



Polaris inwestuje w Opolu

W NUMERZE:

- Polskie zakłady HUF i TRI nagrodzone
- Voith - zintegrowane usługi dla lakiernictwa
- Nowy zakład Sitech
- 3. Forum Human Resources za nami

TOOL-SHOP 2013
KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

Konferencja Tool-Shop 2013 (13-14.06)

Internetowa baza firm produkcyjnych i usługowych dla motoryzacji

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRME

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



Ponad 200 firm z branży. Wersja polska i angielska

Szczegóły oferty: 22 215 05 05

review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

TOOL-SHOP 2013

KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

13-14 czerwca 2013 r., SPA Hotel Jawor ****
w Jaworzu k. Bielska-Białej

- Organizacja narzędziowni
- Specyfika zarządzania projektami
- Cyfrowe prototypowanie w procesie projektowo-technologicznym
- Jak zwiększyć trwałość narzędzi, podnieść wydajność i jakość produkcji
- Współpraca między narzędziowniami
- Kształcenie zawodowe podstawą rozwoju
- Jak zostać dostawcą narzędzi dla branży motoryzacyjnej i AGD? - wymagania wobec narzędziowni



Tomasz Cierzniakowski
Boryszew
Kunststofftechnik
Deutschland GmbH



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



Michał Fomaidis
BSH Sprzęt
Gospodarstwa
Domowego Sp. z o.o.



Magdalena Łącka
Magna
Formpol Sp. z o.o.



Andrzej Poćwierz
Autodesk
Polska Sp. z o.o.



Robert Kołodziejek
GERDA
HYDOMAT S.A.



Bogdan Pszenica
Narzędziownia
Bogdan Pszenica



Andrzej Siwek
Zelnar Sp. z o.o.



Henryk Zieliński
Sharpers'
Polska Sp. z o.o.



Piotr Gadzinowski
Crido Taxand Sp. z o.o.

Partnerzy Branżowi



Partnerzy Medialni



13 czerwca 2013 - I dzień Konferencji

12.00-13.00 **Rejestracja uczestników**

Rozpoczęcie Forum

13.00-13.10

Rafał Orłowski

AutomotiveSuppliers.pl

Organizacja narzędziowni w Niemczech

13.10-13.40

Tomasz Cierznakowski, Project Manager Injection Tools & Processes

Boryszew Kunststofftechnik Deutschland GmbH



**Cyfrowe Prototypowanie Autodesk
w procesie projektowo-technologicznym**

13.40-14.20

Andrzej Poćwierz, Territory Sales Manager MFG

Autodesk Polska Sp. z o.o.



Współpraca pomiędzy narzędziowniami

14.20-14.50

Robert Kołodziejek, Konstruktor

GERDA HYDOMAT S.A.



14.50-16.00

Lunch

Zastosowanie PLM w projektowaniu i wykonawstwie form wtryskowych

16.00-16.30

Andrzej Siwek, Prezes Zarządu

Zelnar Sp. z o.o.



**Supertwarde przeciwzuzyciowe powłoki PVD BALINIT®.
Innowacyjna metoda prowadząca do zwiększenia trwałości narzędzi,
podniesienia wydajności i jakości produkcji
oraz obniżenia kosztów wytwarzania**

16.30-17.00

Marek Danis, Dyrektor Generalny

Oerlikon Balzers Coating Poland Sp. z o.o.



**Duże formy dla przemysłu motoryzacyjnego
- specyfika zarządzania projektami**

17.00-17.30

Henryk Zieliński, Ekspert Techniczny

Sharpers' Polska Sp. z o.o.







17.30-17.35

Zakończenie I dnia Forum

20.00-24.00

Wieczorny bankiet

14 czerwca 2013 - II dzień Konferencji

10.00-10.30	Kształcenie zawodowe podstawą rozwoju przemysłu na przykładzie firmy Narzędziownia Bogdan Pszenica <i>Bogdan Pszenica</i> <i>Narzędziownia Bogdan Pszenica</i>	
10.30-11.00	Fundusze unijne na działalność badawczo-rozwojową i produkcyjną <i>Piotr Gadzinowski, Senior Consultant</i> <i>European Advisory Services, Crido Taxand Sp. z o.o.</i>	
11.00-11.30	Przerwa kawowa	
11.30-12.00	Wymogi BSH Sp. z o.o. dotyczące narzędzi wykorzystywanych w procesie produkcji <i>Michał Fomaidis, Kierownik zespołu ds. zakupów nieprodukcyjnych</i> <i>BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego Sp. z o.o.</i>	
12.00-12.30	Jak zostać dostawcą narzędzi dla branży motoryzacyjnej? - wymagania wobec narzędziowni <i>Magdalena Łącka, Purchasing Manager</i> <i>Magna Formpol Sp. z o.o.</i>	
12.30-13.00	Wymagania przemysłu RTV <i>(wystąpienie do potwierdzenia)</i>	
13.00-13.10	Zakończenie Konferencji	
13.10	Poczęstunek	

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Forum

Partnerzy Branżowi



Partnerzy Medialni



ZGŁASZAM UDZIAŁ:

990 PLN + 23% VAT do 17 maja 2013 r.

1 100 PLN + 23% VAT po 17 maja 2013 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"/>
Miasto	<input type="text"/>
Tel. faks	<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 2013).

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

Uwaga: liczba miejsc ograniczona

Jesteśmy zainteresowani opcją dodatkową:

ścianką reklamową insert do materiałów konferencyjnych

13-14 czerwca 2013 r.

SPA HOTEL JAWOR **
w Jaworzu k. Bielska-Białej**

Warunki uczestnictwa:

1. Cena obejmuje: udział w konferencji w dniach 13-14 czerwca 2013 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 13 czerwca.
2. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 08.06.
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, TOOL-SHOP 2013 i nazwisko uczestnika
4. Rezygnację z udziału należy przesyłać listem poleconym na adres organizatora.
5. W przypadku rezygnacji po 09 czerwca 2013 r. obciążymy Państwa opłatą administracyjną w wysokości 300 PLN + 23% VAT.
6. 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 przesłać faksem, mailem lub pocztą pod adresem:

faks: 22 435-88-23, review@automotivesuppliers.pl,
AutomotiveSuppliers.pl s.c., ul. Staniewicka 14,
03-310 Warszawa, tel. 22 435-88-22, 22 215-05-05

Gospodarka a polityka

Czy głos przemysłu motoryzacyjnego, ba całej gospodarki będzie kiedykolwiek usłyszany przez decydentów? Takie pytanie nasuwa się po niedawno zakończonym 3. Forum Human Resources.

Pracodawcy, organizacje branżowe pod koniec 2011 r. wносиły o przedłużenie tak zwanego pakietu anty kryzysowego. Minęło blisko półtora roku i firmy nadal mają ograniczone możliwości korzystania z narzędzi, które pozwolą lepiej radzić sobie z kryzysem. Dobrze, że Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej dokłada starań aby nowy pakiet został przyjęty i być może nastąpi to jeszcze latem. Ale czy musi to tyle trwać?

Pomijając stanowczy sprzeciw związków zawodowych, elastyczniejsze rozwiązania, dłuższy czas rozliczeniowy, wcześniej czy później i tak zostaną wprowadzone. Tak jest nie tylko we Francji, Włoszech czy Niemczech ale ostatnio także w Czechach i na Słowacji, w krajach z którymi bezpośrednio konkurujemy o nowe inwestycje. Brak długofalowej strategii gospodarczej nie służy rozwojowi kraju. Znow sprawdz się powiedzenie - lepiej późno niż wcale?



Rafał Orłowski

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

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:

Jakob Kania

Aleksander Kierecki

Grzegorz Rebkowicz

Katarzyna Zdziechowska

Opracowanie graficzne:

Maciej Korzeb, mkorzeb@hot.pl

Druk: Kengraf

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

Produkcja samochodów



12

Milionowe jubileusze fabryk Fiata



16

Nadal spada produkcja autobusów



20

Polaris inwestuje w Opolu



24

Eksport - bez poprawy w 2013 r.



28
TRI (Poland)
znów docenione
przez Toyotę



42
Sitech: nowy zakład
w Głogowie



30
Audyt FES
w polskiej Faurecii



44
Środki na badania
i rozwój



32
Voith - zintegrowane
usługi dla lakiernictwa



48
Wynagrodzenia:
motoryzacja wciąż
atrakcyjna



35
HUF Polska nagrodzony
przez GM



51
3. Forum HR - relacja



36
Cleancon® - czystość
techniczna elementów
złącznych



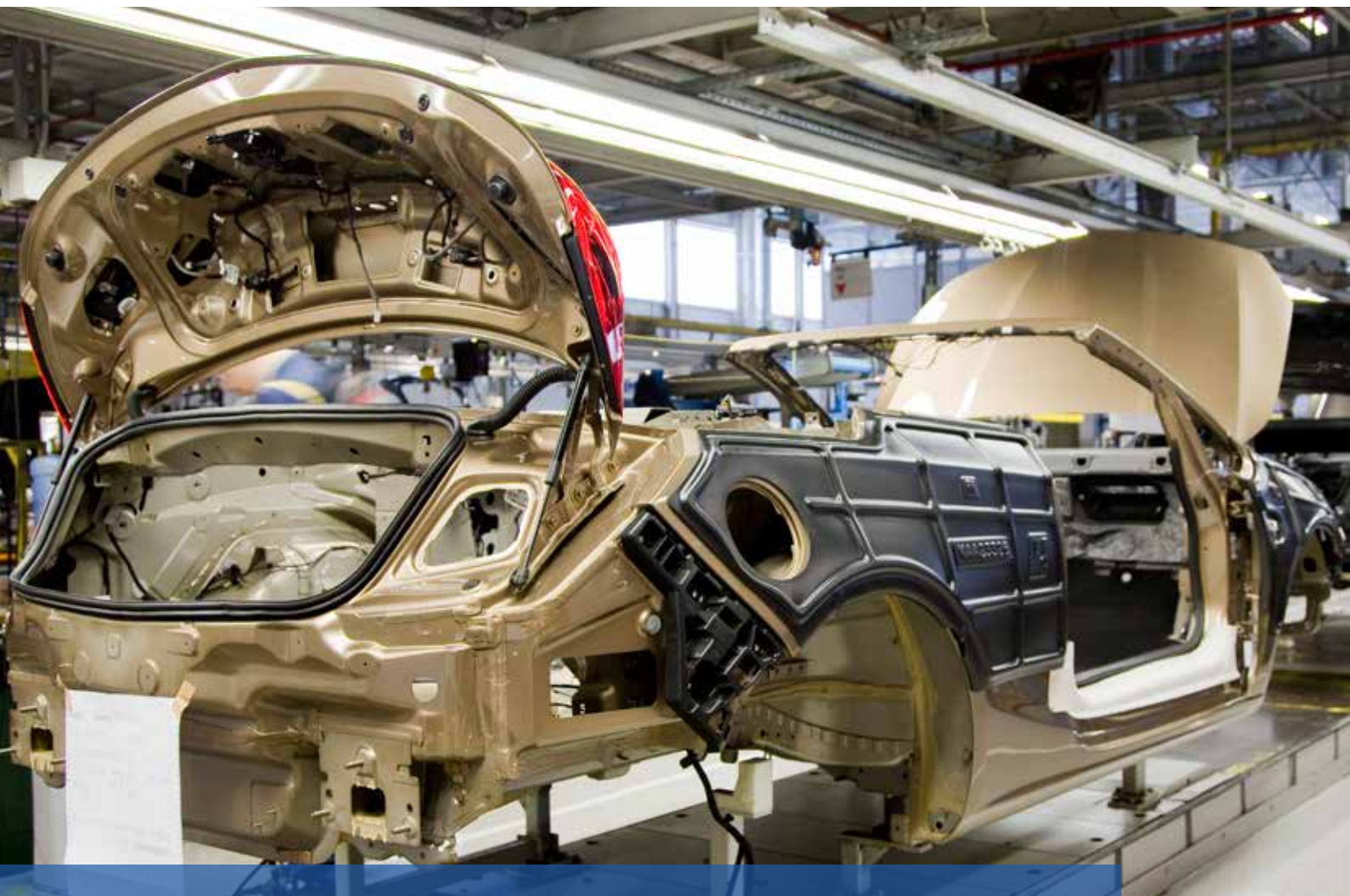
54
Inwestycje. Logistyka.
Przyszłość - relacja



38
Nowe wydanie VDA 2



56
Nadchodzące targi
i konferencje



GM Manufacturing Poland

Produkcja aut – 2013 ostatnim rokiem spadków?

Utrzymanie się tendencji spadkowych na rynkach unijnych, przełożyło się na spadek produkcji samochodów w Polsce także na początku bieżącego roku. Czy doczekamy się w 2013 roku wyhamowania tego trendu?

Produkcja

W I kwartale 2013 roku w trzech fabrykach aut w Polsce zostało wyprodukowanych ponad 176,2 tys. samochodów osobowych i dostawczych. To o 21,98 proc. (-48,3 tys. sztuk) mniej niż w okresie styczeń-marzec zeszłego roku. Jeśli porównamy uzyskany wynik z tym z I kwartału 2011 roku to spadek wynosi 26,07 proc. lub 62,1 tys. pojazdów.

Nadal największym wytwórcą pozostaje fabryka Fiat Auto Poland (FAP) - w I kwartale 2013 roku z linii tyckiego zakładu zjechało 103,8 tys. aut ((83,2 tys. sztuk z logo Fiata i Lancii), o 26,98 proc. mniej (-38,4 tys. sztuk) niż 12 miesięcy wcześniej. Niespełna 59 proc. całej krajowej produkcji samochodów przypada na FAP.

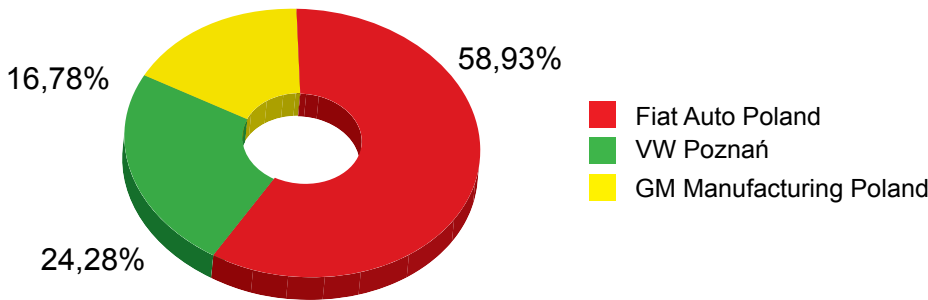
W omawianym okresie w fabryce General Motors Manufacturing Poland (GMMP) wyprodukowano o 7,4 tys. aut mniej (29,6 tys. sztuk, -20 proc.) niż rok wcześniej. Dobrym sygnałem stało się uruchomienie pod koniec lutego montażu Opla Cascady - pierwszego kabrioletu w zakładzie w Gliwicach (więcej na stronie 11). Udział GMMP w całości produkcji pojazdów w Polsce spadł do 16,78 proc. (styczeń-marzec 2012: 19,03 proc.).

Modele

Po I kwartale najbardziej masowo produkowanym pojazdem był Fiat 500, którego zmontowano niespełna 58,6 tys. egzemplarzy. Na kolejnych miejscach znalazły się VW Caddy (36,8 tys.), Lancia Ypsilon (21,7 tys.) Ford Ka (20,7 tys.) i Opel

Produkcja pojazdów w podziale na producentów

Vehicle production according to producers



Najniższy spadek odnotowała fabryka Volkswagena. W Volkswagen Poznań zmontowano 42,8 tys. pojazdów, o 6 proc. mniej (-2,7 tys. sztuk) niż przed rokiem. Udział fabryki w Antoninku w całości produkcji to 24,28 proc. (I kwartał 2012 r: 23,43 proc.).

Astra IV hatchback (12,8 tys.). Poniżej 10 tys. sztuk wyprodukowano egzemplarzy Opla Astry IV sedan, Opla Astry GTC, VW T5, Abartha 500 i Opla Cascady. Listę zamyka Opel Astra III sedan, którego wyprodukowano 854 sztuki.

Produkcja samochodów osobowych i dostawczych w Polsce

Production of passenger cars and commercial vehicles

Producent/Manufacturer	Styczeń-marzec 2013 January - March 2013	
	Produkcja Production	Ekspert Export
Fiat Auto Poland	103 845	103 467
VW Poznań	42 790	42 314
GM Manufacturing Poland	29 577	28 789
RAZEM/TOTAL	176 212	174 570

Źródło: Producenci, obliczenia AutomotiveSuppliers.pl

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Ekspert

W omawianym okresie na rynki zagraniczne trafiło ponad 99 proc. wszystkich wyprodukowanych aut. Kolejność eksporterów pokrywa się z listą producentów. Fiat Auto Poland wyeksportował 82,8 tys. Fiatów i Lancii - do klientów zagranicznych trafiło także 20,6 tys. Fordów Ka. Volks-

Przemysł motoryzacyjny w Polsce

wagen Poznań wyeksportował 42,3 tys. pojazdów a GMMP blisko 28,8 tys.

550 tys. aut na koniec roku?

Początek II kwartału br. rozpoczął się optymistycznymi akcentami ponieważ wzrosła produkcja w fabrykach w Gliwicach i Poznaniu. Trudno jeszcze oceniać jak często w kolejnych miesiącach będziemy obserwowali te pozytywne trendy, gdyż nadal na europejskich rynkach motoryzacyjnych dominują spadki. Możemy być pewni, że i w tym roku produkcja samochodów spadnie. AutomotiveSuppliers.pl prognozuje, że w całym bieżącym roku linie montażowe trzech fabryk w Polsce opuści 530-550 tys. aut osobowych i dostawczych, czyli o 85-105 tys. pojazdów mniej niż 2012 roku.



Fiat Auto Poland



W I kwartale 2013 r. mieliśmy do czynienia z ok. 10% spadkiem zamówień na nasze produkty dla branży motoryzacyjnej w stosunku do zakładanej wielkości sprzedaży. II kwartał zapowiada się bardzo optymistycznie, gdyż zamówienia wykazują ponad 9% wzrost w porównaniu do wartości planowanych na ten okres.

Nie mamy potwierdzenia odnośnie wysokości zamówień na drugą połowę roku 2013 - liczymy się jednak z dalszym brakiem stabilizacji u naszych klientów. Bacznie obserwujemy trendy popytu, wdrażamy narzędzia pozwalające na szybkie reagowanie na zapotrzebowanie rynku.

Kontynuujemy programy rozwojowe i realizujemy projekty inwestycyjne pod nowe technologie i produkty. Elastyczność, konkurencyjność i nowe technologie - to podstawa egzystowania na agresywnym rynku w branży.

Beata Nowak
Prezes Zarządu
Grammer Automotive Polska Sp. z o.o.



W oparciu o realizowane zamówienia z niepokojem obserwuję w bieżącym roku spadek zamówień od producentów samochodów średnich i dużych. Obserwujemy to zarówno pod względem dostaw do OEM jak i do dostawców I i II rzędu. Poziom sprzedaży w pierwszym kwartale br. jest niższy względem analogicznego okresu w roku 2012 o około 15%.

Na pocieszenie, odnotowujemy niewielki wzrost sprzedaży naszych komponentów do aut małych, co w ogólnej masie zamówień przekłada się na ok. 14% spadek sprzedaży względem założeń budżetowych na rok 2013. Podobny trend obserwujemy także w II kwartale br.

Jednakże od III kwartału, zgodnie z prognozami analityków, powinien nastąpić delikatny wzrost sprzedaży we wszystkich segmentach rynku motoryzacyjnego. W naszym przypadku, przełożą się na to głównie nowe projekty dla klientów, co również będzie oznaczało wzrost obrotów spółki.

Marek Czyżewski
Prezes Zarządu
Orsa-Moto Sp. z o.o.

ENGLISH SUMMARY

176.2 thousand cars and light commercial vehicles were manufactured in Poland in the first quarter of 2013 (down by 21.57 percent or 38.3 thousand vehicles). Fiat Auto Poland made 103.8 thousand vehicles (-26.98 percent), while Volkswagen produced 42.8 thousand (-6 percent) and GMMP almost 29,6 thousand (-20 percent). Of all the vehicles made, 174,6 thousand cars were supplied to foreign markets.

Pierwszy kabriolet z Gliwic



28 lutego 2013 r. w fabryce General Motors Manufacturing Poland (GMMP) w Gliwicach została oficjalnie uruchomiona produkcja nowego modelu - kabrioletu Astry Cascada. Pierwszym egzemplarzem z linii montażowej zjechał Steve Girsky, wiceprezes General Motors.

W uroczystości wzięli udział m.in. wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński, Wicepremier, Minister Gospodarki, dyrektor GMMP Andrzej Korpak, były premier i były przewodniczący Parlamentu Europejskiego prof. Jerzy Buzek, Ambasador Stanów Zjednoczonych Stephen Mull, Prezes PAlIZ Sławomir Majman, przedstawiciele dostawców i dealerów.

Wartość inwestycji poniesionych na uruchomienie pierwszego kabrioletu z polskiej fabryki GM wyniosła około 55 mln euro - rozbudowano zakład o 5,6 tys. m², ale nie wzrosło zatrudnienie, który wynosi około 3 tys. osób. Przedstawiciele polskiego oddziału szacują, że rocznie może być wytwarzanych do 10 tys. Cascady. Do końca kwietnia z linii montażowych gliwickiej fabryki zjechało 3 409 sztuk tego modelu.

Aktualnie w fabryce GMMP wytwarzanych jest 6 modeli: Astra IV hatchback, Astra IV sedan, Astra GTC, Astra OPC, Astra Classic sedan i teraz Cascada.

Imponujące światło: moduły LED 90 mm



Lampa: doskonała wydajność i nadzwyczaj jednorodne światło. Dla wygodnej, bezstresowej jazdy. **Technologia:** moduł 90 mm z trzema białymi, wysokowydajnymi diodami LED. Bez konieczności wymiany części. **Oszczędność:** życie serwisowe ponad 15.000 godz. Bez kosztów serwisowania. **HELLA:** ponad 20 lat doświadczenia w technologii diodowej. Wiodący producent oświetlenia samochodowego z ponad stuletnią tradycją.

HELLA Polska Sp. z o.o.
Wał Miedzeszyński 552
03-994 Warszawa
Telefon: 22/5141760
Fax: 22/5141761
www.hella.com.pl

20 LAT
W POLSCE
1993-2013

Technology with Vision



Milionowe jubileusze w fabrykach Fiata

5 000 000 silnik MultiJet 1.3I

20 marca br. z linii produkcyjnej fabryki Fiat Powertrain Technologies Poland zjechał pięciomilionowy egzemplarz silnika 1.3 MultiJet. W produkowanej od 2003 roku w Bielsku-Białej jednostce napędowej po raz pierwszy na świecie została zastosowana technologia MultiJet, będąca ewolucją systemu Common Rail, opracowanego przez koncern Fiata w 1997 roku.

MultiJet 1.3, wytwarzany w najnowszej wersji tej technologii (MultiJet II), dostępny jest od wersji z turbosprężarką o stałej geometrii



(75 KM) po wersję z turbosprężarką o zmiennej geometrii (od 85 do 95 KM).

Zdobywca prestiżowych nagród, między innymi „International Engine of the Year” (w kategorii samochodów o pojemności skokowej 1.0 -1.4 litrów) w 2005 roku - 1.3 MultiJet montowany jest w modelach Fiata (Panda, Punto, Qubo, Doblò, Strada, Fiorino, 500 i 500L), Lancii (Ypsilon), Alfie Romeo (MiTo), jak i w autach konkurencyjnych marek.

Pięciomilionowy egzemplarz silnika 1.3 MultiJet o mocy 85 KM został zamontowany w Fiacie 500L, wytwarzanym w Serbii.

Bielskiej fabryce produkuje także 0.9 TwinAir, rewolucyjny, dwucylindrowy silnik benzynowy, który zdobył prestiżową nagrodę „International Engine of The Year 2011”.

1 000 000 Fiat 500

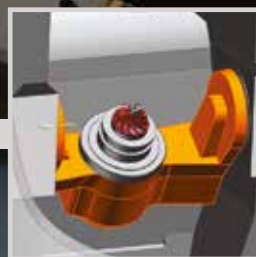
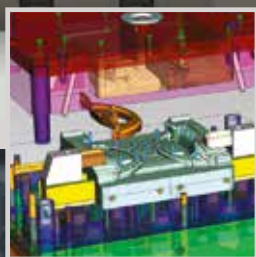
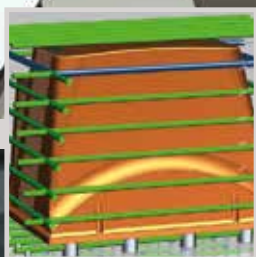
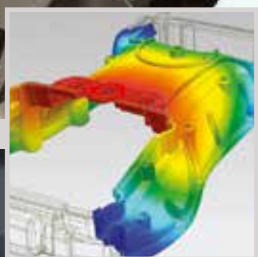
19 kwietnia br. z linii produkcyjnej zakładu Fiat Auto Poland w Tychach zjechał egzemplarz Fiata 500i” o numerze 1 000 000. Jubileuszową „Pięćsetką” była wersja sportowa Abarth 500 w kolorze białym, wyposażona w silnik turbo o pojemności 1,4 l i mocy 135 KM.



Milionowa „Pięćsetka” trafiła do klienta we Włoszech, podobnie jak samochód o numerze 999 999 (Fiat 500 w wersji 1,3 MultiJet Sport, w kolorze czerwonym „corsa”). Samochodem o numerze 1 000 001 był kabriolet Fiat 500C w wersji 1,2 Lounge w kolorze niebieskim. Trafił do klienta w Niemczech.

Fiat 500 osiągnął tę historyczną liczbę po 5 latach i 9 miesiącach od momentu pojawienia się na rynku. Dziesięć krajów, do których dostarczono największą liczbę wyprodukowanych w Polsce „Pięćsetek” to: Włochy (401 050), Anglia (143 958), Francja (115 897), Niemcy (101 473), Holandia (34 069), Belgia (29 910), Hiszpania (27 377), Japonia (25 064), Austria (20 838) i Szwajcaria (17 856). Należy zauważyć, że 80 procent nabywców wybrało najlepsze wersje w dostępnej gamie.

Fiat 500 w odświeżonej gamie MY 2013 oferowany jest jako hatchback i kabriolet w sześciu nowych kolorach nadwozia oraz dwóch nowych wersjach modelowych (500S i Colour Therapy). Nabywca „Pięćsetki” ma do wyboru sześć poziomów wyposażenia (Pop, Pop Star, Colour Therapy, Lounge, 500S i „By Gucci”) oraz cztery wersje silnikowe (1.2 o mocy 69 KM, 0.9 TwinAir Turbo o mocy 85 KM, 1.4 16v o mocy 100 KM oraz wysokoprężny 1.3 MultiJet 16v o mocy 95 KM), w połączeniu z ręcznymi lub sekwencyjnymi zrobotyzowanymi skrzyniami biegów.



NX CAD/CAM & NX Mold Wizard

Najwydajniejszy na rynku zintegrowany pakiet do projektowania i obróbki form wtryskowych

CAMdivision Sp. z o.o.

www.nxmold.pl

Firma z największym doświadczeniem w Polsce we wdrożeniach specjalistycznych modułów NX CAM & NX Mold Wizard

Zapraszamy na spotkania, na których prezentujemy pakiet NX Mold Wizard w projektowaniu form:

- 7-10 maja – NX Mold & Die Design & NX CAM na Targach PLASTPOL w Kielcach, stoisko F-18 (hala F),
- 23-24 maja – Szkolenie dla branży AEROSPACE (Sandvik Coromant) w Katowicach,
- 13-14 czerwca – Szkolenie dla GEAR MILLING (Sandvik Coromant) w Katowicach

Szczegóły i formularz rejestracji: www.nxmold.pl

TOP PARTNER SIEMENS INDUSTRY SOFTWARE 2009 & 2010 IN EUROPE, 2011 & 2012 IN POLAND

 **CAMdivision**
www.camdivision.pl

ul. Stargardzka 7-9, 54-156 Wrocław
tel.: +48 71 780 30 20, kom.: 504 20 60 79
info@camdivision.pl

INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE

AutomotiveSuppliers.pl



► Baza dostawców ► Sprzedam ► Kupię ► Oferty pracy ► Konferencje ► Targi ► Szkolenia otwarte ► Kwartalnik



Firma prowadzi działalność w branży kształtowników aluminiowych, świadczy usługi precyzyjnej obróbki aluminium, działania w zakresie inżynierii procesów obróbki aluminium. W swoich działaniach stosuje nowoczesne metody oraz innowacyjne rozwiązania dążąc do dostarczania Klientom, zaawansowanych technologicznie produktów.

www.broekelmann.com.pl



Oferujemy kompleksowe rozwiązania CAD/CAM/CAE/PLM, powiązane ze specjalistycznymi usługami, szkoleniami, wsparciem technicznym i tworzeniem postprocesorów. Wdrażamy rozwiązania CAX/PLM w przemyśle motoryzacyjnym i narzędziowniach w oparciu o oprogramowanie NX CAD/CAM/CAE (d. Unigraphics, Teamcenter, NX CAM, Solid Edge, Tecnomatix).

Zapraszamy do bezpłatnych testów oprogramowania.

www.camdivision.pl



Pierwsze w Polsce kompleksowe centrum prototypowe, zajmujące się w wykonywaniu w pełni funkcjonalnych prototypów. Firma specjalizuje się w bezpośrednim wytwarzaniu krótkich serii produkcyjnych bazując na technologiach FDM, SLS, VC, CNC, DMLS, POLYJET. Pozwalają one na wytwarzanie finalnych, gotowych produktów z tworzyw sztucznych, w ilościach jednostkowych lub mało i średnio-seryjnych bez konieczności wykonywania tradycyjnych form wtryskowych. Dodatkowo firma świadczy również usługi skanowania 3D.

www.e-prototypy.pl



Produkcja wysokiej jakości odkuwek matrycowych kutych na gorąco, o wagach jednostkowych od 0,10 do 10 kg wykonanych ze stali węglowych, stopowych, konstrukcyjnych i nierdzewnych. Oferujemy kompleksowy program produkcyjny dla odkuwek matrycowych począwszy od koncepcji konstrukcyjnej, poprzez kucie, aż po obróbkę końcową, tzn. obróbkę skrawaniem, obróbkę cieplno-chemiczną, pokrycie powierzchni – cynkowanie, malowanie, pokrycie KTL.

www.kuznia-sulkowice.pl



Jedna z dziesięciu największych europejskich grup w branży logistycznej. Wyznacza standardy w zakresie logistyki przemysłowej. Grupa GEFCO oferuje globalne i innowacyjne rozwiązania dla logistyki dostaw i dystrybucji przemysłowej tak krajowej, jak i międzynarodowej.

www.gefco.pl, <http://business.gefco.net>



Specjalizuje się w produkcji detali z tworzyw sztucznych metodą wtrysku. Rozwój firmy na przestrzeni ostatnich lat pozwala na oferowanie klientom realizacji wdrożeń projektów od etapu projektu detalu, poprzez konstrukcję i wykonawstwo form wtryskowych do zwolnienia procesu i produkcji seryjnej.

www.hanplast.com



Zajmuje się produkcją wszelkiego rodzaju cięgien stosowanych w różnych rodzajach przemysłu. Głównym profilem firmy jest produkcja cięgien dla przemysłu motoryzacyjnego, zarówno przeznaczona na rynek części zamiennych jak i pierwszy montaż.

www.linex.com.pl



Ceniony producent części metalowych dla przemysłu motoryzacyjnego. Do grona klientów należy m.in. VW, Skoda Auto, Scania, Siła Poland. Nowoczesny zakład produkcyjny z własnym biurem rozwoju i narzędziownią wyposażoną w najnowszej generacji obrabiarki narzędziowe ze sterowaniem CNC.

www.plasmet.com.pl

PONAD 200 FIRM
PRODUKCYJNYCH I USŁUGOWYCH

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl

ZAPREZENTUJ FIRME ZDOBĄDŹ NOWYCH PARTNERÓW BIZNESOWYCH

AutomotiveSuppliers.pl

 Strona główna  Szukaj  Mapa strony  Logowanie  O nas 

► Baza dostawców ► Sprzedam ► Kupię ► Oferty pracy ► Konferencje ► Targi ► Szkolenia otwarte ► Kwartalnik



Firma specjalizuje się w zaawansowanym technologicznie przetwórstwie tworzyw sztucznych. Posiadamy możliwość obtrysku tworzywem insertów metalowych. Przetwarzamy większość tworzyw konstrukcyjnych, jak POM, PA6 PA66, ABS, PC, i inne również z dodatkami (talk, włókno szklane).

www.plastbudzary.pl



Produkuje detale z tworzywa sztucznego dla przemysłów: samochodowego, włókienniczego i gazowniczego. Siropol Sp. z o.o. zajmuje się również konstrukcją i wykonawstwem form wtryskowych.

www.siro-group.de



Specjalizuje się w produkcji wyrobów tłoczonych ze stali i aluminium dla przemysłu elektronicznego, motoryzacyjnego i AGD. Produkuje także tłoczniaki do obróbki stali oraz aluminium zarówno na potrzeby własne jak i dla zewnętrznych odbiorców.

www.sohbi.pl



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

www.pionier.com.pl



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

www.bodycote.pl

**MIEJSCE NA
TWOJĄ FIRME
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)

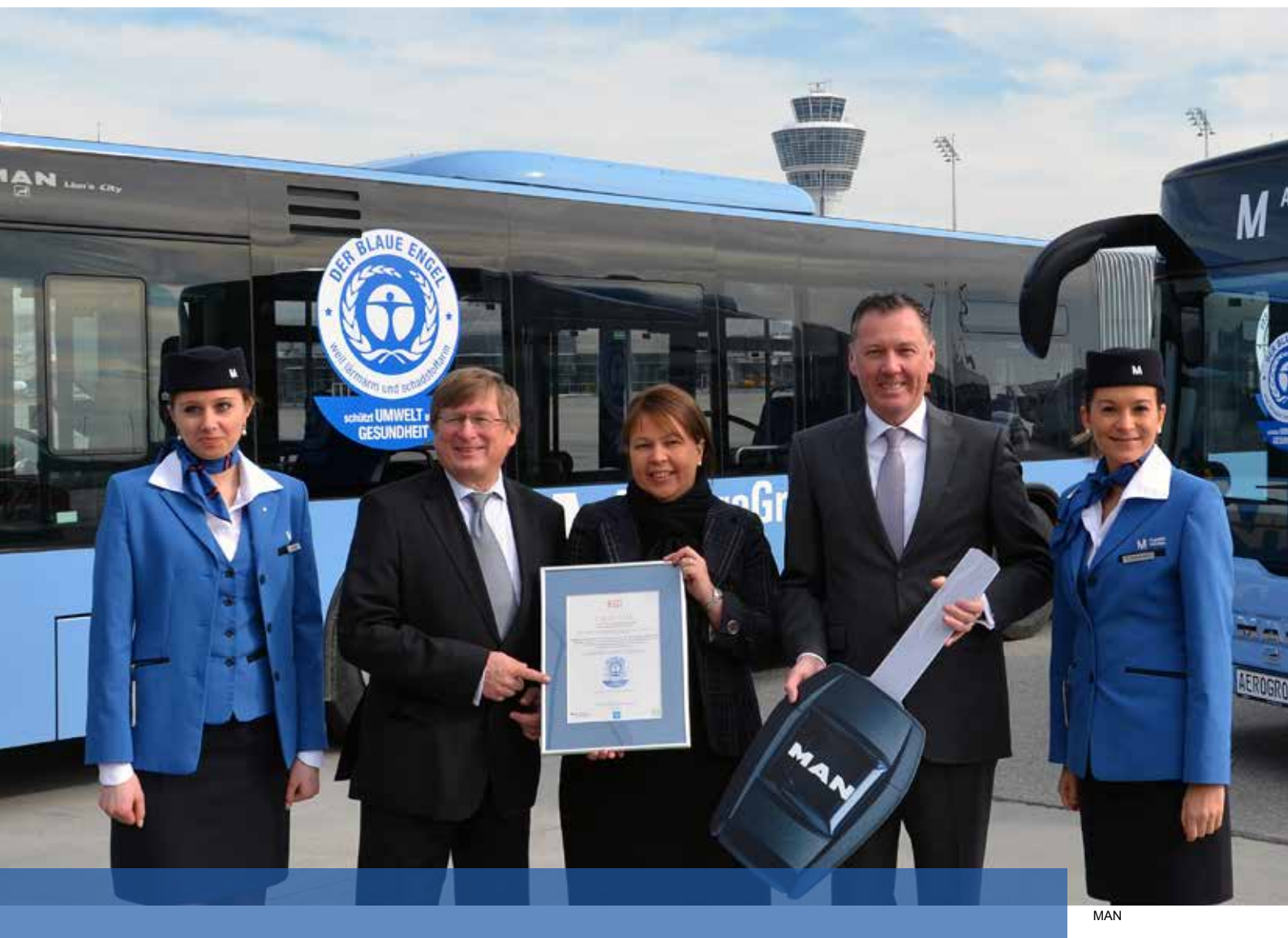
WPIS ROZSZERZONY

(w polskiej i angielskiej wersji językowej serwisu):

- nazwa firmy wraz z logiem
- opis działalności firmy: oferta produkcyjna i usługowa, park maszynowy, certyfikaty
- dane teled adresowe,
- 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



MAN

Nadal spada produkcja autobusów

W I kwartale bieżącego roku europejski rynek autobusowy skurczył się o ponad 9%. Wpłynęło to negatywnie na wyniki fabryk w Polsce, których zdecydowana większość zamówień pochodzi z zagranicy.

Produkcja

W I kwartale 2013 r. produkcja autobusów w Polsce, o masie całkowitej powyżej 8 ton, osiągnęła poziom 584 szt. To o 104 szt. mniej niż przed rokiem (-15,11%). Osiągnięty spadek jest efektem mniejszego eksportu autobusów oraz zdecydowanie słabszego popytu na krajowym rynku. To kontynuacja tendencji z 2012 r., kiedy produkcja autobusów w Polsce odnotował negatywny bilans na poziomie -19,63%.

W odróżnieniu od kompletnych autobusów i trolejbusów pierwsze trzy miesiące roku przyniosły ożywienie w produkcji autobusowych komponentów. W polskich zakładach wytworzono prawie 300 podwozi oraz ponad 100 szkieletów konstrukcyjnych. Dla porównania - w całym 2012 r. wyprodukowano ponad 700 podwozi oraz blisko 300 szkieletów konstrukcyjnych.

Cały czas zdecydowanym liderem wśród producentów autobusów w Polsce jest MAN, który w I kwartale wyprodukował 222 autobusy, o 223 szt. (-19,8%) mniej niż rok wcześniej. Do tego wyniku trzeba dopisać ponad 200 szt. podwozi (wysłanych m.in. do Singapuru, Hiszpanii, Izraela) oraz ponad 100 szt. szkieletów konstrukcyjnych autobusów turystycznych marki Neoplan, które w ramach projektu Premium zostały wysłane do niemieckiego zakładu w Plauen. W 2013 r. ten program został rozszerzony o piętrowy autobus turystyczny Neoplan Skyliner, który można powiedzieć jest najbardziej luksusowym autokarem jaki powstaje w Polsce. W I kwartale 2013 r. spośród wszystkich wyprodukowanych przez MAN autobusów do polskich klientów nie trafił żaden autobus wyprodukowany w Sadach i Starachowicach.

Drugie miejsce zajął Solaris Bus & Coach.

Produkcja autobusów w Polsce w I kwartale 2013 r.

Production of buses in 1st quarter 2013

Producent / Manufacturer	01-03.2013	%	01-03.2012
MAN Bus	222	38,0%	277
SOLARIS Bus & Coach	196	33,6%	129
VOLVO Polska	115	19,7%	148
Inni / Others	51	8,7%	134
Razem / Total	584	100,0%	688

źródło: JMK analizy rynku transportowego

Bramy fabryki w Bolechowie opuściło 196 autobusów (+67 szt. / +51,93% w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r.) oraz 11 trolejbusów (o 11 szt. mniej niż przed rokiem). W I kwartale br. najważniejszym rynkiem dla producenta była Polska, gdzie firma dostarczyła 97 szt. autobusów (m.in. dla Bydgoszczy, Krakowa i Wałbrzycha). Drugie natomiast miejsce zajmuje ...Bułgaria, gdzie zostało już wysłanych 39 szt. autobusów. To efekt podpisanego w zeszłym roku kontraktu na dostawę 67 szt. autobusów dla Burgas. Zamówienie warte ponad 15,5 mln euro zostanie zrealizowane w pierwszej połowie 2013 r. A będzie jeszcze lepiej. W tym roku Solaris dostarczy 200 szt. pojazdów Urbino 18 o wartości 64 mln euro dla Belgradu (39 szt. Urbino 12 CNG oraz 28 szt. Urbino 18). Realizacja tego kontraktu zaplanowana jest jeszcze w tym roku. Trzeci najważniejszy rynek dla Solarisa to Niemcy. Tutaj przed polskim producentem m.in. realizacja kontraktu na dostawę 42 szt. autobusów hybrydowych (26 szt. Urbino 12 H i 16 szt. Urbino 18 H) dla hanowerskiego miejskiego przewoźnika üstra.

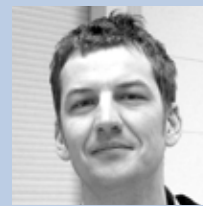
Trzecie miejsce zajęło Volvo, które w I kwartale 2013 r. wyprodukowało łącznie 116 autobusów, o 32 szt. mniej niż przed rokiem (-21,6%). Co ciekawe - wrocławska fabryka wytworzyła zdecydowanie najwięcej autobusów miejskich (64 szt.), czyli podobnie jak na początku funkcjonowania zakładu. To efekt m.in. pierwszych wyspiarskich zamówień hybrydowych autobusów V7900 Hybrid. Pierwsza partia 29 szt. V7900H trafiła do First Group, a kolejnych 10 szt. do Lothian Buses w Edynburgu. Do końca liczba wyprodukowanych autobusów we Wrocławiu powinna wzrosnąć - przede wszystkim w zakresie pojazdów międzymiastowych, gdyż to właśnie w tym roku Polska stanie się jedynym centrum produkcji kompletnych autobusów Volvo.

Szwedzki koncern stawia na Wrocław i jednocześnie wygasza produkcję w szwedzkim Säffle. Ta restrukturyzacja ma zostać zakończona w czerwcu 2013 r.

W przypadku Volvo udział w produkcji polskich klientów niestety jest cały czas na niewielkim poziomie i w I kwartale 2013 r. wyniósł zaledwie 3 szt. (2,5%).

I czwarte miejsce w produkcyjnym rankingu zajmuje ...Autosan z wynikiem 19 szt. wyprodukowanych autobusów (czyli o 8 szt. mniej niż przed rokiem [- 28,6%]). Awans na czwartą

AUTOR



Aleksander Kierecki

Redaktor Naczelny
TransInfo.pl

Eksport autobusów w I kwartale 2013 r.

Export of buses in 1st quarter 2013

Producent / Manufacturer	01-03.2013	%	01-03.2012
MAN Bus	222	47,8%	251
VOLVO Polska	112	24,1%	145
SOLARIS Bus & Coach	99	21,3%	27
Inni / Others	31	6,7%	84
Razem / Total	464	100,0%	507

źródło: JMK analizy rynku transportowego

pozycję nie jest efektem znaczącego wzrostu sprzedaży sanockiego producenta, ale zdecydowanie słabych wyników Scania Production Słupsk. W I kwartale 2013 r. szwedzka firma zmontowała 18 autobusów, o 52 szt. mniej niż rok wcześniej (-74,2%). Ten znaczący spadek produkcji spółka przewidziała już wcześniej i odpowiednio się do niego przygotowała. Z powodu słabnącego popytu na autobusy miejskie w Europie, Scania Production Słupsk ograniczyła liczbę swoich pracowników o 142 etaty, a łączne zatrudnienie wynosi obecnie blisko 700 pracowników. 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 słupskiej fabryce w tym roku zostanie domknięta zmiana generacyjna produkowanych pojazdów i popularne modele autobusów Scania jak OmniCity czy OmniLink zastąpi nowa rodzina Omniwide.

Eksport

W I kwartale 2013 r. fabryki zlokalizowane w Polsce wyeksportowały 464 autobusy o masie całkowitej powyżej 8 ton. To o 43 pojazdy mniej niż przed rokiem (- 8,48%). Dodatkowo za granicę wysłano 4 trolejbusy, prawie 300 podwozi oraz ponad 100 szkieletów konstrukcyjnych. Przypomnijmy, że w całym 2012 r. wysłaliśmy za granicę ponad 700 podwozi oraz blisko 300 szkieletów konstrukcyjnych.

Odnotowany spadek eksportu kompletnych autobusów to efekt głównie słabej dynamiki europejskiego rynku autobusowego, co

możliśmy obserwować już w zeszłym roku. Teraz, po I kwartale br. na naszym kontynencie zarejestrowano łącznie 7 449 szt. autobusów, aż o 760 szt. mniej niż przed rokiem (-9,3%). W I kwartale br. europejski wynik w dół ciągnęły głównie takie kraje jak: Wielka Brytania, Niemcy, Szwecja, Włochy i Polska, a w górę - przede wszystkim: Francja, Czechy, Holandia i Rumunia. Jak doskonale widać ten układ sił jest asymetryczny i zapewne w kolejnych miesiącach będzie wykazywał tendencję do pogłębienia negatywnej tendencji na rynku. To niekorzystny scenariusz dla polskiego eksportu, którego podstawą jest sprzedaż do naszych zachodnich i północnych sąsiadów.

Najważniejszym odbiorcą autobusów z Polski są cały czas Niemcy, gdzie w I kwartale br. wysłaliśmy 89 szt. autobusów. To

zapewniło naszym zachodnim sąsiadom wysoki, prawie 20-procentowy udział w naszym eksporcie. Tradycyjnie drugie miejsce mam Szwecja z wynikiem 65 szt. (14,01%), a trzecie dość niespodziewanie - Francja. To efekt realizacji dostaw autobusów MAN do paryskiego RATP oraz dobrej kondycji tamtejszego rynku

W I kwartale 2013 r. na eksportowej liście rankingowej nie zanotowaliśmy większych zmian. Zdecydowanie prowadzi MAN, który dostarczył do zagranicznych klientów łącznie 222 autobusów (-29 szt. / -11,5%) Drugie miejsce zajęło Volvo z wynikiem 112 szt. (-33 szt. / -22,7%), a tuż za nim uplasował się Solaris Bus & Coach - 99 autobusów (+72 szt. / +266%) i 4 trolejbusy, co daje razem wynik 103 szt. Stawkę najważniejszych eksporterów zamyka słupska fabryka Scania ze sprzedażą 18 autobusów (-52 szt. / -74,2%), która nadal zmaga się ze spadkiem zamówień na szwedzkie pojazdy. W dalszej części rankingowej listy znajdują się takie firmy jak: Kapeana i Autosan, który po raz pierwszy wyeksportował - do Włoch - niskopodłogowy autobus miejski Sancity 10 LF.

Więcej w serwisie www.infobus.pl



Solaris Bus & Coach

ENGLISH SUMMARY

In 1st quarter 2013, the total number of buses made in Poland was 584, down by 104 vehicles compared to the previous year (-15.11%). The drop is still the result of lower exports of buses and a noticeable decrease in domestic demand. During the same period, a total of 11 trolley buses, almost 300 chassis and more than 100 design structures were manufactured. Exports of buses were 464, down by 43 vehicles compared to the previous year (-8.48%). In addition, 11 trolley buses, almost 300 chassis and more than 100 design structures were exported.

GALIKA Sp. z o.o.

Technologie i Urządzenia Przemysłowe

	<p>Tokarki i automaty tokarskie, tokarki wielorzecionowe, centra tokarsko-wiertarskie</p>		<p>Tokarki i automaty tokarskie, centra tokarsko-frezarskie</p>	
	<p>LIECHTI Engineering AG, Szwajcaria – 5- i 6-osiowe centra obróbkowe do obróbki łopatek turbin i sprężarek silników lotniczych</p>		<p>Frezarskie centra obróbkowe</p>	
	<p>Obrabiarki do walcowania, do łuszczenia gwintów, do frezowania przecinkowego</p>		<p>Automaty obrotowo-taktujące, centra obróbkowe</p>	
	<p>Tokarki pionowe, samoadujące się tokarki</p>		<p>Obrabiarki do kół zębatach</p>	
	<p>Szlifierki czołowe, przelotowe</p>		<p>Urządzenia do precyzyjnego cięcia strumieniem wody</p>	
	<p>Szlifierki cylindryczne</p>			<p>Piece przemysłowe do obróbki cieplno-chemicznej</p>
	<p>Szlifierki płaskie i profilowe</p>			
	<p>Prasy atramentowe do sprawdzania form, przenośniki taśmowe</p>		<p>Obrabiarki do obróbki elektroerozyjnej</p>	

GALIKA Sp. z o.o.

Technologie i Urządzenia Przemysłowe

Ul. Spacerowa 12 / 4
00-592 Warszawa
Tel. +48 22 848 24 46
Fax +48 22 849 87 57
galika-wars@galika.pl

ul. Kolisty 25
40-486 Katowice
Tel. +48 32 735 0 376
Fax +48 32 735 0 375
www.galika.pl / www.galika.com


ITM POZNAŃ
04-07.06.2013
HALA 7A
STOISKO 22
ZAPRASZAMY!



Polaris Industries

Polaris inwestuje w Opolu

Sektor motoryzacyjny w Polsce w dużej mierze opiera się na produkcji samochodów osobowych i użytkowych oraz części i komponentów. W najbliższym czasie w naszym kraju zostanie uruchomiona produkcja całkowicie nowego rodzaju.



Pod koniec marca 2013 r. zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie Podstrefy Opole Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej otrzymała spółka Polaris Poland sp. z o.o. Należy ona do Polaris Industries. Początki działalności amerykańskiej grupy sięgają lat 50. XX wieku. Firma założona w Minnesocie rozpoczęła produkcję od skuterów śnieżnych. W latach 80. uruchomiono produkcję ATV (all terrain vehicles - czyli czterokołowców). Polaris Industries jest także wła-

ścicielem uznanej marki motocykli Indian Motorcycles.

Obecnie Polaris ma 4 zakłady produkcyjne w Ameryce Północnej i 8 montowni w Europie (Francja, Szwajcaria, Belgia, Norwegia, Hiszpania, Wlk. Brytania, Niemcy, Szwecja), zatrudniając 4,9 tys. pracowników.

O wyborze Polski i Opola zadecydowały m.in. dostępność wykwalifikowanej siły roboczej lokalizacja w pobliżu autostrady A4, oraz bliskość bazy dostawców dla



przemysłu motoryzacyjnego - mówi Sotirios Soulakiotis, menadżer ds. zakupów na Europę, Bliski Wschód i Afrykę Swiss Auto Powersports (spółka zależna Polaris Industries), która odpowiada za uruchomienie polskiego zakładu.

14 maja br. w Opolu zostało wręczone zezwolenie inwestycyjne Polaris Poland. W imieniu spółki zezwolenie odebrali przedstawiciele inwestora, Suresh Krishna (Wiceprezes, Global Operations &

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl



Integracji) i Ed Heffernan (Dyrektor Operacyjny).

Obecnie, po ostatecznym zatwierdzeniu lokalizacji i udzieleniu zezwolenia na działalność, przewiduje się, że kamień węgielny pod fabrykę zostanie położony

w trzecim kwartale bieżącego roku.

Według informacji Invest-Parku Polaris zadeklarował nakłady inwestycyjne w wysokości nie mniejszej niż 95,779 mln złotych. Zakład produkcyjny po powierzchni 32 tys. m² powstać ma na 12-hektaro-

wej działce położonej przy ul. Wspólnej w Opolu. Proces rekrutacji pracowników rozpoczął się w I kwartale tego roku i będzie trwał także w 2014 roku. Produkcja ruszy latem 2014 a docelowo zatrudnienie ma znaleźć nawet 500 osób. W Opolu będą wytwarzane ATV's a także pojazdy typu „Side by Side” Polaris RANGER oraz RZR, ale na chwilę obecną przedstawiciele producenta nie chcą składać oficjalnych deklaracji co do wielkości produkcji. - *Produkcja roczna zakładu będzie zależna od popytu na rynku oraz wśród klientów, dlatego na dzień dzisiejszy nie podajemy żadnych konkretnych liczb* - mówi Sotirios Soulakiotis.

Nowa inwestycja to także szansa dla dostawców części i komponentów, gdyż Polaris zakłada, podobnie jak w przypadku innych swoich zakładów, nawiązanie współpracy i zakup m.in. części do podwozi.

Do opolskiej inwestycji mamy nadzieję powrócić gdy zakład zostanie oficjalnie otwarty jesienią przyszłego roku.

ENGLISH SUMMARY

Polaris investment in Opole

The Polish automotive industry is based predominantly on the production of passenger and utility cars, as well as parts and components. Soon, a completely new kind of production will be launched in our country.

At the end of March 2013, Polaris Poland Sp. z o.o. was granted permission to conduct business activity in the Opole Subzone of the Wałbrzych Special Economic Zone. The company is owned by Polaris Industries. The American Group first started its operations in the '50s of the 20th century. The company established in Minnesota commenced its production from snowmobiles. In the '80s, production of ATVs (all-terrain vehicles) was launched. Also, Polaris Industries owns a recognized brand of motorcycles - Indian Motorcycle.

Nowadays, Polaris has 4 manufacturing plants in North America and 10 facilities in Europe (provide countries – France, Switzerland, Belgium, Norway, Spain, United Kingdom, Germany, Sweden), and employs 4.9 thousand workers.

“We chose Poland and Opole, as we have access here to qualified workers, A4 highway is near, and the supply base for the automotive industry is also not far”, says Sotirios Soulakiotis, EMEA Purchasing Manager at Swiss Auto Powersports (a subsidiary of Polaris) which is responsible for launching the Polish plant.

On May 14 in Opole, Mr. Suresh Krishna (VP, Global Ops & Integration) and Mr. Ed Heffernan (Director of Operations) received the investment permit on behalf of Polaris Poland.

According to Invest-Park's information, Polaris declared investment *expenditures of at least PLN 95.779 million. A manufacturing plant with the area of 32 thousand square meters is to be constructed on a 12-hectare plot located at Wspólna Street in Opole. The recruitment process started in Q1 of this year, and will continue in 2014. The production is to be launched in the summer of 2014, and the target employment is to reach even 500 people. Opole will hold the production of ATV's, and also Polaris RANGER and RZR side-by-side vehicles, but as of now, the manufacturer's representatives do not want to make any official declarations on the production volume. “The plant's annual production will vary according to market and customer demand and is not determined at this time”, says Sotirios Soulakiotis.

The new investment is also an opportunity for the suppliers of parts and components, as Polaris's assumption, just as in the case of other its plants, is to start cooperation and purchase e.g. chassis parts locally.



mistrzowski zespół w branży HR

wysoka
efektywność

W **Randstad** wierzymy, że sukces firmy zależy od doboru właściwych ludzi. Naszym Klientom zapewniamy kompleksową obsługę w obszarze rekrutacji na stanowiska ogólne i specjalistyczne, zarówno w trybie stałym, jak i tymczasowym.

skuteczność
procesów

Oferujemy także zaawansowaną usługę pracy tymczasowej w formule inhouse, łączącą elastyczność zatrudnienia z redukcją kosztów. Usługa dedykowana jest przedsiębiorstwom produkcyjnym, logistycznym oraz call center, które zarządzają dużymi grupami pracowników.

szybkość
działania

Nasza oferta obejmuje również usługi długoterminowego zatrudnienia zewnętrznego pracowników, outsourcing kadrowo-płacowy oraz Assessment i Development Center.

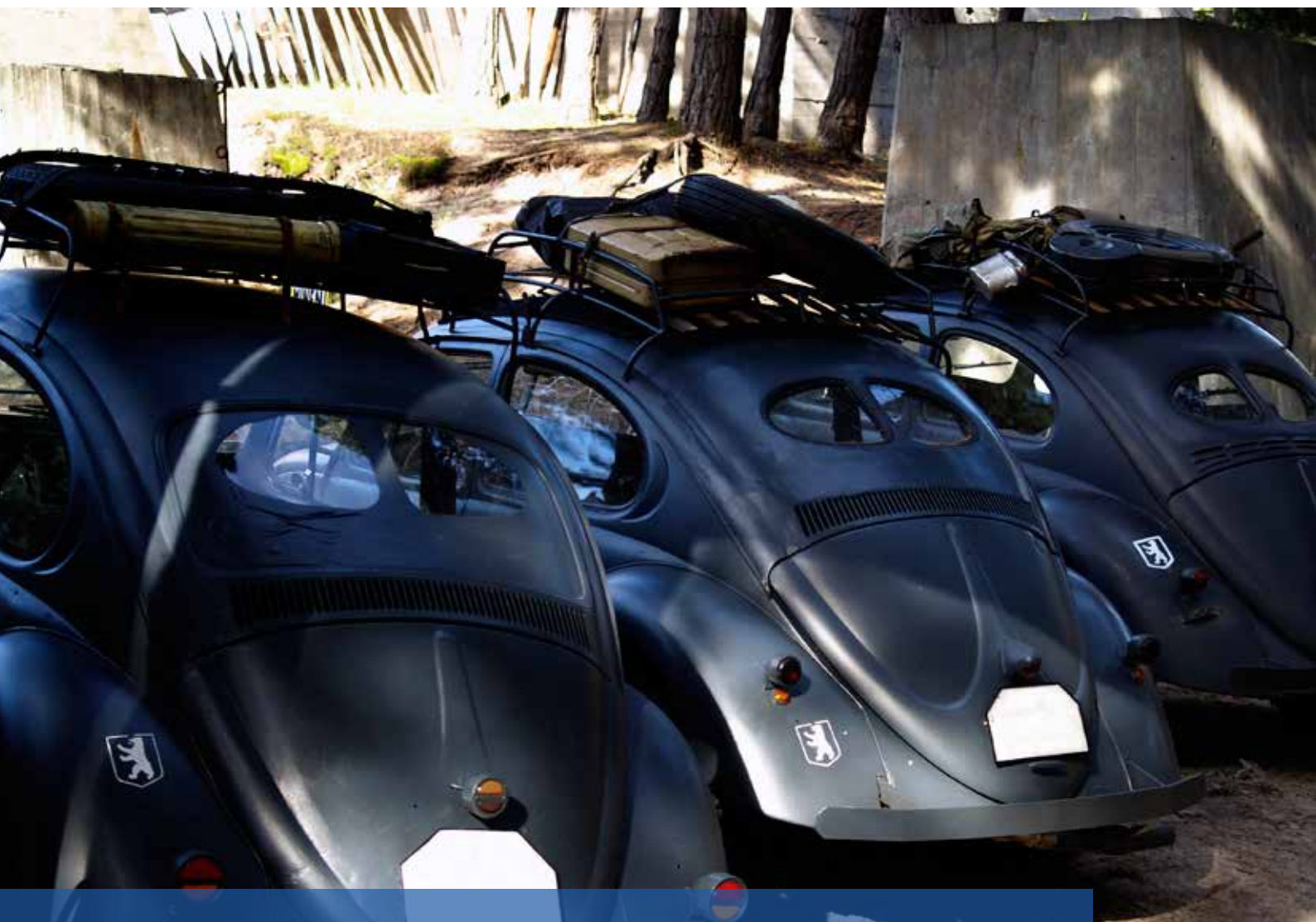
Randstad jest drugim na świecie dostawcą usług związanych z HR, w Polsce istniejemy już blisko 20 lat. Nasza firma to połączenie fachowej wiedzy, innowacyjności procesów rekrutacyjnych oraz doskonałego wyczucia potrzeb naszych Klientów.

Zapraszamy do współpracy!

Randstad Polska sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 56c, 00-803 Warszawa
tel.: +48 22 462 25 00
e-mail: firma@pl.randstad.com
www.randstad.pl/pracodawca

 **randstad**

Staffing | Professionals | HR Solutions | Inhouse Services



Ekspert motoryzacyjny - bez poprawy w 2013 roku

Rok 2012 stał pod znakiem malejącej wartości eksportu przemysłu motoryzacyjnego. Początek bieżącego wskazuje, że może on spaść do poziomu z 2009 roku.

2012 rok

W minionym roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniosła 17,6 mld euro, o 8,23 proc. mniej (-1,57 mld euro) niż w 2011 roku.

Podobnie jak w latach poprzednich zdecydowana większość produktów motoryzacyjnych trafiła do odbiorców w krajach Unii Europejskiej. W zeszłym roku na te rynki trafiło 81,64 proc. całości eksportu ale uzyskany wynik 14,35 mln euro jest o blisko 11,3 proc. gorszy niż w 2011 roku (dynamika 88,77 proc.). Natomiast w przypadku współpracy z klientami z poza UE, w 2012 r. nastąpił blisko

Wartość eksportu trzech głównych grup: części i akcesoriów, samochodów osobowych i towarowo-osobowych oraz silników wysokoprężnych, stanowiła 79,32 proc. całości branży. To o 2,52 proc. mniej niż w 2011 r.

W 2012 r. eksport części i akcesoriów wzrósł do 6,58 mld euro. To o 2,79 proc. więcej niż rok wcześniej. Na tę grupę przypadło 37,35 proc. całości eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do 2010 r. udział części wzrósł o 4 proc.

Zarówno w przypadku eksportu na rynki UE (87,89 proc.) jak i pozaunijne nastąpiły wzrosty

Eksport przemysłu motoryzacyjnego w 2012 r.

Export in the Automotive Industry from Poland in 2012

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	14 353,58	88,77%	81,64%
Eksport poza UE	3 226,94	109,26%	18,36%
Razem	17 580,52	91,77%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

9,3 proc. wzrost eksportu (dynamika 109,26 proc.).

Tylko w dwóch na dziesięć najważniejszych rynkach zbytu zachowano tendencje wzrostowe. Niezmiennie największym odbiorcą pozostają Niemcy, do których trafiło ponad 30,3 proc. całości polskiego eksportu motoryzacyjnego ale przy malejącej dynamice (dynamika 95,26 proc.). Eksport do Włoch (10,22 proc. całości) spadł o 27,4 proc. (dynamika 72,12 proc.). Tak jak przed rokiem trzecim najważniejszym rynkiem zbytu była Wlk. Brytania

- dynamika wyniosła odpowiednio: 101,28 proc. i 115,26 proc. W połowie krajów z pierwszej „dziesiątki” utrzymano tendencje wzrostowe. Największym rynkiem pozostają nadal Niemcy (41,28 proc. całości, dynamika 107,19 proc.). Kolejnymi odbiorcami były: Czechy (7,76 proc., dynamika 101,74 proc.), Francja (6,77 proc., dynamika 85,30 proc.) i Wlk. Brytania (5,77 proc., dynamika 103,75 proc.). Pozostałe wzrosty dotyczyły Słowacji (6. lokata, dynamika 138,04 proc.) oraz Rosji (7. Lokata, dynamika

Eksport części i akcesoriów w 2012 r.

Export of parts and accessories in 2012

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	5 772,07	101,28%	87,89%
Eksport poza UE	795,10	115,26%	12,11%
Razem	6 567,17	102,79%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

(9,49 proc., dynamika 97,87 proc.). Jedynymi krajami, do których wzrósł eksport w pierwszej „dziesiątce” były: Czechy (5. lokata, dynamika 101,60 proc.) oraz Rosja (6. lokata, dynamika 124,55 proc.).

Na pierwszą „dziesiątkę” przypadło w 2012 r. 78,54 proc. całości eksportu motoryzacji.

ka 120,51 proc.).

Na pierwszą „piątkę” krajów przypadło 66,61 proc. całości eksportu tej grupy.

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych osiągnął wartość 5,28 mld euro, o 22,41 proc. mniej niż rok wcześniej. Udział tej

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych w 2012 r.

Export of cars in 2012

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	4 468,30	76,44%	84,60%
Eksport poza UE	813,36	84,54%	15,40%
Razem	5 281,66	77,59%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

grupy w całości eksportu branży spadł w ciągu roku o 5,5 proc. do 30,54 proc.

Dynamika eksportu zarówno na rynki unijne (84,60 proc. całości) jak i pozaunijne była malejąca (dynamika odpowiednio: 76,44 proc. i 84,54 proc.).

Tendencje wzrostowe zanotowano jedynie w dwóch przypadkach z spośród 10. najważniejszych rynkach zbytu. Nadal największym odbiorcą są Włochy (20,79 proc. całości, dynamika 64,06 proc.) ale różnica w stosunku do Niemiec (2. pozycja, dynamika 77,90 proc.) spadł do niecałych 20 mln euro. Jedyne wspomniane wzrosty dotyczą Wlk. Brytanii (3. lokata, dynamika 109,60 proc.) oraz Szwajcarii (10. lokata, dynamika 111,69 proc.).

Na pierwszą „piątkę” rynków zbytu przypadło 70,93 proc. całości eksportu tej grupy.

Eksport trzeciej grupy produktowej, silników wysokoprężnych spadł w minionym roku do 2,09 mld euro (-15,55 proc.). Udział tego typu jednostek w całości eksportu branży spadł o 1,04 proc. do 12,92 proc.

Niespełna 78 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych wzrosty dotyczyły eksportu pojazdów ciężarowych (dynamika 116,34 proc.), przyczep i naczep (dynamika 119,32 proc.) oraz pojazdów specjalnych (dynamika 220,13 proc.).

Styczeń 2013 r.

W styczniu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 1,37 mld euro, o 10,24 proc. mniej niż 12 miesięcy wcześniej. Jeśli porównamy ten wynik ze styczniem z rekordowego 2011 roku, to skala spadku wynosi ponad 13,7 proc. Podczas gdy zmalał eksport do krajów UE (dynamika 85,51 proc.) wzrósł na rynki pozaunijne (dynamika 115,60 proc.).

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Eksport silników wysokoprężnych w 2012 r.

Export of diesel engines in 2012

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 631,47	82,92%	77,83%
Eksport poza UE	464,66	143,38	22,17%
Razem	2 096,13	84,45%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

W styczniu br. w pierwszej „dziesiątce” najważniejszych rynków zbytu w trzech przypadkach zanotowano wzrost eksportu: Czechy (4. lokata - 102,24 proc.), Turcja (7. lokata - 194,75 proc.) i Słowacja (9. lokata - 140,73 proc.).

Eksport do największego odbiorcy jakim są niezmiennie Niemcy (30,45 proc. udziału w całości eksportu) charakteryzował się dynamiką na poziomie 87,07 proc. a do Wlk. Brytanii (10,18 proc. całości) - dynamiką na poziomie 89,07 proc. Nadal

do tego samego miesiąca zeszłego roku udział tej grupy w całości eksportu wzrósł o 3,05 proc.

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu wzrósł tylko eksport na Słowację (5. pozycja - dynamika 160,96 proc.) i do Rumunii (10. pozycja - dynamika 162,07 proc.). Udział Niemiec w eksporcie części akcesoriów i akcesoriów wzrósł do 42,09 proc., przy dynamice o 1 proc. niższej niż w styczniu 2012 r. (dynamika 98,85 proc.). Kolejne miejsca zajęły: Czechy (7,19 proc. całości, dynamika 87,75

powiednio: 80,93 proc. i 62,16 proc.

Na pierwszą „piątkę” rynków zbytu przypadło 70,82 proc. całości eksportu tej grupy.

W styczniu br. eksport silników wysokoprężnych zanotował ponad 10-procentowy spadek do poziomu 187,76 mln euro. Tego typu jednostki napędowe stanowiły 13,67 proc. całości eksportu branży, o 0,02 proc. więcej niż rok wcześniej.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych zanotowano wzrost w eksporcie silników spalinowych (dynamika 105,89 proc.), pojazdów specjalnych (dynamika 125,69 proc.) i podwozi (dynamika 205,6 proc.).

Podsumowanie

Na początku bieżącego roku utrzymują się tendencje spadkowe w eksporcie przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Nie można było spodziewać się innego wyniku, gdy na największych rynkach motoryzacyjnych Europy spada sprzedaż nowych samochodów.

Najważniejszym partnerem handlowym przemysłu motoryzacyjnego nadal są Niemcy, na które przypada ponad 42 proc. całości eksportu branży. W odróżnieniu od zeszłego roku klienci z za Odry są największym odbiorcą nie tylko całej branży oraz części i akcesoriów, a także samochodów osobowych i towarowo-osobowych (rynek włoski spadł w styczniu na drugą pozycję).

Relatywnie pozytywnym trendem jest fakt, że choć zaczął maleć eksport części i akcesoriów, to spadek w eksporcie do Niemiec (-1,15 proc.) jest nadal niższy niż spadek produkcji aut w niemieckich fabrykach w tym miesiącu (-11 proc.). Można jednocześnie śmiało przyjąć, że w kolejnych miesiącach części będą grupą eksportową przemysłu motoryzacyjnego z naszego kraju.

Wstępna prognoza AutomotiveSuppliers.pl zakłada, że w całym bieżącym roku eksport przemysłu motoryzacyjnego może spaść do poziomu 15,5-16 mld euro - czyli do wartości z 2009 roku.

Materiał przygotowany na podstawie danych Eurostat.

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń 2013 r.)

Export in the Automotive Industry from Poland (January 2012)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 121,98	85,51%	81,80%
Eksport poza UE	249,59	115,60%	18,20%
Razem	1 371,57	89,76%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

znaczące spadki dotyczą eksportu do Włoch (9,28 proc. całości, dynamika 68,14 proc.).

Na pierwszą „dziesiątkę” przypadło 78,86 proc. całości eksportu branży.

Niezmiennie o wynikach branży motoryzacyjnej decydują trzy grupy produktów: części i akcesoria, samochody osobowe i towarowo-osobowe oraz silniki wysokoprężne. W styczniu 2013 r. przypadło na nie 84,77 proc. całości eksportu branży, o 0,95 proc. więcej niż rok wcześniej.

Eksport części i akcesoriów osiągnął wartość 580,76 mln euro, o 3,03 proc. mniej niż 12 miesięcy wcześniej. Zarówno w przypadku rynków UE jak i pozaunijnych zanotowano spadek (dynamika odpowiednio: 96,72 proc. i 99,12 proc.).

Na części i akcesoria przypadło 41,06 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu

z Francją (6,47 proc.; dynamika 77,18 proc.).

Na pierwszą „piątkę” głównych rynków zbytu przypadło ponad 66,71 proc. całości eksportu tej grupy.

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 411,83 mln euro. To o 16,14 proc. mniej niż rok wcześniej. Wartość eksportu spadła zarówno do krajów unijnych (dynamika 76,21 proc.) podczas gdy o ponad połowę (dynamika 156,21 proc.) wzrosła na rynki pozaunijne.

Wśród „dziesiątki” najważniejszych rynków zbytu wzrosty zanotowano jedynie w przypadku dwóch krajów: Wlk. Brytanii (3. pozycja, dynamika 103,59 proc.) i Turcji (5. pozycja, dynamika 266,38 proc.). Eksport do dwóch największych odbiorców, Niemiec (19,46 proc. całości) i Włoch (19,23 proc.) miał tendencję spadkową - dynamika wyniosła od-

ENGLISH SUMMARY

In 2012, automotive industry exports from Poland amounted to a sum of EUR 17.6 billion, decrease by 8.23 percent compared to the previous year. Of total exports, 81.64 percent went to EU countries.

The key group of products is parts and accessories. Exports in this group were EUR 6.58 billion, which was an increase of 2.8 percent against the figure for 2011 year. This group accounted for 37.35 of total automotive exports.

2013 began with drops. In January 2013, automotive exports from Poland amounted to over EUR 1.37 billion, which was a drop by 10.24 percent compared to January last year.

AutomotiveSuppliers.pl expects that automotive exports from Poland in all of 2013 will amount to EUR 15.5-16 billion.

AutomotiveSuppliers.pl

FIRMA KONSULTINGOWA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

- ✓ Informacje o rynku motoryzacyjnym
- ✓ Analizy i raporty
- ✓ Specjalistyczne dane o dostawcach
- ✓ Skuteczne pozyskiwanie funduszy unijnych
- ✓ Projekty szkoleniowe
- ✓ Kojarzenie partnerów biznesowych

Eksperti z wieloletnim doświadczeniem



- Branżowy serwis www.automotivesuppliers.pl
- Kwartalnik **AutomotiveSuppliers.pl review**
- Internetowa baza dostawców motoryzacyjnych
- Codzienny newsletter

tel. 22 435 88 22, 22 215 05 05
e-mail: review@automotivesuppliers.pl

TRI (Poland) ponownie doceniona przez Toyotę Europe



Spółka TRI (Poland), lider producent antywibracyjnych części samochodowych w Wolbromiu została wyróżniona złotą nagrodą wśród europejskich dostawców Toyoty za rok 2012 w kategorii terminowość dostaw.

Uroczyste wręczenie nagród odbyło się w Brukseli 18 marca br. na dorocznym spotkaniu Toyota Motor Europe. Statuetkę „Supplier Award For Achievement” odebrał Prezes TRI (Poland) p. Takanobu Nanno. Firma uhonorowana została również wyróżnieniem „Certificate of Recognition” dla 20 najlepszych dostawców w kategorii zarządzania projektami.

TRI (Poland) od 2001 roku utrzymuje pozycję czołowego dostawcy, wśród kilkuset europejskich dostawców Toyoty. Warto



podkreślić, że spółka otrzymała najwyższą, złotą nagrodę w kategorii „terminowość” już po raz drugi.

- Jestem zadowolony, że nasi klienci docenili naszą ciężką pracę. Utrzymanie pozycji jednego z najlepszych dostawców nie byłoby jednak możliwe bez sumiennej pracy naszych pracowników. Dlatego przy tej okazji dziękuję wszystkim pracownikom za zaangażowanie - powiedział prezes TRI (Poland).

TRI (Poland) powstała w 1999 r. jest firmą-córką japońskiego koncernu TRI (Tokai Rubber Industries). W wolbromskim zakładzie produkuje części antywibracyjne głównie dla japońskich producentów samochodowych.

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



Zapewniamy pełną poufność uzyskanych informacji

Skontaktuj się z nami:

AutomotiveSuppliers.pl

Rafał Orłowski

tel. 22 215-05-05

orlowski@automotivesuppliers.pl



Polskie zakłady Faurecia po audicie FES

W pierwszej połowie lutego br. cztery polskie zakłady koncernu Faurecia przeszły audit FES (Faurecia Excellence System).

Audity były prowadzone w oparciu o nowe wymagania (FES Production Audit Questionnaire v.8). Największe zmiany dotyczyły rozdziału 11 „Equipment Care” określanego jako nowy TPM. Zdefiniowano nowe podejście do utrzymania maszyn w najlepszej kondycji. Duży nacisk położony jest na przejście z działań korekcyjnych do działań o charakterze prewencyjnym, które mogą być prowadzone dzięki systematycznemu monitorowaniu sytuacji oraz doświadczeń wyciąganych z poprzednich problemów. Podział na maszyny krytyczne, kluczowe i normalne umożliwił zapewnienie właściwego poziomu ochrony dla każdej maszyny zgodnie z priorytetami zakładu pod kątem wydajności, kosztów czy wpływu na klienta.

System FES pozwala na ujednoczenie procedur w każdym z działów. Dotyczy wszystkich tematów będących fundamentem

sprawnego zarządzania, zarówno zasobami ludzkimi, jak i wszystkimi aspektami produkcyjnymi i logistycznymi.

Audit w Zakładzie Struktur (Frames) w Wałbrzychu zakończył się bardzo dobrym 62 proc. wynikiem, co dało Zakładowi Struktur po raz czwarty z rzędu ranking „A”. Dużym sukcesem zakładu Frames było uzyskanie 80 proc. za rozdział „Control Plan 1” oraz średnio 70 proc. z rozdziałów EE.

W roku 2013 priorytety zakładu FW Frames w zakresie systemu FES będą związane z wdrożeniem nowego podejścia Equipment Care; optymalizacją pull systemu oraz PC&L, a także na pewno z utrzymaniem dotychczas wypracowanych standardów.

Faurecia Automotive Polska w Grójcu osiągnął wynik na poziomie 61 proc., co

dało zakładowi ranking „A”. W stosunku do poprzedniego auditu wynik jest lepszy (57 proc. - ranking „B”). Obecny wynik 61 proc. został osiągnięty mimo zmian w kwestionariuszu (zaostrzone kryteria oceny względem do poprzedniego auditu).

Punkty godne podkreślenia - to bardzo dobre wyniki w takich rozdziałach jak:

- Management Control
- Control Plan 2
- Safety
- Pull System
- PC&L oraz w punktach działów produkcyjnych (SW).

Zakład Comfort & Trim w Wałbrzychu uzyskał 60 proc. Dzięki takiemu wynikowi po raz kolejny zakład udowodnił, że utrzymuje standardy FES na bardzo wysokim poziomie. Warto podkreślić, że auditem były objęte dwa

połączone zakłady Akcesoriów i Pneumatic, co było dodatkowym wyzwaniem, gdyż nowy zakład musiał powiązać wszystkie kluczowe procesy w działach: HR, Jakość, Logistyka, Utrzymanie Ruchu, BHP, Dyrekcja.

Najwięcej punktów zakład Comfort & Trim otrzymał w obszarze People Management. Świadczy to o tym, że wszystkie procesy i procedury dotyczące zarządzania zasobami ludzkimi są prowadzone zgodnie ze standardem. Kolejnym mocnym punktem był Management Control, który pokazał, że nadzór nad poszczególnymi obszarami przez kierowników jest kluczem do sukcesu.

Kolejnym wyróżniającym się punktem był obszar Control Plan 1. Szczególne stosowanie narzędzia QRCI usprawnia i eliminuje wiele problemów. Oczywiście załoga zakładu jest także świadoma swych słabych punktów, które ma zamiar sukcesywnie eliminować w codziennej pracy.

Ostatni z audytowanych, zakład Faurecia Wałbrzych S.A. Foam & JIT Plant w Jelczu-Laskowicach, uzyskał wynik 54 proc., co stanowi wynik wyższy niż w roku ubiegłym. 3 mocne strony zakładu to HSE, Control plan oraz Management.

W związku z bardzo szerokim portfelem zagadnień systemu FES, a także planowanym wdrożeniem nowych projektów jakie zakład pozyskał na kolejne lata, zdecydowano się na uruchomienie projektu skierowanego na optymalizację obszaru produkcji, ustandaryzowanie procesów logistycznych oraz wdrożenie prewencyjnego utrzymania ruchu, włączając w to procesy wspierające: EE, QSE, HSE, które razem tworzą nierozłączną całość.



Faurecia Excellence System



FES obejmuje 114 procedur a cała dokumentacja Faurecia Core Procedures (FCP) jest jednolita dla wszystkich jednostek Faurecia. Wszystkie zakłady Faurecia (320 jednostek na świecie) podlegają ciągłej ocenie funkcjonowania zgodnie procedurami FES.

Obecnie francuska grupa skupia się na podnoszeniu jakości/wydajności przede wszystkim w zakresie zagadnień produkcyjnych. Dlatego audit (Production Audit) dotyczy elementów FES związanych z produkcją.

W każdym zakładzie francuskiego koncernu jest wybrany tak zwany FES specialist, osoba dedykowana do wdrażania i monitorowania systemu w danej jednostce. Jej działanie wsparte jest m.in. przez dyrektora zakładu jak i właścicieli procesów, którzy odpowiadają za coaching na swoich obszarach.

Ocena stanu zaawansowania i wdrożenia FES w konkretnych zakładach odbywa się w 14 n/w obszarach na 5 poziomach (poziom 1 - najniższa ocena, poziom 5 - najwyższa ocena):

- Safety
- Managing OHP
- People Management
- Operational Communication
- Improvement
- Control Plan 1
- Control Plan 2
- QRQC Quick response
- QRQC Problem Solving
- SW (standaryzacja pracy)
- TPM (utrzymanie ruchu)
- Pull System
- PC&L
- Management Control

W każdej z nich można maksymalnie uzyskać 100 proc. oceny. Ostateczna coroczna ocena zakładu to średnia procentowa z tych 14 grup.

Zakłady dzieli się na 4 klasy FES:

Klasa A - pow. 60 proc.

Klasa B - pow. 50 do 60 proc.

Klasa C - od 40 do 50 proc.

Klasa D - poniżej 40 proc.

Audit

Każda z jednostek produkcyjnych podlega corocznemu auditowi. Jego celem jest ocena poziomu kompetencji w zakładach w zakresie stosowania metodologii FES. Audit, którego dokonuje zazwyczaj dwóch przedstawicieli zespołu autorów Faurecia, trwa w danym zakładzie 2 dni.

VOITH

VOITH INDUSTRIAL
SERVICES Sp. z o.o.

ul. Toszecka 101
44-100 Gliwice

Tel.: +48 32 3385470

<http://www.pl.voithindustrialservices.com>

<http://voith.com/en/index.html>

tel.: (32) 338 54 70

faks: (32) 338 54 79

sekretariat@voith-is.pl



Zintegrowane usługi dla lakiernictwa (IPS) - Czystczenia Techniczne

Czystczenia Techniczne to jeden z kilku działów usługowych, prowadzonych od wielu lat w Voith Industrial Services. Wywodzi się on

z bardzo specyficznej i charakterystycznej części pakietu usług IPS, skoncentrowanych na branży lakierniczej. Wieloletnie doświadczenie poparte wieloma referencjami oraz codzienną obowiązkowością sprawia, że partnerzy Voith mają stałe poczucie dbałości o systemy i prawidłowy proces Lakierni.

Każdy proces u naszego klienta jest indywidual-

nie projektowany i weryfikowany tak, by w sposób optymalny warunkował prawidłową produkcję i jak najniższy poziom polerki czy poprawek lakierniczych. Wszystkie prace wykonywane są przez odpowiednio przygotowany personel wg najlepszych praktyk i wynikających z wieloletniego doświadczenia procedur pracy CBP (current best practice), dzięki którym każdy Klient Voith Industrial Services traktowany jest, pomimo różnicy posiadanej technologii i procesów, z jednakowym zaangażowaniem i precyzją.

Dlatego też pojęcie Growing Together, dla nas Voithian, to podstawa działań skoncentrowanych na najlepszej współpracy i dbałości o proces naszego Partnera.

Czystczenie techniczne i jego odpowiedni układ prac jest niezmiernie istotne. Od każdej składowej procesu czyszczeń, jak: materiały, środki chemiczne, osoby wykonujące prace i ich technologiczny dozór, zależy powodzenie i skuteczność serwisu jak również pośrednio sama produkcja. Pominięcie najmniejszego elementu jak chociażby nieodpowiednie czyszcivo (problem włókien), czy użyta niewłaściwie substancja chemiczna (kratery, zgażowania) może wpłynąć destrukcyjnie na proces



Filtr stropowy strefy nadmuchu widziany w świetle UV ukazujący zagrożenie włókien z poza procesu lakierniczego

klienta. Dlatego istotnym faktem jest znajomość i posiadanie świadomości procesu klienta.

TCS (Technical Cleaning System) w lakierni

System TCS powołując się na definicję, to system czyszczeń technicznych. To specyficzne i niepowtarzalne ujęcie genezy powstania odpowiedniego procesu kontroli, wskutek działania równoległe procesu produkcyjnego. - Idea zrodziła się od pierwszych operacji technologicznych i projektowania systemu czyszczeń technicznych.

TCS to odpowiedź na pytanie, dlaczego każdy proces lakierni warunkuje całkowicie indywidualny proces następczy, zapewniający jego prawidłowość. Innymi słowy- ingerując w daną strefę lakierni w sposób celowy i kontrolowany, jak np. wykonanie stref absorbujących cząstki farby z procesu (overspray), działamy wspomagająco w miejscach, w których zawirowania powietrza z wentylacji powodują ich nadmierne osadzanie (np. strefy osłon przenośników kabin lakierniczych)

Odpowiedź na to pytanie czy konstruowa-



PDA proces. Analiza stereoskopowa karoserii po Ecoat

DHDB tworzona jest według opcji obranej z klientem i służyć ma wsparciu Jego laboratorium oraz dla potrzeb projektowych Księgi Pracy (work book). To tzw. „fingerprint” obrazu linii i jej wszystkich stref zbierany i aktualizowany

w sytuacji koniecznej do identyfikacji problemu produkcyjnego, jak wtrącenie obce powłoki lakierniczej. PDA (paint defect analysis) to analiza mikroskopowa powłok lakierniczych wykonywana metodą warstwic. Celem takiego badania jest zlokalizowanie problemu i wyeliminowanie powodu jego powstawania. Właśnie w takich momentach bardzo często niezbędna wydaje się być baza DHDB.

Każdy proces lakierniczy, taki jak: lakierowanie metalu metodą zanurzeniową czy natryskową, lakierowanie natryskowe tworzyw sztucznych lub lakierowanie proszkowe - jest indywidualny i specyficzny. Dlatego właśnie know-how Voith Industrial Services oraz najlepsze praktyki CBP mają za zadanie wspomóc każdego z klientów w utrzymaniu stałego poziomu usług oraz najlepszego poziomu indywidualnego procesu, indywidualnego w pełni rozumienia różnic. Rozumiejąc proces klienta, znając specyfikę procesu i producenta linii lakierniczej możemy zapewnić najwyższą jakość wykonywanych czyszczeń technicznych, dobranych w sposób optymalny

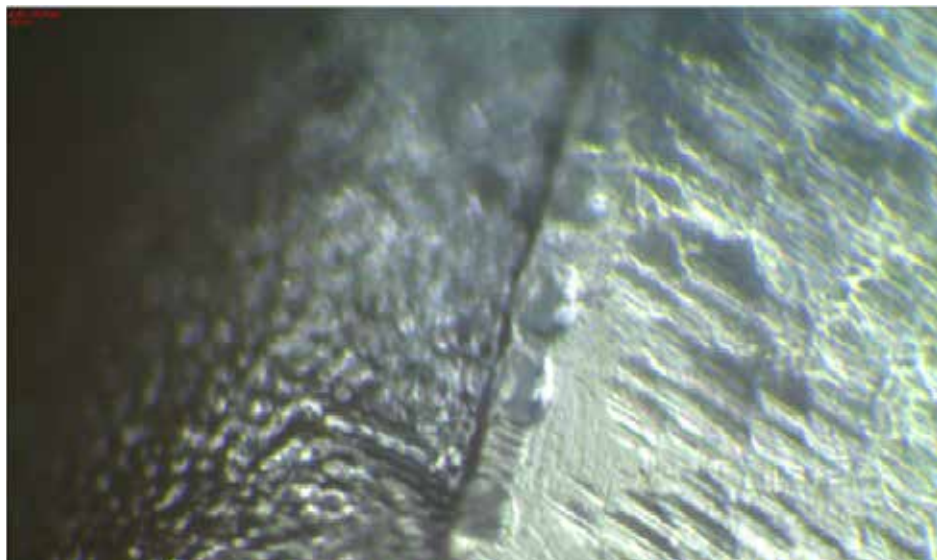
Podstawą naszych opracowań jest założenie zasady Deminga w naszym TCS, wg której zakończenie procesu rozpoczyna kolejny, którego



Indywidualny system TCS obsługi i projektowania systemów lakierni w aspekcie zrozumienia czyszczeń technicznych

nie bazy DHDB (dust hunting data base) jest niezbędna zależy tylko od kierunku obranej i przyjętej przez użytkownika technologii. Baza

co trzy miesiące na specjalnych testerach po to, by finalnie zostać sklasyfikowaną i zarejestrowaną bazą katalogu służącego do porów-



Fotografia mikroskopowa wady wtrysku. Niewłaściwa linia płynięcia i zgazowania struktury substratu

początek to wnioski z poprzedniego procesu. Innymi słowy Voith i nasze działania nie porzestają na jednorazowym wprowadzeniu systemu. Wiedząc, iż lakiernia i jej proces to

produkcyjne- rozpoczyna proces weryfikacji rezultatów i porównania go z planem poprawy lub optymalizacji. Prócz TCS Voith współpracuje z zewnętrznym laboratorium chemicznym, oraz



Wtrącenie multicoloru z zawieszki w CC (w powłoce lakieru)

żywy organizm, każdorazowo po spełnieniu pełnego procesu, czyli: DHDB, work book, CBP, PDA, feedback z linii, wynik, ustalenia

prowdzi bieżący monitoring innowacji technologicznych zapewniających odpowiednią ochronę procesu i jego wsparcie, jak również

bierzemy udział czynny w procesie tworzenia nowych środków, takich chociażby jak wazeli- na wodo-rozpuszczalna. Mocną stroną wy- dają się również być grupy mobilne specjalistów wykonujących jednorazowe akcje jak: deep cleaning, czy analizy procesów lakierniczych.

Oferta kierowana jest do każdej firmy, dla której istotną rzeczą jest jakość finalna wyrobu, optymalizacja procesu w aspekcie ekonomicznym, prostota komunikacji, serwis przez 24h/365d w ciągu roku, partnerstwo, zrozumienie i profesjonalizm.

Wiadomym jest, iż każdy proces lakierni powoduje sam w sobie bardzo wiele czynników warunkujących rezultat końcowy bez względu na to czy mamy na myśli karoserię samochodu, zderzak z tworzywa sztucznego, czy inny element uzbrojenia samochodu podlegający również ochronie przeciw-korozyjnej i lakierowaniu. Na przykład możemy użyć finalnie pyłomierza interpretując wyniki i zawartość cząstek stałych wg norm warunkujących ich obecność np. na kabinach lakierniczych... ale czy wykonywać to dla każdej operacji w każdej przestrzeni i miejscu procesu? Jak nie przeoczyć momentu, w którym zagrożenie powodowane jest czynnikiem losowym lub czynnikiem ludzkim? Nasze serwisy nie tylko wykonują tzw. planowane czynności, ale są drugimi oczyma technologii naszych partnerów, więc w sytuacjach wymagających natychmiastowego działania nasz partner może liczyć także na prewencję oraz bieżący dostęp do informacji o stanach zagrożeń.

W skład zintegrowanych usług dla lakiernictwa (IPS) wchodzi:

- czyszczenia techniczne lakierni
- czyszczenie procesów lakierniczych
- konstruowanie bazy DHDB
- konsulting w zakresie procesów lakierniczych
- analizy mikroskopowe PDA
- czyszczenia deep cleaning
- czyszczenia metodą kriogeniczną i ultradźwiękową
- gospodarka i zarządzanie filtrami
- czyszczenia obiektów i zarządzanie magazynami Klienta
- audyty stanów czystości linii produkcyjnych (ocena stanu bieżącego, wskazanie CP critical points, projektowanie stref zabezpieczeń procesu)



Huf Polska wśród najlepszych dostawców GM

Huf Polska, jako jedyna firma z Polski, została ostatnio uhonorowana przez General Motors prestiżowym wyróżnieniem Dostawca Roku („2012 Supplier of the Year”). Uroczystość wręczenia nagród odbyła się 13 marca br. w Detroit.

- Nagroda jest wyrazem uznania dla Huf Polska za najwyższą jakość produktów oraz bardzo dobrą współpracę z GM - mówi prezes tyskiej spółki Johann Palluch. - Huf Polska Sp. z o.o. powstała w 2000 r., jako firma należąca do grupy Huf Hülsbeck & Fürst GmbH & Co. KG. W fabryce w Tychach, zlokalizowanej na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, produkowane są elementy i systemy zabezpieczenia samochodów m.in. ramy i klamki do samochodów.

Głównymi odbiorcami, oprócz GM, są: BMW, Audi, Ford, Porsche, Hyundai i Kia. Obecnie spółka zatrudnia ponad 800 pracowników a roczny obrót w 2012 r. wyniósł ok. 78 mln euro.



Oczekujecie
Państwo szybkości
w działaniu?



**EMW: Centrum kompetencji
blachy cienkiej**

**Przewaga dzięki
zróżnicowanej ofercie**

EMW 
STAHL-SERVICE-CENTER

EMW · Eisen- und Metallhandel GmbH
Pfannenbergstr. 1 · D-57290 Neunkirchen
Tel. +49 (0) 2735/787-02
Faks +49 (0) 2735/787-484
info@emw-stahlservice.de



Cleancon® - czystość techniczna elementów złącznych

W nowoczesnych systemach wykorzystywanych w przemyśle samochodowym i wyposażeniu elektronicznym drobin o średnicy 500,200 lub nawet tylko 100 mikronów mogą wywoływać usterki lub nawet spowodować całkowitą awarię systemu. Często źródłem tych sprawiających problemy drobin, które osiadają na komponentach, są elementy złączne. Opracowana przez Arnold Umformtechnik koncepcja czystości technicznej Cleancon®, dzięki zintegrowanemu podejściu od etapu produkcji elementów złącznych, przedstawia proces eliminujący ryzyko awarii systemu spowodowane przez drobinę.

Wdrażanie procesów Cleancon® umożliwia elementom złącznym spełnienie surowych wymagań czystości, co przyczynia się do poprawy niezawodności montażu

Wzrastająca zawartość podzespołów i elementów montażowych sprawia, że stają się one bardziej podatne na problemy wynikające z zanieczyszczeń drobinami. Nawet mikroskopijne cząstki metalowe mogą spowodować olbrzymie zniszczenia, na przykład

jeśli doprowadzą do zwarcia pomiędzy ścieżkami na płytach drukowanych. Te sprawiające problemy cząstki nie trafiają na komponenty tylko w czasie produkcji, ale także podczas transportu i montażu oraz pochodzą od elementów złącznych, takich jak śruby i nakrętki.

Czystość techniczna zgodna z wymogami

Aby wyeliminować elementy złączne jako źródło zanieczyszczeń i osiągnąć niezbędny

poziom czystości technicznej w sposób ekonomiczny, Arnold Umformtechnik opracował zintegrowaną koncepcję Cleancon® (rys 1). Wraz z „czystą” produkcją, kontrolą jakości oraz pakowaniem nakrętek i śrub, obejmuje ona także montaż łączników i samo środowisko montażu. Zgodnie z tą koncepcją produkcji elementów złącznych i części formowanych na zimno współpracują z partnerami w zakresie technologii procesowej i analizy czystości technicznej.

Pierwszym krokiem jest stworzenie razem z klientem profilu wymagań, który określa pożądany poziom czystości technicznej, specyfikacje kontroli czystości i pakowania oraz dane o środowisku aplikacji i procesie przemysłowego.

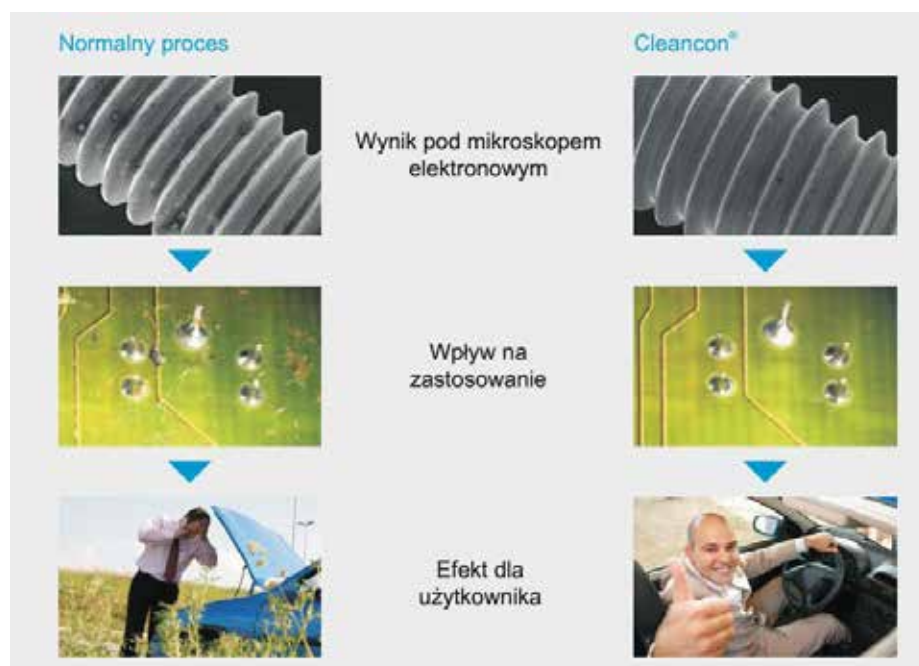
Optymalizacja procesu od projektu do pakowania

Późniejsza łatwość czyszczenia i ekonomicznie osiągalna czystość techniczna elementów złącznych i części formowanych na zimno muszą być wzięte pod uwagę już na etapie projektowania. Pozwoli to wyeliminować niepożądane cechy geometryczne części, takie jak ostre krawędzie, które mogą być źródłem zanieczyszczeń cząstkami z powodu tarcia w trakcie transportu i dalszej obróbki. Również procesy produkcyjne zostały tak zaprojektowane, aby minimalizować ryzyko zanieczyszczenia mikroskopijnymi cząsteczkami, m.in. wprowadzono etap czyszczenia pomiędzy poszczególnymi stadiami produkcyjnymi.

Aby spełnić surowe wymagania czystości, części przechodzą na końcu procesu produkcyjnego etap

oczyszczania w tzw. cleanroom'ach. W koniecznych przypadkach aplikuje się także powłoki zmniejszające tarcie. Równoległe z produkcją seryjną w laboratorium Cleancon® przeprowadza się testy czystości zgodne z wytycznymi VDA w zakresie rozkładu wielkości cząstek i grawimetrii.

W cleanroom'ie przeprowadza się również proces pakowania części. W tym celu Arnold Umformtechnik opracował system pakowania Cleanpac (rys 2). Wielowarstwowe opakowanie transportowe składa się z wewnętrznej antystatycznej warstwy przytrzymującej i zewnętrznej powłoki. Warstwa przytrzymująca zapobiega przemieszaniu się części względem siebie w trakcie transportu masowego, ogranicza tarcie i powstawanie cząstek. Koncepcja Cleancon® znacząco ogranicza liczbę cząstek metalowych na komponentach w porównaniu do innych konwencjonalnych procesów produkcyjnych tego typu.



Unikanie powtórnego zanieczyszczenia w procesie montażu

Natychmiast po rozpakowaniu części przeznaczonych do montażu powstaje ryzyko ponownego zanieczyszczenia drobinami pochodzącymi albo ze środowiska montażu albo generowanymi przez sam proces. Firma Arnold Umformtechnik pracuje wraz z partnerami nad rozwiązaniem tego problemu. Opiera się ono na zaleceniach dla montażu zgodnego z wymogami czystości technicznej opisanych w wytycznych VDA 19 part 2 "Technical Cleanliness in Assembly – Environment, Logistics, Personnel and Assembly Equipment", opublikowanych w 2010.

Głównym rozważanym tam zagadnieniem w obszarze technologii procesowych są gwintowane systemy złączne, ponieważ w ich przypadku można znacząco zredukować liczbę drobin i ich wielkość wykorzystując odpowiednie technologie w procesie łączenia przy użyciu zarówno narzędzi ręcznych jak i stacjonarnych systemów mocujących. Oprócz tego istotną rolę odgrywają przenośniki krokowe oraz tzw. „dirt brakes” opracowane m.in. przez Weber Schraubautomaten GmbH in Wolfartshausen. Należy również wspomnieć, iż poza licznymi procesami montażowymi, w wyniku których cząstki metali mogą osiadać na wrażliwych komponentach, samo środowisko montażowe jest potencjalnym źródłem zanieczyszczeń. Dane dotyczące obciążenia cząsteczkami środowiska monta-

żowego można uzyskać poprzez monitoring cząstek – stosując na przykład pułapki drobin

Arnold-Cleanpac: Elementy złączne transportowane luzem są utrzymywane na miejscu dzięki specjalnie zaprojektowanemu opakowaniu zachowującemu czystość techniczną – zapobiega ono powstawaniu drobin związanej z ruchem elementów względem siebie.

www.arnold-polska.com

ARNOLD SALES OFFICE POLAND

Piotr BANDUROWSKI
Telefon: 0048 - 71 78 74 999
piotr.bandurowski@arnold-polska.com

ARNOLD UMFORMTECHNIK
GmbH & Co. KG
Carl-Arnold-Strasse 25
D-74670 Forchtenberg-Ernstsbach
Germany

Magdalini Wanke
Telefon: +49 (0)7947/821-201
Faks: +49 (0)7947/821-195
Magdalini.wanke@arnold-umformtechnik.de
Powered by TCPDF (www.tcpdf.org)



Nowe wydanie VDA 2 Misja: Poprawa komunikacji w łańcuchu dostaw

W grudniu 2012 roku VDA opublikowało 5. wydanie podręcznika VDA 2, niemieckiego odpowiednika PPAP (AIAG). Zmiany odnoszą się głównie do relacji dostawca - klient i mają na celu lepsze zrozumienie wymagań.



Przeglądając się przemysłowi samochodowemu w ostatnich latach ciężko jest się oprzeć wrażeniu coraz większego znaczenia standardów i metod stosowanych w branży motoryzacyjnej, jak również w innych sektorach przemysłu. Ważnymi przyczynami są globalizacja, nowi konkurenci na rynkach oraz ciągły wzrost wymagań ustawodawczych w odniesieniu do produkowanych produktów. Także ciągłe skracanie czasu od koncepcji do uruchomienia produkcji seryjnej, w powiązaniu z coraz większymi wymogami odnośnie produktu oraz procesu, są znacznym wyzwaniem dla wszystkich podmiotów współdziałających w łańcuchu dostaw. Standard definiujący zatwierdzanie procesu oraz produktu nie powinien tutaj być hamulcem, a jednocześnie musi spełnić wszystkie wymagane kryteria.

Każda zmiana w produkcie oraz procesie może mieć poważny wpływ na produkowany komponent, jego funkcjonalność lub bezpieczeństwo - musi zostać zwolniona zgodnie z wytycznymi opisanymi w zasadach zatwierdzania produktu i procesu. Potrzeba ta wynika choćby z coraz bardziej rygorystycznych przepisów w odniesieniu do odpowiedzialności za produkt.

VDA 2 opisuje wymagania w zakresie zatwierdzania produktu oraz procesu (PPF) przy jednoczesnym uwzględnieniu wymagań podręcznika referencyjnego PPAP oraz specyficznych wymagań klienta. Jest to podręcznik do dzisiaj bardzo popularny na rynku niemieckim,

w związku z wywodzącymi się jeszcze z VDA 6.1 zasadami. Został on stworzony przez przedstawicieli różnych firm produkcyjnych sektora motoryzacyjnego oraz ich dostawców w niemieckim zrzeszeniu producentów samochodów, VDA (Verband der Automobilindustrie) w departamencie odpowiedzialnym za publikacje oraz szkolenia QMC (Qualitäts Management Center). Ważnym celem tego gremium było pokazanie, jakie są cele PPF i jak rozłożona jest odpowiedzialność, w celu pełnego zrozumienia zasad VDA 2 poprzez cały łańcuch dostaw od dostawcy do klienta.

Nowe, kompletnie zmienione wydanie VDA 2 otrzymało nową strukturę i ma na celu przejrzyste przedstawienie wymagań. Główne cele nowego wydania to:

- koncentracja na zwolnieniu części do produkcji,
- przygotowanie referencji dla procesu wzorcowania,
- wytyczne dla metody zwalniania procesu produkcyjnego oraz produktu,
- uwzględnienie istniejących metod (PPAP) i ich implementacja do zasad VDA 2.

Nowe zasady przewidują wewnętrzne zatwierdzenie produktu i procesu oraz przygotowania kompletnej dokumentacji jeszcze przed rozpoczęciem zwolnienia przez klienta. To dotyczy także zmian w zwolnionym przez klienta produkcie lub procesie oraz w trakcie bieżącej produkcji.



Jakob Kania

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

Standardy w motoryzacji

Znaczącym elementem procesu zatwierdzenia jest odpowiednio wczesne planowanie oraz komunikacja między dostawcą i klientem. W tej fazie powinny zostać zdefiniowane charakterystyki do zwolnienia oraz ewentualne specyficzne wymagania ujęte w protokole, który jest podstawą do pozytywnej oceny procesu wzorcowania przez klienta.

VDA 2 definiuje jakie aspekty planowania powinny zostać wzięte pod uwagę przy uwzględnieniu procesu rozwoju produktów z jego podziałem czasowym. Dla ułatwienia w codziennym użytkowaniu załączony jest także formularz przykładowy, który pokazuje, w jaki sposób może być dokumentowany proces wzorcowania przy uwzględnieniu planowania i komunikacji z klientem.

Ponadto w nowym wydaniu został uzupełniony dodatkowy poziom dowodów, a pozostałe zostały rozszerzone o nowe aspekty merytoryczne. Opis poszczególnych poziomów oraz kryteria ich wyboru mają służyć jako dodatkowa pomoc dla użytkownika, oczywiście także tutaj wymagania klienta są kryterium decydującym.

Walidacja procesu produkcyjnego odbywa się w formie testu wydajnościowego, który ma potwierdzić gotowość do spełnienia jako-

ściowych oraz ilościowych wymagań klienta. VDA odnosi się tutaj do niemieckiego standardu RGA (Reifegradabsicherung), zgodnie z którym gotowość musi zostać potwierdzona przed rozpoczęciem produkcji seryjnej (SOP). Zatwierdzenie procesu ma także na celu wykrycie potencjalnych problemów lub wyzwań przy produkcji seryjnej. Ma to zapobiec problemom przy rozpoczęciu produkcji lub w czasie jej trwania. Czas trwania walidacji procesu jest zależny od wydajności poszczególnych procesów i w związku z tym nie jest zdefiniowany w podręczniku VDA 2. Czas trwania walidacji procesu, terminy oraz udział klienta musi zostać z nim ustalony już w trakcie wspomnianego wcześniej planowania procesu zatwierdzenia.

Nowe wydanie VDA 2 nie zmieniło nic w zasadach oceny oraz decyzji o zwolnieniu do produkcji seryjnej. Zmianie uległ jednak formularz PPF, którego nową wersję można znaleźć na stronie VDA-QMC (www.vda-qmc.de). Nie zmieniło się także wymaganie stosowania procesu PPF w całym łańcuchu dostaw. Poddostawcy podlegają obowiązkowi zatwierdzenia procesu oraz produktu.

Zwolnienie procesu i produktu przy nowej produkcji jest standardem i każdy dostawca o tym wie. Co jednak przy zmianach, które

zgodnie z ISO/TS 16949 muszą być każdorazowo zatwierdzone przez klienta? Często kryteria prowadzące do potrzeby zwolnienia zmian są niejasne. Dla ułatwienia decyzji, czy uruchomienie PPF jest potrzebne w nowym wydaniu VDA 2 zamieszczono „matrycę inicjacyjną”, która pomoże nam w podjęciu decyzji, czy musimy ponownie zatwierdzić produkt i proces z klientem, kiedy musimy poinformować klienta i kiedy nie ma takiej potrzeby. Niezależnie od tego potrzebne jest oczywiście wewnętrzne zwolnienie procesu i produktu. Matryca jest narzędziem przyjaznym dla użytkownika. Polega na odpowiadaniu na kolejne pytania w ustalonej kolejności, co jest bardzo ważne, ponieważ może już w pierwszym pytaniu otrzymamy wynik potwierdzający potrzebę przeprowadzenia zwolnienia procesu i produktu przez klienta, np. jeżeli na pytanie o specyficzne wymagania klienta odpowiemy potwierdzająco.

W nowym wydaniu VDA 2 wyczuwalna jest orientacja na użytkownika, oprócz rozszerzonych poziomów dowodów, uwzględnienia wymagań przemysłu elektronicznego oraz uzupełnienia matrycy inicjacyjnej poważną zmianą jest przewodni cel, przedstawienia tego jakże kompleksowego zagadnienia w zrozumiały sposób, nawet dla niedoświadczonego czytelnika.



Kamienie milowe:

- 1 Oferta
- 2 Wybór dostawców
- 3 Porozumienie jakościowe (QSV)
- 4 Zatwierdzenie procesu produkcyjnego i detali produkcyjnych (PPF)
- 4a Początek serii
- 5 Jakość w serii

BAZA

Dostawcy motoryzacyjni w Polsce posiadający certyfikat systemu ISO/TS 16949

(Automotive Suppliers in Poland, certified in ISO/TS 16949)



INFORMACJE O 480 ZAKŁADACH
NA DYSKU PRZENOŚNYM



BAZA ZAWIERA:

- nazwę i adres firm
- dane teleadresowe
- zakres certyfikatu ISO/TS 16949

Baza dostępna wyłącznie w języku angielskim

Pobierz bezpłatnie wersję próbną (20 firm)

Dodatkowe informacje: tel. 22 215 05 05
review@automotivesuppliers.pl, www.automotivesuppliers.pl



Sitech: nowy zakład w Głogowie

15 maja br. w Głogowie miało miejsce uroczyste otwarcie drugiego w Polsce zakładu produkcyjnego spółki Sitech Sp. z o.o. W wydarzeniu udział wzięli przedstawiciele władz rządowych, PAIiZ, samorządu lokalnego, środowiska akademickiego, partnerzy biznesowi oraz pracownicy spółki.

- Uruchamiając drugi oddział Sitech konsekwentnie realizujemy strategię rozwoju Grupy Sitech. Chcielibyśmy, żeby nowo utworzone miejsca pracy przyczyniły się do dalszego rozwoju regionu Dolnego Śląska - powiedział Bernd Koal, Prezes Grupy Sitech.

W nowej fabryce w Głogowie wytwarzane są komponenty do siedziska PQ24. Podczas trzech zmian 83 pracowników produkuje dziennie około 13 000 podzespołów do stelaży siedzisk samochodowych. Wartość inwestycji to około 10 mln euro.

- Kluczem do sukcesu są nasi pracownicy. Tylko dzięki ich zaangażowaniu i kreatywno-

ści nasze plany stają się rzeczywistością. Powzwołmy sobie wspólnie pisać historię Sitech i produkować najlepsze siedziska samochodowe - powiedział Gerhard Schäfer, Dyrektor zarządzający ds. technicznych/Dyrektor zakładu Sitech Sp. z o.o. w Polkowicach.

Sitech Sp. z o.o. specjalizuje się w produkcji metalowych stelaży siedzisk samochodowych dla koncernu Volkswagena. W Polsce spółka działa od 1998 roku w Polkowicach na terenie Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Sitech, poza polską zakładami w Wolfsburgu, Hannoverze, Emden i chińskim Dongchan.



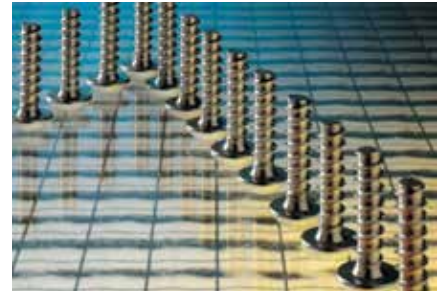
Innowacyjna technika połączeń



» **Flowform**[®]
Łączenie blach z plastycznym formowaniem otworów



» **Alufast**[®]
Śruby aluminiowe



» **REMFORM**[®]
Wkręty do bezpośredniego łączenia tworzyw sztucznych



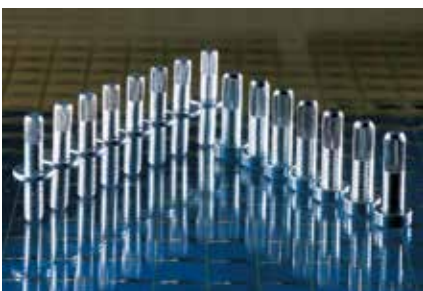
» **MATHread**[®]
Innowacyjna końcówka pozycjonująca zapobiegająca ukośnemu wkręcaniu śruby



» **Cleancon**[®]
Czystość techniczna w technice elementów złącznych



» **TAPTITE 2000**[®]
Wkręty samogwintujące do metali



» **ATP**[®]
System elementów szybkiego łączenia o trójkątnym kształcie



» **LocTec**[®]
Skuteczne zabezpieczenie przed kradzieżą i odkręceniem



» **Conform**[®]
Elementy wielofunkcyjne oferujące nawet 6 stopni obróbki plastycznej



Środki na badania i rozwój dla sektora motoryzacyjnego

Pomimo kończącej się perspektywy finansowej UE 2007-2013 przedsiębiorcy zainteresowani realizacją projektów związanych z badaniami i rozwojem mają jeszcze szereg źródeł, głównie dostępnych w ramach środków krajowych, z których możliwe jest uzyskanie dofinansowania na działalność B+R.

W ramach poszczególnych programów dofinansowanie można uzyskać na całościowy przekrój działań związanych z B+R, tj. od badań podstawowych, przez badania przemysłowe i prace rozwojowe a także wdrożenie ich wyników w działalności gospodarczej oraz inwestycję w infrastrukturę B+R.

Program Badań Stosowanych (PBS)

Środki na badania podstawowe ukierunkowane na zdobycie nowej wiedzy można uzyskać w ramach programu Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (NCBR) – Program Badań Stosowanych. PBS umożliwia sfinansowanie badań prowadzonych w celu zdobycia wiedzy w określonej dziedzinie nauki, mającej zastosowanie praktyczne (np. badania materiału o specyficznych właściwościach pod kątem możliwości ich wykorzystania w konkretnych produktach lub technologiach

Program Badań Stosowanych:

Podstawowa intensywność wsparcia (w zależności od wielkości podmiotu wnioskującego):

do 70% kosztów kwalifikowanych (k.k.) dla badań przemysłowych
do 45% kk. dla technicznych studiów wykonalności na potrzeby prac rozwojowych
(z możliwością zwiększenia intensywności dla obu kat. o 15 p.p.)

Termin naboru: IV kwartał 2013 r.

– ścieżka A), jak i podejmowanie badań pozwalających na osiągnięcie z góry założonych celów praktycznych poprzez zastosowanie nowych rozwiązań w określonych branżach (np. modyfikacja materiału stosowanego w konkretnym produkcie w celu poprawienia jego parametrów – ścieżka B).

W ramach PBS sfinansować można badania podstawowe (do 15% wartości kosztów kwalifikowanych projektu), badania przemysłowe oraz techniczne studia wykonalności na potrzeby prac rozwojowych.

Przedsiębiorcy będący zainteresowani ścieżką B programu mogą pełnić rolę partnera w ramach konsorcjum z jednostkami naukowymi. Konsorcjantami tutaj mogą być zarów-

no małe i średnie (MSP), jak i duże przedsiębiorstwa.

NCBR na wszystkie nabory w ramach PBS przeznaczył budżet w wysokości aż 1,2 mld PLN z czego planuje dofinansować ok. 100 projektów.

INNOTECH

Po uzyskaniu wyników badań wstępnych przedsiębiorcy w celu dalszych prac badaw-

INNOTECH:

Podstawowa intensywność wsparcia (w zależności od wielkości podmiotu wnioskującego):

do 70% kk. dla badań przemysłowych
do 45% kk. dla prac rozwojowych
(z możliwością zwiększenia intensywności dla obu kat. o 15 p.p.)

Wielkość wsparcia:

In-tech: dofinansowanie do 10 mln PLN
Hi-tech: dofinansowanie do 5 mln PLN

Termin naboru: czerwiec/lipiec 2013 r.

czo-rozwojowych nad innowacyjnymi rozwiązaniami mogą skorzystać ze środków oferowanych w ramach programu INNOTECH. NCBR na przełomie czerwca i lipca planuje przeprowadzenie naboru w ramach INNOTECH, który skierowany jest do podmiotów podejmujących działania badawcze i prace przygotowawcze do wdrożenia wyników badań, ukierunkowane na opracowanie i wdrożenie innowacyjnych technologii, produktów lub usług.

W INNOTECH proponowane są dwie ścieżki programowe:

1. In-tech – dla MSP oraz dużych przedsiębiorstw a także konsorcjów naukowych z udziałem przedsiębiorcy na wsparcie prac B+R oraz prac przygotowawczych do wdrożenia. Warunkiem podstawowym uzyskania dofinansowania w tej ścieżce jest opracowanie projektu zakładającego wdrożenie do praktyki gospodarczej innowacyjnego rozwiązania.
2. Hi-tech – wyłącznie dla MSP na wsparcie prac B+R oraz prac przygotowawczych do wdrożenia realizowanych jako zakup usług doradczych w zakresie innowacji



Grzegorz Rebkowicz

Senior Consultant
European Advisory Services
Crido Taxand Sp. z o.o.

i usług wsparcia innowacji. Ścieżka programowa wyłącznie dla rozwiązań z dziedzin klasyfikowanych jako „zaawansowane technologie”.

Koszty kwalifikowane w projektach mogą stanowić m.in. wynagrodzenia, zakup i amortyzacja aparatury i urządzeń, usługi badawcze, koszty operacyjne i ogólne.

Oprócz środków na prace badawczo-rozwojowe w ramach programów NCBR sfinansować można także prace polegające na wdrożeniu ich wyników w działalności gospodarczej. Środki w tym zakresie można uzyskać w ramach Programu GEKON oraz Programu DEMONSTRATOR+.

Program GEKON

NCBR w kooperacji z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w marcu 2013 r. przeprowadził pilotażowy nabór w ramach programu GEKON – Generator Koncepcji Ekologicznych. Celem programu jest dofinansowywanie projektów obejmujących realizację badań naukowych, prac rozwojowych oraz wdrożenie innowacyjnych technologii proekologicznych w następujących obszarach:

1. Środowiskowe aspekty pozyskiwania gazu niekonwencjonalnego;
2. Efektywność energetyczna i magazynowanie energii;
3. Ochrona i racjonalizacja wykorzystania wód;
4. Pozyskiwanie energii z czystych źródeł;
5. Nowatorskie metody otrzymywania paliw, energii i materiałów z odpadów oraz recyklingu odpadów.

Podstawowym wymogiem co do projektów finansowanych w ramach programu GEKON jest kwestia efektywności ekologicznej wypracowanych rozwiązań.

Koszty kwalifikowane w części badawczo-rozwojowej mogą stanowić m.in. wynagrodzenia, zakup i amortyzacja aparatury i urządzeń, usługi badawcze, koszty operacyjne i ogólne. W części wdrożeniowej za beneficjenci mogą uzyskać wsparcie m.in. na nabycie gruntów (do 10% kk. projektu), nabycie maszyn i urządzeń, roboty budowlane, wartości niematerialne i prawne.

Pierwszy konkurs GEKON cieszył się bardzo dużą popularnością, dlatego też NCBR oraz NFOŚiGW planują przeprowadzić kolejny nabór już w IV kwartale 2013 r.

GEKON:

Podstawowa intensywność wsparcia:

I. część B+R (w zależności od wielkości podmiotu wnioskującego):

do 70% kk. dla badań przemysłowych;

do 45% kk. dla prac rozwojowych

(z możliwością zwiększenia intensywności dla obu kat. o 15 p.p.)

II. wdrożenie

Zgodnie z mapą pomocy regionalnej, tj. w zależności od wielkości podmiotu oraz lokalizacji inwestycji

Wielkość wsparcia:

I. część B+R: od 500 tys. do 10 mln PLN

II. wdrożenie: do 20 mln PLN (nie więcej niż pięciokrotność dofinansowania części B+R)

Termin naboru: IV kwartał 2013 r.

gospodarki poprzez wsparcie przedsięwzięć w zakresie opracowania nowej technologii lub produktu obejmującego przetestowanie opracowanego rozwiązania w skali demonstracyjnej. Adresatami wsparcia są przedsiębiorcy, konsorcja naukowe oraz organizacje badawcze. Pilotażowy konkurs w ramach programu DEMONSTRATOR+ zakończył się 2 maja 2013 r. i cieszył się dużą popularnością – wnioski złożyło 135 podmiotów ubiegających się w sumie o wsparcie w wysokości ponad

Demonstrator+:

Podstawowa intensywność wsparcia (w zależności od wielkości podmiotu wnioskującego):

do 70% (kk.) dla badań przemysłowych

do 45% kk. dla prac rozwojowych

(z możliwością zwiększenia intensywności dla obu kat. o 15 p.p.)

Wielkość wsparcia:

Wyłącznie projekty, w których kk. są wyższe niż 5 mln PLN

Dofinansowanie do 100 mln PLN

Termin naboru: IV kwartał 2013 r. (przewidywany)

Program DEMONSTRATOR+

Aż do 100 mln PLN można otrzymać w ramach programu NCBR „Wsparcie badań naukowych i prac rozwojowych w skali demonstracyjnej” popularnie zwanego DEMONSTRATOR+. Głównym celem programu jest wzmocnienie transferu wyników badań do

1,77 mld PLN. Budżet naboru pilotażowego wynosił jedyne 80 mln PLN. Jednak budżet, którym dysponuje NCBR dla wszystkich naborów DEMONSTRATOR+ to 500 mln PLN. Zgodnie z informacjami NCBR kolejny nabór



wniosek planowany jest w IV kwartale bieżącego roku.

Z Programu można sfinansować prowadzone w projekcie badania przemysłowe (mogą one jednak stanowić jedynie do 15% wartości wszystkich kosztów kwalifikowanych projektu), prace rozwojowe oraz przygotowanie technicznych studiów wykonalności na potrzeby prac rozwojowych. Najważniejszą częścią projektu powinno być przetestowanie wytworzonego prototypu rozwiązania na instalacji pilotażowej w warunkach zbliżonych do rzeczywistych.

Projekty ubiegające się o dofinansowanie w DEMONSTRATORZE+ powinny posiadać zgodnie z wymogami NCBR wysoki stopień zaawansowania, tj. elementy nowej technologii lub produktu powinny być wcześniej przebadane w warunkach laboratoryjnych, a w projekcie jedynie rozwijane i przetestowane w skali demonstracyjnej.

Koszty kwalifikowane w projektach mogą stanowić m.in. wynagrodzenia, zakup i amortyzacja aparatury i urządzeń, usługi badawcze, koszty operacyjne i ogólne.

Warto też wspomnieć o możliwości pozyskania środków na pokrycie kosztów inwestycyjnych, związanych np. z utworzeniem lub rozwojem centrum B+R, które oferuje Program rządowy.

Program rządowy

W celu zachęcenia przedsiębiorców do inwestowania w Polsce, w tym zwłaszcza w obszary o wysokim stopniu innowacyjności, w budżecie krajowym przewidziano środki na wspieranie projektów o istotnym znaczeniu dla gospodarki. Źródłem wsparcia w tym zakresie jest przyjęty przez Radę Ministrów w 2011 r. „Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011-2020”. W programie przewidziano m.in. wspieranie przedsiębiorstw inwestujących w Polsce w działalność badawczo-rozwojową, gdyż wiąże się ona z wysokim stopniem zaangażowania wykwalifikowanej kadry oraz wysokim stopniem zaawansowania realizowanych zadań i procesów, co jest korzystne dla rozwoju polskiej gospodarki.

Kryteriami wejścia do programu jest poniesienie kosztów kwalifikowanych na poziomie co najmniej 3 mln PLN oraz zapewnienie wzrostu zatrudnienia w wyniku realizacji projektu o co najmniej 35 nowych pracowników z wyższym wykształceniem.

Instytucją, która udziela wsparcia jest Ministerstwo Gospodarki za pośrednictwem Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIIIZ). Z pewnością zaletą Programu rządowego jest nabór projektów w trybie ciągłym.

Jednak do korzystania z tego źródła wsparcia przedsiębiorców zniechęcają wymagające kryteria wejścia oraz niski poziom dofinansowania w stosunku do nakładów, tj. dotacja do 15,6 tys. PLN na 1 nowe miejsce pracy, obliczana w stosunku do kosztów pracy (w zależności od liczby utworzonych miejsc pracy oraz lokalizacji inwestycji).

Jednocześnie w ramach Programu rządowego planowane jest wprowadzenie zmian w zakresie wsparcia związanego z utworzeniem nowych miejsc pracy. Nowym kryterium wejścia w tym wypadku będzie najprawdopodobniej poniesienie 1,5 mln PLN kosztów (liczba koniecznych do utworzenia miejsc pracy pozostanie taka sama – 35). Ponadto z Programu uzyskać będzie można wsparcie na koszty inwestycyjne. Kryteria wejścia w tym przypadku to: poniesienie co najmniej 10 mln PLN kosztów oraz utworzenie nowych miejsc pracy. Dofinansowanie przyznawane będzie w wysokości maksymalnie 10% poniesionych, kwalifikowanych kosztów inwestycyjnych.

Tabela: Środki dostępne na badania i rozwój

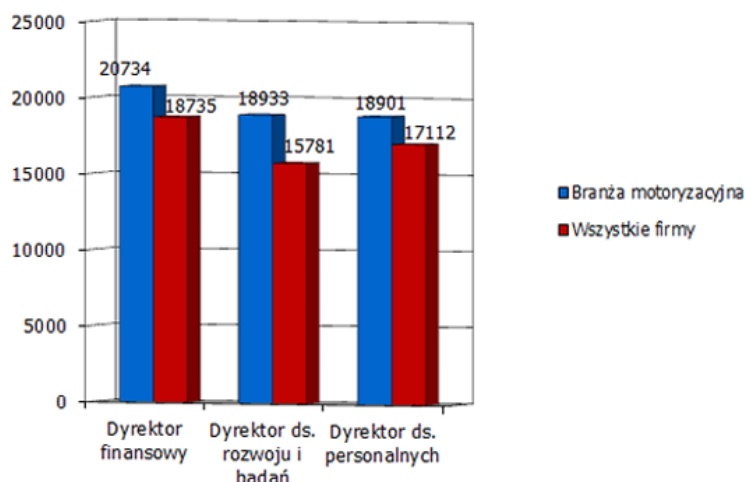
Instrument	Składanie wniosku		Przedsiębiorstwa		Zakres projektu	
	Samodzielnie	W konsorcjum	MSP	Duże	B+R (koszty operacyjne)	Wdrożenie (koszty inwestycyjne)
Program Badań Stosowanych – ścieżka B	-	+	+	+	+	-
Innotech - In-Tech	+	+	+	+	+	-
Innotech - Hi-Tech	+	-	+	-	+	-
GEKON	+	+	+	+	+	+
Demonstrator+	+	+	+	+	+	+
Program rządowy	+	-	+	+	-	+



Branża motoryzacyjna wciąż atrakcyjna dla pracowników

Według ekspertów przyspieszenia wzrostu gospodarczego należy spodziewać się nie wcześniej niż w roku 2014, co oznacza, że rok bieżący upływać będzie nadal pod znakiem pogłębiającego się kryzysu. Ma to bezpośrednie przełożenie na coraz trudniejszą sytuację na rynku pracy.

Wykres 1: Wynagrodzenia na szczeblu dyrektorów



Z danych GUS wynika, że stopa bezrobocia wciąż utrzymuje się na poziomie powyżej 14%, a przeciętne wynagrodzenie brutto wyniosło w lutym 3 709 zł. Problem ze znalezieniem dobrze płatnej pracy mają nie tylko świeżo upieczeni absolwenci szkół rozpoczynający dopiero swoją karierę zawodową, ale także osoby posiadające już duże doświadczenie. Poszukując pracy warto pamiętać, że istotnym czynnikiem mającym wpływ na wysokość zarobków jest branża, w której znajdziemy zatrudnienie. Niezmiennie od kilku lat na uwagę zasługuje branża motoryzacyjna. Pomimo utrzymującego się kryzysu i doniesień o wręcz katastrofalnej sytuacji na tym rynku zarobki wciąż przewyższają te, na które mogą liczyć osoby zatrudnione na podobnych stanowiskach w innych obszarach gospodarki, a i wysokość planowanych podwyżek potwierdza

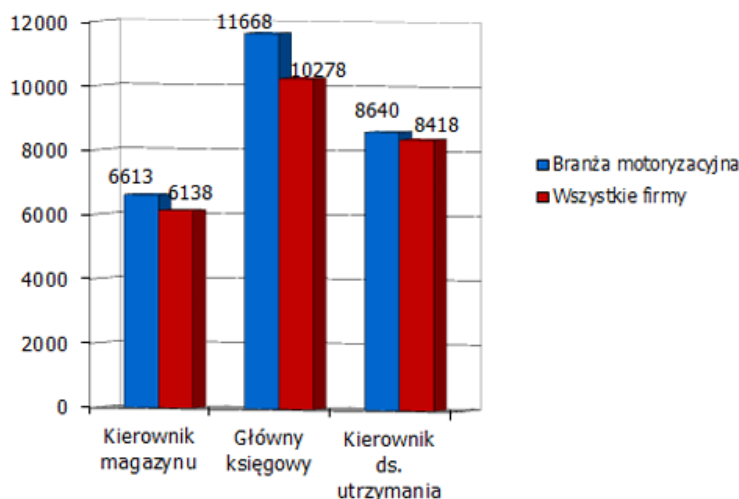
opłacalność pracy w branży.

Polska nie jest co prawda liderem ani w sprzedaży, ani w produkcji samochodów, ale ze względu na dobrze wykwalifikowaną kadrę i stosunkowo niewielkie koszty utrzymania, zakłady znajdujące się na terytorium kraju zbierają same pozytywne oceny. Pomimo prognoz dotyczących kurczenia się rynku motoryzacyjnego i pogarszających się wyników finansowych firm, na chwilę obecną z branżą tą związanych jest nawet do 300 tys. czynnych pracowników.

Szukając pracy warto więc bliżej przyrzeć się zarobkom w branży motoryzacyjnej. Czy rzeczywiście kryzys obchodzi się łagodniej z pracownikami firm motoryzacyjnych?

Jak pokazuje wykres nr 1 zatrudnieni na najwyższych szczeblach mogą liczyć na wynagrodzenie wyższe od rynkowego o ponad 10%.

Wykres 2: Wynagrodzenia na szczeblu kierowników



Pensja dyrektora finansowego w branży wynosi średnio 20 734 zł, tymczasem rynek oferuje średnio prawie 2 000 zł mniej. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku dyrektora ds. personalnych w firmie o tym samym profilu, który może liczyć na pensję 10% wyższą niż wynosi średnie wynagrodzenie na tym stanowisku. Największą dysproporcję obserwujemy jednak na przykładzie stanowiska dyrektora ds. rozwoju i badań. Tu różnica w wynagrodzeniu sięga aż 20%.

Również pracownicy znajdujący zatrudnienie w kadrach kierowniczych niższego szczebla na zarobki nie powinni narzekać. Branża motoryzacyjna oferuje i w tym przypadku kwoty wyższe od średnich krajowych. Managerowie mogą liczyć tu na ok. 9% wyższe pensje niż te proponowane przez rynek. Szczegółowe dane na ten temat przedstawia wykres nr 2. Kierownik magazynu otrzyma średnio aż 8% więcej niż osoby zatrudnione na podobnym stanowisku w innych branżach. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku głównych księgowych, którzy w firmach motoryzacyjnych zarabiają 11 668 zł, a w zestawieniu ogólnym kwota ta wynosi 10 278 zł (13,5% różnicy). Pensji zbliżonych do średnich krajowych na poszczególnych stanowiskach mogą natomiast spodziewać się kierownicy ds. utrzymania. W tym przypadku różnica wynosi 222 zł i stanowi to zaledwie 2% na korzyść branży motoryzacyjnej.

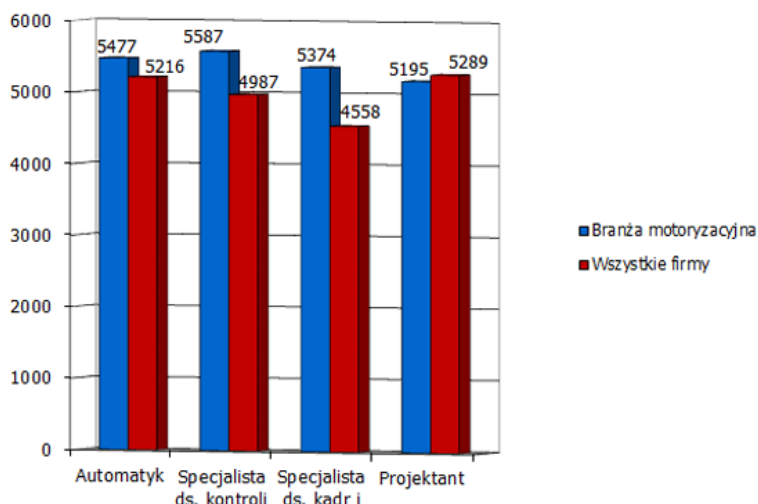
W przypadku zatrudnienia na poziomie specjalistów powyższa tendencja utrzymuje się, choć statystycznie różnice w wynagrodzeniach na podobnych stanowiskach są mniej-



Katarzyna Zdziechowska

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

Wykres 3: Wynagrodzenia na szczeblu specjalistów



sze niż na szczeblach kierowniczych. Zdarza się też, że specjalista w branży motoryzacyjnej zarabia minimalnie mniej niż osoby zajmujące takie stanowisko w ujęciu ogólnym (wykres nr 3). Jak możemy zauważyć na wykresie, automatyk zatrudniony w firmie motoryzacyjnej może liczyć na średnie zarobki w kwocie 5 477 zł, a więc tylko o 261 zł więcej niż oferuje rynek. Większa rozbieżność tych kwot pojawia się w przypadku stanowiska specjalisty ds. kontroli i wynosi 12%, czy też specjalisty ds. kadr i płac, gdzie sięga prawie 18%. Tymczasem już w przypadku zarobków projektanta, różnica choć niewielka, bo wynosząca niecałe 100 zł przechyla się na korzyść ogólnej oferty rynkowej. Tego typu wyjątków na pewno można znaleźć więcej, ale nie ma to większego wpływu na obserwowany na rynku pracy trend.

Nie będzie więc już żadnym zaskoczeniem stwierdzenie, że również wśród pracowników fizycznych dane płacowe prezentują się korzystniej dla osób, które postawią na rozwój kariery zawodowej w branży motoryzacyjnej. Warto przyjrzeć się tutaj zarobkom na stanowiskach typowych dla tego obszaru gospodarki (wykres nr 4). Mechanik może liczyć na miesięczną pensję rzędu 4 420 zł, a więc o 208 zł więcej niż standardowe wynagrodzenie osób pracujących na tym stanowisku. Podobnie kształtuje się sytuacja w przypadku elektryków zatrudnionych w omawianej branży. Mogą liczyć na pensję o 3% większą, co oznacza różnicę nieznacznie przekraczającą 100 zł. Spawacz poza branżą motoryzacyjną otrzyma średnio 4 234 zł i będzie to kwota o 349 zł niższa od zarobków w obszarze przemysłu

motoryzacyjnego. Większą dysproporcję możemy zaobserwować natomiast w wynagrodzeniach na stanowisku lakiernika, gdzie jak wynika z danych płacowych zarobki mogą różnić się o 18%, standardowo już na korzyść firm motoryzacyjnych. Jak widać na pierwszy rzut oka pracownicy fizyczni mogą liczyć tutaj na zarobki powyżej 4 000 zł miesięcznie, a więc powyżej średniej krajowej.

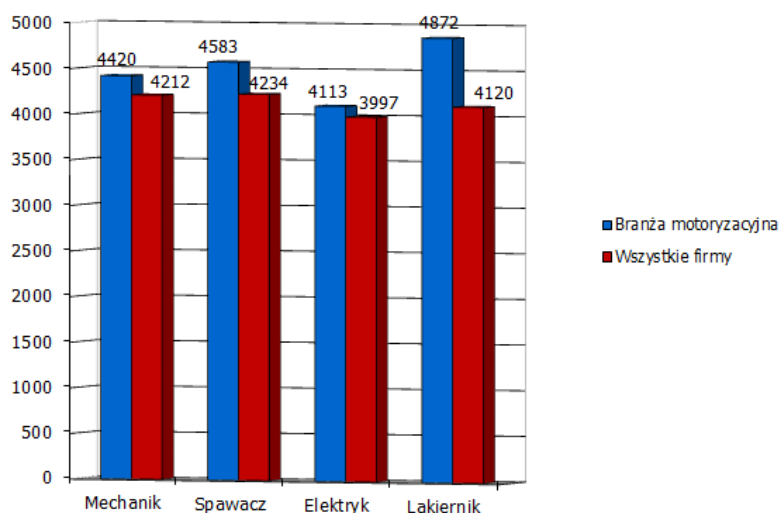
Jak pokazują powyższe zestawienia branża motoryzacyjna pomimo trwającego kryzysu wciąż wydaje się atrakcyjna pod względem wysokości zarobków. Dane na temat podwyżek planowanych na rok 2013 również wyglądają optymistycznie. Firmy z branży zadeklarowały wzrost pensji o średnio 4,67% i nie wydają się, by miały to być deklaracje bez pokrycia. Bezpiecznym będzie więc stwierdzenie, że ta gałąź przemysłu po raz kolejny wychodzi obronną ręką z sytuacji trudnej koniunktury gospodarczej.

Wynagrodzenia prezentowane w artykule pochodzą z ostatniej edycji Raportów Płacowych Jesień 2012 opracowywanych przez Advisory Group TEST Human Resources. Dane do raportów przekazywane są cyklicznie i bezpośrednio przez działy personalne z około 300 przedsiębiorstw, w tym 50 firm reprezentujących branżę motoryzacyjną – w znakomitej większości przedsiębiorstw o profilu produkcyjnym. Uczestnicy Badania wynagrodzeń mapują każde stanowisko w swojej strukturze do stanowisk występujących w Raportach poprzez odpowiedzi na pytania zawierające kluczowe kryteria decydujących o wynagrodzeniach na poszczególnych stanowiskach pracy.

Wszystkie kwoty podawane w artykule są miesięcznymi kwotami brutto tzw. wynagrodzenia całkowitego, będącego wynagrodzeniem podstawowym, powiększonym 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 2012 roku.

Zachęcamy do zapoznania się z najnowszym opracowaniem wynagrodzeń w branży – Raport Branży Motoryzacyjnej edycja Wiosna 2013, w którym wzięło udział 316 firm.

Wykres 4: Wynagrodzenia na szczeblu robotników



3 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



Największe wyzwania zarządzania zasobami ludzkimi w branży motoryzacyjnej w obecnej sytuacji rynkowej

3. edycja Forum Human Resources w sektorze motoryzacyjnym zakończona. To doroczne spotkanie gromadzące praktyków z kluczowych firm motoryzacyjnych w Polsce odpowiedzialnych za obszar zarządzania zasobami ludzkimi.



W trakcie dwudniowego spotkania nasi goście mogli wysłuchać wystąpień i podyskutować m.in. o: badaniu efektywności procesów rozwojowych, wzmacnianiu innowacyjności pracowników, zarządzanie talentami i ścieżkami kariery czy elastycznym czasie pracy.

Z największym zainteresowaniem spotkały się prezentacje:

- Zaangażowanie pracowników w działania CSR w firmie - temat prezentowany przez Grzegorza Górskiego, Kierownik Administracji i Corporate Affairs, Toyota Motor Manufacturing Poland Sp. z o.o.



- System sugestii pracowniczych - Elżbieta Kisielewska, Menedżer Działu Personalnego, INERGY Automotive Systems Poland Sp. z o.o.
- Talent - od wyłowienia do obsadzenia - Anna Kostrzevska, HR Business Partner, Frauenthal Automotive Toruń Sp. z o.o.

- Tradycją Forum jest, że wszystkie prezentacje są przygotowywane i prezentowane na bardzo wysokim poziomie - mówi Małgorzata Zborowska, Partner AutomotiveSuppliers.pl. - Ma to dla nas ogromne znaczenie i jak pokazują kolejne edycje wysoką wartość merytoryczną doceniają również uczestnicy. W tym roku mieliśmy przyjemność gości ć 100 uczestników,

tym samym Forum jest jednym z najważniejszych dorocznych spotkań szefów HR.

W tegorocznym panelu dyskusyjnym zatytułowanym „Elastyczny czas pracy szansą na rozwój firm” głos zabrali przedstawiciele General Motors Manufacturing Poland (GMMP), Volkswagen Poznań, Toyota Motor Manufacturing Poland (TMMP) oraz Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej.



Dariusz Banach (TMMP) wskazał, że rynek motoryzacyjny jest rozchwiany i nadal jest daleko do powrotu do stanu wyjściowego. Zwrócił uwagę na potrzebę elastyczności - Tym brakiem elastyczności przegrywamy z innymi rynkami - powiedział Dariusz Banach. - Każdy inwestor w Polsce potrzebuje możliwości korzystania z mechanizmów, dzięki którym potrafi reagować na zmiany koniunktury. Na brak promowania elastycznego czasu pracy zwrócili uwagę także pozostali przedstawiciele fabryk. Grzegorz Smółka (GMMP) i Rafał Fabisiak (VW Poznań) wskazali, że polskie prawo pracy jest zapóźnione. Wystarczy wspomnieć, że od 1 stycznia br. 12-miesięczny czas rozliczeniowy obowiązuje w Czechach a tak zwany rolowany 24-miesięczny (12+12) na Słowacji. Paneliści zwrócili również uwagę na usztywnienie stanowiska przez związki zawodowe w sprawie wydłużenia okresu rozliczeniowego do 12 miesięcy.





Pani Monika Fedorczyk, doradca wiceministra pracy p. Jacka Męciny zrelacjonowała prace nad tzw. II pakietem antykryzysowym, który prawdopodobnie zostanie przyjęty przez Sejm do lipca br. Przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego nie zgodzili się z opinią, że mają możliwość elastycznego działania oraz wskazali, iż pomimo licznych wniosków pakiet antykryzysowy nie został automatycznie przedłużony (wygaś z końcem 2011 r.). Ważne jest, nie tylko dla motoryzacji, aby tego typu rozwiązania były dostępne stale (jak Kurzarbeit w Niemczech czy cassa integrazione we Włoszech) a nie doraźnie i ze znacznym opóźnieniem. Jednocześnie p. Fedorczyk wyraziła opinię, że Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej jest otwarte na rozmowy i propozycje dotyczące m.in. kont czasu pracy.

Po zakończeniu pierwszego dnia prezentacji, uczestnicy, którzy nie korzystali z atrakcji hotelu, odbyli jazdy testowe

autami marek Subaru, Opel i Chevrolet, dostarczonymi przez firmę WAWROSZ (www.wawrosz.com)

Zapraszamy do obejrzenia zdjęć oraz relacji filmowej z przebiegu 3. edycji Forum, które są dostępne na stronie www.hrwmotoryzacji.pl.

Dziękujemy wszystkim obecnym podczas tegorocznego Forum HR w sektorze motoryzacyjnym, zarówno prelegentom, uczestnikom jak i naszym partnerom. Mamy nadzieję, że spotkamy się z Państwem podczas kolejnej edycji Forum w 2014 roku.

Zapraszamy do udziału również wszystkich, którzy nie mieli jeszcze okazji uczestniczyć w wydarzeniach organizowanych przez AutomotiveSuppliers.pl.



Partner główny:



Partner branżowy:





INWESTYCJE. LOGISTYKA. PRZYSZŁOŚĆ.

II KONFERENCJA NA TEMAT PERSPEKTYW ROZWOJU RYNKU LOGISTYKI I MAGAZYNÓW W GLIWICACH I NA ŚLĄSKU
(20 marca 2013 r.)

Spotkanie było okazją do dyskusji przedstawicieli firm i instytucji sektora logistyki, nowoczesnych technologii i branży motoryzacyjnej, a także par-



lamentarzystów i gliwickich samorządowców na temat najnowszych trendów w branży oraz ich ewentualnego rozwoju i wpływu na Górny Śląsk. Poruszono m.in. zagadnienia związane z oceną najpilniejszych projektów rozwoju sieci transportu kolejowego i drogowego, które przedstawił Jerzy Polaczek, poseł na Sejm RP, były Minister Transportu. Uczestnicy spotkania mieli również okazję zapoznać się z raportem nt. rynku logistyki i magazynów w Polsce w odniesieniu do analizy korzyści tego rynku dla Górnego Śląska (Wojciech Zoń z Jones Lang LaSalle).

- Gliwice konsekwentnie budują pozycję lidera logistyki w Polsce, są miejscem koncentrującym na swoim terenie naukę i biznes. W odległości 60 min. jazdy samochodem mieszka ok. 5 mln ludzi, co stanowi wyjątkowy atut miasta w zakresie potencjału inwestycyjnego dla firm branży logistycznej - podkreślił gospodarz konferencji Adam Neumann, zastępca prezydenta Gliwic, prezentując najważniejsze walory inwestycyjne i logistyczne miasta.

Konferencja była okazją do podsumowania drugiego roku działalności Śląskiego Klastra Logistycznego. W dyskusji, którą prowadził Marek Zuber, ekonomista, analityk rynków finansowych, wzięli udział Józef Gumienny,

dyrektor Agencji Rozwoju Regionalnego, Paweł Wojda, dyrektor Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, Piotr Jabłoński, manager spedycji kolejowej Kuehne + Nagel oraz Adam Kuśmierk, dyrektor regionu Katowice DB Schenker. Paneliści wskazywali na atuty dla podmiotów uczestniczących w Klastrze, ale i dla ich kontrahentów.

Odbyło się także kilka paneli dyskusyjnych. Stefan Moisa, członek zarządu General Motors Manufacturing Poland, Tomasz Pałka z Grupy Motoryzacyjnej Deloitte oraz Rafał Orłowski z AutomotiveSuppliers.pl. przeanalizowali stan obecny kurczącego się rynku motoryzacyjnego sprzedaży aut w Europie, wobec boomu na rynkach rozwijających się. Natomiast kwestie procesów zamykania fabryk w Europie Zachodniej i szans w związku z tym dla Górnego Śląska w kontekście konsolidowania i przenoszenia produkcji, było tematem dyskusji, w której uczestniczyli Tomasz Mika, dyrektor Jones LaSalle, Klaudia Jabłońska z firmy Cursor, Marek Górecki, specjalista ds. e-commerce, dr inż. Aleksander Niemczyk, zastępca dyrektora Instytutu Logistyki i Magazynowania. Piotr Ratajczak, kierownik Wydziału Handlowo-Projektowego w Asseco Business Solutions S.A. zaprezentował najnowsze rozwiązania informatyczne dla branży logistycznej.

Partnerem organizacyjnym gliwickiej konferencji było Bluevine Consulting, inicjator i pomysłodawca cyklu „Prospects in Poland”.



IX Forum Wymiany Doświadczeń Branży Automotive

10-11.10 Ustroń

9.10 - opcjonalnie: zwiedzanie zakładu produkcyjnego

TUV NORD POLSKA oraz Team Prevent Poland zapraszają na IX FORUM WYMIANY DOŚWIADCZEŃ BRANŻY MOTORYZACYJNEJ.

W tym roku spotykamy się pod hasłem przewodnim - „**Wiedza i Praktyka w przemyśle motoryzacyjnym**”

Zeszłorocznym wzorem prelekcje uzupełniane będą dyskusjami w grupach roboczych.

Zapraszamy 10 i 11 października tym razem do Ustronia, do hotelu BELWEDER *****

Cena za uczestnictwo
- 1 100 PLN przy zgłoszeniach do 30 czerwca
oraz 1 200 PLN po tym terminie

**Szczegóły: www.tuv-nord.pl
oraz www.teamprevent.pl**

W programie między innymi prezentacje dotyczące:

- Zmiany w **wytycznych certyfikacyjnych IATF**,
- Współpraca uczelni polskich i niemieckich z przemyśle,
- Projekty realizowane we współpracy pomiędzy polskimi uczelniami a branżą motoryzacyjną ,
- Praktyczne aspekty stosowania podręcznika **VDA 6.3** w audytach procesu,
- 5S Best in Class,
- Doświadczenia we współpracy z firmami azjatyckimi,
- Kierunki rozwoju inwestycji motoryzacyjnych w Polsce.

Październik

Szczegółowe informacje:

TUV NORD Polska Sp. z o.o.
ul. Mickiewicza 29, 40-085 Katowice
Aneta Sętkowska-Wójcik
Tel. 032 786 46 42
695 301031
e-mail: a.wojcik@tuv-nord.pl
www.tuv-nord.pl

TEAM PREVENT Poland

ul. Batorego 19,
43-200 Pszczyna
Justyna Hess
Tel. 032 326 30 08
883 318 220
e-mail:
justyna.hess@teamprevent.com
www.teamprevent.pl

Najbardziej profesjonalna konferencja poświęcona Lean Management w Europie Środkowo-Wschodniej

XIII KONFERENCJA LEAN MANAGEMENT PRODUKCJA I USŁUGI



11-13

**CZERWCA 2013 r.
WROCLAW**

**GOŚCIE
SPECJALNI**



Arthur Byrne

W ciągu ostatnich 30 lat, piastując najwyższe stanowiska zarządcze przeprowadził transformację Lean w ponad 30 przedsiębiorstwach w 14 krajach.



James K. Franz

Ma ponad 25-letnie doświadczenie z Lean w branży produkcyjnej m.in. z Toyoty i Forda. Wraz z Prof. Jeffreyem Likerem jest założycielem Toyota Way Academy.



Drew Locher

Doświadczony trener Lean, który od lat współpracuje z przedsiębiorstwami z branż usługowej i produkcyjnej. Autor doskonałych książek o tematyce Lean.



Mike Orzen

Jeden z nielicznych na świecie wybitnych specjalistów z dziedziny Lean IT. Wykładowca The Shingo Prize oraz Lean Enterprise Institute. Współautor wyjątkowej książki „Lean IT”.

WARSZTATY, SEMINARIA

Praktyczne, całodniowe warsztaty oraz inspirujące seminaria

STUDIA PRZYPADKÓW

9 najlepszych firm wdrażających Lean Management

PO RAZ PIERWSZY!

Specjalny blok zajęć dla dyrektorów i prezesów

WYCIEZKI DO PRZEDSIĘBIORSTW

Wycieczki do przedsiębiorstw m.in. do fabryki Toyoty

Program oraz zapisy dostępne od 1 marca 2013 r. na:

www.lean.org.pl



Liderzy doskonalenia biznesu

2013

04-07.06 Poznań	Mach-Tool Salon Obrabiarek i Narzędzi Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. http://machtool.mtp.pl	01-03.10 Sosnowiec	TOOLEX Międzynarodowe Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
04-07.06 Poznań	Welding Salon Spawalnictwa Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. http://welding.mtp.pl	01-03.10 Sosnowiec	WIRTOTECHNOLOGIA Międzynarodowe Targi Metod i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
04-07.06 Poznań	Metalforum Salon Metalurgii, Hutnictwa, Odlewnictwa i Przemysłu Metalowego Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. http://metalforum.mtp.pl	10-11.10 Ustroń	IX Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej TUV Nord Polska Sp. z o.o. www.tuv-nord.pl Team Prevent Polska Sp. z o.o. www.teamprevent.pl
04-07.06 Poznań	Surfex Salon Technologii Obróbki Powierzchni Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. http://surfex.mtp.pl	05-06.11 Sosnowiec	SteelMET 2013 Międzynarodowe Targi Stali, Metali Nieżelaznych, Technologii i Produktów Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
11-13.06 Wrocław	Międzynarodowa Konferencja Lean Management Lean Enterprise Institute Polska www.lean.org.pl	05-06.11 Sosnowiec	SURFPROTECT 2013 Targi Zabezpieczeń Powierzchni Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
25-27.09 Kielce	METAL Międzynarodowe Targi Technologii dla Odlewnictwa Targi Kielce www.targikielce.pl	05-06.11 Sosnowiec	Foundry EXPO 2013 Salon Odlewnictwa Metali Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
25-27.09 Kielce	Aluminium & Nonfermet Międzynarodowe Targi Aluminium i Technologii, Materiałów i Produktów Metali Nieżelaznych Targi Kielce www.targikielce.pl	16-18.11 Sosnowiec	RubPlast EXPO 2013 Targi Przemysłu Gumowego i Tworzyw Sztucznych Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl

AutomotiveSuppliers.pl

Reklama

Dotrzyj do nowych klientów

Wydarzenia

Nowości z firm, nadchodzące wydarzenia, relacje

Newsletter

Zostań bezpłatnie odbiorcą codziennych informacji

Baza dostawców

Katalog online dostawców produkcyjnych i nieprodukcyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego

The screenshot displays the AutomotiveSuppliers.pl website interface. At the top, there is a navigation bar with the site logo and search options. Below this, a main content area features several news articles with headlines and images, such as 'Polska Polaris otrzymała zamówienie na dostawę części' and 'SPA Hotel Jawor'. To the right of the main content, there are several advertisements for automotive-related products and services, including 'Kontakty.pl', 'z certyfikatem ISO/TS 16949', 'Bodycote', 'Team prevent', 'Linex', and 'VOITH'. At the bottom of the page, there is a section titled 'Najbliższe Konferencje w których warto uczestniczyć' and 'Szkolenia (otwarte i zamknięte) podnieść kwalifikacje swojej i pracowników', listing various events and training opportunities.

Najbliższe Konferencje w których warto uczestniczyć

Szkolenia (otwarte i zamknięte) podnieść kwalifikacje swojej i pracowników



TÜV NORD Polska i Team Prevent Poland zapraszają
na IX Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej

WIEDZA I PRAKTYKA W PRZEMYSŁE MOTORYZACYJNYM

Tym razem spotykamy się, aby rozmawiać o korzyściach jakie płyną z wykorzystywania wiedzy dostępnej dla przemysłu, również tej wynikającej ze współpracy branży motoryzacyjnej ze środowiskiem naukowym. Będziemy dzielić się doświadczeniami z projektów realizowanych w praktyce.

Patronat nad Forum objęła Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie. Podczas spotkania zaprezentowany zostanie bolid wyścigowy, zaprojektowany przez pracowników naukowych tej uczelni. Bolid ten będzie mieć swoją premierę w lipcu 2013r. na torze Silverstone w Wielkiej Brytanii.

Wzorem lat ubiegłych teoria przeplatana będzie praktycznymi warsztatami.

Podczas Forum poruszane będą m. in. następujące tematy:

- Projekty motoryzacyjne realizowane we współpracy z uczelniami na rynku polskim i niemieckim.
- Europa i Azja - na przecięciu technologii.
- VDA 6.3 w teorii i praktyce.
- Nowości z IATF-u.
- 5S Best In Class.

Wśród prelegentów wystąpią przedstawiciele m. in.: Delphi, B.A.D.,
VOSS Automotive Poland.

Dla osób chętnych w dniu 9.10.2013 przewidziane jest także zwiedzanie zakładu produkcyjnego z branży motoryzacyjnej.

kontakt:

Aneta Sętkowska-Wójcik a.wojcik@tuv-nord.pl
Justyna Hess justyna.hess@teamprevent.com

tel. +48 (32) 786 46 42
tel. +48 (32) 326 30 22

www.tuv-nord.pl

www.teamprevent.pl



10-11.10.2013

Ustron

Hotel Belweder*****

