwicach, o łącznej wartości około 70 mln zł. Nie będzie za tym znaczącego wzrostu zatrudnienia ponieważ nowe projekty wiążą się z technologiami wysoko zautomatyzowanymi, przystającymi do dzisiejszych i przyszłych warunków skutecznego konkurowania. Z kolei brak zapotrzebowania na stare technologie, te pochodzące z początkowego okresu rozwoju zakładów powoduje mniejsze zapotrzebowanie na pracę ludzką.

Będzie to dla nas kolejny rok wewnętrznej konsolidacji, również dla zwiększenia konkurencyjności. Realizujemy to m.in. poprzez rozwijanie filozofii lean manufacturing'u w ramach tzw. Kirchoff Automotive Production System (KAPS). Te działania są niezbędne dla ciągłego redukowania kosztów, m.in. dla radzenia sobie z opisanymi wyżej zjawiskami na rynku.

ENGLISH SUMMARY

In 2013 570,9 thousand cars and light commercial vehicles (-9,6 percent) were manufactured in Poland.

For many years, the largest manufacturer has been Fiat Auto Poland - 295,7 thousand cars (-15,1 percent), followed by Volkswagen Poznań (170,9 thousand vehicles, +5,5 percent) and GM Manufacturing Poland (108,3 thousand, -13,5 percent). 98.4 percent of vehicle made in Poland are exported.



FCPK Bytów & NX Mold Wizard

**Nowe biblioteki 3D
normaliów FCPK Bytów
do form wtryskowych
dostępne w marcu
2014 roku!**



CAMdivision

prezentuje podręczniki:

- Projektowanie form wtryskowych
- Projektowanie tłoczników
- Frezowanie form

info: www.camdivision.pl/publikacje

**Zapraszamy na bezpłatne warsztaty z konstrukcji form wtryskowych
i tłoczników w NX Mold & Progressive Die Wizard!
Informacje na www.nxmold.pl**

TOP EUROPEAN PARTNER SIEMENS PLM FOR NX PRODUCT ENGINEERING SOFTWARE 2013

 **CAMdivision**

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

INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE

AutomotiveSuppliers.pl



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



BWI Group to czołowy dostawca części zawieszni i hamulców dla przemysłu motoryzacyjnego na całym świecie.

www.bwigroup.com



Spółka od 1959 r. prowadzi chemiczną i elektrochemiczną obróbkę powierzchni metali. Wykonane powłoki galwaniczne zabezpieczają powierzchnię przed korozją, nadają pożądane własności techniczne takie jak: twardość powierzchni, odporność na ścieranie, przewodność elektryczną i wiele innych.

www.galvo.pl



Należy do jednej z dziesięciu największych europejskich grup w branży logistycznej. Wyznacza standardy w zakresie logistyki dla motoryzacji i branży przemysłowej. Oferuje globalne i innowacyjne rozwiązania dla logistyki dostaw i dystrybucji przemysłowej, tak krajowej, jak i międzynarodowej.

www.gefco.pl



Producent odlewów z przeznaczeniem dla przemysłu samochodowego i maszynowego, sektora rolniczego, budownictwa, robót publicznych oraz górnictwa i kolejnictwa. Produkuje odlewy z żeliwa szarego EN GJL-200, 250, 300 i sferoidalnego EN GJS- 400-15, 400-18, 400-18LT, 450-10, 500-7, 600-3, 700-2 o wadze od 0,5 do 80 kg.

www.metalpol.com



Profesjonalna dostawa usług z zakresu selekcji, kontroli, naprawy komponentów oraz zabezpieczenia wyrobu gotowego. Zapewniamy swoim Klientom bezpieczeństwo, rzetelność i obsługę na najwyższym poziomie.

www.negotrust.pl



Producent podzespołów do siedzeń samochodowych. Zakład wchodzi w skład DEFTA Group działającej w branży Automotive. Zakres działalności firmy: elementy gięte z drutu stalowego nisko i wysokowęglowego + obróbka cieplna, części z tworzyw sztucznych: wtrysk plastiku oraz wtrysk plastiku z insertami, szkielety siedzeń, zgrzewanie punktowe.

www.defta.eu

PONAD 250 FIRM USŁUGOWYCH I PRODUKCYJNYCH

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl



ZAPREZENTUJ FIRMĘ

ZDOBĄDŹ NOWYCH PARTNERÓW BIZNESOWYCH

AutomotiveSuppliers.pl



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

OVAKO

Producent wyrobów długich ze stali specjalnych dla przemysłu pojazdów ciężkich, przemysłu motoryzacyjnego i maszynowego. Oferujemy m.in.: pręty gorącowalcowane okrągłe i kwadratowe w stanie surowym lub po obróbce cieplnej; pręty łuszczone, ciągnione, chromowane, płaskowniki, rury bezszwowe, chromowane, pierścienie, profile specjalne.

www.ovako.com



Doświadczenie na rynku przewozów międzynarodowych od 1989 r. Międzynarodowe transporty całopojazdowe. Regularne linie drobnicowe. Ekspresowe transporty dedykowane. Obsługa celna i magazynowa.

www.polbodtrans.pl



Istnieje od 1987r. Główne elementy aktywności to:

- Dystrybucja materiałów i narzędzi do elektroniki podzespołów, elektronicznych oraz aparatury i akcesoriów pomiarowych
- Montaż płytek elektronicznych i wiązek kablowych
- Produkcja modułów laserowych, generatorów linii laserowej, pomiarowych urządzeń optoelektronicznych
- Laserowe wycinanie szablonów stalowych SMT
- Pakowanie elementów SMD w taśmę
- Usługa cięcia log roli taśm i folii.

www.semicon.com.pl

MIEJSCE NA

TWOJĄ FIRMĘ DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW

SKORZYSTAJ JUŻ DZIŚ!

WPIS PODSTAWOWY

(bezpłatny):

- nazwa firmy,
- certyfikaty,
- dane adresowe,
- emisja danych firmy w kategoriach zgodnych z profilem produkcji (maks. 6 kategorii)

WPIS ROZSZERZONY

(w polskiej i angielskiej wersji językowej serwisu):

- nazwa firmy wraz z logiem
- opis działalności firmy: oferta produkcyjna i usługowa,
- park maszynowy, certyfikaty
- dane teleadresowe,
- www oraz e-mail,
- galeria zdjęć
- emisja danych firmy we wszystkich kategoriach zgodnych z profilem produkcji

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

22 215-05-05, review@automotivesuppliers.pl



Solaris (fot. Tomasz Bielecki)

Autobusy: Producenci przyspieszyli pod koniec 2013 roku

W minionym roku rynek produkcji autobusów zanotował kilkuprocentowy wzrost. W dużej mierze to zasługa zagranicznych klientów.

Produkcja

W 2013 r. w Polsce produkcja autobusów o masie całkowitej powyżej 8 ton osiągnęła poziom 3 715 szt., o 155 szt. więcej niż przed rokiem (+4,3%). Z tej sumy krajowi przewoźnicy zakupili tylko 412 pojazdów (2012 r.: 464 szt. i 2011 r.: 782 szt.). Słabsza pozycja Polski to efekt coraz większej popularności w naszym kraju pojazdów klasy MINI (poniżej 8 ton) jak i mniejszej liczby zamówionych autobusów przez polskie przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Osiągnięty na koniec roku pozytywny bilans zawdzięczamy przede wszystkim zagranicznej sprzedaży.

Patrząc na produkcyjny wynik przez pryzmat kategorii funkcjonalnych łatwo zauważyć, że wzrost liczby wyprodukowanych pojazdów zawdzięczamy dwóm segmentom - autobusów miejskich (wzrost o 5,2% do poziomu 3025 szt.) oraz międzymiastowych (wzrost o 10,6% do poziomu 543 szt.) O ile w pierwszej kategorii pozytywny bilans jest wynikiem przede wszystkim zwiększonego eksportu marek MAN i Solaris, tak w drugiej jest to bardziej indywidualny wynik jednego producenta Volvo, który wyprodukował 366 tego typu konstrukcji. Warto jednak dodać, że w segmencie międzymiastowym coraz efektywniej wrocławską fabryką wspiera zakład w Bolechowie, którego bramy opuściło w zeszłym roku już 73 egzemplarze InterUrbino (prawie dwa razy więcej niż przed rokiem), a także fabryki w Sadach i Starachowicach z modelem Lion's Regio (13 szt. w 2013 w porównaniu do 1 szt. w 2012 r.).

Podobnie jak w segmencie kompletnych autobusów zeszły rok przyniósł ożywienie w produkcji trolejbusów. W zeszłym roku firma Solaris wytworzyła 75 szt. tego typu pojazdów o 11 szt., więcej niż przed rokiem. Ich głównym odbiorcą była ...

Polska, a następnie Włochy, Rumunia i Czechy. Ponadto w polskich zakładach wyprodukowano blisko 700 podwozi oraz ponad 250 szkieletów konstrukcyjnych.

Zdecydowanym liderem wśród producentów autobusów pozostają zakłady MANa, które w 2013 r. wyprodukowały 1 512 autobusów, o 169 szt. więcej niż rok wcześniej (+12,6%). Do tego wyniku trzeba dodać ponad 450 szt. podwozi, które głównie trafiły do takich krajów jak: Singapur, Hiszpania czy Izrael. Ponadto w ciągu 12 miesięcy zeszłego roku w zakładach w Starachowicach powstało ponad 250 szt. szkieletów konstrukcyjnych autokarów marki Neoplan, które w ramach projektu Premium trafiły do zakładu w Plauen. W 2013 r. program ten został rozszerzony o piętrowy autobus turystyczny Neoplan Skyliner, który można uznać za najbardziej luksusowy autokar jaki powstaje w Polsce. Cały czas strategicznym produktem polskich zakładów MAN są autobusy miejskie, ale nie tylko - w tym roku fabryki wyprodukowały także kilkanaście międzymiastowych autobusów Lion's Regio. To realizacja koncernowego projektu, aby wszystkie zakłady MAN były w stanie zmienić swój profil produkcyjny w zależności od popytu na rynku. Co ważne w tym roku wyraźnie wzrósł udział Polski w zakupach autobusów produkowanych w fabrykach w Sadach i Starachowicach. Stało się tak głównie dzięki realizacji zamówienia MZK Opole na zakup 16 szt. Lion's City.

Drugie miejsce zajął Solaris Bus & Coach. Bramy fabryki w Bolechowie opuściło 1 229 autobusów (+287 szt., +30,5%) oraz 75 trolejbusów (o 11 szt. więcej niż przed rokiem). Razem daje to wynik 1 304 pojazdów, co oznacza najlepszy wynik w historii wielkopolskiej firmy.

Aby sprostać takim obciążeniom produkcyjnym Solaris zwiększa zatrudnienie

AUTOR



Aleksander Kierecki

Redaktor Naczelny
TransInfo.pl

oraz modernizuje spawalnię szkieletów w Środzie Wlkp. Równolegle trwają wielkie przygotowania do jesiennej premiery IV generacji Urbino, która przede wszystkim ma się charakteryzować niższą masą, lepszymi wynikami w zakresie zużycia paliwa oraz oczywiście nowym designem. Co do odbiorców to Solaris cały czas polega przede wszystkim na rodzimym rynku i w zeszłym roku na łączną liczbę 1229 najwięcej pojazdów trafiło właśnie do Polski (258 szt.) Z kolei największy jednorazowy kontrakt został zrealizowany dla Belgradu na 200 szt. przegubowych autobusów Urbino 18.

Trzecie miejsce przypadło Volvo, które w 2013 r. wyprodukowało 699 szt. autobusów, dokładnie tyle samo co przed rokiem. W IV kwartale wrocławska fabryka zintensyfikowała głównie dostawy pojazdów międzymiastowych. Najwięcej egzemplarzy tego typu (prawie 300 szt.) wyeksportowano do Norwegii, co zapewniło prymat tej kategorii w łącznej strukturze produkcyjnej Volvo. Ponadto szwedzka firma coraz lepiej sobie radzi w segmencie miejskim, gdzie dynamicznie rosną „hybrydowe” wyniki fabryki. W tym roku Volvo dostarczyło m.in. kompletne autobusy V7900 Hybrid na rynek brytyjski dla First Group i Lothian Buses. To pierwsze kompletne autobusy miejskie wyprodukowane w Polsce, które zostały dostarczone na Wyspy. Przypomnijmy, że wrocławski zakład Volvo wraz z wejściem normy Euro 6 zaprzestanie produkcji zarówno miejskich autobusów z napędem Diesla (V7900L i V7900LA), ale także wersji gazowych (V7900LG i 7900LAG). Tym samym w segmencie miejskim zostanie tylko seria pojazdów hybrydowych V7900 Hybrid. W latach 2014-2015 do-

Produkcja autobusów w Polsce w 2013 r.

Production of buses in 2013

Producent / Manufacturer	2013	%	2012
MAN Bus	1 512	40,70%	1 343
SOLARIS Bus &Coach	1 229	33,08%	942
VOLVO Polska	699	18,82%	699
SCANIA Production Słupsk	96	2,58%	341
Inni / Others	179	4,82%	235
RAZEM /Total	3 715	100,00%	3 560

Źródło: JMK analizy rynku transportowego

łączą do nich pojazdy z systemem plug in. Następnym krokiem będzie wprowadzenie autobusu elektrycznego: V7900E w 2017 r. Koncern planuje również hybrydyzację autobusów międzymiastowego modelu 8900 (ok. 2015 r.) oraz autokaru 9700 (około 2016 r.).

Czwarte miejsce zajmuje Scania - w 2013 r. fabrykę w Słupsku opuściło za ledwie 96 autobusów, o 243 szt. mniej niż rok wcześniej (-77,3%). Ten znaczący spadek produkcji spółka przewidziała już wcześniej i odpowiednio się do niego przygotowała. W fabryce powstają zarówno w pełni zabudowane autobusy komunikacji miejskiej jak i same podwozia, które trafiają do niezależnych firm zabudowujących w Europie, Afryce i Azji. W słupskim zakładzie w tym roku została domknięta generacyjna pojazdów - popularne modele autobusów OmniCity czy OmniLink zastąpi nowa rodzina Omniwide. Ta wymiana już przyniosła wymierne efekty w postaci m.in. wygranego kontraktu w Berlinie na dostawę 216 szt. autobusów przegubowych.

Kolejne miejsca zajmują Autosan i Kapena, a cała stawkę zamyka Solbus i AMZ-Kutno.

Eksport

W 2013 r. fabryki wyeksportowały 3 303 autobusy. To o 207 pojazdów więcej niż przed rokiem (+6,7%). Dodatkowo za granicę trafiło 39 trolejbusów oraz prawie 700 podwozi. O tak dobrym ostatecznym wyniku przesądził IV kwartał br., kiedy wszystkie zakłady zintensyfikowały swoje dostawy. Można powiedzieć, że w zeszłym roku dynamika eksportu autobusów rozwijała się wraz z każdym miesiącem. Zaczęliśmy od „minusowego” poziomu -8,4% po I kwartale zeszłego roku, by po pierwszym półroczu osiągnąć dodatni bilans (+2,5%), który był zapowiedzią eksportowego przyśpieszenia. Druga połowa roku to kontynuacja pozytywnego trendu z bardzo wyraźnym wzrostem w listopadzie i grudniu. Warto podkreślić, że w ostatnim kwartale wyeksportowano 1 118 autobusów, podczas gdy w I kwartale ponad dwa razy mniej - 464 pojazdów. Jesienno-zimowe przyspieszenie to efekt realizacji potężnych zamówień na autobusy miejskie, z których najważniejsze to: dostawa 264 autobusów MAN

Eksport autobusów z Polski w 2013 r.

Export of buses in 2013

Producent / Manufacturer	2013	%	2012
MAN Bus	1 489	45,08%	1 294
SOLARIS Bus & Coach	971	29,40%	698
VOLVO Polska	693	20,98%	690
SCANIA Production Słupsk	96	2,91%	337
Inni / Others	54	1,63%	77
Razem / Total	3 303	100,00%	3096

Źródło: JMK analizy rynku transportowego

do Niemiec oraz kontynuacja kontraktów Solarisa dla Serbii, Bułgarii i Izraela. Nie można zapomnieć także o ogromnym zamówieniu z Norwegii na międzymiastowe pojazdy Volvo (ponad 280 egzemplarzy).

Kolejnym czynnikiem, który pozytywnie wpłynął na liczbę zamawianych pojazdów w polskich fabrykach była nadchodząca norma Euro 6. Wielu europejskich przewoźników zdecydowało się w zeszłym roku na zwiększony zakup konstrukcji spełniających jeszcze normę Euro 5, co wpłynęło na wyraźny wzrost eksportu.

W 2013 r. najważniejszym odbiorcą autobusów wyprodukowanych w Polsce ponownie zostały Niemcy z udziałem 25% w całkowitym eksporcie. Cały czas nasi zachodni sąsiedzi odbierają najwięcej pojazdów marki MAN (519 szt.) i Solaris (208 szt.) Coraz więcej sprzedaje tutaj także Volvo, dla którego Niemcy stały się w 2013 r. drugim najważniejszym odbiorcą autobusów. Na drugim miejscu w rankingu odbiorców uplasowały się Szwecja, tradycyjny wicelider eksportu autobusów z Polski, gdzie w 2013 r. trafiło 530 autobusów. Tak wysoką pozycję ten rynek zawdzięcza marce MAN, która dostarczyła tutaj aż 364 pojazdów. Trzecia pozycja należy do Norwegii (413 szt.), gdzie zdecydowanie najwięcej autobusów zostało wysłanych z wrocławskiej fabryki Volvo.

W 2013 r. zdecydowanie najwięcej autobusów wyeksportował MAN. Łącznie fabryki w Sadach i Starachowicach wysłały za granicę 1 489 autobusów, o 195 szt. więcej niż przed rokiem (+15%). Najważniejsze kierunki eksportowe MANa to Niemcy, Szwecja i Francja. Do autobusowego wyniku należy doliczyć także eksport ponad 450 podwozi (głównie do Hiszpanii, Singapuru i Izraela) oraz 250 szkieletów do fabryki w Plauen.

Wiceliderem roku 2013 jest Solaris - producent z Bolechowa wyeksportował 971 szt. autobusów, o 273 szt. więcej niż

przed rokiem (+39,1%). Najważniejsze zagraniczne kierunki polskiego producenta to Niemcy, Serbia i Izrael. W przypadku polskiej firmy warto także wspomnieć o zagranicznych dostawach prawie 40 trolejbusów, głównie na rynek czeski, włoski i bułgarski.

Stawkę najważniejszych eksporterów zamyka Volvo z wynikiem 693 autobusów, o 3 szt. (+0,4%) więcej niż w 2012 r. Z tej sumy najwięcej pojazdów odebrali klienci z Norwegii, Niemiec i Szwecji. W dalszej części listy rankingowej znalazła się Scania z 96 pojazdami (głównie do Szwecji i Niemiec). Eksportową tabelę zamykają Kapena, AMZ-Kutno i Autosan. Sanocka fabryka wysłała do Włoch jeden autobus miejskie Sancity 10 LF, natomiast coraz lepiej poza granicami naszego kraju radzi sobie producent z Kutna. W 2013 r. firma wyeksportowała dwa autobusy elektryczne, w tym jeden do Szwecji, a drugi do Niemiec.

Więcej w serwisie www.infobus.pl

ENGLISH SUMMARY

In 2013, a total of 3,715 buses were made in Poland, which was an increase of 155 units (+4,3%) compared to the same period of the previous year. This increase was attributable to growing exports. In the same period, a total of 75 trolleybuses, 700 chassis and more than 250 design structures were made in the same period

In 2011, factories in Poland exported a total of 3 303 buses. This figure was up by 207 buses (+6,5 percent) compared to the previous year. In addition, Poland's factories exported 39 trolley buses and 700 chassis.

SGP

SORTING GROUP POLAND

SOLIDNOŚĆ
GWARANCJA
PROFESJONALIZM

Sorting, Rework, Control

Z myślą o jakości



Jesteśmy już w 8 krajach:



SGP - Sorting Group Poland Sp. z o.o.
www.sgp.biz.pl



SGP - Sorting Group UK Ltd
www.sgpuk.co.uk



SGP - Sorting Group Romania S.R.L.
www.sgpromania.ro



SGP - Sorting Group Germany GmbH



SGP - Sorting Group Serbia d.o.o.
www.sgpsrbija.rs



SGP - Sorting Group Hungary Kft.
www.sgphungary.hu



SGP - Sorting Group Czech Republic s.r.o.
www.sgpceska.cz



SGP - Sorting Group Slovakia s.r.o.
www.sgpslovakia.sk





Wezi-tech

Eksport motoryzacyjny częściami stoi

Po dość słabym początku zeszłego roku eksport przemysłu motoryzacyjnego zaczął odrabiać straty do wyników osiągniętych w 2012 roku. Po trzech kwartałach zanotowano nieznaczny plus. Także na początku ostatniego kwartału utrzymano trend wzrostowy.

9 miesięcy 2013 r.

Po trzech kwartałach 2013 r. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnął wartość ponad 13,61 mld euro. To o 1,09 proc. (+147,44 mln euro) więcej niż przed rokiem.

Do krajów członkowskich Unii Europejskiej trafiło 84,13 proc. całości eksportu. To o 0,6 proc. mniej niż rok wcześniej. Eksport na rynki UE charakteryzował się dynamiką na poziomie 89,13 proc. podczas gdy do krajów poza Unią wyniósł 107,5 proc.

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu w połowie przypadków nastąpił wzrost (najwyższy - Turcja, 6. pozycja, dynamika 124,67 proc.). Największym odbiorcą niezmiennie pozostają Niemcy (29,79 proc. całości, dynamika 98,74 proc.). Kolejnymi rynkami zbytu są: Wlk. Brytania (9,15 proc., dynamika 97,02 proc.) i Włochy (8,75 proc., dynamika 82,41 proc.).

Na pierwszą „dziesiątkę” krajów przypadło w okresie trzech kwartałów 2013 r. 76,55 proc. całości eksportu motoryzacji.

Wartość eksportu trzech głównych grup: części i akcesoriów, samochodów osobowych i towarowo-osobowych oraz silników wysokoprężnych, stanowiła 80,24 proc. całości branży. To o 0,35 proc. więcej niż w analogicznym okresie 2012 r.

Wartość eksportu części i akcesoriów wyniosła 5,28 mld euro, o 4,43 proc. więcej niż rok wcześniej.

Na tę grupę przypadło 38,78 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu zeszłego roku udział części w całości eksportu branży motoryzacyjnej wzrósł o 1,24 proc.

Do krajów Unii Europejskiej trafiło 88 proc. eksportowanych części i komponentów, przy rosnącej dynamice (dynamika 103,99 proc.).

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu w połowie przypadków nastąpił wzrost (najwyższy - Słowacja, 6. pozycja, dynamika 121,96 proc.). Nadal największym odbiorcą części i akcesoriów są firmy z Niemiec (41,01 proc., dynamika 104,47 proc.). Kolejne rynki zbytu to: Czechy (7,48 proc., dynamika 98,12 proc.) i Francja (6,22 proc., dynamika 93,48 proc.).

Na pierwszą „piątkę” największych odbiorców przypadło 66,11 proc. całości eksportu tej grupy.

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 4 mld euro, o 2,34 proc. mniej niż przed rokiem. Udział tej grupy w całości eksportu branży wyniósł 29,44 proc., o 1,04 proc. mniej niż w tym samym okresie 2012 roku.

Eksport pojazdów nadal małał na rynkach UE (dynamika 93,68 proc.), podczas gdy wzrósł na pozaunijnych (dynamika 121,23 proc.).

Tendencje wzrostowe zanotowano na 4. spośród pierwszej „dziesiątki” najważniejszych rynkach (najwyższy

AUTOR**Rafał Orłowski**

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

- Turcja, 5. pozycja, dynamika 144,32 proc.). Także w tej grupie największym odbiorcą są Niemcy. Na rynek niemiecki trafiło 22,41 proc. wszystkich eksportowanych pojazdów, przy rosnącej dynamice (dynamika 106,01 proc.). Kolejne rynki to: Włochy (17,48 proc. całości, dynamika 80,63 proc.) i Wlk. Brytania (15,65 proc., dynamika 87 proc.).

Na pierwszą „piątkę” rynków zbytu przypadło 69,3 proc. całości eksportu tej grupy.

Eksport silników wysokoprężnych osiągnął wartość 1,63 mld euro, o 2,31 proc. więcej niż w tym samym okresie zeszłego roku. Udział tego typu jednostek napędowych wzrósł o 0,14 proc. do 12,02 proc.

Ponad 70 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej, ale wartość eksportu jest nadal niższa niż przed rokiem (dynamika 90,59 proc.).

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych wzrosty nastąpiły w eksporcie nadwozi (dynamika 109,15 proc.), autobusów (dynamika 115,85 proc.) i pojazdów specjalnych (dynamika 121,96 proc.).

Październik 2013

W pierwszym miesiącu IV kwartału zeszłego roku eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł ponad 1,63 mld euro, o 1,84 proc. więcej niż przed rokiem. To druga najwyższa wartość od początku roku.

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-wrzesień 2013 r.)

Automotive industry exports (January - September 2013)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	10 897,00	98,02%	80,02%
Eksport poza UE	2 720,35	115,60%	19,98%
Razem	13 617,35	101,09%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Eksport części i akcesoriów (styczeń-wrzesień 2013 r.)

Export of parts and accessories (January - September 2013)

	w mln euro	Dynamika	udział
Unia Europejska	4 647,77	103,99%	88,01%
Eksport poza UE	633,45	107,79%	11,99%
Razem	5 281,22	104,43%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Utrzymanie siódmy miesiąc z rzędu trendu wzrostowego było możliwe dzięki dodatniemu wynikowi w eksporcie na rynki unijne (dynamika 105,15 proc.), gdyż eksport na pozostałe rynki zanotował ponad 10-procentowy spadek (dynamika 89,58 proc.).

W październiku 2013 r. w pierwszej „dziesiątce” rynków zbytu w sześciu przypadkach utrzymano wzrost wartości eksportu. Najwyższy wzrost dotyczył rynku węgierskiego (10. pozycja, dynamika 185,41 proc.).

Nadal najważniejszym rynkiem eksportowym pozostają Niemcy (30,4 proc. całości eksportu branży) - eksport w październiku wzrósł o ponad 5 proc. (dynamika 105,09 proc.). Na dwóch kolejnych lokatach zanotowano spadki: we Włoszech (8 proc. całości, dynamika 94,83 proc.) i Wlk. Brytanii (7,38 proc., dynamika 81,79 proc.).

Na trzy główne grupy: części i akcesoria, samochody osobowe i towarowo-osobowe oraz silniki wysokoprężne, przypadło 79,36 proc. całego eksportu branży, o 0,24 proc. więcej niż 12 miesięcy wcześniej.

Eksport części i akcesoria osiągnął wartość 663 mln euro. To o 8,68 proc. więcej niż w październiku 2012 r. To najwyższa wartość nie tylko w 2013 roku ale w dotychczasowej historii przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Na tę grupę produktów motoryzacyjnych przypadło 40,66 proc. całości eksportu sektora motoryzacyjnego, o 2,54 proc. więcej niż rok wcześniej. Do krajów UE trafiło 88,94 proc. wartości części i akcesoriów, przy rosnącej dynamice (dynamika 108,68 proc.)

W pierwszej „dziesiątce” rynków zbytu w ośmiu przypadkach nastąpił wzrost eksportu - najwyższy z nich dotyczył rynku węgierskiego (8. pozycja, dynamika 194,58 proc.). Wzrosty utrzymano na pięciu najważniejszych rynkach: Niemczech (40,92 proc. całości, dynamika 108,237 proc.), Czech (8,17 proc., dynamika 112,18 proc.), Francji (6,33 proc., dynamika 119,01 proc.),

Wlk. Brytanii (6,05 proc., 112,73 proc.) i Słowacji (5,42 proc., dynamika 111,25 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 437,77 mln euro, o 6,38 proc. mniej niż rok wcześniej. Wartość eksportu do krajów UE (80,25 proc. całości) była o ponad 4,5 proc. niższa niż rok wcześniej (dynamika 95,42 proc.). Jeszcze większy spadek dotyczył eksportu na rynki pozaunijne (dynamika 86,95 proc.). W październiku 2013 r. eksport tego typu pojazdów stanowił 26,84 proc. całości sektora, o 2,34 proc. mniej niż rok wcześniej.

Spadki dotknęły połowę z pierwszej „dziesiątki” rynków zbytu. Wzrost utrzymano jednak na najważniejszym jakim są Niemcy (23 proc. całości, dynamika 120,64 proc.) jak i zajmujących drugie miejsce Włoszech (17,99 proc., dynamika 101,12 proc.).

Eksport silników wysokoprężnych osiągnął wartość 193,45 mln euro, o 2,15 proc. więcej niż w analogicznym okresie 2012 r. W październiku zeszłego roku jednostki napędowe tego typu stanowiły 11,86 proc. całości eksportu sektora, o 0,04 proc. więcej niż rok wcześniej.

Podsumowanie

Miesięczny wzrost eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski rozpoczął się w kwietniu trwał do końca prezentowanego okresu. Powrót do trendu wzrostowego to efekt poprawy sytuacji na kilku rynkach europejskich (Włochy, Francja), istotnych dla zlokalizowanych w Polsce zakładów produkcyjnych. Nie można nie podkreślić także dużego udziału (blisko 30-procentowego) odbiorców z Niemiec. Szczególnie w grupie części i akcesoriów Niemcy są niezwykle ważnym klientem (ponad 41 proc. po 10 miesiącach 2013 r.). Jeśli dodamy do tego rekordową wartość eksportu części i komponentów w październiku przy nadal relatywnie niskim eksporcie samochodów osobo-

wych i towarowo-osobowych, to można powiedzieć, że „sektor motoryzacyjny częściami stoi”.

AutomotiveSuppliers.pl podtrzymuje prognozę, zgodnie z którą w całym 2013 r. wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnęła poziom 17,7-18 mld euro, czyli do 300 mln euro więcej niż w roku poprzednim.

ENGLISH SUMMARY

After three quarters of 2013, the export of the car industry from Poland exceeded EUR 13.61 billion. It is more by 1.09 per cent (+ EUR 147.44 million) than in the previous year.

The value of exported parts and accessories was EUR 5.28 billion (+ 4.43 per cent). This category comprised 38.78 per cent of the export in the entire car industry. The export of passenger cars and passenger-utility cars was worth EUR 4 billion (+ -2.34 per cent). This category covered 29.44 per cent of the entire export in that business. The export of compression-ignition engines was worth EUR 1.64 billion (+2.31 per cent).

In the first month of Q4 of the previous year, the export of the Polish car industry exceeded EUR 1.63 billion (+1.84 per cent). This was the second best value since the beginning of that year. Part and accessories covered EUR 663 million (+8.68 per cent), and passenger cars and passenger-utility cars EUR 437.77 million (-6.38 per cent).

AutomotiveSuppliers.pl forecasts that in the entire 2013, the value of the export of the Polish car industry totalled 17.7-18 billion, i.e. up to EUR 300 million more than in the previous year.



Pakuujemy
z zasadami



Jako lider w branży opakowań, dbamy o środowisko naturalne, ludzi i Twój biznes.

Działamy tak, by nie naruszać **równowagi ekologicznej**. Chronimy środowisko, produkując opakowania z **odnawialnych zasobów**.

Wyznacznikiem polityki firmowej jest **zrównoważony rozwój**. Działanie w zgodzie z dobrymi zasadami jest podstawą naszej codziennej pracy.

Dążymy do **poszanowania środowiska naturalnego i społecznego**, w którym działamy. Tworzymy opakowania z **myślą o Twoim biznesie**. Zapewniamy bezpieczeństwo i promocję Twojego produktu. Innowacyjne rozwiązania, wysoka jakość i odpowiedzialność stanowią klucz do wspólnego sukcesu.



Znak odpowiedzialnej gospodarki leśnej



Zobacz więcej na:
www.smurfitkappa.pl
e-mail: produkty@smurfitkappa.pl

Oddziały Smurfit Kappa Polska Sp. z o.o.:

Warszawa
ul. Klasyków 36
03-163 Warszawa
tel. 22 33 08 200

Pruszków
ul. Groblowa 10
05-800 Pruszków
tel. 22 758 67 00

Gdańsk
ul. Łukasiewicza 6
83-000 Pruszcz Gdański
tel. 58 77 39 100

Konin
Modła Królewska 17A
62-571 Stare Miasto
tel. 63 24 02 700

Drezdenko
ul. Niepodległości 4
66-530 Drezdenko
tel. 63 24 02 700

Motoryzacja ponownie nagrodzona przez PAIiIZ

13 grudnia zeszłego roku w Warszawie podczas dorocznego spotkania Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIiIZ) zostały wręczone nagrody dla największych i najbardziej znaczących inwestycji zagranicznych rozpoczętych w 2013 roku.



poprawiając osiągi. Centrum techniczne obejmuje aplikację i projektowanie, symulację, testowanie i walidację oraz laboratorium materiałowe i hamownie. Centrum zatrudnia obecnie 80 inżynierów (docelowo około 120 inżynierów). Panu Markowi Zabielskiemu, dyrektorowi BorgWarner nagrodę wręczył wicepremier, minister gospodarki Janusz Piechociński. - Nagroda jest dla nas ogromnym wyróżnieniem i potwierdzeniem, że jesteśmy na dobrej drodze rozwoju, a kolejne inwestycje zapewniają nie tylko wysoką jakość naszych wyrobów ale również nowe miejsca pracy. To także motywacja do dalszych poszukiwań, aby zagwarantować najlepsze rozwiązania dla przemysłu motoryzacyjnego - ocenia Marek Zabielski. - Pomimo osiągniętego już wysokiego

13 grudnia zeszłego roku w Warszawie podczas dorocznego spotkania Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIiIZ) zostały wręczone nagrody dla największych i najbardziej znaczących inwestycji zagranicznych rozpoczętych w 2013 roku.

Nagrody są przyznawane w trzech kategoriach: wartość inwestycji, zatrudnienie oraz nowoczesne technologie. Ponadto przyznano nagrodę za całość działalności.

W kategorii „nowoczesne technologie” nominowane zostały firmy: BorgWarner, Samsung Electronics R&D oraz Hamilton Sunstrand. Zwycięzcą został polski oddział BorgWarner, który w Rzeszowie otworzył Nowe Centrum Techniczne i kolejny zakład produkcyjny. W nowym zakładzie, o powierzchni 7,3 tys. m², produkowane są zaawansowane systemy kontroli i sterowania przekładni (zawory indukcyjne dla skrzyń automatycznych standardowych oraz z podwójnym sprzęgłem) oraz łańcuchy rozrzędu. centrum techniczne (ponad 6,7 tys. m² powierzchni) daje inżynierom aplikacji oraz inżynierom od badań i rozwoju możliwości do two-

zenia nowych technologii zaprojektowanych by poprawić zużycie paliwa i obniżyć emisję spalin jednocześnie



poziomu zaawansowania technologicznego jak i jakościowego, zarówno w zakresie procesów wytwórczych jak i biznesowych, stawiamy na dalszy rozwój, doskonalenie i rozbudowę, co jest jedynym gwarantem utrzymania pozycji lidera w trudnej i niezwykle konkurencyjnej branży - dodaje.

BorgWarner Poland Sp. z o.o. jest częścią amerykańskiego koncernu BorgWarner Inc. z branży motoryzacyjnej. Działalność w Jasionce koło Rzeszowa rozpoczęła w 2008 r. od uruchomienia produkcji turbosprężarek. Aktualnie w całym Campusie zatrudnionych jest 562 osoby - do 2018 roku zatrudnienie ma osiągnąć poziom ponad 1 000 osób.

Liderem w kategorii zatrudnienie w 2013 r. został Amazon. Firma ogłosiła w tym roku stworzenie w Polsce trzech centrów logistycznych, w których pracę znajdzie 6 tys. osób.

W kategorii największa inwestycja nagroda została przyznana firmie General Motors Manufacturing Poland (GMMP). Nominowanymi do nagrody była również belgijska firma Solvay oraz amerykańska firma spożywcza Mars. Od przyszłego roku spółka GM w gliwickim zakładzie będzie produkowała najnowszą, V generację Opla Astry. Inwestor poniesie nakłady w wysokości 95 mln euro. Nagrodę z rąk sekretarza stanu w Ministerstwie Finansów



Izabeli Leszczyńskiej odebrał dyrektor ds. kontaktów z rządem General Motors Poland p. Paweł Wideł. - Nagroda przyznana przez Agencję jest dla nas niezwykle cenna, gdyż przyznana została w okresie spadku sprzedaży samochodów na wiodących rynkach europejskich i nadwyżek mocy produkcyjnych w zakładach wielu producentów samochodów w Europie - ocenia Paweł Wideł. - Oznacza to zaufanie koncernu GM do zakładu w Gliwicach i uznanie dla naszej jakości, innowacyjności

i zdolności do produkowania najnowocześniejszych samochodów. Mamy nadzieję, że nowy samochód, Opel Astra V już generacji, pomoże wykorzystać pełne moce produkcyjne gliwickiego zakładu, z korzyścią dla naszych licznych dostawców z Polski. Najbardziej będzie nas jednak cieszyć zadowolenie naszych klientów z posiadania doskonałego samochodu, wyprodukowanego w Polsce - dodaje.

GMMP to znaczący pracodawca w Polsce. Pod koniec 2013 r. w skład spółki wchodziła fabryka w Gliwicach, w której wytwarzane są obecnie modele Opel Astra IV (hatchback i sedan), Opel Astra OPC/GTC, Opel Cascada oraz Opel Astra III sedan oraz zakład w Tychach (d. Isuzu Motors Polska), gdzie produkowane są silniki wysokoprężne o pojemności 1,7l. Spółka zatrudnia 3,5 tys. osób, w tym około 3 tys. w samych Gliwicach.

Nagrodę w kategorii „całokształt działalności” otrzymała Procter & Gamble, jedna z największych firm na świecie działająca na rynku FMCG, która w tym roku obchodzi 20-lecie działalności na polskim rynku.

Przypomnijmy, że poprzednio za rok 2012 r. nagrodę w kategorii „największa inwestycja” otrzymał koncern BASF, który buduje zakład katalizatorów w Środzie Śląskiej.



Dostawcy z Polski nagrodzeni przez Volvo Cars

18 grudnia 2013 r. w Göteborgu w Volvo Hall miała miejsce uroczystość wręczenia najlepszym dostawcom nagród Volvo Cars Quality Excellence (VQE). Także tym razem uhonorowano firmy z Polski.

Nagroda VQE oznacza, że dany dostawca osiągnął doskonałość w następujących kategoriach zdolności: systemy zarządzania, procesy produkcyjne, bieżące wyniki, wpływ zakładu na klienta, poparcie klientów.

Nagroda VQE składa się z jedenastu składowych wydajnościowych i dwunastej składowej dodatkowej dla ostatniego kroku - poparcia klientów.

Opis składowych:

1. Certyfikaty ISO 14001, ISO/TS 16949 oraz wymagane certyfikaty specjalne dla danych produktów
2. Ocena Zakładu Produkcyjnego MSA (Manufacturing Sites Assessment) oraz Oceny Szczegółowe Towaru, CSA (Commodity Specific Assessments)
3. Ocena Wdrożenia Lean (Lean Deployment Assessment)
4. MMOG/LE
5. Sześciomiesięczny PPM zakładu w porównaniu z założeniami
6. Logistyczna Średnia 6-Miesięczna - Komunikacja i Wydajność Dostaw
7. Wpływ Zakładu na Klienta - Incydenty



8. QR, VCPA A100/ S300 i Problemy przy Uruchomieniu
9. Eskalacja
10. Zatrzymanie Dostaw
11. Reklamacje z rynku
12. Zaufanie
13. Poparcie Klientów - Zakłady Docelowe, MP&L, Zarządzanie Jakością Usług Dostawcy, SQM

W minionym roku nagroda Volvo Cars Quality Excellence trafiła do 112

dostawców produkcyjnych i 23 dostawców nieprodukcyjnych. Wśród dostawców produkcyjnych znalazło się 10 zakładów z Polski. Rok wcześniej nagroda przypadła 8 dostawcom z naszego kraju.

Na koniec 2013 roku było łącznie 246 dostawców wyróżnionych VQE.

Dostawcy z Polski wyróżnieni w latach 2012-2013

- BOS Auto Products Polska Sp. z o.o. (2013 r.)*
- Bridgestone Poznań Sp. z o.o. (2013 r.)*
- Cooper Standard Automotive Polska Sp. z o.o. (2013 r.)*
- Gates Polska Sp. z o.o. (2013 r.)*
- Hutchinson Poland Sp. z o.o. (2013 r.)*
- MAHLE Behr / Boryszew S.A.*
- Oddział MAFLOW (2013 r.)*
- Stomil Sanok S.A. (2013 r.)*
- Valeo Autosystemy Sp. z o.o. (2013 r.)*
- Valeo Autosystemy Sp. z o.o. (2013 r.)*
- Valeo Autosystemy*
- Wiper Systems (2013 r.)*
- Autoneum Poland Sp. z o.o. (2012 r.)*
- Delphi Poland S.A. Oddział w Błoniu (2012 r.)*
- GEDIA Poland Sp. z o.o. (2012 r.)*
- Neapco Europe Sp. z o.o.*



Tenneco Automotive (2012 r.)
TRW Polska Sp. z o.o. (2012 r.)
Valeo Electric & Electronic Systems
(2012 r.)

- Nagroda VQE jest dowodem uznania i zaufania do STOMIL SANOK S.A. jako do dostawcy i poważnego partnera biznesowego - ocenia Paweł Januszewski, pełnomocnik dyrektora ds. jakości i ochrony środowiska, który w imieniu dostawcy odebrał nagrodę w Göteborgu. - Na ten sukces pracował cały zespół począwszy od pracowników produkcji po działy techniczne, rozwoju, handlu, logistyki oraz jakości. Jesteśmy dumni, że praca włożona w utrzymanie najwyższego poziomu jakości wyrobów przyniosła nam sukces w postaci tej nagrody.

Stomil Sanok S.A. dostarcza do Volvo Cars tuleje zawieszenia i podkładki sprężyn do takich modeli jak V40, S40, V60, S60, XC60, XC90 i V70.

- Boryszew S.A. Oddział Maflow w Tychach uzyskał najwyższą ocenę w kilkunastu ocenianych kryteriach, takich jak m.in. posiadanie niezbędnych certyfikacji systemów zarządzania jakością i środowiskiem, rozwój w zakresie lean manufacturing, czy spełnienie zaawansowanych wymagań logistycznych - mówi Damian Jakubiec, Dyrektor

Jakości Grupy Maflow - Ta nagroda to uznanie zaangażowania tyskiej fabryki w dążeniu do osiągnięcia najwyższej jakości produkowanych części.

Boryszew S.A. Oddział Maflow produkuje przewody klimatyzacyjne dostarczane m.in. do samochodów Volvo XC90, XC60, V60, S60, V70, S80.



Z naszymi Klientami tworzymy nowe standardy HCM w motoryzacji!

Bpsc

mHR

- > Najlepsze praktyki rynkowe i rozwiązania IT w jednym systemie
- > Wsparcie dla standardów jakościowych ISO/TS oraz OHSAS 18001
- > Wbudowany model kompetencyjny mHR wraz ze wskaźnikami behawioralnymi
- > Możliwość implementacji modelu kompetencyjnego Klienta
- > Ocena okresowa pracowników on-line
- > Narzędzia do budowania ankiet i realizacji badań opinii
- > Budżetowanie działań szkoleniowych oraz rekrutacyjnych
- > Kilka wersji językowych systemu

www.bpsc.com.pl
www.mhr.pl



GMMP

Inwestycyjny zawrót głowy?

Sektor dostawczy ma się dobrze w ostatnim czasie. Dzięki inwestycjom rośnie zarówno zatrudnienie jak i wartość eksportu. Zainteresowanie inwestycjami w Polsce znów rośnie. Nowe inwestycje to nie tylko greenfield.

Amvian



Już działają

W połowie października zeszłego roku firmy P&C Group 1 i Amvian Automotive (Europe) zakupiły wydzieloną część majątku grójeckiej spółki ZTS-ZCS Polska (spółka-córka warszawskiej FSO), związanej z produkcją metalowych komponentów. W nowym podmiocie **Amvian Automotive (Poland) Sp. z o.o.**, 49 proc. udziałów należy do P&C Group 1, amerykańskiego dostawcy struktur foteli samochodowych i innych komponentów dla takich marek jak GM, Ford, Daimler, Faurecia, Johnson Controls czy Lear a pozostałe 51 proc. Amvian Automotive (Europe).

Przedmiotem umowy, której wartość nie została dotychczas ujawniona, był zakup hal produkcyjnych o powierzchni około 9 tys. m² z parkiem maszynowym, obejmującym maszyny i urządzenia do obróbki plastycznej (w tym 35 pras o nacisku 16-300 ton), spawania zrobotyzowanego (7 stanowisk), zgrzewania zrobotyzowanego (2 stanowiska) oraz malowania KTL.

W październiku tego roku planowane jest uruchomienie seryjnej produkcji pierwszych komponentów w postaci części metalowych do struktur siedzeń. - *Obecnie spółka zatrudnia 30 pracowników, których część została przejęta z ZTS-ZCS Polska* - mówi Wojciech Łaszewski, dyrektor zakładu. Docelowo w grójeckim zakładzie będą wytwarzane zarówno wspomniane komponenty jak również struktury foteli, wzmocnienia, uchwyty, zaczepy oraz inne metalowe części dla różnych koncernów. Docelowo producent zamierza zwiększyć zatrudnienie do ponad 300 pracowników.

Zakład w Grójcu jest drugą fabryką P&C Group 1 i Amvian Automotive w Europie a pierwszą w tej części kontynentu.

10 stycznia tego roku został oficjalnie otwarty drugi zakład **Ronal Polska** na terenie Wałbrzycha. Nowa fabryka przy ulicy Orkana, której budowę rozpoczęto w listopadzie 2011 r., działa na obszarze podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Invest-Park.

Ronal jest dostawcą felg aluminiowych a jego największymi klientami są: Volkswagen, Fiat, PSA, Ford, Audi, Mercedes, BMW i Opel. Spółka Ronal Polska została zarejestrowana pod koniec 1995 r. Pierwszy wałbrzyski zakład uruchomił produkcję w maju 1997 r. Natomiast pierwsze koło w kolejnym zakładzie, w Jelczu-Laskowicach, wyprodukowano w maju 2002 r. Od 1996 r. do końca zeszłego roku łączna war-

tość inwestycji Grupy Ronal w Polsce wyniosła 1,25 mld zł, z których 502 mln zł pochłonęła budowa najnowszego zakładu. - *Mimo, że Ronal posiadał w Polsce już dwie fabryki: jedną w Wałbrzychu, a drugą w Jelczu - Laskowicach, to otwarcie tego obiektu ma dla nas szczególne znaczenie. Poprzednie powstały na terenach istniejących już wcześniej zakładów produkcyjnych, natomiast ten, który dziś Państwu prezentujemy, jest naszą pierwszą inwestycją typu greenfield. Było to zawsze naszym marzeniem i jesteśmy szczęśliwi, że właśnie je spełniliśmy. Z satysfakcją pragnę podkreślić, że jest to najnowocześniejszy na świecie zakład produkujący felgi aluminiowe* - mówił podczas otwarcia Krzysztof Brosig, Prezes Zarządu Ronal Polska. Dotychczas polskie zakłady wyprodukowały blisko

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl



Ronal

Ronal



52 mln felg. Plany produkcyjne na ten rok zakładają wyprodukowanie niespełna 7 mln felg, w tym 1,94 mln sztuk w zakładzie przy ulicy Orkana.

W nowej wałbrzyskiej fabryce zatrudniono dotychczas 480 pracowników, a łącznie w trzech lokalizacjach pracuje 1 750 osób.

Wkrótce nowe otwarcia

Od lipca zeszłego roku trwała budowa zakładu **Polaris Poland**. W Opolu na terenie podstrefy Wałbrzyskiej SSE Invest-Park uruchamiany jest zakład o powierzchni 32 tys. m², w którym jeszcze w tym roku będą produkowane pojazdy ATV a także pojazdy typu „Side by Side” Polaris RANGER oraz RZR. - Budowa fabryki została już ukończona - mówi dyrektor zakładu Bogusław Dawiec. - Obecnie trwają odbiory, sprzątanie po pracach budowlanych oraz rekultywacja terenów dookoła zakładu.

Produkcja testowa pojazdów zaplanowana jest na sierpień. Miesiąc później rozpocznie się produkcja seryjna. - Nasza załoga liczy teraz ponad 50 osób, wśród których są zarówno polscy pracownicy jak również koledzy z innych zakładów Polaris, oddelegowani do wsparcia naszego startu - dodaje dyrektor Dawiec. Proces rekrutacji trwa - do września poziom zatrudnienia wzrośnie do około 150 osób.

Polaris rozpoczyna także współpracę z dostawcami zlokalizowanymi w Polsce. - Obecnie jesteśmy na etapie zamykania kontraktów na komponenty - mówi Bogusław Dawiec. - Pierwszy-

mi z nich będą półfabrykaty stalowe do produkcji ram oraz podwozi pojazdów a także elementy, których uruchomienie produkcji nie będzie wymagało znaczących nakładów inwestycyjnych. Dyrektor opolskiej fabryki zaznacza, że w miarę wzrostu wielkości produkcji, dział zakupów będzie szukał dostawców kolejnych komponentów wśród firm w Polsce.

Pod koniec września władze Tychów poinformowały o pozyskaniu kolejnego inwestora motoryzacyjnego, którym jest Kwangjin Machine. Koreańska firma była już w przeszłości obecna w naszym kraju - latach 90. XX wieku była mniejszościowym udziałowcem w spółce zależnej FSO w Siedlcach (Kwangjin-ZPP Poland, obecnie ZPP Auto w upadłości likwidacyjnej). Dlaczego dostawca „wraca” do Polski? - Głównym powodem inwestycji w Polsce jest dostarczanie naszych produktów do klientów w Europie - mówi YongBum Kim z koreańskiej centrali Kwangjin. - *Na rzecz Polski przemawia-*

ty położenie geograficzne, doskonała siła robocza oraz wynagrodzenia konkurencyjne w stosunku do krajów Europy Zachodniej. Podobnie jak w przypadku wielu innych inwestycji południowokoreańskich zakład Kwangjin powstanie jako brownfield. - *Na początkowym etapie rozważaliśmy zarówno brownfield Kwangjin Machine jak i greenfield ale ze względu na plany produkcyjne naszych klientów i obniżenia ryzyka inwestycyjnego zdecydowaliśmy się na wykorzystanie istniejącego obiektu - dodaje YongBum Kim.* **Kwangjin Poland** powstaje w dawnym zakładzie Hoop Polska. Inwestor zakłada bardzo szybkie uruchomienie produkcji systemów podnoszenia szyb samochodowych bo już w sierpniu 2014 roku, choć zastrzeżenie, że data ta może ulec przesunięciu na początek przyszłego roku. Rekrutacja pierwszych 40 pracowników rozpocznie się w marcu. Plany firmy sięgają obecnie do 2021 r. kiedy to w Tychach ma pracować ma około 370 pracowników. Pierwszymi odbiorcami produkowanych komponentów będą europejskie zakłady General Motors i Volkswagena, w tym Volkswagen Poznań. Prawdopodobnie w przyszłości Kwangjin Poland będzie także współpracować z zakładami Hyundai i Kia w Czechach i na Słowacji. W 2015 r. zdolności produkcyjne umożliwią produkcję systemów wyniosą 700 tys. samochodów rocznie a sześć lat później do 2,8 mln rocznie. Do 2021 roku koreański dostawca zamierza zainwestować w Polsce około 10,8 mln euro.

Od października zeszłego roku w Toruniu, na terenach należących do



Polaris

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie

Boryszew S.A. oddział Elana, powstaje fabryka **Boryszew Automotive Plastics** Sp. z o.o. (BAP) Do produkcji dla przemysłu motoryzacyjnego dostosowywane są obiekty o powierzchni 15 tys. m². Trwające prace związane są z pozyskaniem w 2013 roku przez spółki Romana Karkosika nowych kontraktów od Grupy Volkswagena o łącznej wartości 240 mln złotych. Kontrakt, którego wartość dla powstającego zakładu w Toruniu, dotyczy dostaw komponentów z tw. sztucznych do wnętrza dwóch modeli użytkowych Volkswagena Caddy i T6, który **wkrótce wejdzie** do produkcji. Jednocześnie w ramach wspomnianych zamówień BAP produkować będzie w innych zakładach na terenie w Niemczech komponenty do VW Tiguan. - *Nowe zamówienia Volkswagena to z jednej strony wyraz zaufania dla Boryszewa, uznania dla jakości naszych produktów oraz umiejętności szybkiego budowania nowych mocy produkcyjnych w odpowiedzi na zapotrzebowanie naszych partnerów biznesowych* - ocenił w zeszłym roku Paweł Surówka, członek Zarządu Boryszew S.A. odpowiedzialny za segment motoryzacyjny. - *Z drugiej strony jest to także sprawdzian naszych możliwości.*

Rozruch produkcji w toruńskim zakładzie zaplanowany jest na II kwartał zaś uruchomienie produkcji seryjnej w połowie bieżącego roku. Transfer maszyn z niemieckich zakładów BAP

rozpocznie się w marcu-kwietniu. Proces rekrutacji pracowników jest zaawansowany gdyż w chwili uruchomienia produkcji seryjnej zatrudnionych ma być 250 osób. Docelowo ma zostać utworzonych nawet 700 miejsc pracy. BAP szacuje inwestycje w zakład w Toruniu na około 12 mln euro.

Tychy: pewna przyszłość fabryki silników

11 lutego br. przedstawiciele General Motors poinformowali, że w zakładzie **General Motors Manufacturing Poland Oddział w Tychach** od 2016 roku będzie produkowana nowa generacja silników średniej pojemności. W spotkaniu wzięli udział m.in. Peter Thom, członek zarządu spółki Adam Opel AG oraz wiceprezes General Motors Europe, odpowiedzialny za produkcję w Europie, wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński, Andrzej Korpak, Dyrektor generalny GMMP i Rafał Trojca, dyrektor zakładu GMMP Oddział Tychy. GM zainwestuje w zakład 250 mln euro. Jak podkreślają przedstawiciele koncernu to największa inwestycja w historii tego zakładu, a jej zakres obejmować będzie budowę nowych obiektów i instalację nowej technologii produkcyjnej.

Decyzja zapewniła przyszłość tyckiej fabryki, gdyż w przyszłym roku zo-



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





Tomasz Pałka
Senior Manager
Deloitte
Automotive Group
Tax Leader

Każdorazowo, gdy europejski sektor motoryzacyjny wykazuje ożywienie, znajduje to określone odzwierciedlenie także i u nas. Inwestorzy wybierający Polskę do lokowania lub rozwijania dotychczasowej produkcji doceniają przede wszystkim relatywnie niskie koszty pracy, ale niekoniecznie w wartościach bezwzględnych - chodzi przede wszystkim o bardzo dobry stosunek jakości i dostarczanych kwalifikacji do ceny, który zapewniają łącznie kadra kierownicza oraz pracownicy produkcyjni i inżynierowie. Obraz sprzed kilkunastu lat, kiedy to w polskich zakładach gościli specjaliści z zachodnioeuropejskich zakładów uczący lokalnych pracowników w wielu przypadkach uległ pewnej istotnej zmianie. Dziś często można zaobserwować przedstawicieli tych samych koncernów, którzy przyjeżdżają do Polski obserwować „najlepsze praktyki”, które są tutaj opracowywane i z powodzeniem wdrażane.

Nie bez znaczenia dla aktualnych oraz dalszych perspektyw i konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w Polsce pozostaje również niedawna decyzja o przedłużeniu działalności specjalnych stref ekonomicznych.



GMMP

stanie zakończona produkcja aktualnie wytwarzanego silnika wysokoprężnego o pojemności 1,7 l. Nowe silniki, całkowicie aluminiowe o pojemności 1,6 l, będą spełniać normę Euro 6. Zakład, czeka więc zmiana technologiczna gdyż obecny silnik 1,7l, posiada blok wykonany z żeliwa. Nowe czterocylindrowe jednostki charakteryzują się wysoką kulturą pracy oraz niskim zużyciem paliwa.

Powierzchnia zakładu (45 tys. m²) zostanie powiększona o kolejnych 12 tys. m². - *W ramach rozbudowy powstaną obszar magazynowania produktów oraz nowe, zaawansowane technicznie linie produkcyjne i testowe - mówi Rafał Trojca, dyrektor zakładu GMMP Oddział Tychy. - Dzięki temu nastąpi przekształcenie dotychczasowego procesu montażu w pełny proces produkcji. Modernizacja, która rozpocznie się w jeszcze tym roku po-*

trwa do 2016 r. Maksymalna łączna moc produkcyjna zakładu wyniesie 200 tys. jednostek rocznie.

Tyski zakład rozpoczął wytwarzanie silników we wrześniu 1999 roku, jako Isuzu Motors Polska. W 2002 roku większość udziałów przejął General Motors i utworzona została spółka joint venture z 40 proc. udziałem Isuzu i 60 proc. udziałem GM. W kwietniu zeszłego roku amerykański koncern nabył udziały od Japończyków a pod koniec roku zakończono połączenie zakładów w Gliwicach (produkcja modelu Astra IV, OPC/GTC, Cascada i Astra III sedan) i Tychach w jeden podmiot gospodarczy. Obie fabryki GM Manufacturing Poland zatrudniają łącznie około 3,5 tys. pracowników.

Suma inwestycji GM w Polsce, łącznie z najnowszym tyskim projektem, wyniesie ponad 1 miliard euro.



Delphi

Nie tylko produkcja

W minionym roku w Ostrowie Wielkopolskim została utworzona spółka **Delphi Polska Park Technologiczny** Sp. z o.o. s.k. Pod koniec września wko-pano kamień węgielny pod park technologiczny - w obiekcie o łącznej powierzchni 4,5 tys. m², będzie działać laboratorium badawcze i pomiarowe oraz prototypownia. Prace badawczo-rozwojowe związane są z opracowywaniem nowych wymienników ciepła, które później będą produkowane w fabryce koncernu w Ostrowie. Polski oddział dostarcza wymienniki dla wiodących producentów samochodów.

W chwili otwarcia parku technologicznego Delphi będzie zatrudniał około 30 inżynierów i konstruktorów. Warto przypomnieć, że w fabryce wymienników ciepła Delphi zatrudnionych jest kolejnych około 100 inżynierów (centrum badawczo-rozwojowe działa od 2000 roku).

ENGLISH SUMMARY

New automotive investments are still being implemented. In October 2014, P&C Group 1 and Amvian Automotive (Europe) purchased some of the property of ZTS-ZCS Polska (a subsidiary of FSO). The new company – Amvian Automotive (Poland) – is going to launch the mass production of first metal parts.

Second plant of Ronal Polska was opened in Wałbrzych this year in January. So far, the new factory employed 480 workers, and the total number of employees in three locations (Wałbrzych and one plant in Jelczu-Laskowice) is 1,750 people.

In February it was announced that from 2016 the plant of General Motors Manufacturing Poland branch in Tychy will manufacture a new generation of medium capacity engines. GM will invest EUR 250 million in the development and modernization of this plant.

This year, manufacturing operations will be launched in Polaris Poland in Opole (ATVs, "Side by Side" Polaris RANGER vehicles and RZR) and in Boryszew Automotive Plastics in Toruń (plastic components). In Ostrów Wlk., Delphi Polska will open its Technological Park, a new R&D centre.

Also, probably this year, manufacturing will be launched by Kwangjin Poland in Tychy (window regulator systems), another Korean supplier in Poland.

roboty serii **F**



Zawsze gotowi do pracy

Udźwig: do 20 kg
Czas cyklu: **0,29 s**
Zasięg: **do 1000 mm**




Udźwig: do 20 kg
Czas cyklu: **0,32 s**
Zasięg: **do 1503 mm**





Teraz dostępne także w leasingu 100%

Zastosowanie w przemyśle	Spożywcym	Opakowań	Motoryzacyjnym	Elektronicznym	Tworzyw sztucznych	
	Life Science (chemiczny/kosmetyczny/medyczny)			Metalowym	Maszynowym	
Typowe aplikacje	Sortowanie	Pakowanie	Mikro montaż	Montaż 3D	Pick & place	Paletyzacja
	Obsługa maszyn	Obróbka materiałów	Dozowanie i klejenie	Kontrola jakości		

Metrox-Plast – kompleksowy dostawca motoryzacyjny

Certyfikowany według ISO/TS 16949:2009 oraz ISO 14001: 2004

Wywiad z Krzysztofem Żmiejewskim, Prezesem Zarządu Metrox-Plast Sp. z o.o.

AutomotiveSuppliers.pl: Dostawcy motoryzacyjni mają dwie drogi rozwoju. Rozpoczynają produkcję właśnie od tej branży lub po pewnym czasie nawiązują z nią współpracę. Jak było w Państwa przypadku?

Krzysztof Żmiejewski: Metrox-Plast Sp. z o.o. powstał w 1994 roku i praktycznie od pierwszego dnia swojego istnienia jest dostawcą detali i komponentów z tworzyw sztucznych dla sektora motoryzacyjnego. Naszym pierwszym klientem już od 1994 roku stała się MoellerGroup z Bielefeld.

W roku 2002 nawiązaliśmy współpracę z firmami Continental (ContiTech) z Hannoveru i Jordan z Menden, dostawcami pierwszego rzędu do producentów pojazdów. Rozwijająca stale współpraca z tymi firmami, rozszerzona o firmę Kohl z Kolonii, trwa po dzień dzisiejszy.

Drugim filarem naszej działalności jest produkcja detali technicznych i podzespołów dla Miele i Imperial, wiodących producentów sprzętu AGD.

Chciałbym podkreślić, że nasza firma powstała by projektować i wytwarzać metodą wtrysku i rozdmuchu trudne w produkcji detale techniczne oraz podzespoły do wymagających klientów z sektora motoryzacyjnego i AGD.

Obecnie posiadamy hale produkcyjne, magazyny i biura o łącznej powierzchni 4 tys. m², wyposażone w nowoczesny park maszynowy obsługiwany przez wysoko wykwalifikowany personel.

95 procent produkcji jest eksportowana do Niemiec, Austrii, Holandii i Belgii i Francji. Nasze wyroby są montowane w samochodach takich marek jak Mercedes, BMW, VW, Ford, Renault czy MAN.



Metrox-Plast specjalizuje się w produkcji komponentów do zewnętrznych

Nie tylko. Produkowane detale oraz podzespoły są wykorzystane zarówno jako elementy zewnętrzne jak i wyposażenia wnętrza samochodów, w obszarze silnika i układu jezdnego. Specjalizujemy się w wytwarzaniu z TPE metodą wtrysku i rozdmuchu elastycznych, membran, przepon, uszczelk, osłon amortyzatorów i pedałów, osłon układu jezdnego i kierowniczego. Z materiału PA 6.6. GF 30 wytwarzamy komponenty oraz kompletne podzespoły do amortyzatorów pneumatycznych firmy ContiTech.

Produkujemy również elementy układu hamulcowego i sprzęgła jak rozdzielacze, łożyskowanie do samochodów VW i Mercedesa. Naszą specjalnością jest także produkcja detali przezroczystych jak emblematy na kierownice i dźwignie zmiany biegów oraz obudowy z PMMA i PC. Na tych detalach наносimy nadruki metodą sitodruku, tampondruku i przetłaczania.

Przetwarzamy wszystkie tworzywa termoplastyczne - PC, PMMA, PA, ABS, SAN, PBT, PPS, POM, PS, PE, PP, PVC, TPE, Fortron.

Zgodzi się Pan, że klienci coraz częściej stawiają na dostawców, którzy mogą uczestniczyć w całym cyklu produkcyjnym?

Tak, to prawda. I dlatego nasza oferta to kompleksowa usługa od jednego dostawcy, to znaczy zaczynając od zapytania ofertowego przez projektowanie do produkcji seryjnej produktu. Nasz proces projektowy to proces PPAP (Production Part Approval Process) według wymogów ISO/TS 16 949:2009. Projekt zaczyna się już w momencie opracowywania kalkulacji, gdzie przeprowadzamy gruntowną analizę ryzyka i wykonalności. W momencie uzyskania zlecenia uruchamiamy kolejne etapy w harmonogramie i w zależności od wymagań klienta nasze wdrożenie może zawierać zaprojektowanie „od zera” detalu lub podzespołu, bazując na wytycznych

klienta, jak również wykonanie modeli, budowę form próbnych i seryjnych czy kompletnego stanowiska badawczego lub montażu. Dzięki aplikacjom CAD/CAM 2D i 3D - AutoCAD i MasterCAM X7 nasz dział rozwoju może sprawnie wykonywać nowe zadania.

To chyba nie wszystkie „elementy” Państwa oferty?

Nasza oferta nie kończy się na produkcji pojedynczych detali wykonanych metodą wtrysku lub rozdmuchu. Jak już wspominałem, montujemy również podzespoły finalne z części wyprodukowanych w Metrox-Plast i uzupełnianych o komponenty zakupione od sprawdzonych dostawców. Przeprowadzamy także badania np. wytrzymałości i szczelności.

Oferujemy także nadruki na detalach z tworzyw sztucznych metodą sitodruku, tampodruku i przetłaczania, obróbkę laserem, lakierowanie, próżniowe metalizowanie i galwanizowanie detali. Przykładem mogą być emblematy na dźwignie biegów do samochodów marek Mercedes, Ford i Renault. Ponadto możemy obszywać detale skórą, tekstyliami oraz tkaninami technicznymi.

Ważnym elementem jest projektowanie i wykonawstwo form wtryskowych do rozdmuchu oraz urządzeń potrzebnych do dalszej obróbki detali, ich sprawdzania oraz montażu. Własne know-how i wieloletnia współpraca z polskimi i niemieckimi narzędziowniami zapewnia nam wysoką jakość narzędzi.

Metrox-Plast jest firmą z Tczewa, z dala od ośrodków motoryzacyjnych. Czy to dla Państwa wyzwanie?

Nie ma co ukrywać, że geografia nie jest naszym sprzymierzeńcem. Ale gdy w grę wchodzi seryjna produkcja to koszty transportu tracą na znaczeniu i w sposób istotny rośnie rola jakości oraz terminowości dostaw, planów szybkiego reagowania, które jesteśmy w stanie zapewnić.

Jak już wcześniej wspominałem nasi najwięksi klienci motoryzacyjni to Möller-Group, ContiTech, Jordan oraz Miele z branży AGD. Z firmami tymi wiąże nas blisko 20-letnia stale rozwijająca się współ-

praca, co jest dowodem, że Metrox-Plast jest wiarygodnym partnerem.

Możemy więc powiedzieć, że jesteście dostawcą dostosowanym do najwyższych wymagań?

Z całą pewnością i odpowiedzialnością mogę stwierdzić, że tak jest. Spółka jest certyfikowana zarówno na zgodność z systemem ISO 9001:2008, ISO/TS 16 949:2009 łącznie z projektowaniem oraz ISO 14 001: 2004. Zdobyłcie powyż-

szych certyfikatów potwierdziło wykonanie olbrzymiej pracy w dostosowaniu Metrox-Plast do wymogów wiodących producentów samochodów, a implementacja systemu SAP Business One i PPS One umożliwiła kompatybilność z systemami ERP największych graczy przemysłu motoryzacyjnego. Ważnym elementem jest również obsługa naszych partnerów a szczególnie logistyki w ich rodzimym języku.

Dziękuję za rozmowę.



Boryszew S.A. Oddział Maflow rozwija działalność R&D



Kierownictwo zakładów Maflow, od momentu przejścia w latach 2010-2011 przez grupę Boryszew S.A., postawiło sobie za cel powrót na pozycję lidera w obszarze przewodów do transportu płynów. Podjęte działania restrukturyzacyjne przyniosły efekt w postaci nominacji do nowych projektów i platform dla wiodących koncernów. Lata 2012 - 2013 zaowocowały dla Grupy Maflow listą nominacji od takich klientów jak BMW, Jaguar Land Rover, VW, Audi, PSA, Porsche, Renault, jak również producentów pojazdów ciężarowych.



Nominacje wiązały się z dynamicznym wzrostem zatrudnienia w dziale konstrukcyjnym Maflow, uzyskaniem dostępu do platform projektowych klientów oraz stworzeniem infrastruktury do wymiany danych z klientami. - *W 2012 roku zapadła decyzja o stworzeniu w ramach polskich struktur działu badawczo-rozwojowego, zajmującego się zarówno tworzeniem nowych produktów i rozwiązań, jak również poprawą istniejących* - mówi dr Piotr Wiśniewski, Dyrektor Zarządzający Boryszew S.A. Oddział Maflow. Ośrodek rozwojowy został utworzony w zakładzie w 2012 roku i początkowo zatrudniono 5 inżynierów. - *Pierwszym rezultatem prac działu R&D było zaakceptowanie konstrukcji, a co za tym idzie otrzymanie zleceń na wykonanie wewnętrznego wymiennika ciepła (IHX) dla marki Audi* - dodaje Adam Sza-

fron, Dyrektor Techniczny Grupy Maflow. W nowej platformie Audi - Q7, Maflow będzie wiodącym dostawcą przewodów klimatyzacyjnych oraz IHX-a (Internal Heat Exchanger). Pod koniec stycznia 2014 r. zakres prac i innowacyjność projektu „Opracowanie zaawansowanych przewodów klimatyzacyjnych dla przemysłu samochodowego” zostały docenione przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju poprzez rekomendowanie Maflow na 9. pozycji w programie Innotech. W programie tym, konsorcjum Maflow - Akademia Górniczo-Hutnicza ma opracować technologię, przeprowadzać testy i przygotować do wdrożenia nową generację przewodów klimatyzacyjnych. Efektem prac będą cztery innowacyjne rozwiązania:

- przewody gumowe nowej generacji o wy-

sokiej szczelności typu Barrier z technologią niskoprofilowego formowania,

- materiały i konstrukcje metalowych elementów złącznych i rozdzielczych zmniejszające ryzyko nieszczelności,
- elementy zmniejszające emisję dźwięku,
- wymiennik ciepła.

Rozwiązania te zwiększą efektywność pracy układu klimatyzacyjnego, a zarazem zmniejszą jego rozmiar i masę, co przełoży się na niższe zużycie paliwa w samochodach. Konsorcjum wnioskuje o dofinansowanie dla projektu w wysokości 3,2 mln zł (wydatki na fazę badawczą oraz fazę przygotowań do wdrożenia). Maflow pracuje intensywnie nad rozwojem programu Innomoto, przygotowywanym przez Min. Gospodarki.

W tym roku Boryszew S.A. Oddział Maflow planuje otwarcie laboratorium w zakładzie w Chełmku, działającego początkowo na potrzeby własne, a po uzyskaniu certyfikatu ISO 17025, oferującego usługi także na zewnątrz. W laboratorium prowadzone będą badania m.in. wytrzymałościowe i korozyjne. Docelowo pracę znajdzie 30 inżynierów, do końca tego roku planowane jest zatrudnienie dodatkowych 10 osób. Szczególnie poszukiwani są inżynierowie mechaniki i termodynamiki.



TBTSM

TECHNOLOGY

www.tbt.takoni.com.pl

Innowacyjna technologia **TBT** umożliwia wytwarzanie nowych, znacząco ulepszonych wyrobów gumowo-metalowych gwarantując uzyskanie:

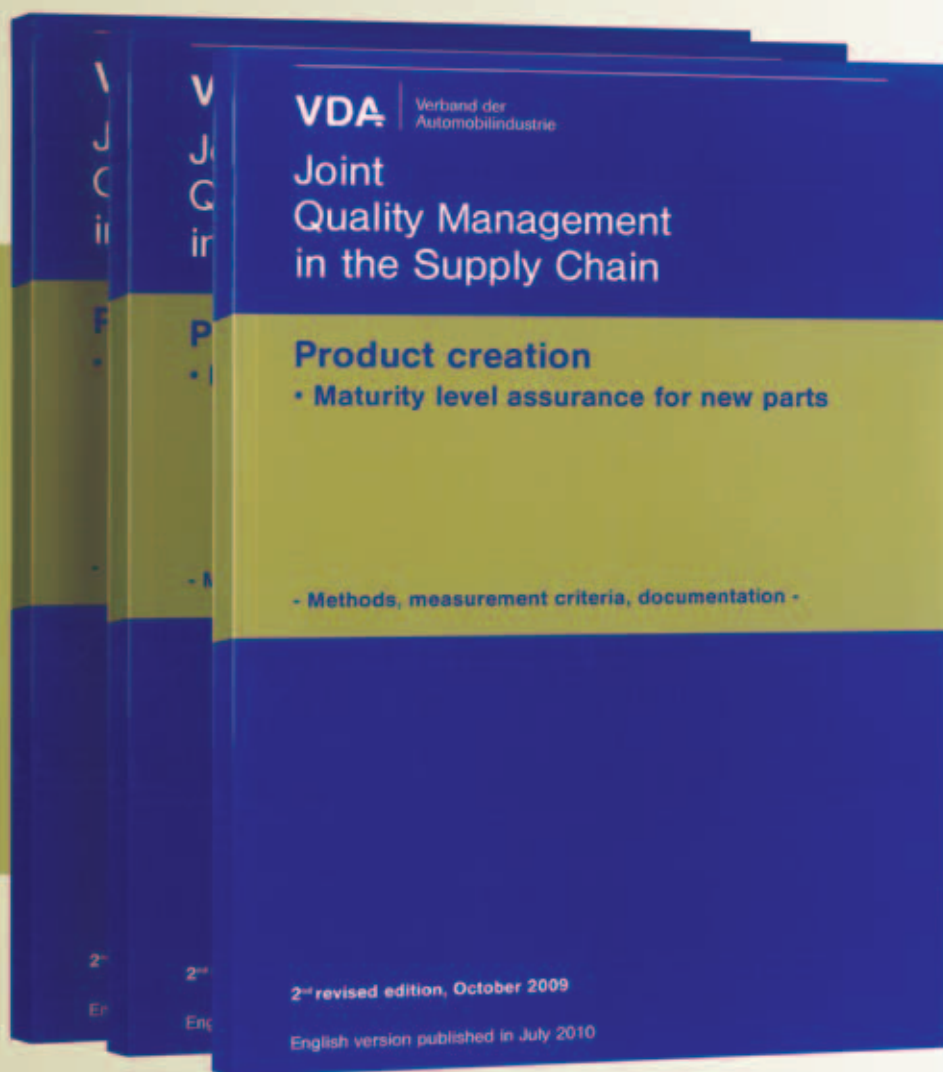
- wysokiej jakości i połączenia komponentów guma-metal zgodnego z indywidualnymi założeniami projektowymi w zakresie obciążeń statycznych i dynamicznych,
- wysokiej wytrzymałości wyrobów gumowo-metalowych na obciążenia ścinające i rozrywające,
- odporności na korozję części metalowych nie wulkanizowanych gumą, uzyskanej dzięki unikatowej warstwie ochronnej.



www.takoni.com.pl

Takoni sp. z o.o.
ul. Bestwińska 103a
43-346 Bielsko-Biała

Tel.: +48 33 484 24 00
Fax.: +48 33 484 24 11



Ocena dojrzałości procesów zgodnie z wytycznymi VDA

Doskonale zdajemy sobie sprawę, jak bardzo złożonymi w swojej budowie są samochody. Projektowanie i wytwarzanie nowego modelu jest prawdziwym wyzwaniem. Weźmy pod uwagę choćby wzrastającą ciągle konkurencję, rosnące wymagania dotyczące bezpieczeństwa i komfortu podróży. Konsekwencją jest duży nacisk na innowacje ze strony producentów branży motoryzacyjnej. Oczywiście klient końcowy będzie oczekiwać atrakcyjnej ceny za pojazd, który będzie ekonomiczny w użytkowaniu, przyjazny dla środowiska, oferujący udogodnienia i nowinki techniczne. Aby sprostać tym wszystkim wymaganiom i produkować wartościowe samochody w rozsądnej cenie, wytwarzanie komponentów i samych aut ma światowy zasięg. Kompleksowe sieci fabryk producentów i ich dostawców są prawdziwym wyzwaniem w zakresie zarządzania projektami. Fundamentem sukcesu w takich przedsięwzięciach jest skuteczne i efektywne prowadzenie fazy rozwoju wyrobu i procesu. Mamy na uwadze jak bardzo istotnym elementem jest prewencja - im wcześniej zidentyfikujemy problemy, tym łatwiej i mniejszym kosztem będziemy w stanie je rozwiązać. Dlatego właśnie VDA kładzie szczególny nacisk na ten etap tworzenia produktu poprzez program walidacji poziomów dojrzałości nowych części w całym łańcuchu dostaw.

Chciałbym przybliżyć metodę RGA, jej zamysł i cel oraz jej przydatność w poszczególnych etapach rozwoju, aż po etap produkcji seryjnej.

Wspólnym celem wszystkich osób zaangażowanych w wytwarzanie komponentów oraz samych samochodów jest zagwarantowanie, że ich procesy są wolne od problemów i dzięki temu osiągnięta jest wymagana jakość wyrobu. Droga części od jej konceptu do momentu zamontowania i funkcjonowania w seryjnie produkowanym samochodzie jest długa i złożona - nie ma możliwości aby pojedyncza osoba mogła zapewnić kompleksowość tak złożonej operacji. Porównując ten proces do podróży transatlantyckiej: jeżeli na początku podróży pojawi się minimalna odchyłka od kursu, i nie będziemy wprowadzać korekt, to na

końcu podróży będziemy bardzo daleko od założonego celu. Dlatego na etapie kreacji produktu i rozwoju procesu zarówno dostawcy jak i producenci muszą razem pracować aby osiągnąć wspólny cel, a wszelkie przeszkody i odchylenia od ram projektu należy natychmiast identyfikować i korygować.

Metoda walidacji poziomów dojrzałości dla nowych części, opisana w podręczniku „VDA RGA” (Produktentstehung - Reifegradabsicherung für Neuteile, 10.2009), pozwala zabezpieczyć proces rozwoju nowych części poprzez użycie ustrukturyzowanych metod kontroli w ramach zarządzania projektem. Metoda ta angażuje wszystkich w łańcuchu dostaw i bazuje na ocenie kryteriów adekwatnych dla poszczególnych etapów dojrzałości części, co ma zapewnić odpowiednią jakość wyrobu.

Dla poszczególnych poziomów dojrzałości, które należy połączyć z kamieniami milowymi w projektach, przypisano konkretne kryteria, dzięki którym można obiektywnie ocenić właściwy rozwój projektu. Kładzie się tutaj nacisk na trzy główne obszary: jasną definicję elementów niezbędnych na kolejnych poziomach dojrzałości, ocenę ich kompletności w celu zapewnienia bezpiecznego rozwoju, a w przypadku wykrycia jakichkolwiek zagrożeń - ich komunikację i definiowanie działań gwarantujących ich eliminację. Klient określa dla swojego dostawcy (bazując na krytyczności partykularnego wyrobu, procesów, dostawcy, terminów) grupę ryzyka dla poziomów dojrzałości: A - wysokie, B - średnie, C - niskie. W grupie A ocena poszczególnych etapów będzie się odbywać przy „okrągłym stole” z klientem, natomiast w przypadku grupy C na podstawie samooceny przekazywanej drogą elektroniczną.

VDA przywołuje osiem poziomów dojrzałości z określeniem elementów dla oceny ich statusu, a ramy czasowe dla osiągnięcia kolejnych poziomów uzgadnia się z klientem przy starcie projektu. Poszczególne poziomy dojrzałości określają stopień zaawansowania rozwoju produktu i procesu oraz pokazują gdzie jesteśmy

AUTOR



Konrad Kubieniec

Trainer
Team Prevent
Poland Sp. z o.o.

w ramach projektu. Celem jest wykrycie odchyżeń, punktów obciążonych ryzykiem w projekcie, począwszy od najwcześniejszych etapów. Każdy kolejny etap bazuje na poprzednim i jest oceniany w określonej kolejności, zgodnie z listami kontrolnymi ułatwiającymi ocenę. Zastosowanie poziomów dojrzałości od fazy koncepcji, aż po fazę startu produkcji seryjnej skupia się na zapewnieniu w poszczególnych etapach kluczowych elementów:

Na powyższym schemacie pokazano elementy projektu, które powinny być zapewnione dla osiągnięcia danego poziomu dojrzałości oraz grupy wskaźników, według których będziemy dokonywać oceny.

Dla przykładu: celem drugiego poziomu dojrzałości jest wyspecyfikowanie dostawców i poddostawców oraz podpisanie z nimi odpowiednich kontraktów. Oceniając kompletność tego elementu według wskaźnika: 2.4 Zarządzanie projektem, korzystając z list kontrolnych, będziemy musieli wziąć pod uwagę takie kryteria jak:

- 2.4.1 Czy organizacja projektu jest określona, czy wyznaczone są osoby kontaktowe ze strony klienta?
- 2.4.2 Czy organizacja projektu jest określona, czy wyznaczone są osoby kontaktowe ze strony dostawcy?
- 2.4.3 Czy zasady i procedury eskalacji zostały wyspecyfikowane?
- 2.4.4 Czy plan ram czasowych projektu pokrywa wymagania co do dostaw? Czy plan jest uzgodniony i zwolniony?
- (...) 2.4.8 Czy dokumentacja dotycząca analizy silnych i słabych stron oraz „les-

sons learned” jest uaktualniana? Czy są działania pochodzące z tych analiz?

Kryteria dla oceny sformułowane są w ten sposób, aby mogły mieć zastosowanie w różnych obszarach, niezależnie czy będziemy dostawcą komponentów mechanicznych, elektronicznych czy jakichkolwiek materiałów produkcyjnych. Spełnienie poszczególnych kryteriów odbywa się według jednoznacznej odpowiedzi: zrealizowane/osiągnięte lub niezrealizowane/nieosiągnięte.

Oceny poszczególnych wskaźników są powiązane z kolejnymi elementami, i tak na przykład wskaźnika: Innowacja/koncept / niezawodność będziemy używać do oceny na poziomach dojrzałości pierwszym i drugim, z odpowiednimi dla poziomu kryteriami. W kolejnych poziomach dojrzałości mogą być dodatkowo weryfikowane zagadnienia z tych wskaźników ale jako tak zwane „pytania W”, dotyczące na przykład realizacji przeglądów, czy przenoszenia wymagań.

W listach kontrolnych do weryfikacji poziomów dojrzałości nowych części, które można pobrać ze stron VDA QMC, znajdziemy takie elementy jak:

- kryteria oceny,
- wskazówki i punkty kontrolne jakie należy zweryfikować w celu oceny danego kryterium,

- wskazanie kto jest odpowiedzialny za przeprowadzenie oceny oraz kto ma otrzymać wyniki do weryfikacji i powtórnej oceny.

W niektórych pytaniach znajdziemy odwołanie do podręcznika VDA RPP (Robust Production Process). Oczywiście nie zapomniano o miejscu na wpisanie oceny - tradycyjnie za pomocą świateł drogowych, a w przypadku pojawienia się problemu z realizacją wymagania, będziemy musieli jasno zdefiniować problem, jego rozwiązanie wraz z osobą odpowiedzialną i datą realizacji.

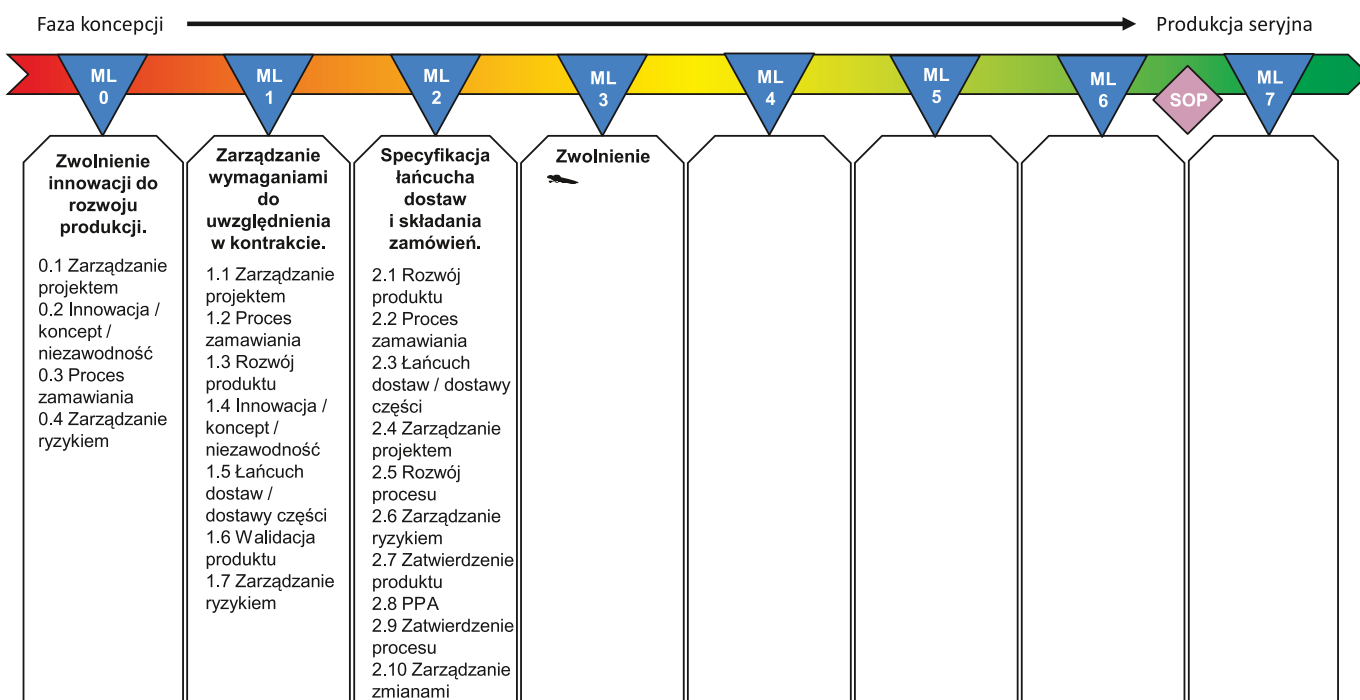
Z ocen poszczególnych wskaźników (ich składowych) generowana jest ocena ogólna dla danego poziomu dojrzałości. Ogólna ocena poziomu jest równa najgorszej ocenie kryterium, a kaskadowo ogólna ocena wszystkich poziomów jest równa najgorzej ocenionemu poziomowi. Oczywistym celem jest osiągnięcie światła zielonego za wszystkie poziomy – tylko taka ocena pozwoli nam mieć pewność właściwego przeprowadzenia rozwoju nowej części i zapewnienia jej właściwej jakości.

Chcąc rozpocząć współpracę metodą walidacji poziomów dojrzałości nowych części, musimy oczywiście wcześniej uzgodnić to z klientem, abyśmy „mówili tym samym językiem”. Musi być dokonana analiza ryzyka i bazując na niej klient

określi ją w kategorii od A do C. Następnie będziemy musieli przenieść tą metodę walidacji w nasz łańcuch dostaw, pamiętając o tym, że dostawcy na końcu łańcucha będą mieli najkrótszy okres czasu dla przeprowadzenia teje walidacji, a my będziemy musieli zapewnić gotowość dla poszczególnych kamieni milowych.

Metoda RGA została rozwinięta zaledwie kilka lat temu jako rozszerzenie narzędzi używanych do tej pory przez klientów oraz dostawców przy rozwoju wyrobu i procesu. Ustandaryzowanie oceny poziomów dojrzałości nowych części w całym łańcuchu dostaw pozwoliło uzyskać jednolity i transparentny obraz statusu rozwoju i identyfikacji ryzyka i zagrożeń dla właściwej realizacji projektu. Metoda ta jest sukcesywnie wprowadzana przy nowych projektach w całych łańcuchach dostaw.

Pierwsze organizacje, które na początku 2011 roku zaczęły wprowadzać metodę RGA dla zapewnienia właściwego rozwoju nowych części są obecnie w okolicach piątego poziomu dojrzałości. Oczywiście aby korzystać z świetnych rozwiązań metody RGA ułatwiających sprawne przeprowadzenie walidacji nowych części należy szczegółowo zapoznać się z wytycznymi, wymaganiami, kryteriami oceny, identyfikacją zagrożeń, metodami eskalacji i komunikacji.



TOOL-SHOP 2014

KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

13 - 14 CZERWCA 2014 r.
SPA Hotel Jawor ****



Adam Szymański
Tools Production
and Planning Specialist
Kirchhoff Polska Sp. z o.o.



Witold Nawrocki
Assistant Manager
Purchasing & Materials Control
Toyota Motor Manufacturing
Poland Sp. z o.o.



Marek Danis
Dyrektor Generalny
Oerlikon Balzers
Coating Poland Sp. z o.o.



Paweł Andersohn
Ekspert



Daniel Oszczyda
Dyrektor ds. Marketingu
Balluff Sp. z o.o.

W programie, m.in.:

- Monitorowanie procesu produkcji tłoczników
- Wykorzystanie danych o rzeczywistych kosztach do budowy algorytmu szybkiej wyceny nowych projektów
- Trwałość, wydajność, jakość i koszty w procesie produkcyjnym narzędzi
- Project manager w procesie produkcji narzędzi
- Lokalizacja narzędzi oraz części zamiennych

Partnerzy branżowi

innovation
has a name
oerlikon
balzers

BALLUFF
sensors worldwide

szczegółowe informacje wkrótce na
www.nowoczesnanarzedziownia.pl

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

TOOL-SHOP 2014
KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

ZGŁASZAM UDZIAŁ:

- 900 PLN + 23% VAT do 12 kwietnia 2014 r.
- 990 PLN + 23% VAT do 17 maja 2014 r.
- 1 200 PLN + 23% VAT po 17 kmaja 2014 r.

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

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

Wyrażamy zgodę, na podstawie art. 23 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) na przetwarzanie danych osobowych do celów informacyjnych i marketingowych przez AutomotiveSuppliers.pl S.C. z siedzibą w Warszawie oraz przez partnerów Konferencji (edycja 2014).

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

Jesteśmy zainteresowani opcją dodatkową:

- ścianką reklamową insert do materiałów konferencyjnych

**13-14 czerwca 2014 r.,
SPA HOTEL JAWOR ****
w Jaworzu k. Bielska-Białej**

Warunki uczestnictwa:

1. Cena obejmuje: udział w forum w dniach 22 i 23 maja 2014 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 23 maja.
2. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 10.05.
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 HR i nazwisko uczestnika
4. Rezygnację z udziału należy przesyłać listem poleconym na adres organizatora.
5. W przypadku rezygnacji po 10 maja 2014 r. obciążymy Państwa opłatą administracyjną w wysokości 300 PLN + 23% VAT.
6. Rezygnacja w terminie do 4 dni przed forum lub nieobecność podczas forum nie są podstawą do zwrotu należności.
7. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum

Nocleg

Ceny pokoi w Hotelu SPA Jawor dla uczestników Forum

- **190 PLN brutto - pokój 1-osobowy**
- **240 PLN brutto - pokój 2-osobowy**
- **270 PLN brutto - pokój 2-osobowy do pojedynczego wykorzystania**

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

Rezerwację oraz płatność za hotel uczestnicy forum dokonują indywidualnie.

Wypełniony formularz należy przesać mailem

review@automotivesuppliers.pl

AutomotiveSuppliers.pl s.c., ul. Staniewicka 14

03-310 Warszawa, tel. 22 435-88-22, 22 215-05-05

**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



Jakie ryzyko niesie za sobą transakcja przejęcia przedsiębiorstwa

Każdego roku informowani jesteśmy o nowych przejęciach przedsiębiorstw, także w sektorze motoryzacyjnym. Każdy kto myśli o rozwijaniu swojej działalności poprzez akwizycję innych podmiotów, powinien zdać sobie sprawę z szeregu zagrożeń jakie wiążą się z tego typu decyzjami.

Przedsiębiorstwo i jego zbycie

Przedsiębiorstwo to zbiór dóbr materialnych i niematerialnych będących własnością przedsiębiorcy, z których korzysta w prowadzonej działalności gospodarczej. Może być ono zbyte w całości lub w części, o ile część ta jest osobno zorganizowana, tj. może funkcjonować niezależnie od całości. Biorąc pod uwagę sposób, w jaki dochodzi do przejęcia, warto wyróżnić przedsiębiorstwa prowadzone przez osoby fizyczne od tych, którymi zarządzają wyodrębnione prawnie jednostki organizacyjne, w szczególności spółki. Wśród tych pierwszych szczególną grupę stanowią przedsiębiorstwa stanowiące własność więcej niż jednej osoby, jako tzw. współwłasność bądź wspólność, np. wspólników spółki cywilnej. Ze względu na to, że obecnie najczęściej dochodzi do przejęcia przedsiębiorstw działających w formie spółek prawa handlowego, na nich skupimy uwagę. Wśród nich prym wiodą tzw. spółki kapitałowe, tj. spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i spółki akcyjne. Nie dziwi to, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w przypadku spółek osobowych dużo większe znaczenie odgrywa element ludzki. Do przejęcia przedsiębiorstwa w praktyce dochodzi więc najczęściej w drodze umowy zbycia udziałów w spółce z ograniczoną odpowiedzialnością lub nabycia akcji spółki akcyjnej.

Ryzyka transakcyjne

Już sama czynność, która ma skutkować zbyciem przedsiębiorstwa, rodzi istotne ryzyka prawne. Podkreśliliśmy już, że dochodzi do niej najczęściej w specjalny sposób, między innymi poprzez zawarcie umowy albo rozporządzenie papierem wartościowym. Przeprowadzając wszystkie tego rodzaju operacje, jeżeli mają być dokonane skutecznie, muszą zostać spełnione określone warunki prawne. Z tego już powodu wiążą się z nimi istotne ryzyka. Pamiętajmy, że umowa zbycia udziałów musi zostać zawarta w formie pisemnej z podpisem notarialnie poświadczonym. Brak zachowania takiej formy skutkuje nieważnością czynności. Nie zapomnijmy, że musi ona zostać zawarta przez umocowanych do tego reprezentantów stron i dlatego warto sprawdzić, czy osoba działająca w imieniu kontra-

henta jest uprawniona do składania tego rodzaju oświadczeń woli. Należy również poddać ocenie stan prawny udziałów, w szczególności czy nie są obciążone prawami osób trzecich, przykładowo zastawem. Do przeniesienia akcji może zaś dojść poprzez pisemne oświadczenie i przeniesienie posiadanego dokumentu akcji, lub świadectwa tymczasowego, w przypadku akcji imiennych, a także samo przeniesienie własności dokumentu akcji, w przypadku akcji na okaziciela. Akcjami zdematerializowanymi rozporządzić można poprzez zawarcie zobowiązującej do tego umowy i dokonanie odpowiedniego zapisu na rachunku papierów wartościowych. Co istotne, akcje również mogą zostać zastawione. Zarówno zbycie udziałów, jak i akcji imiennych może zostać obwarowane pewnymi warunkami, na przykład uzyskaniem zgody spółki na tego rodzaju transakcję. Pamiętać należy o możliwości istnienia tzw. prawa pierwokupu lub prawa pierwszeństwa, mogącego mieć wpływ na skuteczność zawartej umowy. W przypadku spółki akcyjnej warto wziąć pod uwagę również to, że akcje obejmowane za wkłady niepieniężne mogą być pokryte w całości nawet do roku po jej zarejestrowaniu. Na koniec zwróćmy jeszcze uwagę, że odrębnymi i dość restrykcyjnymi prawami rządzi się zbycie akcji spółki publicznej. W przypadku tego rodzaju transakcji warto bardziej szczegółowo przeanalizować możliwe ryzyka.

Ryzyka kontraktowe

Podstawowe ryzyko jakie należy wziąć pod uwagę przy przejmowaniu przedsiębiorstwa związane jest z zawartymi przez nie uprzednio kontraktami, które będą obowiązywać również nowych właścicieli. Trzeba ocenić, czy ich realizacja leży w naszym interesie, a jeżeli nie, czy jesteśmy w stanie je rozwiązać. Tutaj sytuacja zależeć będzie od charakteru poszczególnych transakcji i ich treści. Część umów, w szczególności tych o charakterze tzw. ciągłym, będziemy w stanie wypowiedzieć. Rzadko zdarzy się, iż uda się odstąpić od umowy, jeżeli nie zawini druga strona i to tylko wówczas, gdy taką możliwość przewidywać będzie ta umowa. W pozostałych przypadkach należy porozumieć

AUTOR



Kamil Stolarski

Kamil Stolarski
aplikant radcowski
Kancelaria Prawna BZK
Błaszak, Zawiślak, Król

się z kontrahentem w sprawie jej rozwiązania. Ryzyko istnieje również w tym, że co prawda poprzedni właściciel przedsiębiorstwa złożył oświadczenie mające na celu rozwiązanie umowy, ale z jakichkolwiek względów zrobił to nieskutecznie. Sytuacje takie są o tyle niebezpieczne, że nieświadomy prawnie nabywca przedsiębiorstwa może być przeświadczony, że kontrakt go nie wiąże i przestać go wykonywać, czym narazi się na kary umowne bądź zobowiązany będzie do naprawienia szkody w innej formie. Największe ryzyko wiąże się z tym, że nigdy nie wiadomo, czy i jak umowa była dotychczas realizowana. Jeżeli nie, również wówczas może spaść na kupującego obowiązek zrealizowania roszczeń przysługujących z tego tytułu kontrahentowi. Szczególną uwagę należy poświęcić temu, w jaki sposób zostały zabezpieczone poszczególne transakcje. Istotne jest chociażby, aby wiedzieć, czy w ramach działalności nabywanego przedsiębiorstwa wystawiane były weksle albo udzielane jakiegokolwiek gwarancje. Pamiętajmy też, że wykonanie podstawowych zobowiązań z umowa zwykle nie oznacza wygaśnięcia wszystkich obowiązków. Nowego właściciela wiąże przede wszystkim rękojmia, gwarancja, a w przypadku umów z konsumentami obowiązek usunięcia niezgodności towaru konsumpcyjnego z umową.



Ryzyka związane z dobrami materialnymi

W skład kupowanego przedsiębiorstwa prawie bez wyjątków wchodzi dobra materialne, zarówno ruchomości, jak i przede wszystkim nieruchomości. Warto upewnić się, jaki jest stan aktywów trwałych i sprawdzić, jakie w tym zakresie transakcje przeprowadzał w ostatnim czasie dotychczasowy właściciel - głównie zaś ocenić kondycję nieruchomości, z uwagi na ich zazwyczaj największą wartość. Istotne będą zarówno umowy wprowadzające, jak i wyprowadzające majątek z przedsiębiorstwa. W obu przypadkach ryzyko może być duże. Zdarza się bowiem, że z jakichś względów nieskutecznie kupiono nieruchomość albo wadliwie ją zbyto. Oczywiście w przypadku umów, których przedmiotem są aktywa trwałe pod uwagę trzeba wziąć wszystkie powyższe uwagi dotyczące kontraktów. Na koniec kwestia chyba najważniejsza, czyli weryfikacja wszystkich zabezpieczeń rzeczowych na majątku spółki. Wszelkiego

rodzaju hipoteki, zastawy i inne tego rodzaju instrumenty mogą zniweczyć opłacalność każdego kontraktu skutkującego przejęciem przedsiębiorstwa.

Ryzyka związane z dobrami niematerialnymi

Przejmując przedsiębiorstwo nie możemy zapomnieć, że w jego skład wchodzi różnego rodzaju dobra niematerialne, takie jak prawa autorskie, prawa ze znaków towarowych, patenty, prawa na wzorach użytkowych i przemysłowych. W tym przypadku ocenę potencjalnego ryzyka należy zacząć od określenia jakie właściwie prawa do własności intelektualnej przysługują przedsiębiorstwu, które przejmujemy. Jeżeli chodzi o prawa autorskie, warto poddać je bieżącej analizie w trakcie badania poszczególnych umów zawieranych przez przedsiębiorstwo. Prawa te reguluje bowiem większość umów o dzieło, roboty budowlane i całkiem sporo innego rodzaju kontraktów. Osobno warto badać uprawnienia do tych utworów,

które najbardziej nas interesują z punktu widzenia działalności jaką prowadzimy, i których wartość jest największa. Ryzyko noszą za sobą wszystkie porozumienia, które ustalają komu prawa takie przysługują. Bardzo często są one sporządzone błędnie, co skutkuje zazwyczaj ich nieważnością. Ważne, aby pamiętać, że tzw. osobiste prawa autorskie przysługują wyłącznie twórcy, nie mogą być zbywane i nie można ograniczyć korzystania z nich. Badanie praw ze znaków towarowych, patentów, wzorów użytkowych i przemysłowych należy zacząć od sprawdzenia, czy nadal objęte są one ochroną, która w ich przypadku jest zwykle ograniczona terminem. W tym celu poza analizą posiadanej dokumentacji warto prześledzić wpisy we właściwych rejestrach, dostępne w drodze elektronicznej. Dla wielu przedsiębiorstw właśnie ta ocena będzie kluczową dla transakcji. Często bowiem zdarza się, że do przejęcia przedsiębiorstwa dochodzi właśnie w celu nabycia przysługujących mu praw własności intelektualnej. Ryzyko może wynikać również z umów licencyjnych, które nie tylko wiążą przedsiębiorcę, ale często również udzielają licencji wyłącznej i uniemożliwiają mu korzystanie z tych praw. Już po nabyciu przedsiębiorstwa warto ocenić, czy poprzedni właściciel nie pozostawił po sobie praw własności intelektualnej, które opłaca się objąć ochroną.

Ryzyka o charakterze publicznoprawnym

Ze sporym ryzykiem mamy do czynienia również w przypadku publicznoprawnej sytuacji przedsiębiorstwa, rodzącej zarówno prawa, jak i obowiązki bardzo istotne z punktu widzenia jego działalności. Dlatego wymagają kontroli dotyczące przedsiębiorstwa decyzje administracyjne, zezwolenia, koncesje, licencje i inne tego rodzaju akty. Przede wszystkim ocenić należy, które z nich są ostateczne, a które podlegają jeszcze zaskarżeniu. Niezależnie od tego warto sprawdzić, czy najważniejsze z nich zostały wydane zgodnie z prawem, gdyż nawet ostateczne decyzje mogą być usunięte z obrotu prawnego, chociażby przez stwierdzenie ich nieważności. Koniecznie zwrócić należy uwagę, czy od

tego rodzaju aktów którejkolwiek ze stron przysługuje jeszcze skarga do sądu administracyjnego. Najważniejsza jest jednak ocena czy publicznoprawna sytuacja nabywanego przedsiębiorstwa została w pełni uregulowana. Czy na wszystkie działania, jakie zamierza podjąć nabywca, wyraziły zgodę kompetentne organy państwowe? Na przykład, czy zostały wydane wszelkie właściwe decyzje pozwalające na przeprowadzenie planowanych prac budowlanych.

Ryzyka finansowe i podatkowe

Ocena kondycji finansowej przedsiębiorstwa najczęściej nie jest wykonywana przez prawnika, ale przez osobę posiadającą ku temu kompetencje, najczęściej biegłego rewidenta. Nie trzeba wyjaśniać, że ryzyka jakie z tej kondycji płyną są bardzo istotne. Pamiętajmy, że ocena nie powinna się ograniczać do analizy ujawnionych w aktach rejestrowych sprawozdań finansowych, która nie pozwoli na wykrycie wszystkich potencjalnych ryzyk. Sytuację może skomplikować fakt, że zazwyczaj poprzedni właściciel nie jest gotowy ujawnić innych niż powszechnie dostępne dokumentów finansowych. Jeszcze ważniejsza jest analiza sytuacji przedsiębiorstwa z perspektywy podatkowej. Niezapłacone daniny publiczne mogą bowiem doprowadzić do upadłości nawet najlepiej działającą spółkę. Warto pamiętać, jak skomplikowany jest system prawa podatkowego. Zawsze istnieje ryzyko, że któraś z czynności została nieopodatkowana, mimo istnienia ku temu obowiązku, albo została objęta niższą stawką podatku. Szczególne ryzyka pojawiają się wówczas, gdy mamy do czynienia ze spółką zależną lub powiązaną ze spółką zagraniczną. Wtedy aktualna staje się problematyka dokumentacji tak zwanych cen transferowych, która już sama w sobie zasługuje na odrębne omówienie. Ryzyka podatkowe niestety nie ograniczają się tylko do konieczności zapłaty nieuiszczonego przez poprzedniego właściciela podatku, ale łączą się z koniecznością zapłaty dużych kar pieniężnych lub daniny publicznej o większej niż normalnie wysokości.

Ryzyka dotyczące stosunków pracowniczych

Choć może się wydawać, że ryzyka związane ze stosunkami pracowniczymi nie są najistotniejsze, często jest dokładnie odwrotnie. Z przejęciem przedsiębiorstwa wiąże się niekiedy jego restrukturyzacja, związana z redukcją zatrudnienia, niejednokrotnie wręcz zwolnieniami grupowymi. Istnieje ryzyko, że w ramach takiej procedury rozwiązywano stosunki pracy w sposób niezgodny z prawem. Warto ocenić jakie przewidziano odprawy dla byłych już pracowników, w szczególności tych na stanowiskach kierowniczych. Istnieje także niebezpieczeństwo, że pracownikom, zarówno zwolnionym, jak i dalej pracującym, nie wypłacono wynagrodzenia, w tym np. premii. Warto ocenić również prawidłowość delegowania pracowników do pracy zagranicą. Istnieje także potrzeba oceny regulaminów dotychczas funkcjonujących w przedsiębiorstwie, które być może trzeba będzie zmienić. Wszystko to, w szczególności jeżeli dotyczy będzie większej ilości pracowników, może bardzo podwyższyć koszty transakcji przejęcia przedsiębiorstwa, a przede wszystkim narazić nowego właściciela na długotrwałe, niełatwe procesy.

Ryzyka związane z toczącymi się postępowaniami

Na koniec zwróćmy uwagę na ryzyka chyba najbardziej oczywiste, a jednak takie, o których nie można zapomnieć.

Mowa tutaj o niebezpieczeństwach związanych z toczącymi się postępowaniami sądowymi, administracyjnymi i egzekucyjnymi. Zawsze należy dokładnie ustalić jakie toczą się procesy z udziałem przejmowanego przedsiębiorstwa i jakie są w nich wartości przedmiotów sporów. Odrębnej analizie poddać należy szansę na ich zakończenie rozstrzygnięciem pozytywnym dla przedmiotowego przedsiębiorstwa. Toczące się egzekucje, ale również zakończone już prawomocnymi wyrokami postępowania, pociągają za sobą już bezpośrednie ryzyko, które powinno być wprost wkalkulowane w cenę kupna.

Zakończenie

Wiedząc już jak poważne mogą być ryzyka związane z transakcją przejęcia przedsiębiorstwa, przedstawmy pokrótce jak można je ograniczyć. Przede wszystkim warto przeprowadzić procedurę audytu prawnego (*due diligence*). W ten sposób uzyskamy większą wiedzę o przejmowanym przedsiębiorstwie i potencjalnych ryzykach. Tę zaś powinniśmy wykorzystać w trakcie negocjacji z kontrahentem. Każde ryzyko powinno znaleźć swoje odzwierciedlenie w przygotowywanym kontrakcie. Wykrycie niektórych z nich może wprost doprowadzić do obniżenia ceny za przedsiębiorstwo. Przed innymi chronić się będziemy żądając od zbywcy konkretnych oświadczeń i zapewnień, a także wprowadzenia do umowy kar umownych i innych zabezpieczeń.



Zespół AGH Racing w Formuła Student

Formuła Student to największe na świecie studenckie wydarzenie związane ze sportem motorowym. Celem projektu jest budowa bolidu wyścigowego, którym następnie startuje się podczas zawodów na najważniejszych torach wyścigowych świata.

Debiutancki sezon

W tym elitarnym gronie znajdują się również studenci Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, którzy jako zespół AGH Racing w poprzednim roku zbudowali swój premierowy bolid i wystartowali na zawodach w Wlk. Brytanii i na Węgrzech. Początki zespołu to rok 2012 i grupa entuzjastów z Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Robotyki, którzy podjęli się zadania stworzenia pierwszego w historii uczelni bolidu wyścigowego klasy Formuła Student! Kilka pierwszych miesięcy pracy zaowocowało projektem technicznym, do którego realizacji można było przystąpić w kwietniu 2013 roku po udostępnieniu warsztatu do prac mechanicznych. Dzięki tytanicznej pracy studentów spędzających w garażu kilkanaście godzin dziennie udało się w dwa miesiące dokonać tego, w co wiele osób wątpiło - zbudować prawdziwy bolid



foto: Konrad Marszałik

wyścigowy. Następnie zespół wyjechał na debiutanckie zawody na tor Silverstone w Wlk. Brytanii oraz do Győr na Węgry.

Obecnie zespół zajmuje się budową nowego bolidu. Co o drugim sezonie działalności AGH Racing mówią jego członkowie?

Lżej, szybciej, lepiej!

- Tworzymy zupełnie nowy samochód. Priorytetem przy jego projektowa-

niu jest obniżenie masy oraz najlepsze rozwiązania z dziedziny aerodynamiki. To są elementy, które w poprzednim sezonie zawiodły, dlatego zamierzamy je znacznie poprawić - tak o podstawowych założeniach na nowy sezon mówi nowy prezes zespołu, Radosław Jagiełło.

Nowy rok akademicki to jednak duża liczba nowych członków, którzy mają swoje pomysły na stworzenie jak najlepszego bolidu Formuły Studenckiej. Czego jeszcze zatem możemy się spodziewać w nowej konstrukcji spod szyldu AGH Racing? - Aby zmniejszyć masę, należy przede wszystkim zoptymalizować zarówno wymiary ramy, na której opieramy całą konstrukcję, jak również dobór materiałów do niej. Mamy specjalny zespół zajmujący się doбором materiałów do wszystkich podzespołów bolidu - to podstawa, jeśli naprawdę chcemy konkurować z najlepszymi w stawce. Ponadto planujemy nieco przekonstruować zawieszenie oraz mechanizm różnicowy. Tak naprawdę właściwie wszystko zostanie poprawione - kontynuuje Radosław Jagiełło.

Wiemy natomiast, że takie samo pozostanie serce bolidu, czyli silnik - to



foto: Konrad Marszałik



fot. Konrad Marszałik

Premiera pierwszego bolidu zgromadziła znaczną liczbę osób. Drugi rok z rzędu może być ciężko przyciągnąć taką rzeszę ludzi. - *Drugi bolid nie będzie już premierowym, jednak do promocji projektu zamierzamy wykorzystać samochód z poprzedniego sezonu, z którym planujemy pojawić się kilku wydarzeniach, zarówno naukowych jak i sportowych. Mamy też na oku kilku kierowców rajdowych, którzy mogliby go poprowadzić. Współpracujemy z biurem rzecznika AGH oraz działem promocji uczelni, którzy wspomagają nasze wysiłki. Ponadto zapraszamy wszystkich zainteresowanych współpracą do kontaktu z nami i wspólnego działania* - tłumaczy Michał.

sprawdzona jednostka z motocykla Honda CBR 600 RR, stosowana przez wiele zespołów z całego świata. Tym razem jednak zostanie wzmocniona turbosprężarką zamiast kompresora. To kolejny krok do obniżenia masy pojazdu. Jednak czy w dzisiejszej rywalizacji zdominowanej pod wieloma względami przez samochody elektryczne to na pewno dobry wybór? Prezes AGH Racing tłumaczy to w ten sposób: - Silnik spalinowy to dla nas obecnie najlepsze możliwe rozwiązanie. Mamy jednak swój własny dział B+R, który pracuje już nad pewnymi pomysłami na przyszłe lata w kwestii napędu bolidu. Mogę dodać, że niekoniecznie chodzi o silnik elektryczny - tajemniczo ucina inżynier.

Faza projektowa została już zakończona. Obecnie studenci pracują nad tym, by gotowy bolid stał na kołach w czerwcu 2014 roku. Jednak projekt budowy wyczynowego samochodu wyścigowego to nie tylko najlepsza kadra inżynierska. W końcu ktoś musi usłyszeć o tym, że studenci poświęcają cały swój wolny czas na największy projekt na Akademii Górniczo-Hutniczej...

Więcej, głośniejszy, bardziej profesjonalnie

Tym zajmuje się zespół Mmarketingu odpowiedzialny za promocję całego wydarzenia, będący jednym z działów

AGH Racing. Głównym koordynatorem tej komórki zespołu jest Michał Barcik, który tak opisuje zadania swojej grupy: - *Jesteśmy odpowiedzialni przede wszystkim za organizację działań promocyjnych dotyczących bolidu AGH oraz pozyskanie funduszy na jego budowę. W tym celu stworzyliśmy ofertę sponsorską, dzięki której próbujemy zachęcić firmy do współpracy z naszym zespołem. Ponadto pracujemy nad wizerunkiem profesjonalnej organizacji zaangażowanej w różnego rodzaju aktywności, jak np. Szlachetna Paczka czy udział w Wielkiej Orkiestrze Świątecznej Pomocy.*

Meta w wakacje 2014

To, jak AGH Racing poradzi sobie z obecnymi założeniami od strony mechanicznej i organizacyjnej, zostanie sprawdzone pod koniec lipca 2014 roku, kiedy zespół pojedzie na zawody do Barcelony na słynny Circuit de Catalunya. Kolejny sprawdzian w sierpniu na torze Autodrom Czechring w Czechach. Jesteśmy przekonani, że zespołowi nie zabraknie „paliwa” do swoich działań.

Więcej informacji o zespole AGH Racing znaleźć można na stronie internetowej www.racing.agh.edu.pl oraz na profilu [facebook.com/agh racing](https://www.facebook.com/agh racing).



fot. Konrad Marszałik



Motoryzacja rozbrzmiewa planami produkcji

W branży motoryzacyjnej niesie się wieść, że dzięki bieżącemu rozwojowi produkcji komponentów motoryzacyjnych, możemy spodziewać się wzrostu wytwórczości całych aut w najbliższej przyszłości.

Wiodący głos wicepremiera ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego co miesiąc informuje o nowych inwestycjach, które wiążą się ze wzrostem miejsc pracy dla specjalistów z sektora. Czy chórem za nim stoją zachowania płacowe przedsiębiorców z tej branży? W oparciu o wyniki badania wynagrodzeń Raport Płacowy, zrealizowanego w II połowie 2013 roku, sprawdziliśmy, czy nutę tych zmian możemy uchwycić w wartości płac.

Mimo, że finał inwestycji zapowiedzianych przez ministra Piechocińskiego spodziewany jest na rok 2017, to jak wskazują dane z Raportu Płacowego Advisory Group TEST Human Resources, już w zeszłym roku mogliśmy zaobserwować nadwyżkę średniej płac w branży motoryzacyjnej w porównaniu ze średnią dla całej gospodarki. Podobnie też, wyżej niż ogółem, kształtował się poziom zrealizowanych w 2013 r. podwyżek. Niewątpliwie wpływ na to miał fakt, że zatrudniano wysoko wykwalifikowanych specjalistów, od których obok fachowej wiedzy z zakresu motoryzacji, wymagano także znajomości co najmniej jednej z innych dziedzin wiedzy. Szczególnie poszukiwane były osoby posiadające kwalifikacje z obszaru badań i rozwoju, a także inżynierii. To, co jeszcze wyróżniało wiodących specjalistów z branży motoryzacyjnej na tle wszystkich branż, to dużo częściej wymagana znajomość języka obcego z grupy języków: niemiecki, francuski, włoski lub hiszpański. Było to zapewne spowodowane obecnością na polskim rynku przedsiębiorstw z zagra-

nicznym kapitałem takich jak: Volkswagen, Huf, Kirchoff czy SILS, będących jednymi z większych udziałowców sektora produkcji w naszym kraju. Od takich specjalistów częściej niż zwykle oczekiwano także posiadania określonych formalnych uprawnień związanych z pracą na produkcji oraz podwyższonego poziomu dyspozycyjności wynikającego czy to z pracy o charakterze zmianowym, czy koniecznością licznych nadgodzin, dyżurów i/lub wyjazdów służbowych. Jednak zdecydowanie dominującym czynnikiem wyróżniającym ich spośród całości było know-how, na które składały się wykształcenie wyższe oraz ugruntowane doświadczenie zawodowe. W kontekście tak zdefiniowanych kryteriów zatrudnienia wiodących pracowników umysłowych w branży motoryzacyjnej można powiedzieć, że to właśnie owo know-how było decydującym czynnikiem wzrostu płac. Co więcej, polska myśl technologiczna w dużej mierze stała się siłą przyciągającą nowe inwestycje z branży, o czym chętnie wspomina wicepremier Janusz Piechociński. Zaspokojenie popytu przedsiębiorców na wiodących specjalistów na polskim rynku pracy wpływa pozytywnie na klimat wynagrodzeń w całej branży. Korzystają więc nie tylko sami pracownicy umysłowi, ale też zatrudnieni na niższych szczeblach, robotnicy fizyczni. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w produkcji bezpośredniej branży motoryzacyjnej w II połowie 2013 roku wyniosło 3 845 zł, dla porównania w tym samym obszarze dla całości gospodarki wyniosło ono 3 158

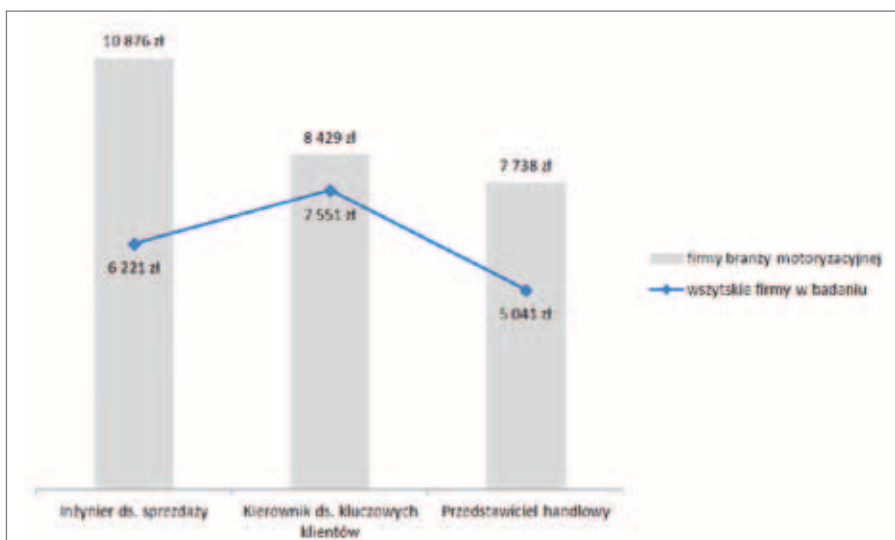


Maria Kaszyńska

Młodszy Konsultant w Dziale
Analiz i Raportów Płacowych
Advisory Group TEST
Human Resources

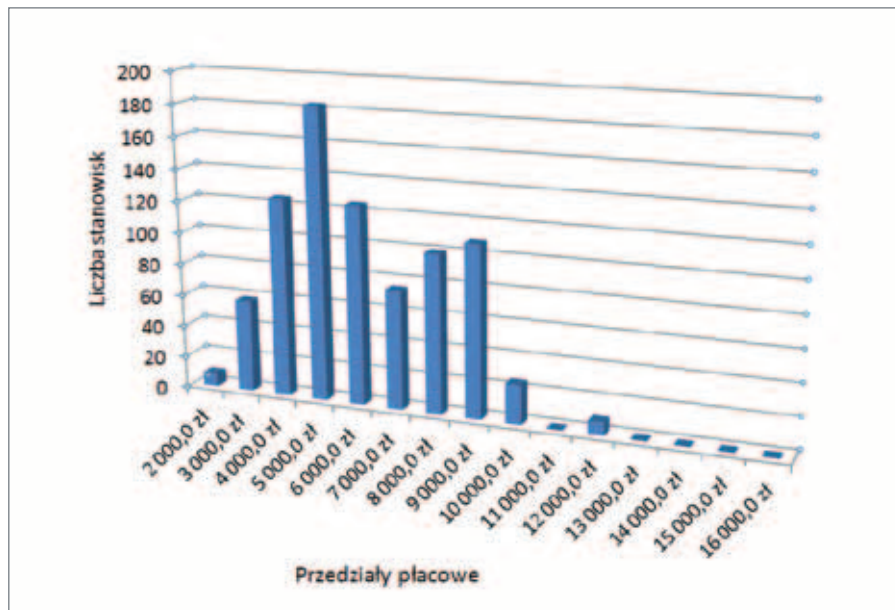
zł. Zdecydowanie najlepiej opłacanymi regionami były obszary ekonomicznych stref specjalnych, czyli geograficzne terytory Dolnego i Górnego Śląska oraz Wielkopolski. Połowa pracowników branży motoryzacyjnej z tych stref otrzymywała w zeszłym roku wynagrodzenie wyższe niż 7 000 zł miesięcznie. Ta sama wartość w uogólnieniu na cały rynek (wszystkie branże) nieznacznie przekroczyła 6 000 zł, czyli jak łatwo policzyć była 1 000 zł niższa. W ujęciu działowym najwięcej zarabiali pracownicy branży motoryzacyjnej zatrudnieni w IT oraz HR. Jednak najgłośniejszym instrumentem w branży była sprzedaż. W obszarze tym dysproporcje płac pracowników motoryzacji i innych branż były największe. Jak zostało przedstawione na wykresie poniżej najniższa różnica dla wybranych stanowisk ze sprzedaży w drugiej połowie 2013 roku wyniosła 878 zł (na stanowisku kierownika ds. kluczowych klientów). Największa dysproporcja dotyczyła inżynierów ds. sprzedaży. Ich średnie miesięczne wynagrodzenie w branży motoryzacyjnej przekroczyło 10 000 zł, podczas gdy dla ogółu firm osiągnęło wartość równą 6 221 zł. W przypadku stanowiska: przedstawiciela handlowego różnica wynagrodzeń w branży motoryzacyjnej i na rynku była już znacznie mniejsza, jej dokładna wartość to 2 697 zł.

Porównując wielkość różnicy płac inżyniera ds. sprzedaży oraz przedstawiciela handlowego warto zwrócić uwagę na podobieństwo tych stanowisk ze względu na zakres wykonywanych obowiązków (są niemal identyczne). Skąd



więc rozbieżność w wynagrodzeniu wynosząca niemal dwukrotność minimalnej miesięcznej płacy podstawowej, która dodatkowo w branży motoryzacyjnej jest szczególnie silna? Rzecz prawdopodobnie sprowadza się znów do know-how inżyniera, ponieważ to, co go odróżnia od przedstawiciela to sprzedaż w oparciu o specyficzną wiedzę techniczną, której ten drugi zazwyczaj nie ma. Profesjonalne przygotowanie ma znaczenie nie tylko dla pracowników umysłowych, ale także dla robotników, których płace w branży motoryzacyjnej osiągają często wartość przewyższającą wynagrodzenie specjalistów z innych branż. Powołując się znów na dane z Raportu Płacowego TEST przykładowe średnie miesięczne wynagrodzenie całkowite lakiernika z branży motoryzacyjnej w zeszłym roku wyniosło 4 682 zł. Monter zarabiał 3 791 zł, a spawacz nawet ponad 5 000 zł. Czy plany zwiększenia produkcji w kolejnych latach wpłyną na rytmikę płac w tej branży? Oczywiście, jak zawsze, wszystko będzie zależało od koniunktury całości gospodarki, więc nawet przy dynamicznym wzroście produkcji tempo podwyżek płac może pozostać umiarkowane.

Wynagrodzenia prezentowane w artykule pochodzą z ostatniej edycji Raportów Płacowych opracowywanych przez Advisory Group TEST Human Resour-



ces. Dane do raportów przekazane zostały bezpośrednio przez działy personalne z 353 przedsiębiorstw, w tym 52 firm reprezentujących branżę motoryzacyjną – w znakomitej większości przedsiębiorstw o profilu produkcyjnym (w badaniu udział wzięli m.in. Eaton Automotive, Gates Polska, Hutchinson Poland, Johnson Controls International, Kirchhoff Polska, Lear Corporation Poland, NGK Ceramics Polska, Nifco Poland, Pilkington Automotive, Sitech, Tenneco Automotive, TRW Polska czy Volkswagen).

Wszystkie kwoty podawane w artykule to całkowite miesięczne wynagrodzenie brutto (wynagrodzenie podstawowe, powiększone o wszystkie premie, prowizje i inne dodatki związane z wydajnością, efektywnością lub wynikami pracy pracownika). Dane o wynagrodzeniach prezentowane w artykule pochodzą z drugiej połowy 2013 roku.

Zachęcamy do zapoznania się z najnowszym opracowaniem wynagrodzeń w branży – Raport Branży Motoryzacyjnej edycja Jesień 2013.

Zatrudnienie: u producentów pojazdów spada, ale rośnie dzięki dostawcom

W ciągu 12 miesięcy zeszłego roku w zakładach produkcyjnych pojazdów, przyczep i naczip oraz części i akcesoriów (firmy > 9 osób) zatrudnienie wzrosło o 10 tys. miejsc pracy. Przeciętne zatrudnienie na poziomie ponad 163 tys. zatrudnionych w grupie PKD 34 jest najwyższe w historii. Ale czy to pełne dane?

Przemiana i rozwój sektora motoryzacyjnego rozpoczęła się w raz z transformacją polskiej gospodarki z początku lat 90. dwudziestego wieku. Inwestycje zagranicznych koncernów, wzrost produkcji pojazdów jak i części spowodował, że zatrudnienie w tej branży zaczęło systematycznie rosnąć. Co ciekawe, szczy-

towy moment zatrudnienia, miał miejsce niedługo po wybuchnięciu światowego kryzysu pod koniec 2008 roku, który w szczególny sposób uderzył właśnie w motoryzację. Na koniec I kwartału 2009 r. w Polsce we wspomnianej grupie PKD 34 pracowało 143,2 tys. osób (zakłady > 9 osób). Najniższy poziom zatrudnienia

osiągnęliśmy na koniec tego samego roku redukcja - ubyło blisko 6 tys. osób (136,3 tys.). Jeśli odniesiemy się do optymistycznego rezultatu z końca zeszłego roku, to w ciągu 4 lat tylko w tej grupie otworzono 26,7 tys. miejsc pracy. W głównej mierze to zasługa producentów części. Prześledźmy zatrudnienie u producentów po-

jazdów oraz u dostawców, na podstawie bardziej szczegółowych danych.

Zakłady pow. 49 pracowników

Na koniec III kwartału zeszłego roku (takimi obecnie danymi dysponuje obecnie GUS) przeciętne zatrudnienie w zakładach średnich i dużych (powyżej 49 osób) wynosiło 152 tys. zatrudnionych, o 4,9 tys. mniej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Producenci pojazdów zatrudniali 29,5 tys. W ciągu 12 miesięcy przeciętne zatrudnienie w tej grupie spadło o pół tysiąca. Warto zaznaczyć, że w tej grupie producentów liczba miejsc pracy spada od III kwartału 2008 r. (35,2 tys.) W ciągu 5 lat zatrudnienie spadło o blisko 6 tys.

Największym pracodawcą, wśród zakładów powyżej 49 pracowników, pozostają wytwórcy części i akcesoriów (PKD 343). W okresie III kwartał 2012 r. – III kwartał 2013 r. przeciętne zatrudnienie wzrosło z 110,5 tys. do 115,3 tys. (+4,8 tys.).

Dane jakie publikuje GUS nie odzwierciedlają w pełni rzeczywistego poziomu zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce. Niektórzy bowiem producenci części figurują w innych grupach niż PKD 34. Jako przykład niech posłużą producenci szyb, zakłady należące do NSG/Pilkington czy Saint-Gobain (PKD

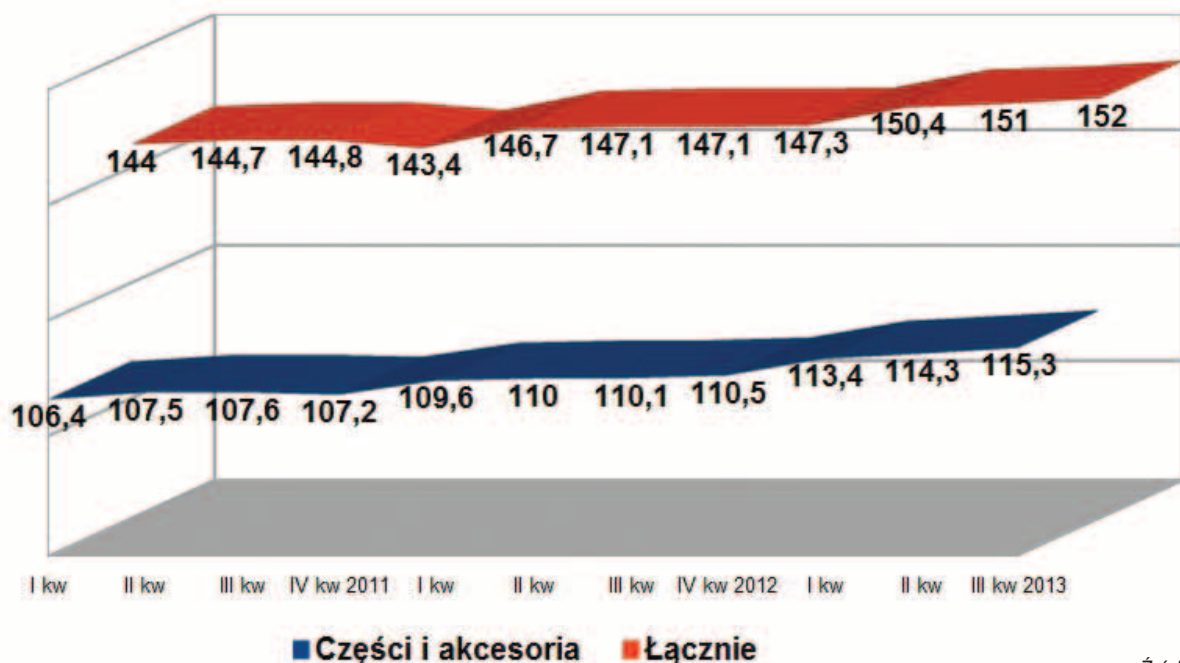
2612) oraz producenci wiązek elektrycznych tacy jak Coroplast, Yazaki, Leoni czy ZEM w Ełku (m.in. PKD 3141). AutomotiveSuppliers.pl szacuje, że w tych i innych grupach (m.in. PKD 251, 275, 3611) pracuje około 50-60 tys. osób. Kilkadziesiąt tysięcy (20-30 tys.) to pracownicy tymczasowi, zatrudnieni poprzez agencje pracy. Kolejnych kilka tysięcy (5-6 tys.) zatrudniają firmy selekcji i kontroli części i komponentów. Podsumowując na koniec zeszłego roku na rzecz przemysłu motoryzacyjnego w Polsce zatrudnionych mogło być nawet 260 tys. osób. Jeśli nie nastąpią żadne gospodarcze zdarzenia nadzwyczajne w 2014 roku możemy spodziewać się utworzenia kolejnych miejsc pracy. Nie wiąże się to wyłącznie z otwieranymi w tym roku zakładami. Przykładowo, w minionym roku w spółkach Faurecia w Polsce utworzono 529 nowych miejsc pracy. - *W tym roku planujemy wzrost zatrudnienia o kolejne kilkadziesiąt osób, szczególnie w nowych zakładach w Legnicy i w Gorzowie Wielkopolskim* - mówi Magdalena Wojtasiak, Dyrektor Zasobów Ludzkich na Polskę oraz Prezes Zarządu polskich spółek Grupy Faurecia. Nowe miejsca pracy powstają także w Zakładach Metalowych Postęp S.A. w Zabrze, dostawcy komponentów metalowych m.in. do układów wydechowych i foteli.

W czwartym kwartale zeszłego roku zatrudnienie wzrosło o 10 osób. - *W tym roku, dzięki nowym zamówieniom zatrudniliśmy już 5 osób na umowy o pracę* - mówi Jerzy Cieślak, Prezes Zarządu za brzańskiej firmy. - *Ponadto przyjęliśmy na staże 13-tu absolwentów, z których 10-ciu po ich zakończeniu planujemy zatrudnić na umowę o pracę.*

Poprawę w europejskim i polskim sektorze motoryzacyjnym odczuwają także dostawcy nieprodukcyjni. 10-procentowy wzrost zatrudnienia pracowników bezpośrednio produkcyjnych odnotowała od początku 2014 firma Dam-Rob S.A., producent specjalistycznych pojemników magazynowo-transportowych. - *Natomiast od ostatniego kwartału 2013 roku, aż o 60% (7 osób) podnieśliśmy zatrudnienie wśród wysoko wykwalifikowanej kadry technicznej, konstruktorów i programistów* - mówi Adam Kościński, Kierownik Zakładu Dam-Rob S.A. - *Większa liczba miejsc pracy to efekt wzrostu zamówień i zapotrzebowania na kompleksową obsługę naszych klientów w zakresie projektowania wyrobów.*

Małgorzata Zborowska-Stęplewska
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym 2011-2013 (Grupa EKD34 > 49 zatrudnionych)



Źródło: GUS



Perspektywa 2014 – 2020 - na jakie programy finansowane z funduszy europejskich mogą liczyć przedsiębiorcy?

Fundusze europejskie oferują szereg możliwości wsparcia różnego rodzaju projektów realizowanych również przez podmioty z branży motoryzacyjnej. Rozpoczynająca się nowa perspektywa 2014-2020, w ramach której Polska otrzyma 82,5 mld euro, oferować będzie przedsiębiorcom zróżnicowane możliwości dofinansowania, dlatego już teraz warto przygotować się do nowych konkursów i poznać wybrane zasady udzielania pomocy.

Projekty Inwestycyjne

Przedsiębiorcy planujący nowe inwestycje mogą ubiegać się o różny poziom dofinansowania w zależności od miejsca lokalizacji projektu, a także wielkości firmy (małe, średnie, duże przedsiębiorstwo). Należy podkreślić, że znacząca liczba środków na tego typu projekty udzielana jest w ramach pomocy regionalnej, która określa specyficzne regulacje przyznawania wsparcia.

Zgodnie z zasadami pomocy regionalnej, które obowiązują będą od 1 lipca 2014 r. nowa inwestycja rozumiana jest przede wszystkim jako utworzenie nowego zakładu produkcyjnego, dywersyfikacja produkcji zakładu na produkty/usługi dotychczas niewytwarzane przez ten zakład czy też zasadnicza zmiana procesu produkcyjnego / procesu świadczenia usług w istniejącym zakładzie.

Warto podkreślić specyficzny wymóg dla dużych przedsiębiorców planujących inwestycje w województwie mazowieckim, gdyż będą mogli uzyskać dofinansowanie wyłącznie na utworzenie nowego zakładu bądź dywersyfikację działalności zakładu, pod warunkiem iż nie będzie ona taka sama ani podobna do działalności dotychczas prowadzonej (według kodu działalności gospodarczej).

Ważną dla przedsiębiorców zmianą w ramach pomocy regionalnej, która zostanie wprowadzona od 1 lipca 2014 r. jest również modyfikacja tzw. „mapy pomocy”, determinującej maksymalny poziom dofinansowania w danym województwie. W porównaniu do perspektywy finansowej 2007 – 2013 ten sam poziom pomocy pozostanie tylko w czterech województwach Polski wschodniej. W tabeli przedstawiono limity pomocy dla dużych

DUŻE PRZEDSIĘBIORSTWO		
Województwo	Lata 2007-2013	Lata 2014-2020
lubelskie	50%	50%
podkarpackie	50%	50%
podlaskie	50%	50%
warmińsko-mazurskie	50%	50%
kujawsko-pomorskie	50%	35%
lubuskie	50%	35%
łódzkie	50%	35%
małopolskie	50%	35%
opolskie	50%	35%
pomorskie	40%	35%
świętokrzyskie	50%	35%
zachodniopomorskie	40%	35%
dolnośląskie	40%	25%
śląskie	40%	25%
wielkopolskie	40%	25%
m. st. Warszawa 01.07.2014 - 31.12.2017	30%	15%
m. st. Warszawa 01.01.2018 - 31.12.2020	30%	10%
Podregiony woj. mazowieckiego		
ciechanowsko-płocki	30%	35%
ostrołęcko-siedlecki	30%	35%
radomski	30%	35%
warszawski wschodni	30%	35%
warszawski zachodni	30%	20%

Źródło: Opracowanie własne CRIDO Taxand

AUTOR



Anna Zaleska

Manager
Dział Doradztwa Europejskiego
Crido Taxand Sp. z o.o.

firm, dodatkowe punkty procentowe przewidziano dla firm małych (20 punktów procentowych) oraz średnich (10 punktów procentowych).

Programy, w ramach których przedsiębiorcy będą mogli szukać wsparcia na projekty inwestycyjne to przede wszystkim:

- Program Operacyjny Inteligentny Rozwój
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
- Regionalne Programy Operacyjne

Należy podkreślić, że dostępne obecnie wersje ww. programów nadal podlegają opracowaniu, a niektóre założenia mogą ulec zmianie m.in. ze względu na negocjacje prowadzone z Komisją Europejską odnośnie ich ostatecznego kształtu. Pierwsze konkursy w ramach nowych programów mogą pojawić się najwcześniej w III / IV kwartale 2014 r.

Program Operacyjny Inteligentny Rozwój

Program ten może stanowić istotne źródło finansowania projektów z sektora motoryzacyjnego z uwagi na jej nieustanny rozwój technologiczny, skutkujący opracowywaniem nowych rozwiązań i niejednokrotnie wdrażaniem ich w działalności produkcyjnej. W ramach programu możliwe będzie pozyskiwanie dotacji bądź preferencyjnych instrumentów zwrotnych.

Zgodnie z treścią najnowszego projektu programu można spodziewać się wsparcia projektów inwestycyjnych o wy-

sokim stopniu innowacyjności, wprowadzających zaawansowane produkty czy technologie. Szczególnie istotna będzie współpraca nauki z biznesem, w wyniku której powstaną rozwiązania przydatne i wdrażane w działalności przedsiębiorstw. Należy spodziewać się kontynuacji programów typu Kredyt Technologiczny czy też programów związanych z wdrażaniem innowacji. Istotna pula środków w ramach programu przeznaczona będzie na wspieranie małych i średnich przedsiębiorców, aczkolwiek duże przedsiębiorstwa również będą mogły otrzymać środki na wybrane inwestycje np. związane z tworzeniem centrów badawczo-rozwojowych czy z wdrażaniem wyników prac badawczo-rozwojowych w prowadzonej działalności.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

W ramach tego programu wsparcie będzie udzielane m.in. na projekty związane z podnoszeniem ekologicznej wydajności przedsiębiorstw. Wśród przykładowych projektów, które mogą być interesujące dla sektora motoryzacyjnego warto wskazać:

- modernizację i rozbudowę linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie
- zastosowanie technologii efektywnych energetycznie
- zastosowanie energooszczędnych (energia, ciepło, chłód, woda) technolo-

Regionalne Programy Operacyjne	
Beneficjenci	Przedsiębiorcy, większość działań ograniczona do sektora MSP
Przykłady wspieranych projektów	- wsparcie procesu opracowania i transferu nowoczesnych technologii do przedsiębiorstw - zakup aparatury specjalistycznej niezbędnej do prowadzenia prac badawczo-rozwojowych - finansowanie wdrożenia wyników prac B+R - projekty zakładające wzrost konkurencyjności i innowacyjności sektora MSP - projekty zakładające wzrost ekologicznej wydajności przedsiębiorstw
Instytucja wdrażająca	Urząd Marszałkowski lub inna instytucja właściwa dla danego województwa
Forma wsparcia	Dotacje/instrumenty zwrotne
Dostępna alokacja	W ramach wszystkich 16 RPO będzie można pozyskać ponad 31 mld EUR
Poziom wsparcia	10-70% kosztów kwalifikowanych, w zależności od województwa, a także regionu (woj. mazowieckie) i wielkości przedsiębiorstwa

Źródło: Opracowanie własne CRIDO Taxand

- gii produkcji
- absorpcję technologii, w tym innowacyjnych, w zakresie zmniejszania materiałochłonności procesów produkcji
- racjonalizację gospodarki odpadami
- racjonalizację gospodarowania wodą w procesach produkcji oraz poprawę procesu oczyszczania ścieków przemysłowych

Należy podkreślić, iż w ramach tego programu mogą znaleźć zastosowanie inne niż pomoc regionalna zasady udzielania wsparcia, co może się wiązać z możliwością finansowania nie tylko nowych inwestycji, lecz również moderni-

zacji istniejących linii, a także z zastosowaniem innych niż w pomocy regionalnej limitów dofinansowania.

Regionalne Programy Operacyjne

Programy regionalne finansować będą przede wszystkim przedsięwzięcia zwiększające konkurencyjność przedsiębiorstw, poprzez inwestycje w zakresie wdrażania innowacji oraz prowadzenia prac badawczo-rozwojowych. Każde województwo określi jakiego rodzaju inwestycje mają szansę na uzyskanie dofinansowania, poprzez zdefiniowanie tzw. inteligentnych specjalizacji czyli branż szczególnie preferowanych do wspierania z uwagi na ich istotne znaczenie dla rozwoju regionu.

Projekty Badawczo-Rozwojowe

Drugim, bardzo ważnym obszarem wspieranym w ramach nowej perspektywy będą projekty badawczo-rozwojowe. Głównym źródłem środków w celu finansowania tego typu projektów będzie wspomniany już Program Operacyjny Inteligentny Rozwój, który ma skutecznie przekształcić pomysły w innowacyjne rozwiązania, technologie, produkty czy usługi. Projekty badawczo-rozwojowe, które mogą uzyskać dofinansowanie powinny

Przedsiębiorstwa			
	Małe	Średnie	Duże
Badania podstawowe	100%	100%	100%
Badania przemysłowe	70%	60%	50%
- pomoc uzależniona od współpracy między przedsiębiorstwami* lub - pomoc uzależniona od upowszechnienia wyników	80%	75%	65%
Eksperymentalne prace rozwojowe	45%	35%	25%
- pomoc uzależniona od współpracy między przedsiębiorstwami* lub - pomoc uzależniona od upowszechnienia wyników	60%	50%	40%
Pomoc na studia wykonalności	50%	50%	50%

Źródło: Opracowanie własne CRIDO Taxand

charakteryzować się przede wszystkim innowacyjnością oraz możliwością wdrożenia i praktycznego zastosowania wyników badań w działalności gospodarczej. Poszczególne programy są adresowane do indywidualnych przedsiębiorstw lub

mogą być realizowane przez konsorcja składające się z przedsiębiorstw i jednostek naukowych.

Limity pomocy na poszczególne rodzaje projektów badawczo-rozwojowych w zależności od wielkości wnioskodawcy

przygotowane w oparciu o projekt ramowych zasad dotyczących pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną.



ulubione targi motoryzacyjne Polaków już w maju!

Od 31 maja do 8 czerwca 2014 roku świat motoryzacji zwróci się w kierunku Lipska: podczas Międzynarodowych Targów Samochodowych AMI swoją ofertę zaprezentuje ponad 400 wystawców. Ostatnią edycję odwiedziło 286 000 fanów motoryzacji z 35 krajów, w tym 13 000 z Polski.

Największą atrakcją targów AMI są jazdy próbne. Podczas ostatniej edycji odbyło się ich ponad 17 000, w tym prawie 4 000 jazd samochodami elektrycznymi; do dyspozycji amatorów przejażdżek producenci przekazali 250 modeli samochodów.

Natomiast od 31 maja do 4 czerwca odbędzie się już 16-sta edycja Branżowych Targów Części Zamiennych, Naprawy, Pielęgnacji oraz Serwisowania Samochodów Osobowych, Użytkowy i Specjalnych AMITEC. Targi odwiedziło ponad 42 600 ekspertów z branży.

AMITEC 2014 to bardzo dobra okazja do prezentacji swojej oferty i usług także dla polskich firm. W 2012 roku targi odwiedziło ponad 45 000 specjalistów, 26% z nich stanowiły firmy spoza Niemiec,



a 88% była odpowiedzialna za decyzje zakupowe w swojej firmie. Targi AMITEC, jako jedno z nielicznych na rynku niemieckim, są imprezą niezwiązaną z żadną marką, konkretnym dostawcą lub siecią handlową. Dzięki temu stanowią platformę kontaktów biznesowych z właścicielami, zarządem lub kierownikami działów zakupów

warsztatów, placówek handlu hurtowego i detalicznego, czy zakładów wulkanizacyjnych.

Propozycja specjalna dla polskich projektantów samochodów

W Europie od kilku lat jest coraz głośniej o polskich projektantach samochodów oraz o wizjonerach, którzy planują przywrócić do życia dawne modele aut. Specjalnie dla nich organizatorzy targów AMI proponują miejsca wystawiennicze w wyjątkowo korzystnych cenach. Jest to niepowtarzalna szansa dla młodych inżynierów na pokazanie swoich prototypów. Forma prezentacji jest dowolna, może być to gotowy już samochód, wizualizacja lub wydruki. Cena metra kwadratowego na takie prezentacje to jedyne 20,00 euro.







Więcej informacji:
www.targi-ami.pl, www.ami-leipzig.de,
www.amitec-leipzig.de, www.bilety.targilipskie.pl

2014

06-16.03 Genewa Szwajcaria	Geneva International Motor Show www.salon-auto.ch	31.05-04.06 Lipsk Niemcy	AMITEC Branżowe Targi Części Zamiennych, Naprawy, Pielęgnacji oraz Serwisowania Samochodów Osobowych, Użytkowych i Specjalnych
26-28.03 Poznań	EPLA Międzynarodowe Targi Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych i Gumy Międzynarodowe Targi Poznańskie www.epla.pl	31.05-08.06 Lipsk Niemcy	AMI Międzynarodowe Targi Samochodowe Targi Lipskie www.targi-ami.pl
26-28.03 Kielce	STOM-TOOL Targi Obróbki Metali, Obrabiarek i Narzędzi Targi Kielce www.targikielce.pl	31.05-08.06 Lipsk Niemcy	AMICOM Branżowe Targi Mobilnej Rozrywki, Komunikacji i Nawigacji Targi Lipskie www.targi-amicom.pl
26-28.03 Kielce	STOM-BLECH Targi Obróbki Blach Targi Kielce www.targikielce.pl	03-06.06 Poznań	Mach-Tool Salon Obrabiarek i Narzędzi Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.machtool.mtp.pl
26-28.03 Kielce	SPAWALNICTWO Międzynarodowe Targi Technologii i Urządzeń dla Spawalnictwa Targi Kielce www.targikielce.pl	03-06.06 Poznań	Welding Salon Spawalnictwa Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.welding.mtp.pl
26-28.03 Kielce	Expo-Surface Targi Technologii Antykorozyjnych oraz Ochrony Powierzchni Targi Kielce www.targikielce.pl	03-06.06 Poznań	Metalforum Salon Metalurgii, Hutnictwa, Odlewnictwa i Przemysłu Metalowego Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.metalforum.mtp.pl
07-11.04 Hanower Niemcy	Hannover Messe www.hannovermesse.de	03-06.06 Poznań	Surfex Salon Technologii Obróbki Powierzchni Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.surfex.mtp.pl
22-23.05 Bielsko-Biała	4. Forum Human Resources w sektorze motoryzacyjnym AutomotiveSuppliers.pl www.hrwmotoryzacji.pl	10-12.06 Wrocław	XIV Międzynarodowa Konferencja Lean Management Lean Enterprise Institute Polska www.lean.org.pl
27-30.05 Kielce	Plastpol Międzynarodowe Targi Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych i Gumy Targi Kielce www.www.targikielce.pl	12-13.06 Jaworze	TOOL-SHOP Konferencja Narzędziowa AutomotiveSuppliers.pl www.nowoczesnanarzedziownia.pl
		14-16.10 Wolfsburg Niemcy	International Suppliers Fair (IZB) Wolfsburg AG www.izb-online.com

Korzyści z uczestnictwa w szkoleniach na licencji:

-  Spełnienie wymagań klientów,
-  Umiejętności prowadzenia audytów, dzięki czemu proces ciągłego doskonalenia staje się bardziej wydajny i skuteczny,
-  Umiejętny i kompetentny nadzór nad dostawcami,
-  Partnerska współpraca z jednostkami certyfikującymi i klientami.

VDA - Zrzeszenie Przemysłu Motoryzacyjnego obejmujące niemieckich producentów samochodów wraz z ich dostawcami. Jednym z działów VDA jest Centrum Zarządzania Jakością (QMC). Zarówno rozwój jak i kierunki działalności QMC nadzorowane są przez najwyższe gremium niemieckich przedstawicieli zarządzania jakością – Komitet ds. Zarządzania Jakością (QMA), który tworzą Managerowie Jakości wszystkich producentów samochodów oraz ich licznych dostawców. QMA zajmuje się ustalaniem i dalszym rozwojem standardów jakościowych tworząc wspólną platformę budującą zharmonizowaną strategię w globalnym ujęciu przemysłu motoryzacyjnego.

Dużą zaletą kształcenia i doksztalcania się w ramach VDA QMC jest bezpośredni dostęp w ramach szkoleń na licencji do specyficznych branżowo uregulowań wypracowanych przez komitety techniczne VDA. Szkolenia prowadzone są przez kompetentnych trenerów wywodzących się z grup roboczych lub zatwierdzanych każdorazowo przez VDA QMC.

W celu umożliwienia korzystania ze szkoleń VDA QMC uczestnikom spoza Niemiec została utworzona partnerska organizacja licencjobiorców VDA QMC.

Na polskim rynku przedstawicielem VDA QMC jest firma Team Prevent z siedzibą w Pszczynie.

