

# AutomotiveSuppliers.pl

review

ISSN 1899-4369

Nr 3(42)/2018 lipiec-wrzesień



## 9 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

# KRAKÓW, 22-23 LISTOPADA 2018

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

### W NUMERZE:

KONSOLIDACJA  
BRANŻY NA CORAZ  
WYŻSZYM POZIOMIE

CAŁA POLSKA  
SPECJALNĄ STREFĄ

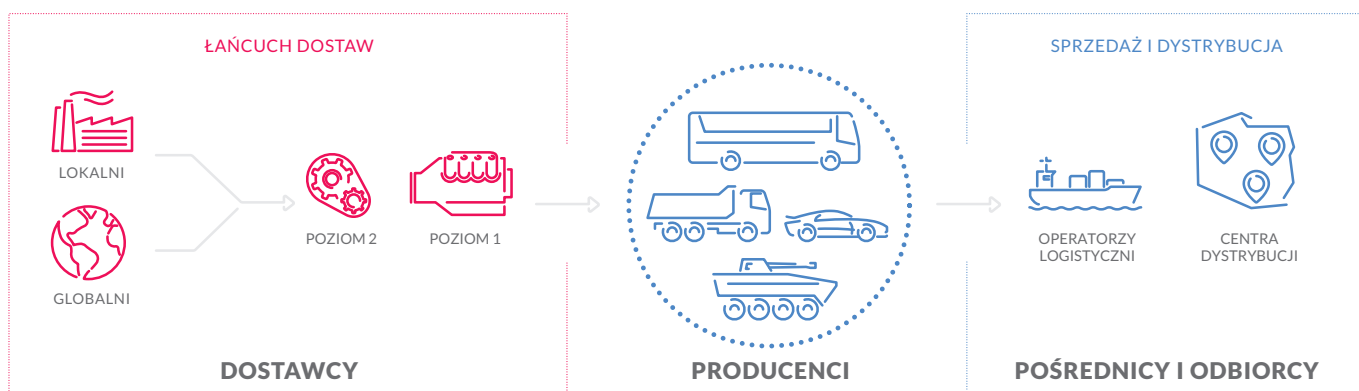
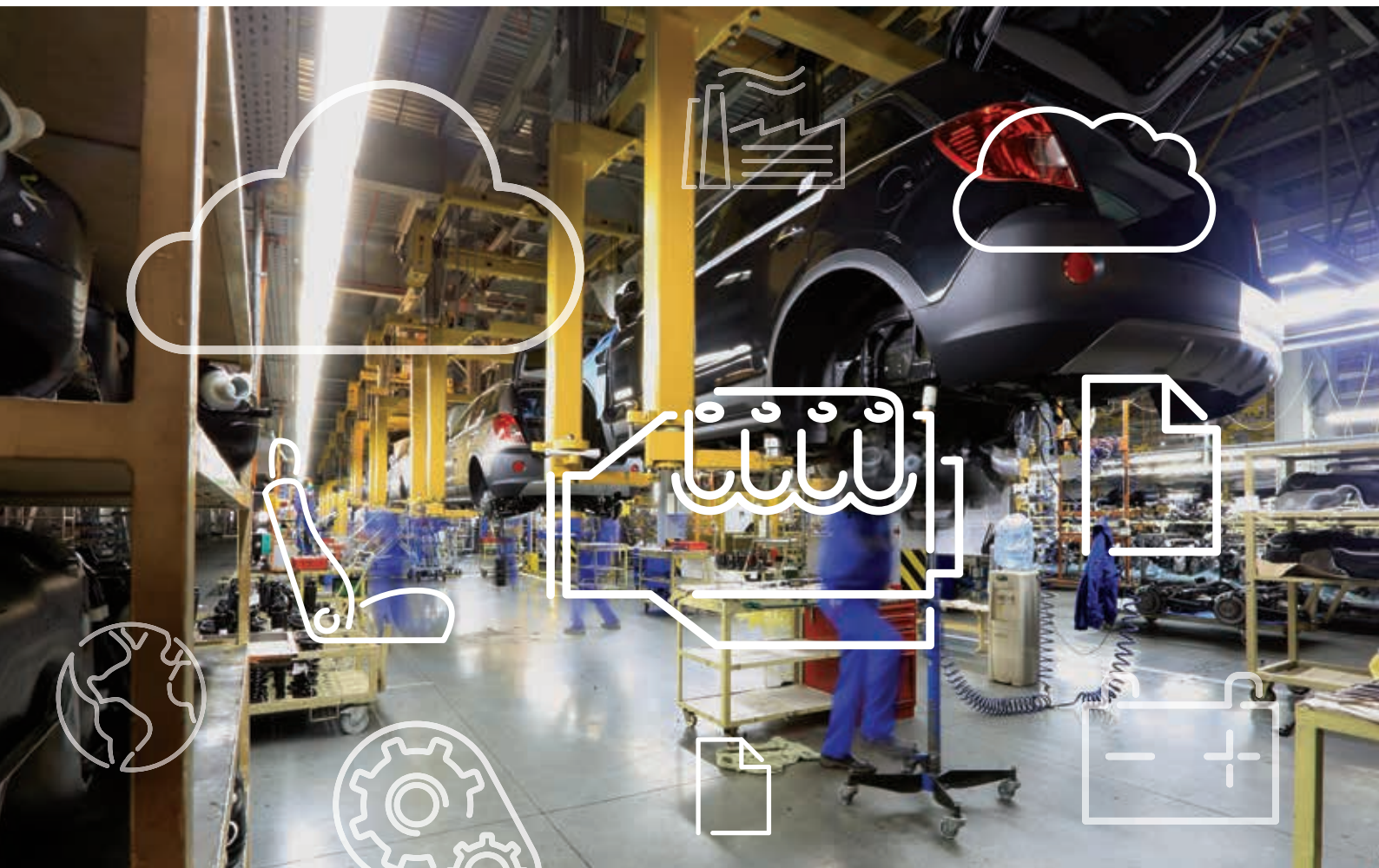
BRYTYJSKI PRZEMYSŁ  
MOTORYZACYJNA  
A ZBLIŻAJĄCY SIĘ BREXIT

KONCERNY INWESTUJĄ  
W POLSCE W FABRYKI  
SILNIKÓW



# Eksperci EDI w automotive

Wspieramy procesy logistyczne w branży motoryzacyjnej od ponad 20 lat



Zaufaj wieloletniemu doświadczeniu firmy Edison

[dh@edison.pl](mailto:dh@edison.pl) / 12 425 09 70

# 9 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

## W tej edycji:

- ▼ Elektromobilność  
- rewolucja czy ewolucja?
  - ▼ Optymalizacja procesów produkcyjnych,  
logistycznych, rekrutacyjnych  
i informatycznych
  - ▼ Czy sektor dostawców motoryzacyjnych  
jest gotowy na rewolucję?
  - ▼ Rozwój i innowacyjność w fabrykach  
motoryzacyjnych
  - ▼ Analizy, kluczowe trendy,  
nowości w sektorze  
(panel dyskusyjny)
  - ▼ Nowe inwestycje i ich  
wpływ na rozwój  
sektora
- ▼ Dziewiąta edycja pełna inspiracji,  
wiedzy i networkingu

Hotel Kraków

Best Western Premier\*\*\*\*

22-23.11.2018

## Partner Główny



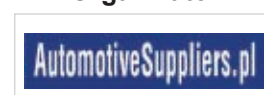
## Partnerzy Branżowi



## Partner Bankietu








## Organizator



## DZIEŃ 1 - 22.11.2018

8.30-9.30	Rejestracja uczestników	
9.30-9.40	<b>Rozpoczęcie Forum</b>	
9.40-10.00	<b>Opel: zakłady w Polsce w planie PACE!</b> <i>Andrzej Korpak, Dyrektor Zarządzający, Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o.</i>	
10.00-10.30	<b>Ostatni posiadacz prawa jazdy .... już się urodził.</b> <b>Jak innowacje z Doliny Krzemowej wpłyną na europejski rynek motoryzacyjny?</b> <i>dr Mario Herger, Enterprise Garage Consultancy</i>	<b>GOŚĆ SPECJALNY EXACT SYSTEMS</b> 
10.30-11.00	<b>Czy jesteśmy gotowi na motoryzację 4.0? - szanse i zagrożenia</b> <i>Paweł Gos, Prezes Zarządu, Exact Systems S.A.</i>	
		Pytania do prelegentów
11.10-11.40	Przerwa kawowa - networking	
11.40-12.20	<b>Brexit, wojny handlowe - wyzwania dla firmy motoryzacyjnych z Środkowej Europy? (panel dyskusyjny)</b> <i>m.in. Thomas Kaiser, PT/M Senior Manager, Mercedes-Benz Manufacturing Poland Sp. z o.o.</i> <i>Jacek Opala, Członek Zarządu, Exact Systems S.A.</i> <i>Rafał Staciwa, Dyrektor, FCA Group Purchasing Poland Sp. z o.o.</i>	  
12.20-12.40	<b>Motocykle INDIAN - nowy etap rozwoju fabryki Polaris Poland</b> <i>Bogusław Dawiec, Dyrektor Operacyjny, Polaris Poland Sp. z o.o.</i>	
12.40-13.00	<b>Elektromobilność - wpływ trendu na sektor. Które grupy dostawców przetrwają, a które znikną?</b> <i>Sebastian Bihari, Managing Director, Head of Automotive EMEA, Grupa BNP Paribas</i>	
		Pytania do prelegentów
13.10-14.10	Lunch	
14.01-14.30	<b>EDI - wyższy poziom optymalizacji w GKN Driveline Polska</b> <i>Justyna Kołodziejska - Kwiecień, Dyrektor Zakupów, GKN Driveline Polska Sp. z o.o.</i> <i>Agnieszka Grzegorzczak, Kierownik ds. rozwoju branży motoryzacyjnej, EDISON S.A.</i>	 
14.30-14.50	<b>Jak korzystać z założeń przemysłu 4.0 w poprawie łańcucha wartości</b> <i>Grzegorz Banakiewicz, Manager ds. Rozwoju i Projektów Partnerskich, Balluff Sp. z o.o.</i>	
14.50-15.10	<b>Rozwiązania „Smart Factory” w Toyota Motor Manufacturing Poland</b> <i>Rafał Gaczoł, Automotive Industry Manager, Industrial Solution Team</i> <i>Mitsubishi Electric Europe B.V. (Sp. z o.o.) Polish Branch</i>	
15.10-15.30	<b>W stronę fabryki neutralnej dla środowiska - dobre praktyki rekuperacji ciepła</b> <i>Przedstawiciel fabryki pojazdów (do potwierdzenia)</i>	
		Pytania do prelegentów
15.40-16.10	Przerwa kawowa - networking	
16.10-16.30	<b>Pracownicy z Ukrainy „skończyli się”? Nie, jeśli wiesz, jak skutecznie ich szukać.</b> <b>Efektywna rekrutacja pracowników ze wschodu w branży motoryzacyjnej</b> <i>Przedstawiciel zakładu produkcyjnego</i> <i>Andrzej Korkus, Prezes Zarządu, EWL S.A.</i>	
16.30-16.50	<b>Dwa filary bezpieczeństwa Twoich danych i informacji: technologia i człowiek</b> <i>Piotr Ubych, Menedżer Produktu ds. Ochrony Danych</i> <i>Tomasz Romaniuk, Trener / Auditor Automotive, Grupa DEKRA w Polsce</i>	 
16.50-17.10	<b>Nasze super rozwinięte systemy produkcyjne w rzeczywistości rynku pracownika</b> <i>Andrzej Marcinek, Dyrektor Zarządzający, Członek Zarządu, GEDIA Poland Sp. z o.o.</i>	
		Pytania do prelegentów
17.20	Podsumowanie I dnia	
20.00-24.00	Bankiet	

## DZIEŃ 2 - 23.11.2018

9.50-10.00	<b>Rozpoczęcie II dnia Forum</b>	
10.00-10.20	<b>Zintegrowane projektowania zakładu produkcyjnego jako odpowiedź na rosnące koszty i zmieniające się warunki rynkowe</b> <i>Michał Brzozowski, Dyrektor Zarządzający, Metroplan Polska sp. z o.o.</i>	
10.20-10.40	<b>Nowe ulgi dla motoryzacji. Cała Polska Specjalną Strefą Ekonomiczną oraz wzmożone wsparcie na badania i rozwój</b> <i>Honorata Ścisłowicz, Associate Partner, EY</i>	
		Pytania do prelegentów
10.50-11.20	<b>Przerwa kawowa - networking</b>	
11.20-11.40	<b>Przemysł motoryzacyjny - Numer 1 polskiej gospodarki?</b> <i>Rafał Orłowski, Partner, AutomotiveSuppliers.pl</i>	
11.40-12.00	<b>Wdrażanie wymagań Czystości Technicznej według VDA 19.2 od strony praktycznej</b> <i>Przedstawiciel zakładu Aptiv w Gdańsku, Aptiv Services Poland</i>	
12.00-12.20	<b>Benzynowy czy elektryczny transport publiczny - przyszłość rynku autobusów</b> <i>Przedstawiciel fabryki autobusów (do potwierdzenia)</i>	
		Pytania do prelegentów
12.30-13.20	<b>Lunch</b>	
13.20-13.40	<b>Krótką historią o potrzebie redukcji poziomu złomu</b> <i>Magdalena Wierzbicka, Continuous Improvement Manager, Adient Seating Poland Sp. z o.o.</i>	
13.40-14.00	<b>Quality Non Negotiables</b> <i>Tomasz Stelmach, Uszczelnienia karoseryjne - Dyrektor Jakości na Europę, Hutchinson Poland Sp. z o.o.</i>	
14.00-14.20	<b>Optymalizacja przepływów materiałów w rozwiązaniu z magazynem zewnętrznym i wewnętrznym - plusy i minusy obu rozwiązań</b> <i>Michał Wyrwał, Logistics Manager, Chassis Brakes International Poland Sp. z o.o.</i>	
		Pytania do prelegentów
14.30	<b>Zakończenie Forum</b>	

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Forum



**WYSTAWA: Skorzystaj z dostępnych stoisk i zaprezentuj swoje produkty i usługi**



## ZGŁASZAM UDZIAŁ:

### Warunki uczestnictwa:

1. Cena obejmuje: udział w Forum w dniach 22 i 23 listopada 2018 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch w oba dni oraz bankiet wieczorny 22 listopada.
2. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 9 listopada.
3. Wpłaty należy dokonać na konto:  
AutomotiveSuppliers.pl S.C. Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Rafał Orłowski  
mBank Bankowość Detaliczna  
BRE Banku SA  
PL 61 1140 2004 0000 3102 5293 0305  
z dopiskiem, Forum MotoSolutions 2018 i nazwisko uczestnika
4. Bezkosztowa rezygnacja z uczestnictwa w Forum jest możliwa do 31 października 2018 r.
5. Rezygnację z udziału należy przesyłać listem poleconym na adres organizatora.
6. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum.

### Nocleg

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

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

do 21 września 2018 r.  1 499 zł + 23% VAT

do 19 października 2018 r.  1 699 zł + 23% VAT

po 19 października 2018 r.  1 799 zł + 23% VAT

Imię

Nazwisko

Stanowisko

Nazwa firmy

Ulica

Kod pocztowy

Miejscowość

Tel.

e-mail

NIP

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

- Wyrażam zgodę na przetwarzanie podanych przeze mnie powyżej danych w celach organizacji konferencji przez Małgorzatę Zborowską-Stęplewską i Rafała Orłowskiego, prowadzących działalność gospodarczą w ramach spółki cywilnej pod nazwą **AutomotiveSuppliers.pl S.C.** w Warszawie, ul. Staniewicka 14 (dalej **AutomotiveSuppliers.pl**) oraz przez Partnerów konferencji. Aktualna lista partnerów dostępna na [www.motosolutions.pl](http://www.motosolutions.pl)
- Zgadzam się, aby AutomotiveSuppliers.pl przetwarzał moje dane w celu przedstawiania ofert i informowania mnie o swojej działalności.
- Zgadzam się, aby AutomotiveSuppliers.pl przekazał moje dane Partnerom konferencji w celu przedstawiania przez nich ofert i informowania mnie o ich działalności.
- Wyrażam zgodę na nieodpłatne przetwarzanie przez AutomotiveSuppliers.pl, wizerunku mojej osoby, utrwalonego w postaci fotografii cyfrowej oraz nagrania wideo w celu informowania o przedmiocie działalności, organizowanych wydarzeniach poprzez umieszczanie w mediach internetowych (m.in. [www.automotivesuppliers.pl](http://www.automotivesuppliers.pl), FB, LinkedIn), zamieszczanie w materiałach informacyjnych (broszury) oraz w kwartalniku AutomotiveSuppliers.pl review.

Każda z ww. zgód może być w każdym czasie odwołana, a dane będą przechowywane do czasu przedawnienia roszczeń.

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

# Potrzebujemy nowych inwestycji koncernów samochodowych

Polska to jedyny kraj w Europie Środkowo-Wschodniej, w którym nie są obecnie prowadzone poważniejsze inwestycje w produkcję nowych modeli samochodów. Tymczasem na Węgrzech powstaje druga fabryka Mercedesa, a na Słowacji już wkrótce ruszy zakład Jaguara Land Rovera. W Czechach natomiast zwiększa swoje zdolności produkcyjne Skoda.

U nas trwa rozbudowa poznańskiej fabryki Volkswagena, ale nadal nie wiemy nic o nowych modelach, zarówno dla fabryki FCA w Tychach, jak i Opla w Gliwicach. Potrzebujemy nowych inwestycji koncernów samochodowych - są one nie tylko gwarancją stabilnego zatrudnienia pracowników w istniejących zakładach, ale także ważnym sygnałem dla firm, które rozważają lokalizację swoich zakładów w Europie.

Sytuację mogą poprawić nowe zasady funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych w naszym kraju. Więcej informacji o tym, jak obecnie będzie wyglądać inwestowanie w Polsce, znajdą Państwo na stronach tej edycji kwartalnika. To ważne zagadnienie będziemy także poruszać podczas listopadowego 9. Forum MotoSolutions, na które już teraz serdecznie zapraszam.



Rafał Orłowski

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Orłowski', written in a cursive style.

Partner

AutomotiveSuppliers.pl

1

9. Forum MotoSolutions  
(Kraków, 22-23.11. 2018)

8

Przemysł motoryzacyjny  
w Polsce hamuje?

12

Koncerny inwestują  
w Polsce w fabryki silników

16

Przemysł motoryzacyjny  
w Wielkiej Brytanii  
a zbliżający się Brexit

20

Konsolidacja branży na  
coraz wyższym poziomie

26

Co i jak wpływa na  
ranżę motoryzacyjną

28

Pole position Exact Systems  
w wyścigu o tytuł lidera  
kontroli jakości motocykli

30

Strategia marki na  
przykładzie VIA

32

SohbiCraft Poland  
potwierdza, że należy  
do najlepszych europejskich  
dostawców motoryzacyjnych

34

Zasoby ludzkie a aktualne  
realia rynku pracy

37

PPK – nowy obowiązek  
pracodawców

38

Dwa filary bezpieczeństwa  
Twoich danych

39

Kämmerer Polska  
przechodzi w ręce swojego  
założyciela, Thomasa Hansli

40

Co sływać u dostawców?

46

Polska Strefa Inwestycji  
- mechanizm wsparcia  
inwestycji na terenie  
całego kraju

50

Jak przemysł 4.0  
rozwiązuje problem  
brakującej powierzchni?

52

Tool-Shop - konferencja  
dla narzędziowni

56

Nadchodzące targi  
i konferencje







VIA Technika Obróbki Powierzchniowej Sp. z o.o.  
ul. Polna 17D, Komorniki  
55-300 Środa Śląska  
Tel./Fax: 0048 71 3173 178

[www.v-i-a.pl](http://www.v-i-a.pl)

## Odtłuszczanie przemysłowe. Obróbka wibrościerna



## Lider w Polsce



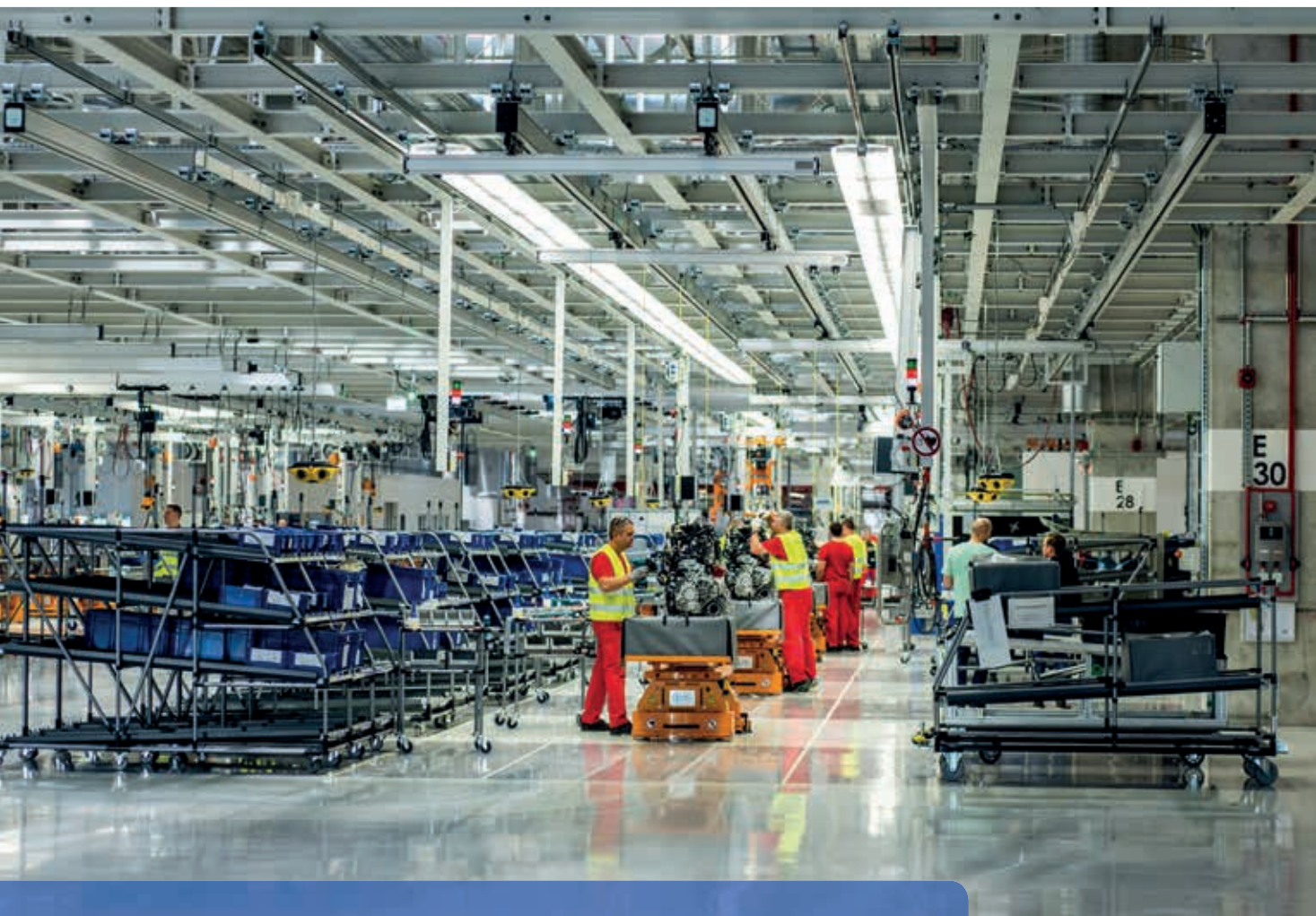
## Branża motoryzacyjna i lotnicza

PER - odtłuszczanie przemysłowe części metalowych  
Technologia high-tech  
2 wysokiej jakości odtłuszczarki dedykowane pod usługi dla przemysłu motoryzacyjnego

- 12 ton/godz.
- 1200 kg wsad
- napięcie powierzchniowe > 44mN/m
- pomiary tzw. metodą testtinte
- wydział 100% kontroli jakości oraz pakowania

4 maszyny do obróbki wibrościerniej  
8 bębnow rotowibracyjnych  
Zaoblanie i tępienie ostrych krawędzi  
Usuwanie zadziorów i czyszczenie części metalowych

- obróbka wibrościerna do 3 ton/godz.
- gwarancja powłoki antykorozyjnej
- części gotowe w ciągu 24 godzin



VOLKSWAGEN POZNAŃ ZAKŁAD WRZEŚNIA

# Przemysł motoryzacyjny w Polsce hamuje?

Miniony 2017 rok był rekordowy dla przemysłu motoryzacyjnego pod względem produkcji sprzedanej, poziomu zatrudnienia, jak również wielkości zatrudnienia. I kwartał tego roku rozpoczął się od nieznacznego wzrostu w eksporcie. Niestety w kolejnych miesiącach było już znacznie gorzej.

Spadki związane są ze słabszymi wynikami producentów pojazdów (samochodów osobowych, autobusów) i silników wysokoprężnych.

### Produkcja sprzedana

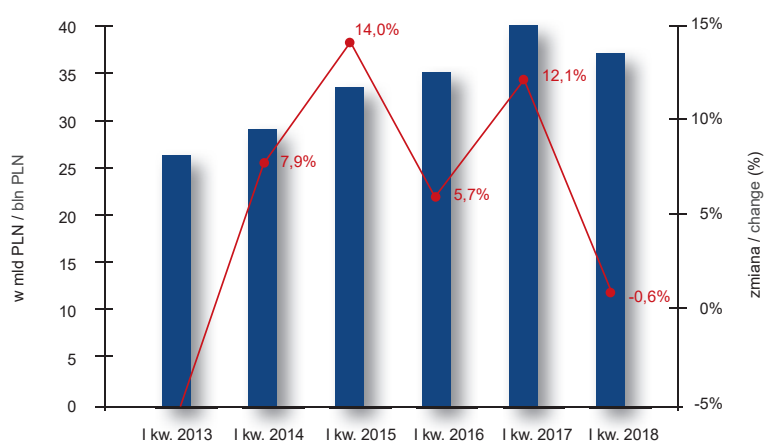
W okresie styczeń-marzec br. **wartość produkcji sprzedanej w grupie PKD 29 (produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep) wyniosła 38,64 mld złotych**. W porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. nastąpił spadek o 0,6 proc. To pierwszy trend spadkowy w I kwartale roku od pięciu lat (I kwartał 2013 r.).

Zmiany, jakie następują, można prześledzić w wynikach firm średnich i dużych

(powyżej 49 osób). Większość przychodów generują **producenci części i akcesoriów (PKD 29.3)**, którzy zanotowali wzrost o 4,3 proc. (22,74 mld złotych). **To nowy rekord dla tej grupy motoryzacyjnej w I kwartale roku**. Wyższą sprzedażą mogą pochwalić się także producenci przyczep i naczep (PKD 29.2), których sprzedaż była wyższa o 14,4 proc. (1,25 mld zł). Niestety spadek całego sektora związany jest z gorszą o 10,1 proc. produkcją sprzedaną producentów pojazdów samochodowych (13,65 mld zł).

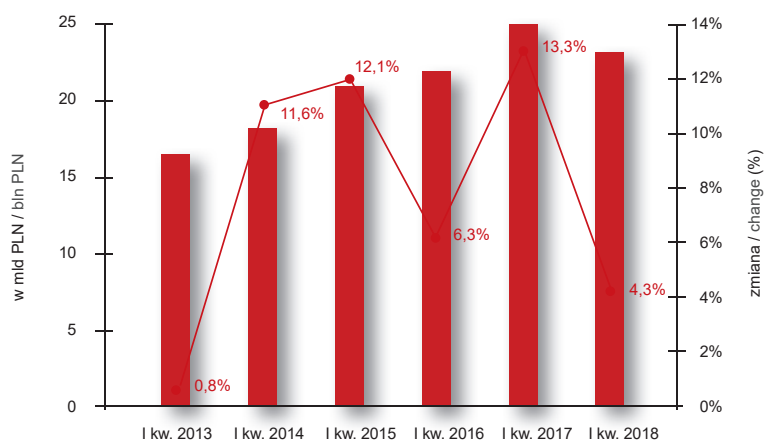
### Produkcja sprzedana przemysłu motoryzacyjnego (zakłady pow. 9 zatrudnionych)

Marketed production of the automotive industry (factories with more than 9 employees)



### Produkcja sprzedana - producenci części i akcesoriów (pow. 49 zatrudnionych)

Marketed production - producers of parts and accessories (more than 49 employees)



### AUTOR



Rafał Orłowski

Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

Po I kwartale 2018 r. producenci części i akcesoriów odpowiadali aż za 60,4 proc. sprzedaży tego sektora. Udział producentów pojazdów spadł do 36,3 proc., natomiast producentów przyczep i naczep wzrósł do 3,3 proc.

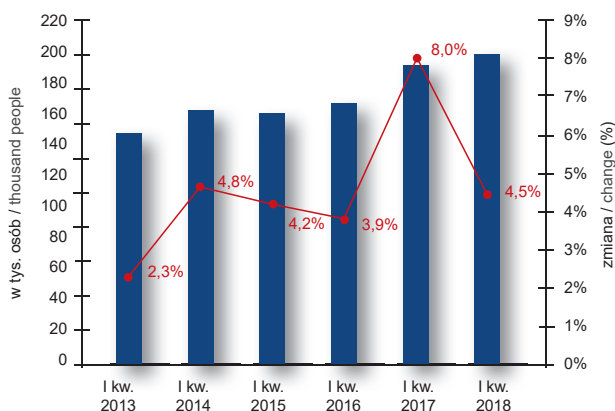
### Zatrudnienie

Po trzech miesiącach tego roku w zakładach produkcyjnych pojazdów, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów, zatrudniających więcej niż 9 osób (PKD 29) przeciętne zatrudnienie<sup>1</sup> **po raz pierwszy w historii przekroczyło poziom 200 tys. osób**. To o 8,7 tys. więcej (+4,5 proc.) niż w analogicznym okresie 2017 roku.

W grupie firm średnich i dużych (powyżej 49 osób) przeciętne zatrudnienie wzrosło o 7,7 tys. osób (+4,2 proc.) do 192,7 tys. Spadek o 0,6 tys. odnotowano u producentów pojazdów (przeciętne zatrudnienie: 30,4 tys., -1,9 proc.). Za utrzymanie trendu wzrostowego odpowiadają przede wszystkim producenci części i akcesoriów - przeciętne zatrudnienie w tej grupie wyniosło 151,4 tys. zatrudnionych, o 7,3 tys. więcej (+5,1 proc.) niż przed rokiem. **Tu także ustanowiono nowy rekord.** Większe zapotrzebowanie na pracowników mieli również producenci przyczep i naczep, u których przeciętne zatrudnienie wzrosło w ciągu 12 miesięcy z 9,9 tys. do 10,8 tys. (+9,4 proc.).

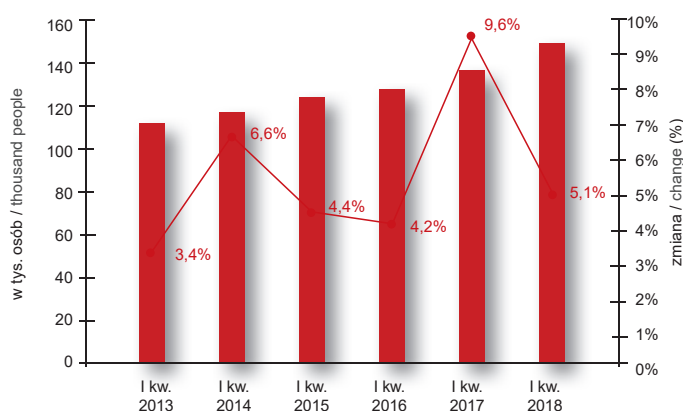
1. Średnia wielkość zatrudnienia obliczona dla badanego okresu na podstawie ewidencyjnego stanu zatrudnienia. Przeciętne zatrudnienie uwzględnia pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty

## Przeciętne zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym (pow. 9 zatrudnionych) Average number of employees in the automotive industry (more than 9 employees)



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych GUS

## Przeciętne zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym (pow. 49 zatrudnionych) Average number of employees in the automotive industry (more than 49 employees)



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych GUS

Dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny nie odzwierciedlają w pełni realnego poziomu zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce. Do uzyskanego wyniku 200,1 tys. należy doliczyć zatrudnionych w firmach ujętych w innych grupach PKD (m.in. PKD 22.19.Z, PKD 23.12.Z, ale także w firmach związanych pracą tymczasową oraz sortowaniem części), a pracujących na rzecz **przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. AutomotiveSuppliers.pl szacuje tę ilość na kolejnych 80-90 tys. osób.**

### Eksport

W I kwartale br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 6,58 mld euro. To o 2,85 proc. mniej (+0,19 mld euro) niż przed rokiem.

Najważniejszym zagranicznym partnerem pozostają Niemcy (31,7 proc. całości), do których eksport był o 3 proc. wyższy (+10,8 proc.) niż przed rokiem. Na drugie miejsce awansowały Czechy (8,5 proc. całości, +1,6 proc.), wyprzedzając Włochy (7,0 proc. całości, -29,5 proc.) oraz Hiszpanię (5,8 proc., +4,3 proc.).

Na wartość eksportu negatywnie wpływają producenci pojazdów osobowych i towarowo-osobowych.

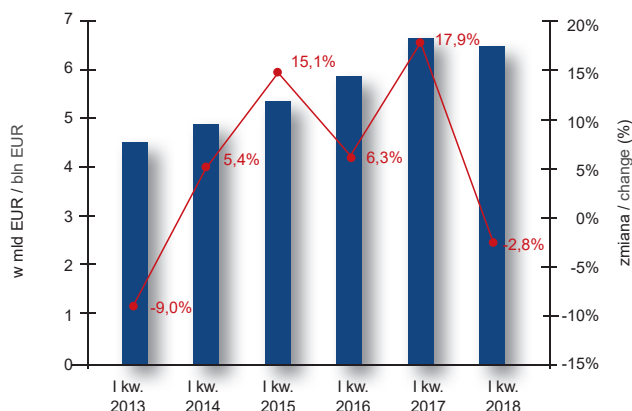
W I kwartale nastąpił w tej grupie spadek o 14,7 proc. (1,69 mld euro). Eksport części i akcesoriów wyniósł 1,69 mld euro, o 5,47 proc. więcej niż przed rokiem. **To nowy rekord dla I kwartału roku.** Udział części i akcesoriów wzrósł do 47,57 proc. całości eksportu przemysłu motoryzacyjnego (I kwartał 2017: 43,82 proc.).

Największym rynkiem nadal są Niemcy (36,7 proc. całości, +0,5 proc.). Kolejnymi odbiorcami są: Czechy (8,5 proc., -2,1 proc.) i Hiszpania (5,5 proc., dynamika 11 proc.).

### ENGLISH SUMMARY

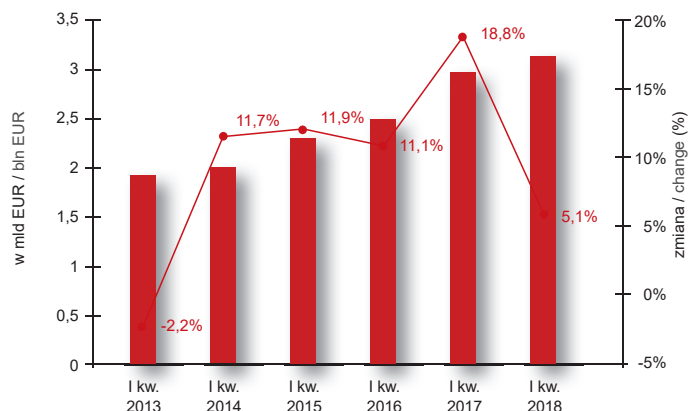
In Q1 2018 the marketed production of the automotive industry [classified as PKD 29 (Classification of business activities in Poland)] amounted to PLN 38.64 billion (-0.6%). This is the first Q1 decline in five years (since Q1 2013). The value of exports was also lower (PLN 6.58 billion, -2.85%). Meanwhile, employment has risen to a record level (200,000).

## Eksport przemysłu motoryzacyjnego Export in the automotive industry



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych GUS

## Eksport części i akcesoriów motoryzacyjnych Export of car parts and accessories



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych GUS

# Fabryka Przyszłości z japońską technologią

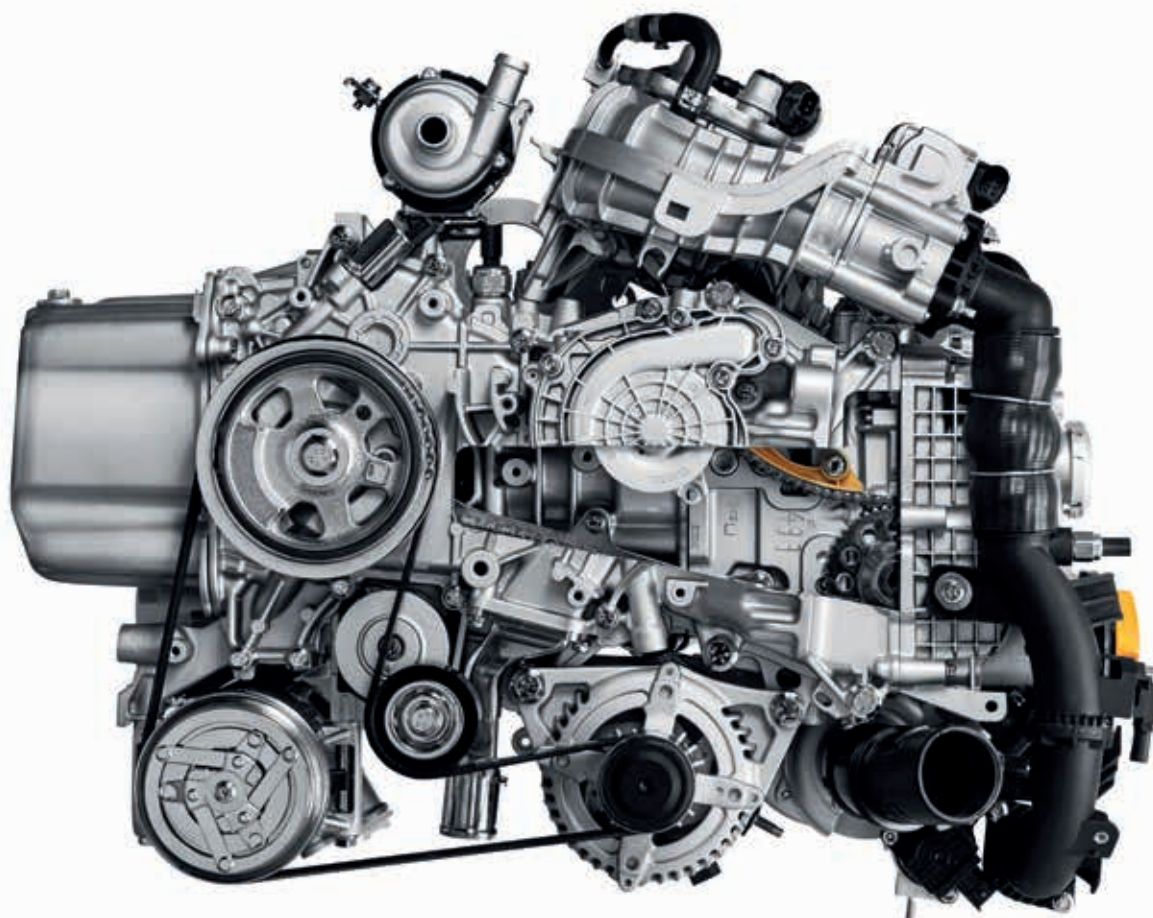


Nowoczesna fabryka w przemyśle motoryzacyjnym jest ekstremalnie wymagającym środowiskiem produkcyjnym. Spełnianie wyśrubowanych wymagań oznacza przyglądanie się wszystkim aspektom cyklu produkcyjnego i zaobserwowanie, gdzie można poprawić wydajność, obniżyć koszty i w rezultacie poprawić wyniki przedsiębiorstwa.

Aby sprostać tym wyzwaniom, Mitsubishi Electric oferuje szereg rozwiązań dedykowanych przemysłowi motoryzacyjnemu, które pozwolą na maksymalizację czasu funkcjonowania i dostępności linii produkcyjnej, minimalizację przestojów, poprawę wydajności oraz wzrost jakości produktów.

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





FCA

## Koncerny inwestują w Polsce w fabryki silników

W poprzednim numerze kwartalnika opisywaliśmy dobiegające końca prace nad uruchomieniem produkcji nowych silników Puretech w tuskim Oplu. To nie jedyna tego typu inwestycja, która obecnie realizowana jest w naszym kraju.

## FCA Powertrain Poland

W czerwcu 2018 roku rozpoczęto produkcję nowej generacji silników benzynowych z turbodoładowaniem w fabryce FCA Powertrain Poland w Bielsku-Białej. W zakładzie obecnie została zainstalowana jedna linia montażowa, o wydajności 200 tys. silników rocznie. Do 2019 roku uruchomiona zostanie kolejna linia, co pozwoli zwiększyć produkcję do 400 tys. jednostek napędowych rocznie.

Nowa gama jednostek napędowych obejmuje: 3-cylindrowy silnik o pojemności 1 litra (o mocy 120 KM i momencie obrotowym 190 Nm) oraz silnik 4-cylindrowy o pojemności 1,3 litra (o mocy 150 KM lub 180 KM i momencie obrotowym 270 Nm). Silniki te bazują na modularnej i elastycznej konstrukcji oraz wykorzystują najbardziej zaawansowane systemy opracowane przez inżynierów FCA, takie jak - zastosowana po raz pierwszy - technologia MULTAIR III, jak również bezpośredni wtrysk z czterema zaworami na cylinder i do-

ładowaniem. W rezultacie powstała rodzina dynamicznych silników, które są również paliwooszczędne i przyjazne dla środowiska. Wszystkie wersje są wyposażone w Gasoline Particulate Filter (GPF) i zaprojektowane tak, aby łatwo ewoluowały do użycia w połączeniu z elektrycznymi układami napędowymi.

Pierwszym samochodem wyposażonym w jednostki benzynowe z Bielska-Białej jest nowy Jeep Renegade MY19, oficjalnie wprowadzony na europejski rynek przez FCA w czerwcu tego roku. Poza SUVem wytwarzanym w fabryce w Melfi, bielskie silniki będą montowane przed końcem tego roku także w innych modelach włoskiego koncernu.

FCA Powertrain Poland Sp. z o.o. zatrudnia 1150 osób i osiąga roczne przychody w wysokości 3,4 mld zł. Wartość eksportu w 2017 roku wyniosła 1,4 mld zł. Od chwili powstania w 2003 roku zakład wyprodukował ponad 7 mln silników - w samym 2017 r. z linii montażowych zjechało 389 149 tys. jednostek (Turbo Diesel

## AUTOR



**Tomasz Łukaszewski**

[AutomotiveSuppliers.pl](http://AutomotiveSuppliers.pl)

Multijet 1.3 I i benzynowy TwinAir 0.9 I). Spółka FCA Powertrain Poland była pierwszą fabryką FCA na świecie, która osiągnęła najwyższy poziom (tzw. Gold Level) w programie World Class Manufacturing - będącym zintegrowaną metodologią zarządzania przedsiębiorstwem oraz procesem produkcji według najwyższych światowych standardów.

## Mercedes-Benz Manufacturing Poland

Coraz bardziej zaawansowana jest budowa fabryki koncernu Daimler AG w Jaworze, która oficjalnie rozpoczęła się w lipcu 2017 roku. W czerwcu tego roku świętowano ukończenie budowy największej hali produkcyjno-montażowej, wieszając symboliczną wiechę. Powierzchnia produkcyjna wynosi obecnie 180 tys. m<sup>2</sup>, czyli o 40 tys. m<sup>2</sup> więcej niż pierwotnie planowano, a zakłady mieszczą się na terenie liczącym 50 hektarów. Seryjna produkcja silników ma się rozpocząć w 2019 roku. Zatrudnienie ma wynieść ponad 1000 osób, dwukrotnie więcej niż zapowiadano podczas wmurowania kamienia węgielnego. Wzrost zatrudnienia ma bezpośredni związek z rosnącym zapotrzebowaniem rynku motoryzacyjnego na nowoczesne czterocylindrowe silniki (w Jaworze będzie wytwarzany diesel OM 654 i benzynowy M 254).



FCA



Zakład w Jaworze ma być neutralny dla środowiska. - *W naszej fabryce, neutralnej pod względem emisji CO<sub>2</sub>, będziemy produkować supernowoczesne, wysoce efektywne silniki do pojazdów hybrydowych i samochodów osobowych z napędem konwencjonalnym. Budowa tego zakładu jest inwestycją w przyszłość i stanowi kamień milowy na drodze do mobilności jutra. To silny sygnał naszego zaangażowania w lokalizację oraz przyjaźń polsko-niemiecką - powiedział podczas uroczystości Markus Schäfer, Członek Zarządu Mercedes-Benz Cars ds. produkcji i łańcucha dostaw.*

Jednostki napędowe wyprodukowane w Jaworze trafią do zakładów Mercedes-Benz Cars na całym świecie. Na wysoce elastycznych liniach produkcyjnych, pozwalających szybko reagować na zapotrzebowanie rynku, mają powstawać różne warianty silników wraz ze skrzyniami korbowymi. Produkowane w Polsce silniki pozwolą połączyć najnowocześniejszą technologię napędów i częściową elektryfikację z wykorzystaniem instalacji 48 V. W ten sposób Daimler wykorzystuje współistnienie różnych technologii napędu: inteligentny system modułowy, składający się z wysoce efektywnych,

zaawansowanych technicznie silników spalinowych współpracujących z 48-woltowymi pokładowymi instalacjami elektrycznymi oraz hybrydizację i napędy całkowicie elektryczne - akumulatorowe lub z ogniwami paliwowymi.

- *W naszej nowej fabryce silników w Jaworze będziemy wyznaczać standardy w dziedzinie Przemysłu 4.0. Zaowocuje to wydajnymi i elastycznymi procesami produkcyjnymi oraz ergonomicznymi miejscami pracy - powiedział dr Andreas Schenkel, prezes zarządu Mercedes-Benz Manufacturing Poland Sp. z o.o.*

## Volkswagen Motor Polska

Już w 2019 roku w fabryce w Polkowicach zostanie uruchomiona produkcja najnowszej generacji jednostek wysokoprężnych i głównych komponentów w technologii MDB evo (m.in. wałów korbowych, korbowodów, bloków silnika czy głowic). Nowe silniki TDI o pojemności 2.0 l, które zjadą z taśmy za dwa lata, będą montowane w samochodach marek należących do koncernu VW, czyli: Volkswagen, Skoda i Seat. Polkowickie linie montażowe będą jednymi z najnowocześniejszych

i najbardziej wydajnych linii produkujących silniki na świecie.

- *Obecnie przygotowujemy się do produkcji silnika MDB EA288 evo - informuje Joanna Zdulska- Denko, rzecznik prasowy Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o.*  
- *Jeszcze w tym roku planowane jest pierwsze uruchomienie linii montażowych oraz produkcja przedseryjna, natomiast rozpoczęcie produkcji seryjnej nastąpi w połowie 2019 roku.*

W roku 2017 polkowicki zakład wyprodukował 653,5 tys. silników. Obecnie fabryka zatrudnia ponad 1200 pracowników. Do tej pory niemiecki koncern zainwestował w zakład Volkswagen Motor Polska prawie 600 mln euro. Kwota inwestycji związana z budową nowej linii montażowej MDB Evo wynosi ok. 100 milionów euro.

## ENGLISH SUMMARY

**Work on launching the production of new Puretech engines at the Opel plant in Tychy is in its final stages. It is not the only ongoing investment of that kind in Poland.**

**In June 2018, production of the next generation of turbocharged petrol engines started at the FCA Powertrain Poland plant in Bielsko-Biala.**

**The construction of the Daimler AG factory in Jawor is at an advanced stage. Mass engine production is to start in 2019 and employment should exceed 1,000 people.**

**Production of the latest generation of diesel engines will start in 2019 at the Volkswagen Motor Polska plant in Polkowice, with the assembly lines there being some of the most modern and efficient in the world.**



# D810 PRO

TWOJA INTELIGENTNA NARZĘDZIOWNIA

**NOWOŚĆ:** AUTOMAT D810 O REKORDOWEJ POJEMNOŚĆ PRZY MAŁYCH WYMIARACH, DOSTĘPNY W WERSJI BASIC I PRO

Automat D810 jest **samoobsługową** maszyną, automatycznie wydającą do **810 różnych produktów**. Oparta na zasadzie **obrotowego bębna**, umożliwia przechowywanie bardzo dużej ilości artykułów na małej powierzchni. **Intuicyjne zarządzanie** zapewnia ekran z 15 dotykowymi przyciskami w wersji **basic** lub ekran dotykowy w wersji **pro**. Dzięki opatentowanemu systemowi skanowania komór, **ładowanie produktów jest proste i szybkie**. Do automatu D810, można podłączyć **czytnik kodów kreskowych** oraz automat pomocniczy bez panelu użytkownika.

## FUNKCJA REGULACJI KOMÓR PRODUKTU

Imponującą ładowność urządzenia uzyskujemy dzięki funkcji regulacji komór na szerokość i wysokość, w **9 konfiguracjach**. Półki mogą posiadać różną wielkość. Łatwa zmiana ustawień pozwala na **każdorazowe dostosowanie pojemności** automatu do aktualnych potrzeb eksploatacyjnych.

## 3 OPCJE ZAŁADUNKU PRODUKTÓW

**1**

W pierwszej, załadunek następuje przez **otwarte drzwi**.

To idealne rozwiązanie w przypadku uzupełniania dużych ilości produktów tego samego typu.

**2**

Druga opcja polecana jest dla artykułów różnego rodzaju, ładowanych przez **klapki w drzwiach automatu**.

**3**

Trzeci sposób to **innovacyjny system skanowania bębna**, który automatycznie wykrywa miejsca w które zostały załadowane produkty do maszyny, co znacząco skraca czas ładowania.

## DOSTĘP 24H/7

Wydawanie produktów niezależnie od godzin pracy magazynu.

## NATYCHMIASTOWE GENEROWANIE RAPORTÓW

Możliwość tworzenia zestawień użytecznych dla działu zakupów, służby BHP, controllingu i księgowości.

## MAGAZYN POD KONTROLĄ

Ograniczenie zapasów magazynowych i dokładny monitoring przepływów produktów.

## UPROSZCZENIE ORGANIZACJI ZAOPATRZENIA

Stały dostęp do aktualnego stanu magazynu.

## ZMNIEJSZENIE ZUŻYCIA PRODUKTÓW NAWET O 50%

Dzięki pełnej kontroli pobrań i możliwości ustalania limitów odrębnie dla każdego pracownika.

## OSZCZĘDNOŚĆ CZASU

Ograniczenie do minimum działań związanych z obsługą wydań.



Automat dostępny w wersji z panelem użytkownika oraz bez panelu użytkownika



## Przemysł motoryzacyjny w Wielkiej Brytanii a zbliżający się Brexit

Wielka Brytania oficjalnie wyjdzie ze Wspólnoty 29 marca 2019 roku. Do tej pory rząd brytyjski nie wynegocjował wielu szczegółów związanych z wymianą handlową z Unią Europejską, która jest największym rynkiem eksportowym tego kraju. Jakie rozwiązanie zastąpi unię celną, która umożliwia 28 państwom członkowskim funkcjonowanie jako jedna strefa w zakresie handlu, bez ceł czy kontroli granicznych? Przyszłość jest niejasna.

Rząd brytyjski w ostatnim półroczu otrzymał ostrzegawcze sygnały z różnych sektorów gospodarki, również od przedstawicieli przemysłu samochodowego. W czerwcu Jaguar Land Rover oświadczył, że przeniesie całą produkcję swojego modelu Discovery na Słowację. W podobnym tonie wypowiedział się na łamach „Financial Times” menadżer BMW ds. ceł Stephan Freismuth. - „Zawsze podkreślaliśmy, że szykujemy się na wszelkie scenariusze, jednak jeśli łańcuch dostaw utknie na granicy, wtedy nie będziemy mogli produkować w Wielkiej Brytanii”. W lutym, delegacja czołowych japońskich menedżerów spotkała się z premier Theresą May, aby ostrzec, że duże japońskie firmy, będą musiały opuścić Wielką Brytanię, gdyby pojawiły się bariery handlowe.

Przemysł samochodowy jest jedną z najpotężniejszych dziedzin brytyjskiego przemysłu, która rozkwitła gdy rząd w Londynie zdecydował o wejściu do UE. Bezpośrednio daje zatrudnienie

800 tys. pracowników i ma 82 miliardy funtów obrotów. Większość produkcji odbywa się w kooperacji z firmami z kontynentu bądź Azjatem, którzy wybrali Wielką Brytanię, bo czuli się tu pewnie ze względu na język angielski, probiznesową politykę rządu oraz członkostwo UE, co dawało gwarancję bezcłowego handlu nie tylko z Unią, ale i z wieloma krajami na świecie.

### Jak przedstawia się rynek produkcji samochodów w Wielkiej Brytanii, jaki ma wpływ na światową, europejską oraz polską gospodarkę?

Wielka Brytania w 2017 roku była czwartym największym producentem samochodów w Europie. W 2017 r. brytyjskie fabryki opuściło ponad 1,6 mln samochodów osobowych. Przed Wielką Brytanią w pierwszej trójce największych europejskich producentów znajdują się Niemcy (5,6 mln), Hiszpania (2,2 mln) oraz Francja (1,7 mln).

#### 10 największych producentów samochodów w Europie w 2017 roku

Pozycja	Kraj	Samochody	Pojazdy użytkowe	Razem	% zmiany
1	Niemcy	5 645 581	0	5 645 581	-1,76%
2	Hiszpania	2 291 492	556 843	2 848 335	-1,30%
3	Francja	1 748 000	479 000	2 227 000	6,54%
4	Wielka Brytania	1 671 166	78 219	1 749 385	-3,70%
5	Czechy	1 413 881	6 112	1 419 993	0,00%
6	Włochy	742 642	399 568	1 142 210	3,53%
7	Słowacja	1 001 520	0	1 001 520	-3,70%
8	Polska	514 700	175 029	689 729	1,16%
9	Węgry	502 000	3 400	505 400	-4,01%
10	Belgia	336 000	43 140	379 140	-5,08%

Źródło: SMMT

#### Główne rynki eksportu brytyjskich samochodów

Świat		UNIA EUROPEJSKA	
UE	53,9%	JAPONIA	2,4%
USA	15,7%	KANADA	2,1%
CHINY	7,5%	KOREA PŁD.	1,6%
AUSTRALIA	2,9%	ROSJA	1,2%
TURCJA	2,6%	IZRAEL	0,9%
		Niemcy	
		Włochy	
		Francja	
		Belgia	
		Hiszpania	

Źródło: SMMT

#### AUTOR



Małgorzata Zborowska

Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

Branża motoryzacyjna jest także największym eksporterem w Wielkiej Brytanii, przypada na nią 12,8 proc. całości eksportu. W 2017 r. 1,33 mln samochodów zostało wysłanych na rynki zagraniczne. Osiem z dziesięciu wyprodukowanych samochodów trafia na eksport, co oznacza, że tylko dwa pozostają na Wypasach.

Według danych brytyjskiego Stowarzyszenia Producentów i Sprzedawców Branży Motoryzacyjnej (SMMT – The Society of Motor Manufacturers and Traders) kraje UE są głównym kierunkiem eksportu samochodów osobowych. Samochody wyeksportowane do UE trafiają na rynki takich krajów, jak: Niemcy, Włochy, Francja, Belgia i Hiszpania. W 2017 r. na Unię Europejską przypadało 53,9 proc. eksportowanych samochodów. Poza Unią najważniejszymi odbiorcami samochodów z Wielkiej Brytanii są Stany Zjednoczone (15,7 proc.) oraz Chiny (7,5 proc.). Rynek unijny jest ważny także w segmencie komponentów. Prawie 65 proc. eksportu części motoryzacyjnych z Wielkiej Brytanii trafia do fabryk w UE.

Czy firmy motoryzacyjne obawiają się tzw. twardego Brexitu? Wszyscy eksperci są zgodni, że takie rozwiązanie oznaczałoby silne pogorszenie warunków

Źródło: SMMT



WPROWADZENIE 10-PROCENTOWYCH CEŁ TO KOSZT RZĘDU 1,8 MLD FUNTÓW W PRZYPADKU EKSPORTU I 2,7 MLD FUNTÓW W PRZYPADKU IMPORTU. CO NAJMNIEJ 10% PRACOWNIKÓW W SEKTORZE MOTORYZACYJNYM PRACUJĄCYCH W WIELKIEJ BRYTANII POCHODZI Z INNYCH KRAJÓW UNII EUROPEJSKIEJ

ków wymiany handlowej między Unią Europejską a Wielką Brytanią. Różnica między członkostwem w UE a brakiem jakichkolwiek preferencji jest największa właśnie w przypadku branży motoryzacyjnej. Stawki celne na importowane samochody osobowe w Unii Europejskiej kształtują się na poziomie 10 proc., a stawki celne na większość części motoryzacyjnych są przeważnie na poziomie 4,5 proc (4,2 proc. silniki).

Nałożenie ceł to duża zmiana warunków dostępu do rynków krajów UE, która oznaczałaby utratę konkurencyjności producentów obecnych na Wyspach Brytyjskich. Naturalną konsekwencją byłoby nałożenie przez Wielką Brytanię stawek celnych w odniesieniu do towarów z krajów Unii.

Analicyści rynku motoryzacyjnego w Wielkiej Brytanii obawiają się, że wprowadzenie 10-procentowych ceł na import brytyjskich samochodów w UE może skłonić część z działających na Wyspach koncernów do przeniesienia produkcji na drugą stronę kanału La Manche. Biorąc pod uwagę niewielkie obecnie marże producentów (od 2 do 4 procent), relatywnie wysokie cła spowodują, że duża część brytyjskich fabryk nie będzie zyskowna.

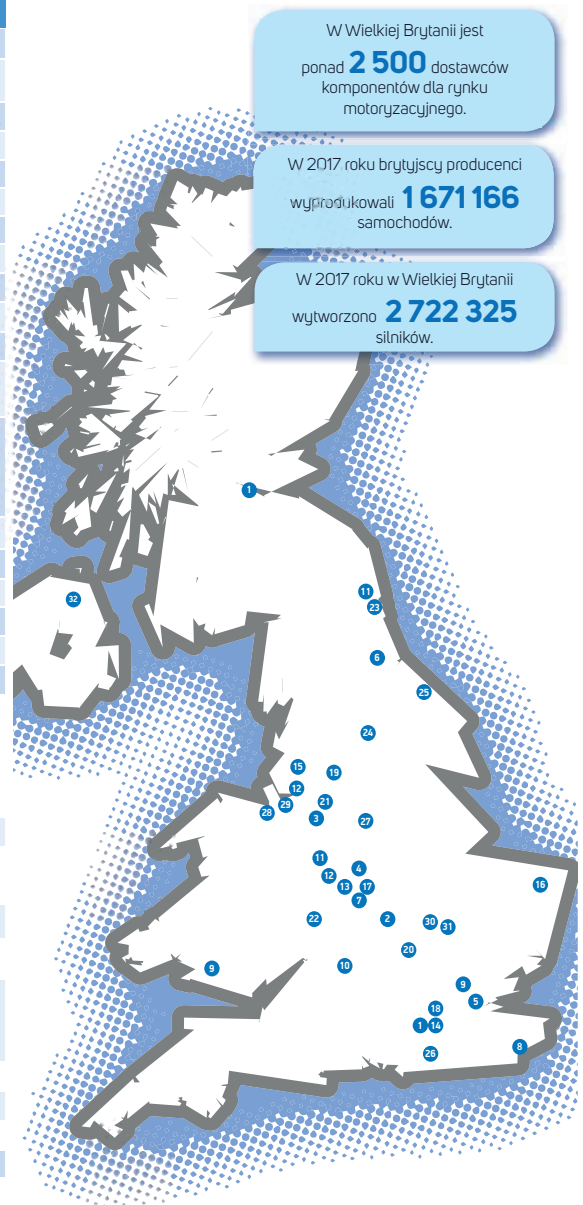
Poziom stawek celnych to nie jedyna niewiadoma. Istotne są również pozacelne koszty nowego modelu handlu, również w tym momencie nieznane przedsiębiorcom. Można bowiem z dużym prawdopodobieństwem zakładać, że towary będą podlegały odprawom celnym, które wiążą się z osobną dokumentacją i wymagają czasu na do-

## Brytyjskie fabryki sektora motoryzacyjnego

Nr	Producent	Lokalizacja	Branża	Modele
1	Alexander Dennis	Falkirk and Guildford	Bus and coach	Enviro bus range
2	Aston Martin	Gaydon	Car	Vanquish, DB11, Rapide S, V12 Vantage S and V8 Vantage
3	Bentley	Crewe	Car and engine	Bentayga, Continental Flying Spur and Mulsanne
4	BMW	Hams Hall	Engine	Engine range
5	Caterham	Dartford	Car	Seven
6	Cummins	Darlington	Engine	Engine range
7	Dennis Eagle	Warwick	CV	Nand W truck range
8	Euromotive	Hythe	CV	Minibus range
9	Ford	Bridgend and Dagenham	Engine	Engine range
10	Honda	Swindon	Car and engine	Civic and Civic Type R
11	Infiniti	Sunderland	Car	Infiniti Q30
12	Jaguar Land Rover	Castle Bromwich and Wolverhampton	Car and engine	Engine range Jaguar: F-Type, XE, XJ, XF
13	Jaguar Land Rover	Solihull and Halewood	Car	Land Rover: Discovery, Discovery Sport, Range Rover, Range Rover Sport, Range Rover Velar and Evoque
14	John Dennis Coachbuilders	Guildford	CV	Fire vehicles
15	Leyland Trucks	Leyland	CV	CF, LF and XF truck range
16	Lotus	Norwich	Car	Elise, Evora and Exige
17	LEVC	Coventry	CV	TX Taxi
18	McLaren Automotive	Woking	Car	540, 570, 650, 675 and P1
19	Mellor	Rochdale	Bus and coach	Accessible coach range
20	MINI	Oxford	Car	MINI 3-Door Hatch, MINI 5-Door Hatch, MINI Convertible, MINI Clubman, Countryman, John Cooper Works and Mini Electric
21	Minibus Options	Whaley Bridge	Bus and coach	Minibus range
22	Morgan	Malvern	Car	3 Wheeler, 4/4, Plus 4, V6 Roadster
23	Nissan	Sunderland	Car and engine	Juke, LEAF and Qashqai
24	Optare	Leeds	Bus and coach	Solo, Tempo and Versa bus range
25	Plaxton	Scarborough	Bus and coach	Cheetah, Elite, Elite L, Leopard, Panorama DD, Panther, Panther LE, coach bodies and Enviro bus range
26	Rolls-Royce	Goodwood	Car	Cullinan, Dawn, Ghost, Phantom and Wraith
27	Toyota	Burnaston	Car and engine	Auris and Avensis
28	Toyota	Deeside	Engine	Engine range
29	Vauxhall	Ellesmere Port	Car	Astra
30	Vauxhall	Luton	CV	Vivaro van
31	Warnerbus	Dunstable	Bus and coach	Minibus range
32	Wrightbus	Ballymena (NI)	Bus and coach	Bus range

\*CV – POJAZDY UŻYTKOWE

Źródło: SMMT



pełnienie formalności. Wiele firm musi przeorganizować logistykę dostaw, choćby dlatego, że odprawy celne wpłyną znacząco na system dostaw just-in-time.

W Wielkiej Brytanii zlokalizowanych jest bardzo wiele fabryk motoryzacyjnych. To tam swoje duże wytwórnie mają m.in. BMW, Toyota, Nissan czy Honda. Ford produkuje tam w dwóch zakładach silniki.

Po uzyskaniu imponujących rezultatów z pierwszych zastosowań, firma FIBRO jako specjalista w dziedzinie normalistów prezentuje pod nazwą FETU kompletny program systemowy do gwintowania bezwiórowego sterowanego elektronicznie. Ten system kompaktowy, który w sposób udokumentowany jest przystosowany do pracy z prędkością 180 skoków/min., korzysta z precyzyjnej kontroli procesu w celu osiągnięcia maksymalnych wartości dla jakości gwintu, liczby wykonanych sztuk oraz trwałości narzędzi. Użytkownicy zyskują korzystając z asortymentu jedyne w swoim rodzaju pod względem zakresu wyboru wytrzymałych i wydajnych głowic, wygniatających gwinty o wielkości od M0,8 do M24, a także z wyboru różnych silników, systemów smarowania, wałów przegubowych oraz wariantów montażu. Umożliwiają one zastosowanie indywidualnych rozwiązań na zasadzie konstrukcji zespołowej. W prosty sposób dają się również realizować rozwiązania specjalne z wykorzystaniem wielu głowic wygniatających gwinty oraz modułów wsuwanych.

<p>Zespół do wygniatacia gwintów</p>	<p>FIBRO wyraźnie rozbudowuje program systemowy FETU gwintowania bezwiórowego z elektronicznym sterowaniem. Umożliwia on uzyskiwanie procesów dużej wydajności w dziedzinie obróbki blachy.</p>	
<p>Asortyment głowic wygniatających gwinty</p>	<p>Program systemowy FETU gwintowania bezwiórowego z elektronicznym sterowaniem oferuje jedyne w swoim rodzaju asortyment głowic wygniatających gwinty z wewnętrznym lub zewnętrznym podawaniem chłodziwa do gwintów o wielkości od M0,6 do M24.</p>	
<p>Poczwórna głowica wygniatająca gwinty</p>	<p>Wielogłowicowe zespoły wygniatające gwinty FETU pozwalają uzyskać jak najkrótsze taktory oraz maksymalną kontrolę procesu. Ten wariant wygniata jednocześnie cztery gwinty.</p>	
<p>Wersja wsuwana</p>	<p>Wersje wsuwane FETU łączą kilka funkcji nawet w najciaśniejszym miejscu: pochycenie detalu obrabianego, wycentrowanie oraz doprowadzenie taśmy blachy, a następnie wygniatacie gwintu. Wersje te są oferowane jako gotowe moduły dla gwintu pojedynczego oraz wielokrotnego o wielkości nie większej niż M12.</p>	

### FIBRO GmbH Części znormalizowane

August-Läpple-Weg DE-74855 Hassmersheim T +49 6266 73-0

Doradztwo techniczne w Polsce T:+48 33 813 72 13

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



## Konsolidacja branży na coraz wyższym poziomie

Choć, jak na razie, nie sprawdza się scenariusz z lat 90. poprzedniego wieku, że światowy przemysł samochodowy będzie podzielony pomiędzy około sześć dużych koncernów, to proces konsolidacji w tej branży wciąż trwa. Zmiany w segmencie samochodów wymuszają także połączenia wśród dostawców.

Fuzje i przejęcia (M&A) trwają w przemyśle motoryzacyjnym już od kilkudziesięciu lat. Proces ten nasilił się pod koniec XX wieku, choć nie każde połączenie zakończyło się sukcesem. W 1998 roku nastąpiła fuzja Daimler-Benz AG z Chrysler Corp., w wyniku której powstał Daimler Chrysler AG. Jednak już po niespełna 10 latach niemiecki koncern odsprzedał udziały w amerykańskiej firmie. Za niespełnione inwestycje należy uznać także przejęcia szwedzkich producentów dokonane przez amerykańskie firmy - w 1989 r. Saaba przez Opla oraz w 1999 r. Volvo Cars przez Forda. Obecnie od 8 lat Volvo Cars doskonale rozwija się będąc własnością chińskiej grupy Geely, a Saab, po kilku próbach reaktywacji przez kolejnych właścicieli, zniknął ostatecznie z rynku.

Każda fuzja ma przynieść nowym właścicielom konkretne efekty. Należą do nich obniżanie kosztów produkcji, ograniczenie liczby dostawców oraz niższe koszty funkcjonowania łańcucha dostaw. Efekty synergii w tych obszarach są jednym z głównych elementów oczekiwanych oszczędności i wyższego zysku.

### Producenci pojazdów

W ostatnich dwóch latach byliśmy świadkami co najmniej dwóch ważnych przejęć. Pierwszym z nich było dołączenie do Aliansu Renault-Nissan kolejnego producenta z Japonii. W maju 2016 r.

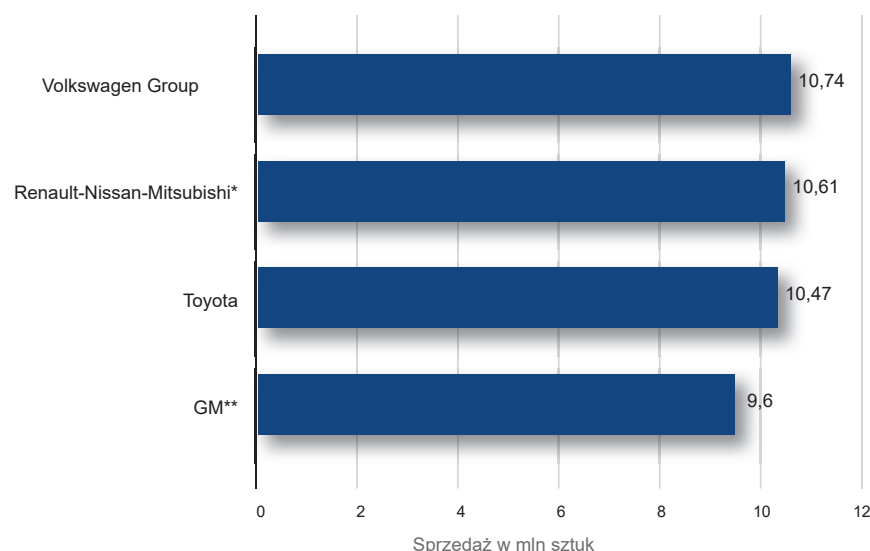
Nissan Motor Co. i Mitsubishi Motors Corp. (MMC) podpisały umowę, zgodnie z którą Nissan wykupił ponad 34 proc. akcji w MMC, stając się jego najważniejszym udziałowcem. Dzięki temu powstała jedna z dwóch największych grup produkujących pojazdy na świecie.

W minionym roku Alliance Purchasing Organization (wspólna jednostka Aliansu zajmująca się zakupami) umożliwiła niesprecyzowane „osiągnięcie znacznych oszczędności poprzez scentralizowanie dostaw części, wyposażenia i narzędzi, prowadzenie negocjacji z dostawcami”.

Więszym zaskoczeniem dla znawców rynku było natomiast przejęcie Opla/Vauxhall przez Grupę PSA. Francuski koncern, będąc właścicielem pięciu marek (Peugeot, Citroen, DS, Opel i Vauxhall), stał się, po Volkswagencie, drugim największym koncernem samochodowym w Europie.

Już do 2020 roku zakładane jest osiągnięcie efektu synergii w Grupie PSA na poziomie 1,1 mld euro. W 2026 roku wartość ta ma wzrosnąć do 1,7 mld euro. Aż 3/4 tej wartości ma zostać osiągnięte w trzech obszarach: 30 proc. w zakupach, 25 proc. w działalności B+R i 20 proc.

### Najwięksi producenci pojazdów na świecie (2017 r.)



Źródło: Statista

### AUTOR



Rafał Orłowski

Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

w produkcji. Przyczyni się do tego m.in. ograniczenie liczby platform podwozowych i napędowych (silniki i skrzynie biegów) oraz całkowita rezygnacja z dotychczasowych rozwiązań General Motors.

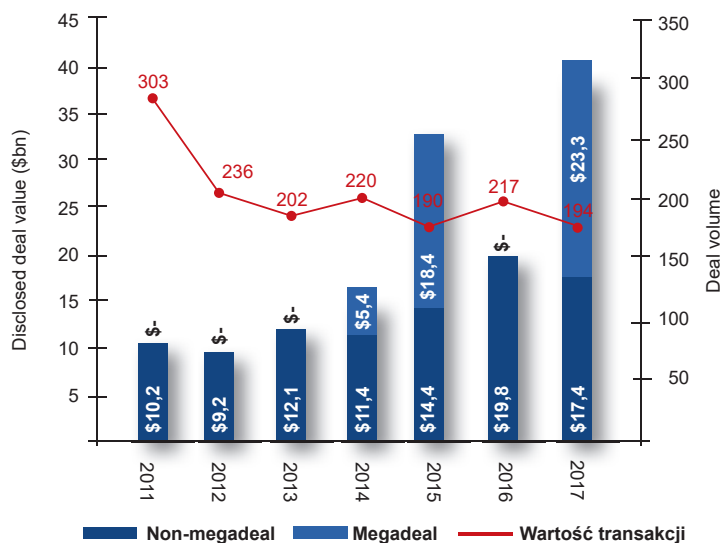
W grudniu zeszłego roku powołano nową wspólną jednostkę zakupową i jakościową dostawców Peugeot/Citroën/DS oraz Opel/Vauxhall. Oczywiście wydaje się, że w ramach podjętych działań nastąpi weryfikacja i ograniczenie liczby producentów komponentów w połączonym łańcuchu dostaw.

### Najwięksi dostawcy jeszcze więksi

Proces koncentracji nie omija dostawców. Jak informuje PwC w 2017 roku zostały przeprowadzone 194 transakcje o rekordowej wartości 40,7 mld dolarów, choć sama liczba M&A jest niższa niż rok wcześniej (2016: 217 transakcji).

Dostawcy komponentów koncentrują się na transakcjach zaawansowanych technologicznie tzw. Auto-Tech - w minionym roku zakończono 40 tego typu przejęć i fuzji, wobec 28 w 2016 r. Transakcje technologiczne obejmują, między innymi: technologie związane z tzw. connected car, rozwiązaniami do aut autonomicznych, aplikacje care/ridesharingowe czy napędy alternatywne.

## Fuzje i przejęcia - dostawców komponentów 2011-2017



Źródło: PwC Deals. Global Automotive Deals Insights Year-End 2017

Największe transakcje w 2017 r. to: przejęcie MobileEye przez Intela i Harman International przez Samsunga. Przyszłość amerykańskiego Intela to mobilność, a dokładnie auta autonomiczne. Dlatego firma zapłaciła niebagatelną sumę blisko 15,4 mld dolarów za izraelski MobileEye, zajmujący się tworzeniem sensorów, kamer i systemów wykorzystywanych w tego typu pojazdach. Pomimo wysokich kosztów transakcja wydaje się być trafiona. Na początku tego roku prezes Intela Brian Krzanich ogłosił, że 2 miliony aut BMW, Nissana i Volkswagena użyje technologii Mobileye Road Experience Management (REM), która pozwala na gromadzenie danych umożliwiających tworzenie i szybką aktualizację map wysokiej rozdzielczości, pozwalających na jazdę autonomiczną.

Procesy konsolidacyjne są dobrze widoczne w działaniach największych światowych dostawców. Magna Automotive, utrzymująca pozycję 3. na liście globalnych firm, od 2016 roku przeprowadziła cztery akwizycje. Obok firm takich jak Stadco Automotive, BÖCO Group, a ostatnio OLSA, kanadyjsko-austriackie konsorcjum stało się właścicielem Telemotive, dostawcy oprogramowania i rozwiązań connected car.

Aktywną politykę w tym zakresie prowadzi także Valeo, które w ciągu kilku lat awansowało do pierwszej „dziesiątki” globalnych dostawców. Choć największa przeprowadzona transakcja dotyczyła aktywów niemieckiego FTE (komponenty do skrzyń biegów i zespołów napędowych), to zwraca uwagę zakup startupu z Niemiec. gestigon jest firmą, która rozwija oprogramowanie intuicyjnych interfejsów człowiek- maszyna (HMI), zwiększające komfort w kabinie aut, a także wspomagające kierowcę (kamery wewnętrzne i przetwarzanie obrazu).

Konsolidacja top dostawców nadal postępuje. W I połowie 2017 roku Lear

Corporation (9. pozycja na liście największych dostawców) przejął aktywa związane z produkcją foteli samochodowych od hiszpańskiej Grupo Antolin. Do amerykańskiego dostawcy trafiło 12 zakładów i 2 centra badawczo-rozwojowe w Czechach, Francji, Maroku, Portugalii i Hiszpanii, w których pracuje 2,3 tys. osób.

W tym samym roku Robert Bosch, największa światowa firma dostawcza, przejęła Albertini Cesare S.p.A., włoskiego producenta aluminiowych obudów dla przemysłu motoryzacyjnego. Akwizycja ta ma zabezpieczyć potrzeby niemieckiego koncernu na dostawy odlewów do układów kierowania.

W tym roku nieoczekiwany zwrot nastąpił w przypadku działu motoryzacyjnego GKN. W marcu Dana Incorp. poinformowała, że przejmie tę działalność, obejmującą 61 zakładów na świecie i około 35 tys. pracowników. Jednak finalnym zwycięzcą został fundusz Melrose Industries, który porozumiał się z większością akcjonariuszy GKN, oferując równowartość ponad 11 mld dolarów.

Natomiast w kwietniu br. koncern Tenneco (31. globalny dostawca) zawarł ostateczną umowę przejęcia Federal-Mogul (45. pozycja) od Icahn Enterprises L.P. Nowy właściciel zapowiada, że podzieli połączoną działalność na dwa niezależne biznesy,

### Najwięksi na świecie dostawcy motoryzacyjni

Miejsce (2016)	Miejsce (2013)	Dostawa	Sprzedaż w 2016 (w mln dolarów)
1	1	Robert Bosch GmbH	45 500
2	9	ZF Friedrichshafen AG	38 465
3	3	Magna International Inc.	36 445
4	2	Denso Corp.	36 184
5	4	Continental AG	32 680
6	5	AisinSeiki Co.	31 389
7	6	Hyundai Mobis	27 207
8	7	Faurecia	20 700
9	10	Lear Corp.	18 558
10	14	Valeo SA	17 384

Źródło: PwC Top Suppliers 2016



notowane na nowojorskiej giełdzie. Zakończenie transakcji ma nastąpić w drugiej połowie tego roku, natomiast wydzielenie poszczególnych działalności w II połowie 2019 r.

#### M&A:

#### elektromobilność i autonomiczność

PwC spodziewa się, że trend akwizycji w segmencie rozwiązań do aut elektrycznych czy też autonomicznych będzie kontynuowany. Potwierdza to między innymi czerwcową zapowiedź Grupy Webasto o przejęciu działu systemów ładowania pojazdów elektrycznych od amerykańskiej firmy AeroVironment. Niemiecka grupa poza tradycyjną działalnością produkcyjną (szyberdachy, dachy składane i systemy ciepłne) stara się rozwijać w nowych obszarach, jakimi są systemy akumulatorowe i systemy ładowania aut elektrycznych.

W tym samym miesiącu Porsche poinformowało o przejęciu mniejszościowego 10 proc. udziału w chorwackiej Rimac, która rozwija technologie wysokonapięciowych akumulatorów, elektrycznych układów napędowych oraz cyfrowe interfejsy człowiek - maszyna (HMI).

*- Większość istotnych graczy z branży aktywnie poszukuje atrakcyjnych podmiotów do przejęcia z sektora elektromobilności, ponieważ konkurencja w tym obszarze zdecydowanie się nasila. Nikt nie chce zostać w tym wyścigu z tyłu, tym bardziej, że nie ma aż tak wielu ciekawych rozwiązań na rynku. Ostatnio możemy też obserwować skokowy wzrost wycen spółek technologicznych w branży motoryzacyjnej - mówi Piotr Michalczyk, partner w PwC, lider zespołu doradztwa dla branży motoryzacyjnej.*

#### A w Polsce?

Przejęcia na naszym rynku można podzielić na dwie kategorie. Do pierwszej z nich należą zmiany właścicielskie wynikające z globalnych akwizycji i fuzji. W ostatnich kilkunastu miesiącach dotyczyły one m.in. zakładów PKC Group Polska w Starachowicach, Uniwheels w Stalowej Woli czy zakładu ZF/TRW w Pruszkowie.

Interesujący jest drugi aspekt jakim są przejęcia dokonywane przez polskie podmioty. Obecnie ten trend nie jest tak silny, jak kilka lat temu, gdy akwizycje przeprowadziły m.in. Boryszew, Stomil Rubber czy Izoblok. W sektorze dostawczym pojawiła się kolejna firma, która przejęła producenta części poza granicami Polski. Na początku tego roku PZL Sędziszów S.A. zakupił większościowy pakiet (65 proc.) w BöhmPlast-Technik. Czeska firma dostarcza produkty i usługi m.in. do przemysłu motoryzacyjnego. Dzięki akwizycji PZL Sędziszów S.A. uzyskał dostęp do najnowocześniejszych technologii wtrysku tworzyw sztucznych. Polska firma zamierza wykorzystać te możliwości m.in. do rozwoju produkcji nowych wyrobów filtracyjnych, dedykowanych dla pojazdów elektrycznych.



## Palety i pojemniki dla przemysłu i logistyki

- Szeroki wybór opakowań z tworzywa sztucznego
- Rozwiązania realizowane na indywidualne potrzeby klientów
- Profesjonalne doradztwo i wsparcie techniczne

Zapytaj o indywidualną ofertę:  
+48 713 16 77 60  
info.pl@utzgroup.com

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

## Akwizycje obejmujące zakłady produkcyjne w Polsce (wybór)

Rok	Firma	Nabywca	Transakcja	Lokalizacje w Polsce
2017	Uniwheels AG	Superior Industries	Zakończona	Stalowa Wola (trzy zakłady)
2017	PKC Group	MothersonSumi Systems	Zakończona	Starachowice
2017	Ficosa Int.	Panasonic Corp.	Zakończona (przejęcie większości udziałów)	Dąbrowa Górnicza
2017	SAPA	Norsk Hydro	Zakończona	Trzcianka, Chrzanów, Łódź
2018	dział Body Control Systems ZF/TRW	Luxshare	Zakończona	Pruszków
2018	Tri-Ring Group Co. Ltd.	Investor Group	W trakcie	Kraśnik
2018	Takata	JoysonSafety Systems	W trakcie	Krzyszów
2018	GKN	MelroseIndustries	W trakcie	Oleśnica (dwa zakłady)
2018	OLSA	Magnalnt.	W trakcie	Kostrzyn n. Odrą
2018	Grammer	Jiye Auto Parts	W trakcie	Bielsko-Biała, Sosnowiec
2018	Federal Mogul	Tenneco	W trakcie	Gorzycze, Gdańsk
2018	AsashiKasei	SAGA Automotive Interiors	W trakcie	Żary

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl

- Akwizycja BöhmiPlast-Technik jest dla nas bardzo ważnym krokiem w kierunku unowocześnienia technologii produkcji - podkreśla Adam Sikorski, Prezes PZL Sędziszów S.A. - Zamierzamy aktywnie uczestniczyć w rozwoju elektromobilności w Polsce. Dla producentów części oznacza to m.in. większe zastosowanie tworzyw przy produkcji w celu zmniejszenia masy pojazdu.

W innym segmencie, produkcji przyczep i nacze, nadal aktywna jest Grupa Wielton. W maju ubiegłego roku firma z Wielunia podpisała umowę przejęcia 80 proc. udziałów w Grupie Langendorf, niemieckim producencie nacze, w tym m.in. specjalistycznych pojazdów do przewozu szkła i prefabrykatów. Wartość transakcji wyniosła 5,3 mln euro.

- Przejęcie Langendorfa jest składową Strategii Wzrostu Wielton 2020, którą realizujemy od 2016 r. Dzięki tej akwizycji Grupa Wielton przede wszystkim poszerzyła portfel produktowy o pojazdy specjalistyczne - mówi Mariusz Golec, Prezes Zarządu Wielton S.A. - Zwiększyliśmy również swój udział w bardzo dojrzałym, największym w Europie rynku niemieckim.

W następstwie transakcji Grupa Wielton ma zwiększyć swoje przychody o 200 mln zł w skali roku. Przypomnijmy, że wcześniej polska firma przejęła we Włoszech Compagnia Italiana Rimorchi s.r.l., a we Francji Fruehauf SAS.

Obserwujemy także odwrotny trend - firmy z polskim kapitałem trafiają do nowych właścicieli. Od kilku miesięcy Krzysztof i Solange Olszewscy poszukiwali inwestora dla Solaris Bus and Coach. Na początku lipca tego roku poinformowano o podpisaniu umowy z hiszpańską grupą CAF, która ma pozwolić na negocjowanie szczegółów transakcji. Firma założona w 1996 roku przez p. Olszewskich ma dwa zakłady (Bolechowo i Środa Wlkp.) i zatrudnia obecnie 2300 osób. W 2017 r. firma dostarczyła do klientów rekordową liczbę 1397 pojazdów, zajmując 4. miejsce na europejskim rynku producentów autobusów miejskich. Jednocześnie w tym samym roku Solaris był liderem na rynku autobusów elektrycznych w Europie.

- W procesie rozmów z potencjalnymi inwestorami dla Solarisa, rozpatrywałam oferty zarówno z rynku polskiego jak i innych krajów. Jestem przekonana,

że wybierając CAF jako inwestora dla Solarisa, zapewniona zostanie obiecująca przyszłość dla marki, jej klientów i pracowników - powiedziała Solange Olszewska, prezes zarządu Solaris Bus & Coach S.A.

Hiszpańska Grupa CAF zajmuje się projektowaniem, produkcją, utrzymaniem i dostawą taboru kolejowego oraz pojazdów szynowych. W obszarze jej aktywności leżą także najnowsze rozwiązania dla transportu miejskiego w tym e-mobilność. Kolejne szczegóły transakcji poznamy zapewne w nadchodzących miesiącach.

Być może to nie jedyna zmiana właścicielska jaka nastąpi. Na początku 2018 r. Boryszew poinformował o możliwości sprzedaży aktywów tej Grupy związanych z przemysłem motoryzacyjnym oraz z przetwórstwem aluminium. Według mediów potencjalnym nabywcą aktywów motoryzacyjnych miał być fundusz Advent. Transakcja nie doszła jednak do skutku, o czym Grupa Boryszew poinformowała w połowie kwietnia.

### Podsumowanie

Globalny proces konsolidacji przemysłu motoryzacyjnego wydaje się być nieprzerwany i w kolejnych latach możemy oczekiwać kolejnych przejęć i fuzji. Jak w tym procesie powinny odnaleźć się firmy z lokalnym kapitałem? Według przedstawicieli EY w obliczu globalnej konsolidacji przemysłu motoryzacyjnego lokalne przedsiębiorstwa powinny skoncentrować swoje działania na budowaniu własnej wartości poprzez zwiększanie zakresu oferowanych produktów, zasięgu geograficznego oraz wdrażanie innowacyjnych rozwiązań pozwalających na obniżenie kosztów produkcji, przy wykorzystaniu możliwości jakie niesie za sobą rozwój współczesnych technologii. - Analizując bieżące trendy rynkowe stwierdzamy, że istotny wpływ na funkcjonowanie firm motoryzacyjnych w najbliższym okresie będzie miał rosnący popyt konsumentów na pojazdy wyposażone w alternatywne źródła

napędu oraz dodatkowe funkcje, takie jak zdolność łączenia się pojazdów z otoczeniem - mówi Grzegorz Cywiński, Associate Partner EY. - Czasochłonność oraz wysokie nakłady inwestycyjne związane z wypracowaniem nowych technologii mogą stanowić w wielu przypadkach katalizator dla procesów fuzji i przejęć, w ramach których dostawcy motoryzacyjni będą poszukiwać firm, które mają niezbędne doświadczenie w dostarczaniu technologii nowej generacji, pozwalającej elastycznie odpowiadać na dynamicznie zmieniające się wymagania odbiorców. Lokalne przedsiębiorstwa o większej skali działalności mogą wybrać drogę wzrostu poprzez akwizycję, przejmując mniejsze firmy, posiadające zyskującą na znaczeniu technologię lub oferujące podobne produkty jako etap w roli lokalnego integratora rynku, stanowiącego bardziej atrakcyjny cel akwizycyjny w przeszłości.

- Strategiczne akwizycje pozwalają na skokowe wejście na dany rynek lub poszerzenie portfolio o nowe produkty, czy rozwiązania. Nasz model biznesowy zakłada ekspansję zagraniczną poprzez przejmowanie spółek, które są silnymi, lokalnymi markami - ocenia Mariusz Golec, Prezes Zarządu Wielton S.A. - Działamy jako multibrand, a przejmowane spółki są dla nas partnerami dostarczającymi unikalne rozwiązania np. produktowe. Kluczowe jest dla nas zapewnienie im rzeczywistego rozwoju, poprzez wdrażanie nowych inwestycji oraz modernizację linii produkcyjnych. Stawiamy na konsekwentne umacnianie pozycji, zdobywanie kolejnych rynków i budowanie przewagi konkurencyjnej w oparciu o nowe technologie, przy jednoczesnym pełnym wykorzystaniu potencjału skonsolidowanych spółek.

ENGLISH SUMMARY

According to PwC 194 deals were transacted in 2017, with a record value of \$40,7 billion. Component suppliers focus on Auto-Tech transactions, which concern acquisition of technologically advanced companies. In the previous year 40 M&A of that kind were finalized. The largest deal was Intel's acquisition of MobileEye (\$15,4 billion). In Poland, within the last months, Wielton Group, a producer of trailers and semi-trailers, maintained its acquisition activity (acquisition of the German Langendorf Group). In the suppliers sector PZL Sędziszów has closed its first deal (acquisition of the Czech company Böhm Plast-Technik).

Największe przejęcia i fuzje w przemyśle motoryzacyjnym 2016-2017

Zapowiedź transakcji	Firma	Kraj	Nabywca	Kraj	Status	Wartość (w mln dolarów)	Kategoria
marzec 2017	Mobileye NV	Izrael	Intel	Stany Zjedn.	Zakończona	15 387	Części i komponenty
styczeń 2018	GKN PLC	Wielka Brytania	Melrose Industries PLC	Wielka Brytania	W trakcie	11 016	Części i komponenty
marzec 2018	Hyundai Mobis Co. Ltd.- Module & AS Parts Business	Korea Płd.	Hyundai Glovis Co. Ltd.	Korea Płd.	W trakcie	8 776	Części i komponenty
listopad 2016	Harman International Industries Inc.	Stany Zjedn.	Samsung Electronics Co. Ltd.	Korea Płd.	Zakończona	8 041	Części i komponenty
styczeń 2018	Beijing Electric Vehicle Co. Ltd.	Chiny	Chengdu Qianfeng Electronics Co. Ltd.	Chiny	W trakcie	4 508	Produkcja pojazdów
listopad 2016	Calsonic Kansei Corp.	Japonia	CK Holdings Co. Ltd.	Japonia	Zakończona	4 404	Części i komponenty
styczeń 2016	Daihatsu Motor Co. Ltd.	Japonia	Toyota Motor Corp.	Japonia	Zakończona	3 132	Produkcja pojazdów
maj 2016	Mitsubishi Motors Corp.	Japonia	Nissan Motor Co. Ltd.	Japonia	Zakończona	2 189	Produkcja pojazdów
marzec 2016	Fenner PLC	Wielka Brytania	Michelin	Francja	W trakcie	1 669	Części i komponenty
czerwiec 2017	Takata Corp-Business	Japonia	Key Safety Systems Inc.	Stany Zjedn.	W trakcie	1 573	Części i komponenty
listopad 2017	Metaldyne Performance Group Inc.	Stany Zjedn.	American Axle & Manufacturing Holdings Inc	Stany Zjedn.	Zakończona	1 512	Części i komponenty
lutym 2017	Adam Opel AG	Niemcy	Peugeot SA	Francja	Zakończona	1 210	Produkcja pojazdów

Źródło: PwC Deals. Global Automotive Deals Insights Year-End 2017

# Co i jak wpływa na branżę motoryzacyjną

Elektromobilność, car-sharing czy auta autonomiczne? Brexit czy coraz ostrzejsze normy spalin? Proekologiczne postawy kierowców czy traktowanie samochodów jak pospolitych gadżetów? Które z tych czynników najmocniej działają na nasze przedsiębiorstwo? Które zmiany powinniśmy starać się przewidzieć? Czy mamy pełen obraz otoczenia, w którym działamy?



## Poukładana rzeczywistość

Na producentów samochodów oraz części samochodowych działa wiele czynników. Najbardziej i bezpośrednio odczuwalne są zachowania klientów, konkurentów i dostawców. Jednak w długim horyzoncie czasowym to czynniki działające niebezpośrednio mają większe znaczenie dla branży i poszczególnych jej graczy. Umiejętność dostrzegania oraz interpretacji zdarzeń i trendów w dalszym otoczeniu, tj. poza branżą, czy wręcz ich przewidzenia, najczęściej decyduje o możliwości wyprzedzenia konkurencji, zdobyciu przewagi na rynku, a dla niektórych o przetrwaniu.

Teksty prasowe i opracowania analityczne dotyczące przemysłu motoryzacyjnego zazwyczaj skupiają się na wybranych aspektach. Dla uzyskania pełnego obrazu realiów funkcjonowania branży warto zbudować mapę wszyst-

kich kluczowych czynników. Taka mapa może grupować czynniki w polityczno-prawne, ekonomiczne, społeczne oraz technologiczne. Wiele z nich jest ze sobą powiązanych.

## Nie tylko technologia

Mimo że aspekty technologiczne są najczęściej podejmowanym w prasie i analizach zagadnieniem, to wcale nie muszą w największym stopniu decydować o kierunku zmian w branży motoryzacyjnej. Dużą zmienność wykazuje - mające fundamentalne znaczenie - otoczenie polityczno-prawne. Od wielu lat trwa zaostrzanie norm czystości spalin, przede wszystkim w Unii Europejskiej. Jednocześnie wprowadzane są regulacje oraz zachęty do rozwoju elektromobilności. Czy te dwa zjawiska mają doprowadzić do pełnego wyparcia z rynku silników benzynowych i diesla?

Na wniosek polskiego rządu, Sejm

wprowadził w styczniu br. ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zachęcającą do użytkowania aut elektrycznych i hybrydowych oraz inwestowania w budowę infrastruktury do ładowania aut. Dał tym samym do zrozumienia, że stawia na rozwój motoryzacji właśnie w tym kierunku. Tylko czy to zdarzenie jest rzeczywistym prognostykiem rozwoju elektromobilności w Polsce, skoro niemalże w tym samym momencie ten sam rząd skutecznie zniechęcił koncern BMW do inwestycji w budowę stacji ładowania samochodów i inwestowania w farmy wiatrowe, o które wcześniej zabiegał m.in. u niemieckiego inwestora?

Kolejnym obszarem podlegającym regulacjom są inwestycje w specjalnych strefach ekonomicznych. Wdrażane w ostatnim czasie zmiany mogą być korzystne dla inwestorów, gdyż znikną dotychczasowe bariery terytorialne stref. Jednocześnie nasila się konflikt pomiędzy rządem a organami Unii Europejskiej, dotyczący praworządności w Polsce i poszanowania wartości stanowiących unijny fundament, który może skutkować obniżeniem funduszy dla Polski w kolejnej perspektywie finansowej. A mniejsze środki na projekty infrastrukturalne wprost przekładają się m.in. na spadek popytu na samochody ciężarowe.

Innym ważnym czynnikiem o charakterze politycznym i regulacyjnym są kwestie celne. Część z nich dotyczy zbliżającego się Brexitu, który może mieć skutki nie tyle dla całego przemysłu motoryzacyjnego, co dla poszczególnych koncernów, czy pojedynczych marek.

Dla przykładu marka Opel/Vauxhall, należąca do koncernu PSA, może obawiać się bojkotu ze strony klientów w Wielkiej Brytanii w przypadku zamknięcia brytyjskich fabryk po Brexicie. Podobne obawy mają pracownicy i dostawcy fabryki koncernu w Gliwicach, z której na Wyspy trafia większość produkowanych tam Opli Astra. Dodatkowo cła nakładane przez USA na samochody importowane m.in. z Europy mogą zostać podwyższone. Prezydent Trump postrzega je jako niesymetryczne. Obecnie USA nakładają 2,5% cło na auta osobowe sprowadzane z UE, ale na ciężarowe stawka wynosi 25%, podczas gdy UE nakłada 10% cło na wszystkie auta z USA. Dlatego istotniejszym powodem dla podwyższenia stawek celnych, niż ich domniemana niesymetryczność, wydaje się sięgający 44 mld USD deficyt USA w handlu samochodami z UE.

Zmianom mogą ulegać również regulacje na poziomie lokalnym. Wspomniana krajowa ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych daje samorządom możliwość wdrażania przepisów, pozwalających na tworzenie w miastach stref niskiej emisji spalin. Dodatkową zachętą o charakterze proekologicznym jest zapewnienie darmowej komunikacji miejskiej kierowcom nabywającym auta elektryczne.

Drugi obszar analizy otoczenia dalszego stanowią czynniki ekonomiczne. Branża motoryzacyjna jest mocno cykliczna, uzależniona od koniunktury gospodarczej. Dobrym prognostykiem dla niej jest wzrost PKB, a zwłaszcza jego perspektywy w krajach stanowiących finalne rynki zbytu dla wytwarzanych produktów. Ważna jest jednak również struktura PKB, czyli poziom wydatków konsumpcyjnych gospodarstw domowych oraz inwestycji przedsiębiorstw.

W długiej perspektywie być może najważniejsze, a jednocześnie najtrudniejsze do interpretacji i prognozowania, są trendy społeczne. Coraz powszechniejsze stają się postawy proekologiczne, m.in. rosnąca popularność komunikacji rowerowej,

korzystanie z transportu publicznego oraz rosnąca aprobata dla aut elektrycznych i hybrydowych. Stale rośnie popularność podróży zagranicznych z wykorzystaniem transportu lotniczego i kolejowego. Można również zauważyć, że samochód traci na znaczeniu jako przedmiot kultu i prestiżu, świadczący o statusie materialnym. Ludzie odczuwają coraz mniejszą potrzebę posiadania auta na własność. Coraz bardziej liczy się zaś jego funkcjonalność i elastyczna dostępność, stąd rozwój i pozytywne prognozy dla idei car-sharingu.

Ostatnim głównym obszarem jest technologia. Rozwój elektromobilności stał się faktem. Choć auta elektryczne stanowią tylko 5,8% aut sprzedanych w UE-15, to dynamika ich sprzedaży jest wyższa niż aut ogółem. Kierunek rozwoju potwierdzają inwestycje koncernów w technologii elektromobilne. Wystarczy wskazać na kilka przykładów z naszego regionu. W 2017 r. LG Chem otworzyło w Polsce największą w Europie fabrykę baterii do zasilania aut elektrycznych, a Audi właśnie rozpoczęło seryjną produkcję silników elektrycznych w fabryce w Gyoer na Węgrzech. Czy zatem elektromobilność to już pewna przyszłość? Okazuje się, że nie dla wszystkich.

Japońska Mazda, w przeciwieństwie choćby do pochodzącej z tego samego kraju Toyoty, nie podziela tego poglądu i nie inwestuje w rozwój elektromobilności. Podobnie odmienny stosunek miała do tzw. downsizingu, czyli obniżania pojemności silników przy jednoczesnym podnoszeniu ich mocy, kosztem żywotności. Dziś wiadomo, że ekologiczne efekty niższego zużycia paliwa i emisji spalin okazały się mniejsze niż zakładano, żeby nie powiedzieć znikome, szczególnie kiedy zmieniono sposób pomiaru spalania. Kto miał rację? I czyja wizja się ziści za kilka lat w przypadku aut elektrycznych? To dobry przykład, jak odmiennie może być postrzeganie i interpretowanie rzeczywistości, jak różne można wyciągać wnioski z tych samych zdarzeń i zjawisk.

Postęp technologiczny ma jeszcze inny wymiar. Robotyzacja i automatyzacja sprawiają, że produkcja staje się znów opłacalna w krajach o stosunkowo wysokich kosztach wynagrodzeń, np. w Niemczech. Dailmer właśnie rozpoczął budowę najnowocześniejszej na świecie fabryki samochodów w niemieckim Sindelfingen. Czy ewentualne kolejne tego typu zakłady również będą powstawały na Zachodzie z pominięciem lubianego przez koncerny regionu Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polski?

### **Wszyscy patrzą, każdy widzi inaczej**

Identyfikacja i pogrupowanie kluczowych czynników polityczno-prawnych, ekonomicznych, społecznych oraz technologicznych sprawia, że nic istotnego nie umyka w procesie wyciągania wniosków i podejmowaniu decyzji strategicznych. Niemalże każdy z tych czynników może w odmienny sposób, z różną siłą i w różnej perspektywie czasowej działać na branżę i poszczególnych graczy. Każde przedsiębiorstwo ocenia je indywidualnie, co zależy od jego specyfiki, ale też od percepcji zdarzeń i trendów przez zarządzających. Dlatego wymienione tu zagadnienia z jednej strony wydają się najistotniejsze ogólnie dla branży, z drugiej zaś dla konkretnych podmiotów mogą być jedynie inspiracją do opracowania własnego zestawienia. W dalszej kolejności powinno ono stanowić punkt wyjścia do określenia przyszłych szans i zagrożeń.

### **AUTOR**



#### **Radosław Pelc**

Analitik Sektorowy

Departament Analiz Ekonomicznych  
i Sektorowych

Bank BGŻ BNP Paribas S.A.

# Pole position Exact Systems w wyścigu o tytuł lidera kontroli jakości motoczęści



O dwóch twarzach motoryzacji w Polsce oraz o tym, jak z lokalnej częstochowskiej spółki Exact Systems wyrósł na międzynarodowego gracza, rozmawiamy z Pawłem Gosem - prezesem zarządu Exact Systems.

**Jak wygląda branża motoryzacyjna w Polsce z perspektywy kogoś, kto kontroluje najwięcej produkowanych części samochodowych w kraju?**

Automotive w Polsce ma dwie twarze. Pierwsza - uśmiechnięta, kiedy widzimy jak branża dynamicznie się rozwija, daje Polakom możliwość dobrej pracy i rozwoju w firmach o międzynarodowych strukturach. Nie ma roku, żebyśmy nie otrzymali informacji o motoinwestycjach firm, które na lokalizację swojej produkcji wybierają Polskę. Szczególnie mocni jesteśmy w produkcji części i podzespołów samochodowych, bardzo dobre wyniki w pierwszej części tego roku osiągnęliśmy w produkcji pojazdów ciężarowych, nieźle idzie nam też z autobusami. Druga strona - z małym grymasem na twarzy, odnosi się do coraz trudniejszego rynku pracy w Polsce. Rosnące zamówienia na samochody, części i podzespoły samochodowe oznaczają wzrost zapotrzebowania na pracowników. Jeśli zestawimy je z rekordowo niską stopą bezrobocia oraz rosnącym popytem na pracowników w wielu branżach w Polsce, problem kadrowy może stać się języczkiem u wagi dla rozwoju produkcji motoryzacyjnej nad Wisłą.

**A czy macie na to jakieś panaceum?**

Każdy przedsiębiorca czy menedżer, niezależnie od branży w której działa, codziennie rano powinien myśleć o innowacjach w swojej firmie. My przeprowadzamy kontrole jakości produkowanych pojazdów i części do nich w aż 12 krajach. Tylko w Polsce zasięg naszych projektów obejmuje aż 95 miast, w związku z czym co roku prowadzimy kilka tysięcy naborów do pracy na stanowisko kontrolera jakości. Taka skala



EXACT SYSTEMS

działalności wymaga nowoczesnych technik rekrutacyjnych oraz zastąpienia tradycyjnych metod szkolenia wydajniejszym i przystosowanym do współczesnych wymogów e-learningiem. Dwa lata temu, uruchomiliśmy platformę rekrutacyjną, która umożliwiła rekrutację pracowników całkowicie online. Byliśmy w tym aspekcie pionierami i po wynikach widzimy, że kandydaci bardzo dobrze to rozwiązanie przyjęli. W naszej firmie od kilku lat funkcjonuje również program edukacyjny - Szkoła Jakości - jako odpowiedź na niedopasowanie systemu edukacyjnego do potrzeb gospodarki i rynku pracy. Dzięki tej inicjatywie systematycznie pracujemy nad kompetencjami swojego zespołu, rozwijając je oraz kierując tak, aby korespondowały z potrzebami.



**W ostatnich latach rzeczywiście sporo się dzieje w Exact Systems - ekspansja zagraniczna, kontrakty z międzynarodowymi producentami. Co jest kluczem do wyróżnienia z lokalnej częstochowskiej spółki na międzynarodowego gracza?**

Od samego początku, który sięga 2004 roku, wiedzieliśmy z moim wspólnikiem Lesławem Walaszczykiem, że chcemy stworzyć dużą, globalną firmę, która nie ma kompleksów i śmiało może konkurować z międzynarodowymi spółkami zagranicznymi. Nie od razu jednak Kraków zbudowano. Ekspansję zagraniczną zaczęliśmy od Czech, ale pierwszy start się nie powiódł. Okazało się, że nie jest dobrym wyjściem powierzenie budowania spółki od zera menedżerowi z Polski. Zdecydowanie lepszym był wybór lokalnego eksperta, który świetnie znał tamtejsze uwarunkowania i miał dobre relacje z branżą. To zadziałało i rozpoczęło naszą międzynarodową przygodę.

**Potem było już z górki?**

Nie do końca. Każdy z 12 krajów, w których jesteśmy obecni, charakteryzuje się swoją specyfiką biznesową, na którą wpływa wiele czynników, m.in. takich jak: sytuacja społeczno-gospodarcza, wielkość motobranży, nasza konkurencja. Myśląc o kolejnych kierunkach musieliśmy wziąć pod uwagę wszystkie te elementy, przeanalizować je i zdecydować, czy warto wejść, a jeśli tak, to w jaki sposób. Najczęściej tworzyliśmy nasze spółki zupełnie od zera, czasami jednak przejmowaliśmy firmy sortujące już obecne na danym rynku, jak to było w przypadku Belgii i Holandii.

**A jak było z Chinami? W końcu jesteście pierwszą polską firmą usługową z branży motoryzacyjnej, która tam weszła?**

Wejście do Chin było niesamowitą, ale bardzo trudną i wymagającą przygodą. O Państwie Środka myśleliśmy już od wielu lat, właściwie od samego początku, ale finalnie zdecydowaliśmy się tam wejść, gdy jeden z naszych klientów

zapropozował nam współpracę z jedną z tamtejszych fabryk. Niestety tej pracy nie dostaliśmy do dziś, ale nie żałujemy tego kroku. Wręcz przeciwnie, to nas zmobilizowało do działania i tamtejszy biznes ma się bardzo dobrze. Zdobyliśmy kilka dużych kontraktów zarówno z globalnymi, jak i rodzimymi producentami i cały czas pracujemy nad kolejnymi. Co więcej, poprzez naszą obecność pomagamy także innym polskim spółkom wejść na te rynki. Dzięki naszym rekomendacjom i akredytacjom możemy otworzyć im drzwi do nowych globalnych klientów.

**Udowodniliście, że polska firma może też konkurować w tak umiędzynarodowionej branży, jaką jest motoryzacja?**

Polskim przedsiębiorcom niczego nie brakuje i śmiało mogą konkurować z firmami zagranicznymi. Wciąż jest niewiele polskich przykładów w naszej branży, które z powodzeniem działają poza granicami, takich jak Boryszew czy Solaris, i warto to w najbliższych latach nadrobić. Być może wykorzystując aktualne trendy, z którymi mamy do czynienia w motoryzacji, przede wszystkim elektromobilność. Mamy jedno z najnowocześniejszych zakładów motoryzacyjnych na świecie, wykwalifikowaną kadrę, uruchamianych jest coraz więcej centrów badawczych - warto z tego skorzystać i zawalczyć.

**Co w takim razie planujecie na najbliższe miesiące i lata? O czym wkrótce możemy usłyszeć?**

Cel jest bardzo jasny - chcemy być liderem usług kontroli części na świecie. To realne, a kroki które codziennie czynimy, zbliżają nas do jego realizacji. W najbliższych miesiącach i latach zamierzamy kontynuować naszą ekspansję. Na horyzoncie są kolejne państwa europejskie, a jednocześnie cały czas prowadzimy rozmowy dotyczące wyjścia poza nasz kontynent m.in. do: Brazylii, USA czy Meksyku. Widzimy, że to bardzo perspektywiczne rynki, a kontrola części motoryzacyjnych stanowi na nich wciąż atrakcyjną i niezagospodarowaną niszę.



# Strategia marki produktu na przykładzie VIA



VIA

Marka jest najsilniejszym narzędziem komunikacji, a mimo to niewiele organizacji tworzy świadomie i stosuje tożsamość marki do wprowadzenia na rynek swoich produktów.

Strategia marki opiera się na pozycji i misji marki, propozycji wartości marki. Istotnym jest, aby klienci pamiętali nazwę marki, gdzie mogą jej szukać i kupować. Jednym z pierwszych kroków w kreowaniu danej marki dla określonej oferty jest zrozumienie, czego oczekują klienci i zaoferowanie im tego czego potrzebują. Nic prostszego - wystarczy, aby przedstawiciel handlowy firmy udał się do klientów i powiedział, dlaczego klient ma kupić ich produkt lub usługę, a następnie spytał, co klient o tym myśli. To jest pierwszy krok, aby poznać potrzeby klientów.

VIA Oberflächentechnik jest usługodawcą na rynku motoryzacyjnym. Pierwszy raz sprzedała swój produkt w 1996 roku w Niemczech. W 2008 roku VIA pojawiła się na rynku polskim, pod nazwą VIA Technika Obróbki Powierzchniowej, uruchamiając zakład w Środzie Śląskiej.

Była to odpowiedź na potrzeby klientów, którzy poszukiwali niszowych usług jakimi są obróbka wibrościerna oraz odtłuszczanie przemysłowe. Nie bez znaczenia był również dobry przykład z Niemiec, gdzie potwierdziły się typowe zalety tej formy outsourcingu: wysoka jakość, fachowość, oszczędność czasu, miejsca oraz innych zasobów.

Strategię kreowania marki dla firmy można opisać jako dyspozycję i charakter wielu powszechnych i wyróżniających się elementów, które firma stosuje w całej swojej działalności. Przystępując do opracowania strategii kreowania marki w segmencie B2B należy podjąć decyzję o tym, czy koncentrować się na marce firmy (VIA) czy na marce produktu (VIA w Polsce). Początki w Polsce były trudne. Kreowanie produktu VIA w Polsce rozpoczęło już na samym początku w 2008 roku, jednak decyzjami

zarządu dopiero pod koniec 2012 roku wykreowała się polityka, w jaki sposób będzie tworzony wizerunek VIA w Polsce.

Kolejny krok to odpowiedź na pytanie „być lepszym czy być innym”. Bycie lepszym według Philipa Kotlera, wybitnego ekonomisty i specjalisty w dziedzinie zarządzania, jest trudniejsze, ponieważ ciągle trzeba zwalczać konkurencję dla dobra następnego produktu. Łatwiej jest być innym. Najlepiej zaś znaleźć sposób na to, by zawsze być innym. VIA na rynku krajowym osiągnęła pozycję lidera właśnie dzięki bardzo niszowej i wysublimowanej wręcz ofercie, na którą składają się procesy obróbki wibrościerniej czy odtłuszczania przemysłowego.

VIA w Polsce musiała sobie zadać poniższe pytania:





### Do kogo kierowane jest pozycjonowanie?

Tak jak to zostało przedstawione wcześniej, przekaz był skierowany do klientów VIA, którymi są firmy tłoczące i formujące części metalowe. Najczęściej są to przedsiębiorstwa z przemysłu motoryzacyjnego. Zalety outsourcingu przy ofercie VIA są zauważalne i policzalne finansowo i jakościowo przy dużych wolumenach części, a te są znaczne właśnie w tej branży.



VIA



### Dla kogo wprowadzana jest usługa na rynek?

Z oferty i usług VIA korzystać może każdy, kto jest zainteresowany obniżeniem kosztów i podniesieniem jakości powierzchni swoich części. VIA to nie tylko usługa obróbki wibrościerniej czy odłuszczenia przemysłowego. To także możliwość skorzystania z oferty na 100 proc. kontrolę, przygotowanie dokumentacji jakościowej czy zapewnienie łańcucha dostaw.

wykwalfikowanego personelu, co przy dzisiejszym tak zwanym rynku pracownika, niejednokrotnie jest trudne. Klienci chcą części na czas przy jednoczesnym utrzymaniu niezmienniej wysokiej jakości. VIA jest w stanie spełnić te potrzeby, dysponując najlepszymi specjalistami oraz maszynami z zakresu swojej oferty.

Marka VIA w Polsce stale się rozwija. Rosną nasze obroty i liczba klientów. Usługi kierowane są nie tylko na rynek polski, ale także niemiecki, czeski i węgierski. Firma inwestuje w rozwój nowych linii produkcyjnych, podnosząc tym samym swoją konkurencyjność.



### Czego chcą i czego oczekują klienci VIA?

Instalacja wydajnej technologii we własnym zakładzie produkcyjnym pociąga za sobą olbrzymie koszty inwestycyjne. Tego typu projekt trwa długo, a czasu zazwyczaj brakuje. Klient potrzebuje



### Na jakich potrzebach klienta oparte zostało pozycjonowanie?

Odpowiednio przygotowane pozycjonowanie powinno przede wszystkim wywołać u klientów skojarzenia, że usługodawca, w tym przypadku VIA, może być skuteczną i wydajną alternatywą dla inwestowania przez klienta w drogie maszyny. Istotną kwestią jest także założenie, aby VIA kojarzona była z przemysłem motoryzacyjnym.

VIA bierze udział w cyklicznych wydarzeniach dla branży motoryzacyjnej (np. Automotive CEE Day) dla celów marketingowych, często jako partner czy sponsor wydarzenia. Oczywiście jest, że to także podczas tego typu spotkań można przekonać potencjalnych klientów do swojej oferty. Jednak tłem i załączkiem sukcesu w przyszłości jest rozpoznawalność.

By odnieść sukces w relacjach B2B wymagane jest holistyczne podejście w kreowaniu marki. Powinno ono objąć wszystko (!) - począwszy od rozwoju i projektu, do wdrożenia programu i procesu marketingowego oraz działań, które się krzyżują i są wzajemnie niezależne. Marketing i kreowanie marki mają kluczowe znaczenie dla sukcesu każdej firmy, także dla VIA.



VIA

### AUTOR

**Cezary Brzozowski**

Prokurent

VIA Technika Obróbki

Powierzchniowej Sp. z o.o.



## SohbiCraft Poland potwierdza, że należy do najlepszych europejskich dostawców motoryzacyjnych



SOHBI-CRAFT POLAND

**SohbiCraft Poland (SCPL) jest pierwszą zlokalizowaną w Europie fabryką japońskiej grupy Sohbi. Zakład w Ostaszewie rozpoczął działalność produkcyjną w 2008 r. od współpracy z pobliską fabryką telewizorów firmy Sharp.**

Spółka w kolejnych latach rozwinęła współpracę z przemysłem motoryzacyjnym i obecnie jej klientami są m.in.: Toyota Boshoku, Denso, Toyota Gosei oraz Panasonic, do których dostarcza komponenty tłoczone (stal, aluminium, mosiądz, miedź).

Pod koniec marca br. SohbiCraft Poland znalazł się w gronie 12 dostawców uhonorowanych przez Toyota Boshoku Europe N.V. Wyróżnienia dla najlepszych dostawców wręczono w kategoriach Quality, Project Management, Cost, Delivery (w każdej z nich przyznano złotą, srebrną i brązową nagrodę). W kategorii Delivery najwyższe wyróżnienie przypadło SohbiCraft Poland Sp. z o.o.

*- Zostaliśmy uhonorowani przez Toyota Boshoku Europe złotą statuetką w kategorii dostawy w 2017 roku. Jest to wielkie wyróżnienie oraz motywacja do kolejnych usprawnień. Nagroda ta została osiągnięta dzięki zaangażowaniu wszystkich członków rodziny SohbiCraft Poland - podkreśla członek zarządu Tomasz Chodór. - Korzystając z okazji chciałbym im wszystkim bardzo podziękować. Kolejnym celem jest rozszerzenie współpracy z naszym cennym klientem oraz dalsze usprawnienia jakości, terminowości i kosztów, co potwierdzimy kolejnymi otrzymanymi wyróżnieniami.*

To nie pierwsze wyróżnienie spółki z Ostaszewa. Świadczy o tym między innymi nagroda od Grupy Denso dla „Najlepszego dostawcy części do sprężarek w 2017 r.” oraz zasięg dostaw obejmujący: Belgię, Niemcy, Francję, Czechy, Słowację, Węgry, Turcję i Polskę.

SohbiCraft Poland jest firmą otwartą na nowe wyzwania, technologie oraz klientów. Poza podstawowym profilem produkcji jakim jest tłocznictwo, zajmuje się także gwintowaniem automatycznym, myciem komponentów oraz zgrzewaniem. Firma wytwarza, m.in.: części do sprzętów klimatyzatorów, siedzeń, poduszek powietrznych, mocowań silnika, a także kolumn kierowniczych. Silną stroną spółki jest także specjalizacja w projektowaniu i produkcji tłoczników.

Firma wyróżnia się na tle innych firm o podobnym profilu działalności wysokim stopniem z informatyzowania systemów zarządzania oraz zautomatyzowaniem linii produkcyjnych na poziomie 93 proc. Park maszynowy opiera się głównie o prasy mechaniczne (150t - 500t), pozwalające przetwarzać materiał o grubości od 0,3 mm do 8 mm. SCPL produkuje również detale dla innych gałęzi przemysłu, takich jak: AGD, elektronarzędzia czy budownictwo.

SohbiCraft Poland posiada certyfikaty jakości IATF 16949, ISO 9001 i ISO 14001.

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

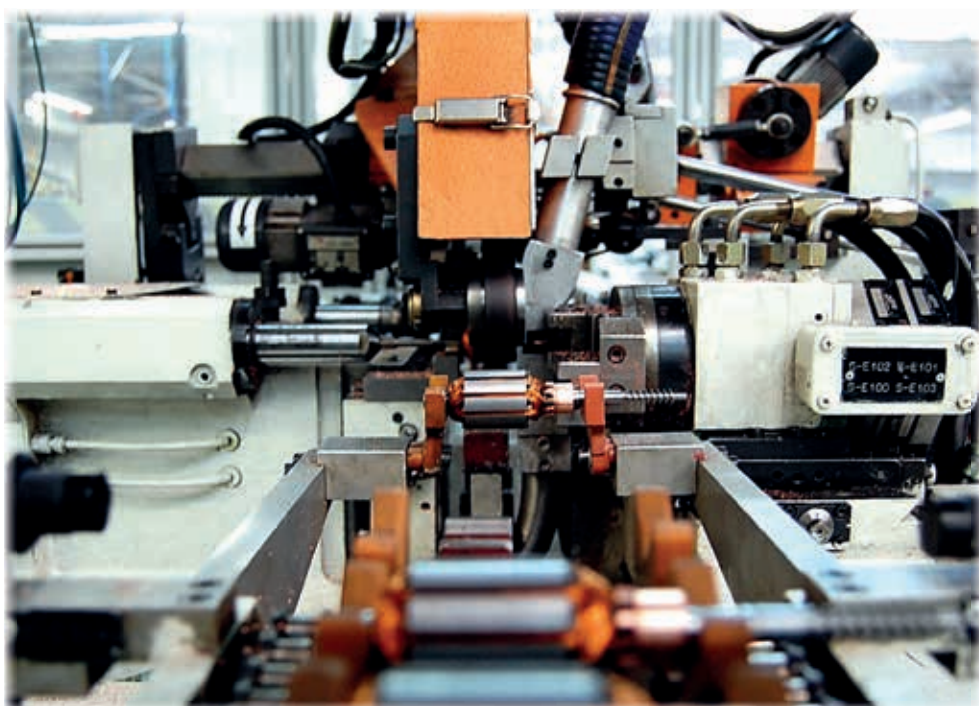


## Zakłady Elektrotechniki Motoryzacyjnej Sp. z o.o.

ul. Sudecka 14, 57-340 Duszniki-Zdrój, tel. +48 (74) 8697 501, faks +48 (74) 8697 533  
e-mail: zem@zem.com.pl, www.zem.com.pl



*Jesteśmy producentem silników elektrycznych prądu stałego 12/24V. W gamie naszych produktów znajdują się silniki elektryczne do różnorodnych zastosowań, mechanizmy napędowe oraz kompletne zespoły napędowe. Firma świadczy również wyspecjalizowane usługi galwaniczne. Pokrywanie elementów metalowych powłoką Zn, bardzo odporną Zn/Ni, a także metalizowanie tworzyw sztucznych z ABS/PC.*



**raZEM napędzamy przyszłość**



PROSEAT

## Zasoby ludzkie a aktualne realia rynku pracy

Pracownicy są najważniejszym zasobem każdego przedsiębiorstwa. Odpowiednio zarządzani i motywowani mogą stanowić o przewadze konkurencyjnej firmy na rynku i decydują o innowacyjności oraz zdolności do nieustannego rozwoju.

W dzisiejszych czasach, wobec trudnej sytuacji na rynku pracy, powyższe stwierdzenie zyskuje szczególnie na znaczeniu. Malejące bezrobocie sprawia, że Działy Personalne (HR) firm stają przed coraz większym problemem pozyskania i utrzymania pracowników. Powszechna globalizacja i zróżnicowane narodowościowo zespoły pracownicze, są kolejnym wyzwaniem dla osób odpowiedzialnych za zasoby ludzkie.

Mając na względzie trudną sytuację na rynku pracy oraz niższe zaangażowanie pracowników, Dział Personalny Proseat, przy wsparciu kierownictwa spółki, postanowił wprowadzić nowe i rozszerzył istniejące programy z zakresu employee empowerment, których celem było zwiększenie satysfakcji i zaangażowanie pracowników oraz poprawa komunikacji. Myśl przewodnia, która przyświeca wszystkim organizowanym akcjom, to być blisko pracowników, rozmawiać z nimi i wsłuchiwać się w ich opinie i sugestie.

### Komunikacja kluczem do sukcesu

Jednym ze sposobów poprawy komunikacji jest cykl comiesięcznych porannych spotkań „Śniadania z HR”, podczas których pracownicy produkcji bezpośrednio mają okazję osobiście porozmawiać

o bieżącej sytuacji firmy i podzielić się swoimi spostrzeżeniami i problemami z dyrektorem zakładu i menadżerem HR. Spotkania mają charakter nieformalny, a ich owocem jest wiele wdrożonych usprawnień i pomysłów pracowników (na przykład, powiększony parking dla samochodów i rowerów, dostosowanie rozkładu jazdy autobusów do potrzeb pracowników). Dodatkowo, raz w roku, odbywają się spotkania przedstawicieli kadry zarządzającej ze wszystkimi pracownikami produkcji, dzięki czemu pracownicy mają możliwość zapoznania się z wynikami firmy oraz planami produkcyjnymi na kolejne miesiące.

Z uwagi na zmieniające się realia społeczne, komunikacja z pracownikami, poza tradycyjną formą ogłoszeń umieszczanych na tablicach i biuletynu informacyjnego (kwartalnik ZZagłówki), odbywa się także za pomocą mediów społecznościowych. Profil na Facebooku na bieżąco informuje o poszczególnych aktywnościach w postaci zapowiedzi, relacji, krótkich filmów i z dnia na dzień zyskuje coraz większą liczbę polubień, komentarzy i udostępnień.

Wsłuchiwanie się w potrzeby pracowników spowodowało również, że w na początku bieżącego roku wprowadzone zostały dodatkowe benefity, o które pytali pracowni-

cy, takie jak darmowa opieka medyczna oraz karty Multisport.



### Wydarzenia cykliczne w Proseat

Kalendarz wydarzeń cyklicznych Proseat stale się powiększa. Obok kwiatów z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet, pączków z okazji Tłustego Czwartku i świątecznego makowca, konkursów fotograficznych oraz mikołajkowego spotkania dla dzieci, nieustannie wprowadzamy nowości. Ciekawą inicjatywą, która na dobre wpisała się w cykliczne wydarzenia w firmie, jest „Owocowy Dzień”, w trakcie którego pracownicy zapraszani są do częstowania się owocami. Podobnie, raz w miesiącu dział personalny dba o dostarczanie pracownikom aktualnej prasy do kącików prasowych znajdujących się na terenie stołówek.





PROSEAT

Pracownicy Proseat od kilku lat angażują się w ogólnopolskie i lokalne akcje charytatywne. Od 2015 roku wspieramy potrzebujące rodziny w ramach akcji Szlachetna Paczka, a ilość zebranych środków i zaangażowanych darczyńców, corocznie się powiększa. Dodatkowo, uczestniczymy w akcjach organizowanych przez naszych pracowników.

## Wspólne spędzanie czasu

Praca, jak wiadomo, stanowi bardzo ważny, ale nie jedyny element naszego życia, dlatego chcemy również spędzać czas z pracownikami w okolicznościach pozazawodowych.

We wrześniu 2017 roku, po raz pierwszy zorganizowaliśmy na terenie firmy Dzień Rodzinny Proseat, w trakcie którego pracownicy mogli pokazać rodzinom swoje miejsce pracy, uczestniczyć w zwiedzaniu zakładu oraz w licznych konkursach

i atrakcjach. Wydarzeniu towarzyszyła rodzinna atmosfera, a o przygotowanie i większość atrakcji zadbał Dział Personalny przy wsparciu wielu pracowników. Impreza cieszyła się dużym zainteresowaniem - w tym roku organizujemy kolejne spotkanie z nadzieją, że wpisze się na stałe do kalendarza wydarzeń Proseat.

Kolejną interesującą inicjatywą jest program „Aktywny z Proseat”, początkowo mający formę comiesięcznych kameralnych aktywności sportowych, takich jak górskie i rowerowe wycieczki lub wspólne strzelanie na strzelnicy sportowej, z biegiem czasu przekształcił się w cykl wieloosobowych wycieczek integracyjnych dla pracowników lub pracowników i ich rodzin. Dotychczas odbyły się już: wycieczka do kopalni Guido w Zabrze, kulig w Wiśle, wycieczka do zoo w Ostrawie, a w przed nami dalsze wyjazdy i niespodzianki.

Podsumowując, przedstawione powyżej inicjatywy i programy cieszą się wśród pracowników dużą popularnością, a każde wydarzenie przyciąga więcej uczestników niż poprzednie. Pomimo faktu, iż nie spowodowały redukcji absencji lub fluktuacji pracowników, mogę stwierdzić, że pozytywnie wpływają na zaangażowanie załogi. Poprawiają atmosferę pracy, tworzą relacje, ułatwiają komunikację pomiędzy pracownikami na wszystkich szczeblach. Wiele osób dostrzega pozytywne zmiany i poleca naszą firmę jako dobrego pracodawcę. Pracownicy są dla nas źródłem nieustannej inspiracji do działania, a ich zadowolenie siłą napędową do dalszego rozwoju.

**Proseat Sp z o.o. od 9 lat rozwija działalność produkcyjną w Polsce, wytwarzając wysokiej jakości komponenty wnętrza pojazdu. Spółka należy do międzynarodowego koncernu, specjalizującego się w produkcji pianek poliuretanowych, służących jako wypełnienia przy produkcji foteli samochodowych.**

**W zakładach w Bielsku-Białej i Czechowicach-Dziedzicach prowadzone są procesy tłoczenia i spawania części, produkcji pianki poliuretanowej, elementów z tworzyw sztucznych oraz krojenia, szycia i montażu zagłówków, podłokietników i sidebolsterów. Spółka, zatrudniająca obecnie około 1 100 osób, jest dostawcą dla niemieckich, francuskich i koreańskich producentów samochodów.**

**Proseat Sp. z o.o. posiada certyfikaty: IATF 16949, ISO 14001.**

# PPK – nowy obowiązek pracodawców

Trwają prace nad ustawą o Pracowniczych Planach Kapitałowych (PPK), której celem jest dodatkowe zabezpieczenie emerytalne pracowników

PPK będą obowiązkowe dla każdego pracodawcy. Wdrożenie Planów Kapitałowych będzie rozłożone w czasie. W pierwszej kolejności obowiązkiem będą objęte przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 250 pracowników.

Uchwalenie ustawy jest zaplanowane na IV kwartał 2018 roku, a wdrożenie w życie przepisów na 1 lipca 2019 roku. Oznacza to, że do 1 lipca 2019 roku pracodawca musi mieć wdrożony i uruchomiony program PPK dla wszystkich pracowników.

**Główne założenia ustawy (stan prawny na 01.08.2018):**

## Uruchomienie PPK

Pracodawca poprzez Portal do tego dedykowany wybierze instytucję, która będzie zarządzała PPK (TFI Allianz będzie wśród oferentów).

## Uczestnicy

Wszyscy pracownicy w wieku do 55 lat automatycznie będą uczestnikami planu. W ciągu trzech miesięcy od startu planu pracownik będzie mógł z niego zrezygnować. Jednak co 4 lata będzie automatycznie zapisywany ponownie - z możliwością wystąpienia.

## Składka obowiązkowa

- Finansowana przez pracodawcę - 1,5% wynagrodzenia brutto (możliwość dopłaty 2,5% składki dodatkowej)
- Finansowana przez pracownika - 2% lub 0,5% dla wynagrodzenia < 2 100 PLN (możliwość dopłaty o kolejne 2%)

## Zachęty państwowe

Każdy pracownik otrzyma 250 zł bonusu na start oraz dodatkowo planowana jest dopłata zachęcająca za pozostanie w planie – 240 zł rocznie w okresie 2 letnim.

## Inwestowanie

Oparte na modelu funduszy zdefiniowanej daty.

## Wypłaty z PPK

- 25% jednorazowo, a 75% w 120 ratach miesięcznych
- 100% w formie świadczenia małżeńskiego, wypłata w 120 ratach miesięcznych
- Wypłata transferowa do ZUS na świadczenie okresowe lub dożywotnie
- Możliwa jest również wypłata 25% w sytuacji poważnego zachorowania

## Pracowniczy Program Emerytalny (PPE) alternatywą dla PPK

Z obowiązku uruchomienia PPK zwolnieni będą pracodawcy, którzy uruchomili PPE i każdemu uczestnikowi opłacają składkę w wysokości 3,5% wynagrodzenia brutto, a w programie jest minimum 50% osób zatrudnionych w firmie.

Zasady tworzenia oraz funkcjonowania programów określa ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o PPE.

## Korzystne różnice PPE vs PPK

- Pracownicy mogą, ale nie muszą finansować składki dodatkowej.
- Możliwość wypłacenia całości zgromadzonych oszczędności w gotówce po ukończeniu 60 roku życia bez podatku od zysków kapitałowych.

## Podstawowe korzyści dla Pracodawcy

- PPE stanowi dodatkowe narzędzie motywacyjne, stabilizujące zatrudnienie.
- Składka podstawowa na PPE opłacana przez Pracodawcę jest wolna od kosztów ZUS (ubezpieczenia emerytalnego i rentowego) - jest to najbardziej efektywna forma wynagradzania.
- Wszystkie koszty związane z oferowaniem PPE (w tym składka podstawowa) stanowią koszt uzyskania przychodu i umożliwiają obniżenie podstawy opodatkowania.

## Wspieramy Pracodawcę na każdym etapie współpracy poprzez:

- Rejestrację programu w KNF
- Spotkania z pracownikami
- Przygotowanie dedykowanych materiałów marketingowych
- Pomoc przy tworzeniu obowiązkowego raportu Pracodawcy składanego w KNF raz do roku
- Cykliczne spotkania informacyjne

Zarządzamy najbardziej prestiżowym PPE w Polsce - Narodowego Banku Polskiego.

Mając na uwadze, że standardowy okres rejestracji programu w KNF to 3 miesiące oraz ze względu na duże zainteresowanie pracodawców, już teraz zapraszamy do konsultacji.

## AUTOR



**Kamil Włoczek**

Doradca Klienta Biznesowego

Allianz TFI

tel. 501.429.628

e-mail: [kamil.wloczka@port.allianz.pl](mailto:kamil.wloczka@port.allianz.pl)

Fundusze Inwestycyjne

Allianz

# Dwa filary bezpieczeństwa Twoich danych

Rozwój nowych technologii oraz ich wykorzystania rodzi zapotrzebowanie na właściwe zabezpieczenia danych i informacji. Nie mówimy tu tylko o danych osobowych, ale zwłaszcza o informacjach związanych z know-how organizacji oraz o danych wynikających z nowych projektów.

Nowe rozwiązania i związane z nimi rywalizacja na rynku motoryzacyjnym w obszarze automobility czy connected cars wymusza na organizacjach zaangażowanie we właściwe zabezpieczenia, tak by stosowane rozwiązania nie ujrzały „światła dziennego” do czasu oficjalnej premiery. Skuteczne zabezpieczenie danych powinno opierać na dwóch równoważnych filarach. Oba z nich odgrywają ważną rolę i nie mogą istnieć samodzielnie.

Pierwszym z nich są rozwiązania techniczne, wśród których można wskazać takie obszary jak m.in. zabezpieczenia stosowane w przypadku procesów realizowanych poza chronionymi fizycznymi strefami przetwarzania danych; mechanizmy kontroli dostępu do systemów; bariery fizyczne dla stref, gdzie znajdują się poufne dane/prototypy; redundantne rozwiązania sprzętowe czy też lokalowe, i inne.

Dla każdego z obszarów organizacja powinna przeprowadzić ocenę ryzyka utraty bezpieczeństwa danych, uwzględniając dostępne technologie oraz postęp technologiczny. Dobre praktyki lub specyficzne wymagania OEM narzucają konkretne rozwiązania, które pomagają ograniczać realne ryzyko np. wycieku danych.

Ale aby rozwiązanie techniczne było skutecznie wdrożone i utrzymywane, kluczowy jest również filar drugi, czyli człowiek, a właściwie jego zachowania i nawyki. Według raportu „Czynnik ludzki w bezpieczeństwie IT: jak pracownicy sprawiają, że firmy są podatne od wewnątrz” firmy Kaspersky Lab oraz B2B International aż 52% badanych firm jest przekonana, że „najsłabszym ogniwem” ich bezpieczeństwa danych jest pracownik.

Dla przykładu, najczęstszym ludzkim błędem w cyberbezpieczeństwie jest klikanie linków, które otwierają nieznane załączniki i wprowadzają poufne informacje do pozornie przyjaznego konta. Błędy te są napędzane przez inżynierię społeczną, technikę używaną przez hakerów do wykorzystywania ludzkich zachowań w celu pomyślnego przeprowadzenia oszustwa.

Nawet jeśli nie obronimy się przed atakami, możemy przynajmniej minimalizować straty związane z utratą informacji. Ale

aby zadziałać w porę niezbędna jest informacja o tym, że takie zdarzenie wystąpiło. Niestety niemal połowa pracodawców wskazuje, że pracownicy ukrywają incydenty, których byli udziałem. Ukrywanie prawdy może wynikać ze strachu przed utratą pracy, karami finansowymi, itp. Pamiętajmy jednak, że nieświadomość incydentów implikuje możliwość ekspansji ryzyka.

Co w takim przypadku możemy zrobić? Po pierwsze edukować naszych pracowników. Nie wystarczy stworzyć obszerne procedury, najlepszym rozwiązaniem jest przeprowadzanie cyklicznych szkoleń i jasnej komunikacji, które pomogłyby pracownikom zrozumieć ryzyka i niebezpieczeństwa oraz wskazać sposoby zabezpieczania się przed nimi. Kluczowe jest monitorowanie i mierzenie postępów wiedzy tak, żeby zarówno pracownicy jak i kierownictwo mieli świadomość wagi problemu i poziomu dojrzałości organizacji. Dzięki takiemu podejściu minimalizujemy ryzyko związane z wyciekami poufnych danych i informacji.

DEKRA od lat pracuje nad rozwiązaniami, które w skuteczny sposób pozwolą przedsiębiorcom zabezpieczyć swoje informacje przed niekontrolowanymi wyciekami. Jesteśmy ekspertami w dziedzinie wpływu zachowań na bezpieczeństwo, w tym behawioralne, w obszarze bezpieczeństwa organizacyjnego, informacji oraz wdrażania strategii przygotowania organizacji do zarządzania ryzykiem.

## AUTORZY

**Tomasz Romanik**  
Auditor, Menadżer Regionalny  
DEKRA



**Piotr Ubych**  
Menadżer ds. Usług Ochrony Danych  
DEKRA





# Kämmerer Polska przechodzi w ręce swojego założyciela, Thomasa Hansli

## Pojawiły się doniesienia o problemach firmy Kämmerer.

**Thomas Hansla:** Rok 2017 był trudny dla branży automotive, szczególnie w Niemczech. Zmiany prawne, wstrząsy na rynku - naprawę nie było łatwo. Pomimo tego zdecydowaliśmy z Berndem Kämmererem, że warto inwestować. Sprzedaliśmy oddział w Austrii, bo wierzyliśmy w Polskę i Niemcy. Ja nadal wierzę. Niestety, decyzje konsorcjum bankowego, które współfinansowało Kämmerer AG zmusiły Bernda Kämmerera do ogłoszenia upadłości. Natychmiast przejąłem udziały w polskiej spółce, niezależnej od niemieckiej matki. Plotki rodzą się z niewiedzy, a także – nie ukrywajmy – z zacieklej rywalizacji biznesowej.

## Niezależna spółka?

Tak. Polska spółka była błędnie postrzegana tylko jako część Grupy. Oczywiście oddziały ze sobą współpracowały, ale mamy własnych klientów, projekty i zaplecze, dzięki czemu, mimo perturbacji, nasza praca pozostała niezakłócona. Klienci zostali poinformowani o sytuacji i nieprzerwanie nam ufają. Nam, czyli zespołowi, bez którego firma nie mogłaby działać. Kämmerer Polska to marka ludzi ją budujących, na których wiem, że mogę polegać, wierzących w sukces tak samo jak ja. Silna marka, co potwierdzają słowa naszych klientów i nowe projekty, które nam powierzają.

## Jakie plany na przyszłość ma firma?

Rozwój. Zostałem zaproszony przez jednego z OEM'ów do grona firm rozwijających jego wachlarz produktów w następnych latach. Grono jest wąskie, same wielkie marki. Dlatego miejsce przy stole jest ogromnym wyróżnieniem. W przyszłości producenci będą zlecać całe pakiety projektowe. Choć naszą specjalizacją jest interior, czyli wnętrza aut, cały czas poszerzamy portfolio usług. By sprawniej odpowiadać na potrzeby rynku prowadzimy obecnie rozmowy z jednym z głównych graczy w branży, planując model ścisłej współpracy opartej na autonomii podmiotów. Dzięki temu przestaniemy podążać za trendami. Wyprzedzimy je.



## Brzmi ambitnie.

Owszem. Wkrótce powiem więcej. Już teraz poszukujemy kolejnych 50 osób do nowych, dużych projektów. A to tylko w III kwartale tego roku. Firma będzie się rozwijać coraz szybciej. Umożliwi nam to m.in. certyfikat bezpieczeństwa wymiany informacji, który posiadamy jako jedyni w Polsce. Uzyskanie go wymagało miesięcy pracy, jednak zaangażowanie zespołu przyniosło efekt. Potwierdza on, że pracujemy z największymi i inwestujemy. Bezpieczeństwo i jakość danych są priorytetem branży i naszym.

## Jakie jeszcze zmiany Pan planuje?

Umożliwienie pracownikom rozwoju pionowego i poziomego w strukturach firmy. Muszę jednak podkreślić, że nie myślę o tym jak o „zmianach”, tylko efektach strategii, którą przyjęliśmy. Jedyną rzeczywistą zmianą będzie rebranding zaplanowany przed końcem roku. O tym jeszcze Państwo usłyszą.

**Dziękuję za rozmowę.**

## ZF Group reinwestuje w Częstochowie

Spółka TRW Polska, należąca do ZF Group, zrealizuje kolejną inwestycję w Częstochowie. Dostawca uzyskał nowe zezwolenia na prowadzenie działalności w podstrefie Katowickiej SSE.

Firma wybuduje halę produkcyjną, w której będzie wytwarzany mechanizm aktywnego zwijacza do pasa bezpieczeństwa typu ACR (Active Control Retractor). Ta innowacja techniczna doskonale wpisuje się w trendy nowoczesnej motoryzacji i znacznie poszerza możliwości ochrony pasażera samochodu, dając możliwość korekty jego pozycji jeszcze w czasie poprzedzającym wypadek.

TRW Polska zainwestuje 43,3 mln zł, zatrudniając do końca 2019 r. co najmniej 30 nowych pracowników. Firma deklaruje też utrzymanie ponad 4,1 tys. dotychczasowych miejsc pracy.

Aktualnie w dwóch działających zakładach w Częstochowie (pasy bezpieczeństwa oraz poduszki powietrzne) zatrudnionych jest około 6,3 tys. pracowników.

Pod koniec I półrocza oficjalnie rozpoczęto budowę kolejnego zakładu produkcyjnego i biurowca, należącego do działu ZF Global Electronics. Oficjalnie



ZF GROUP

budowa nowego częstochowskiego oddziału, powstającego również w podstrefie Katowickiej SSE, rozpoczęła się 5 czerwca. Pod koniec przyszłego roku zostanie w nim uruchomiona produkcja elektroniki do przemysłu motoryzacyjnego, w szczególności nowej generacji kamer samochodowych.

W hali o powierzchni 10 tys. m<sup>2</sup> zostanie zatrudnionych ponad 300 pracowników.

W tej samej lokalizacji powstanie wspomniany biurowiec Centrum Usług Biznesowych, które zatrudni kolejnych 240 osób.

### Summary

TRW Polska, owned by ZF Group, is to carry out another investment in Częstochowa. The supplier has obtained new permits to operate in a sub-zone of the Katowice SEZ.

The company will build a production hall in which the mechanism for ACRs (Active Control Retractor) for safety belts will be manufactured.

TRW Polska will invest PLN 43.3 million, employing at least 30 workers by the end of 2019. The company has also declared its intent to keep over 4,100 existing jobs.

# NewZinc

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

New Zinc to galwanizernia funkcjonująca na polskim rynku od 2007 roku.

Prezentowana oferta jest odpowiedzią na potrzeby najbardziej wymagających klientów. Produkcja na rzecz branży motoryzacyjnej stanowi 98% działalności firmy. Wśród naszych odbiorców są światowe koncerny samochodowe, jesteśmy zatwierdzonym dostawcą powłok dla Scanii, Volvo Truck i VW Wolfsburg.

Dysponujemy nowoczesnym i wydajnym parkiem maszynowym, w skład którego wchodzi dwie linie zawieszkowe oraz linia bębnowa do obróbki drobnych elementów. **Od października 2016 r. dysponujemy jeszcze jedną linią bębnową, dzięki której zwiększyliśmy wydajność produkcyjną w nakładaniu powłok cynk-nikiel i cynk kwaśny.**

W swojej ofercie posiadamy:

- cynkowanie z kąpeli kwaśnej,
- cynkowanie z kąpeli alkalicznej,
- cynk - nikiel z alkalicznej kąpeli stopowej,
- cynk - żelazo z alkalicznej kąpeli stopowej.

Powłoki mogą być wykończone pasywacją wolną od Cr (VI) w dowolnym kolorze oraz dodatkowo uszczelnione w celu podwyższenia odporności korozyjnej.

Wykonywane powłoki są zgodne z wymogami norm polskich oraz zagranicznych a także ze specyfikacjami technicznych klientów.

Firma posiada certyfikat ISO 9001:2008 oraz 14001:2004.



## KIRCHHOFF Automotive reinwestuje w Gliwicach i w Mielcu

Bieżący rok stoi pod znakiem dalszego rozwoju polskich zakładów KIRCHHOFF Automotive. W fabryce w Gliwicach zakończono w tym roku inwestycję polegającą na rozbudowie hal o kolejne 8 tys. m<sup>2</sup>. Zainstalowano m.in. prasę transferową o sile nacisku 1250 ton.

W Mielcu rozpoczęto obecnie inwestycję w postaci rozbudowy wydziału narzędziowni. Do końca 2018 roku planowane jest pozyskanie w ten sposób prawie 2,3 tys. m<sup>2</sup> powierzchni produkcyjnej oraz dodatkowej powierzchni administracyjnej rzędu 300 m<sup>2</sup>. W nowo powstałej hali zainstalowane zostaną nowoczesne maszyny do obróbki metali oraz powiększy się obszar montażu narzędzi.

Wspomniane inwestycje, związane z poszerzeniem naszego potencjału produkcyjnego i logistycznego, związane

są z dalszym rozwojem i doskonaleniem naszych technologii wytwarzania. - *Zwiększamy w ten sposób naszą konkurencyjność. Poprzez stosowanie zasad lean manufacturing jesteśmy w stanie lepiej sprostać wymaganiom naszych klientów, co owocuje w postaci kolejnych kontraktów - mówi Janusz Soboń, Dyrektor Zarządzający KIRCHHOFF Polska. - Ponadto służymy siostrzanym zakładom KIRCHHOFF Automotive wiedzą i doświadczeniem w trakcie uruchomień kolejnych lokalizacji nie tylko w Europie, ale i na całym świecie.*

Pierwszy zakład KIRCHHOFF Automotive w Polsce został wybudowany w Mielcu w 1999 roku. Obecnie, dwa zakłady produkcyjne w Mielcu, dwa w Gliwicach oraz jeden w Gnieźnie wytwarzają konstrukcje metalowe dla światowego przemysłu motoryzacyjnego.



KIRCHHOFF AUTOMOTIVE

Dotychczas KIRCHHOFF Automotive zainwestował w Polsce blisko 250 mln euro, tworząc ponad 1800 miejsc pracy.

### Summary

KIRCHHOFF Automotive completed an investment in Gliwice, which consisted in extension of the production hall by 8,000 m<sup>2</sup>. A transfer press with 1250 ton capacity was installed there. The company began another investment in Mielec, where the tool shop section will be expanded by 2,300 m<sup>2</sup> of a production area. Modern machines for metal treatment will be installed in the new hall and the tool assembly area will be extended.

**bekuplast**

**EURO NORM**  
Przemysł  
motoryzacyjny

**Pojemniki VDA-KLT**

### Elektromobilność: Guotai-Huarong inwestuje w Polsce

Chiński producent elementów baterii do aut elektrycznych Guotai-Huarong Poland wybuduje fabrykę w Godzikowicach (woj. dolnośląskie). Projekt, w którym inwestorowi asystowała PAIH, wart jest 45 mln dolarów.

GTTH, jeden z trzech największych na świecie dostawców elektrolitu do wkładów do baterii litowo-jonowych, wybuduje do 2020 roku fabrykę na terenie gminy Oława. Zagraniczny projekt wpisuje się w strategię Programu Rozwoju Elektromobilności w Polsce, przygotowywanego i realizowanego przez Ministerstwo Energii.

Fabryka elektrolitu do wkładów do baterii litowo-jonowych w Godzikowicach bę-

dzie jedną z największych w Europie. Roczna wielkość produkcji pozwoli na dostarczenie wkładów do baterii do 1 miliona aut elektrycznych. Początkowo pracę w fabryce chińskiego inwestora znajdzie 60 osób, docelowo planowane jest zatrudnienie około 100 pracowników.

Zhangjiagang Guotai Huarong Chemical New Material Co. Ltd. została założona w 2000 roku. Jest zaawansowaną technologicznie firmą produkującą materiał organiczny z krzemu do wkładów do baterii litowo-jonowych. Polska fabryka będzie trzecią należącą do GTTH i pierwszą poza granicami Chin.

#### Summary

Guotai-Huarong Poland, a Chinese manufacturer of battery components for electric cars, is to build a manufacturing plant in Godzikowice (Dolnośląskie). The project's estimated worth is 45 million dollars. The electrolyte factory for lithium-ion battery cells will be one of the largest in Europe, with its annual production volume allowing for the supply of battery cells for up to 1 million electric cars. Initially, 60 people will find employment at the factory, with the number rising to approximately 100.

### TitanX inwestuje w Opolu

Szwedzka firma TitanX uruchomi zakład w Opolu. Od września br. będą w nim produkowane części zamienne do systemów chłodniczych ciężarówek.

Firma ma fabryki w Szwecji, USA, Meksyku, Chinach i Brazylii. W Opolu TitanX wynajął halę o powierzchni 3,8 tys. m<sup>2</sup> w CTP Parku, gdzie obok produkcji ma powstać także centrum logistyczne.

Spółka TitanX Engine Cooling Sp. z o.o. planuje zatrudnić 50 osób w pierwszym roku działalności. Podwojenie zatrudnienia ma nastąpić w kolejnych latach.

#### Summary

TitanX is to launch a plant in Opole. As of September this year, it will produce spare parts for truck refrigeration systems. The company plans to employ 50 people.



## SZYBKOBIEŻNE BRAMY DLA BRANŻY AUTOMOTIVE

Unikatowa formuła konstrukcji bram szybkobieżnych Efaflex przekłada się na ich wyjątkowe osiągi – dzięki temu są **10 x bardziej wytrzymałe** (nawet do 250 000 cykli rocznie) i **6 x szybsze** (prędkość otwierania nawet do 4 m/s) od tradycyjnych bram segmentowych.

Brama spiralna EFA-STT TURBO®



## Narzędziownia Pszenica otworzyła nowy zakład w Stroju

15 czerwca br. w Stroju (woj. opolskie) oficjalnie otwarto nowy zakład należący do Narzędziowni Pszenica. Dzięki inwestycji firma zyskała nie tylko nową halę produkcyjną, ale także zaplecze badawczo-rozwojowe.

- *Brak wolnego gruntu w dotychczasowej lokalizacji, wymusił na nas decyzję o rozpoczęciu największej w naszej historii inwestycji, polegającej na wybudowaniu nowej hali produkcyjnej z zapleczem socjalnym i biurowym* - informuje Paula Pszenica, dyrektor rozwoju biznesu. Koszt inwestycji wyniósł około 10 mln zł, z czego 9 mln zł to część budowlana, a reszta związana była z koniecznością przeniesienia maszyn i doprowadzenia hali do pełnej funkcjonalności. - *Dzięki nowej hali będziemy mogli bez przeszkód wytwarzać duże formy o wadze dochodzącej do 50 ton* - dodaje Paula Pszenica.

W nowej siedzibie znalazło się specjalne zaplecze dla działu B+R, który rozpoczyna właśnie prace nad technologią wykonywania wielkogabarytowych form odlewniczych z innowacyjnym systemem chłodzenia. Dział B+R, w którym pracuje obecnie 15 osób, został wyposażony w cztery nowe maszyny (centrum frezarskie, frezarskie centrum do wiercenia głębokich otworów, elektrodrążarka, centrum

obróbki CNC) oraz skaner pomiarowy. Powierzchnia hal produkcyjnych została powiększona do 2,1 tys. m<sup>2</sup>, a biurowo-socjalna o 500 m<sup>2</sup>.

Narzędziownia Ewa Pszenica specjalizuje się w wykonywaniu form do odlewania z aluminium i magnezu oraz oprzyrządowania odlewniczego (okrojniki, kokile, rdzennice, rdzenie, suwaki, rdzenie ze specjalnym chłodzeniem wewnętrznym). Firma, zatrudniająca obecnie ponad 115 osób, współpracuje z takimi firmami jak: Volkswagen Poznań, Nemak Poland, Sanden Motor Manufacturing Poland, Toyota Motor Manufacturing Poland, Neapco Europe, Limatherm czy Spinko. W czerwcu 2017 roku firma rozpoczęła ekspansję na rynki zagraniczne, pozyskując nowe zlecenia od niemieckich, włoskich i francuskich odlewni.

### Summary

A new plant of Narzędziownia Pszenica was opened in Strojec (Opolskie) on 15 June. Through a PLN 10 million investment the company gained a new production hall and R&D facilities. It will allow the plant to produce large moulds weighing up to 50 tons. Narzędziownia Pszenica specialises in making moulds for aluminium and magnesium casting, as well as casting equipment.



NARZĘDZIOWNIA PSZENICA

# Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



- Blacha w kręgach
- Blacha taśmowa
- Blachy przycinane
- Wykroje okrągłe

**EMW**   
STEEL SERVICE CENTRE

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

## Grupa Oetiker otworzyła zakład produkcyjny w Legnickim Polu

4 lipca br. szwajcarska Grupa Oetiker była gospodarzem ceremonii oficjalnego otwarcia w nowym zakładzie w Legnickim Polu.

Zakład produkcyjny i logistyczny o powierzchni 7,5 tys. m<sup>2</sup> został zbudowany na terenie podstrefy Legnickiej SSE jako inwestycja typu greenfield, aby zapewnić dostawy wysokiej klasy opasek zaciskowych, pierścieni i rozwiązań szybkozłączny dla klientów w przemyśle motoryzacyjnym i wytwórczym.

W II połowie 2018 r. w zakładzie zostanie uruchomiona seryjna produkcja nowych pierścieni wielopierścieniowych (grupa 250 produktów). Pierścienie przeznaczone do układów chłodzenia, ogrzewania i wlotu powietrza w układzie napędowym pojazdu, oferują najwyższą oszczędność miejsca, optymalne bezstopniowe uszczelnienie, wydajny i niezawodny montaż oraz odporność na wysokie ciśnienie i rozszerzalność.

W Oetiker Polska powstanie również europejski węzeł montażowo-dystrybucyjny dla linii szybkozłączek. Szybkozłączka (QC) firmy Oetiker generują znaczne oszczędności w zakresie czasu mon-



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

tażu, zajmowanej przestrzeni, kosztów montażu, ograniczenia gwarancji i urazów spowodowanych powtarzającymi się ruchami.

Zgodnie z wydanym w 2017 r. zezwoleniem na prowadzenie działalności w Legnickiej SSE inwestor zobowiązał się do poniesienia nakładów w wysokości ponad 16,26 mln euro do 31 grudnia 2020 r. W związku z realizowanym projektem Oetiker zatrudni co najmniej 73 osoby do 30 września 2021 roku i utrzyma to zatrudnienie co najmniej do 30 września 2026 r. Obecnie w Oetiker Polska jest zatrudnionych 20 osób.

### Summary

The opening ceremony of Oetiker Group's plant in Legnickie Pole was held on 4 July.

The 7,500 sqm production and logistics plant was constructed within a Legnica SEZ sub-zone as a greenfield investment. Its objective is to supply high quality clamps, crimp rings and quick couplings for customers in the automotive and manufacturing industries.

The investor has committed to invest over EUR 16.26 million and provide at least 73 jobs.

## Kolejne inwestycje na terenie Wałbrzyskiej SSE

Wałbrzyska SSE INVEST-PARK w połowie lipca przyznała 3 nowe zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej firmom branży motoryzacyjnej.

Gestamp Wrocław otrzymał już 3. zezwolenie na działalność we wrocławskiej podstrefie WSSE. Firma zajmująca się produkcją elementów metalowych dla przemysłu motoryzacyjnego, zamierza rozbudować zakład oraz doposażyć go w dodatkowe maszyny spawalnicze. W wyniku inwestycji powstać ma co najmniej 15 nowych miejsc pracy. Wartość inwestycji to 75 mln zł.

Dwa kolejne realizowane pozwolenia to dostawcy dla powstającej w Kobierzycach inwestycji LG Chem.

LS Cable & System Poland uzyskał zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie podstrefy Dzierżoniów. Firma zamierza uruchomić zakład, w którym produkowane będą kable światłowodowe i utworzyć co najmniej 35 nowych miejsc pracy. Wartość inwestycji to 37 mln zł.

Capchem Poland otrzymał zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie podstrefy Oława. Zezwolenie

związane jest z produkcją, sprzedażą i serwisowaniem części do baterii litowo-jonowych wykorzystywanych w samochodach elektrycznych. Firma planuje zainwestować 22 mln euro i utworzyć min. 50 miejsc pracy.

### Summary

In mid-July, 3 companies from the automotive industry: Gestamp Wrocław, LS Cable & System Poland and Capchem Poland received permits to operate in the Wałbrzysk Special Economic Zone.

## Adient otworzył nowy zakład produkcyjny w Siemianowicach Śląskich

**20 czerwca br. Adient otworzył oficjalnie w Siemianowicach Śląskich drugą halę produkcyjną (Siemianowice 2). Nowy obiekt powstał jako greenfield w podstrefie Katowickiej SSE.**

Dzięki inwestycji 35 mln dolarów, w ciągu roku powstał zakład, który ma zaspokajać popyt na wysokiej jakości kompletne zespoły siedzeń, konstrukcje i elementy mechaniczne. Fabryka zajmuje obszar 37 tys. m<sup>2</sup> i obejmuje halę tłoczni, wyposażoną w prasy o nacisku rzędu 1000-2000 t, działy spawania, montażu, powierzchnię logistyczną oraz linię lakierniczą do malowania komponentów, która zostanie uruchomiona w drugiej połowie 2018 roku.

Siemianowice są jedną z dwóch lokalizacji Adienta w Europie, gdzie znajdują się tłocznie, wyspecjalizowane w tłoczeniu dużych części, przy czym zakład w Polsce jest największy pod tym względem. Dodatkowo, w obu fabrykach zainstalowanych jest ponad 100 robotów do procesów spawania laserowego, tradycyjnego metodą MAG, zgrzewania punktowego, jak również do operacji przemieszczania produktów.



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Zakład produkcyjny w Siemianowicach będzie produkował przede wszystkim metalowe komponenty i konstrukcje do siedzeń, zwłaszcza duże elementy tłoczone, oparcia do foteli przednich i tylnych oraz prowadnice do siedzeń nowej generacji Track 3000.

Aktualnie w obu siemianowickich zakładach zatrudnionych jest około 1,7 tys. osób. Dzięki najnowszej inwestycji zatrudnienie wzrośnie do około 2,5 tys. pracowników.

### Summary

On 20 June Adient opened a second manufacturing hall in Siemianowice Śląskie. The 35 million dollar investment was made in a Katowice SEZ sub-zone.

The plant will produce metal components and structures for the new generation of Track 3000 seats.

Currently, the two plants in Siemianowice employ about 1,700 workers. Thanks to this latest investment, employment will increase to about 2,500.

## Nowy zakład produkcyjny w Gogolinie

**22 czerwca br. w strefie aktywności gospodarczej w Gogolinie nowy zakład oficjalnie otworzyła spółka Niemeyer - Polserw. Firma znana głównie w branży motoryzacyjnej prowadzi działalność w Polsce od 1995 roku. Jej produkcja rozlokowana była dotychczas w zakładach w Krapkowicach (siedziba główna) oraz w Opolu.**

Firma Niemeyer-Polserw posiada bardzo nowoczesny, zautomatyzowany park maszynowy. Specjalizuje się w laserowej i mechanicznej obróbce elementów metalowych oraz montażu podzespołów stalowych i aluminiowych, głównie na potrzeby firm motoryzacyjnych. Do pracy w nowym zakładzie skierowano obecnych pracowników z dotychczasowych lokalizacji. Właściciel

deklaruje jednak systematyczne zwiększanie zatrudnienia do poziomu około 200 osób.

### Summary

On 22 June a new plant was officially opened by Niemeyer-Polserw in Gogolin. The company specialises in laser and mechanical machining of parts, mainly for the automotive industry.



EY

## **Polska Strefa Inwestycji - mechanizm wsparcia inwestycji na terenie całego kraju**

Od końca czerwca oferta zachęt inwestycyjnych dla przedsiębiorców w Polsce została rozszerzona o nowy instrument wsparcia, który dostępny jest na terenach inwestycyjnych całego kraju. Polska Strefa Inwestycji zastępując Specjalne Strefy Ekonomiczne przyniesie szereg korzyści przedsiębiorcom - także tym z branży motoryzacyjnej - planującym nowe inwestycje w Polsce, ale jednocześnie postawi przed nimi nowe wyzwania biznesowe.



W ramach Polskiej Strefy Inwestycji przedsiębiorcy mogą uzyskać zwolnienie z podatku CIT / PIT w związku z realizacją nowej inwestycji na dowolnym terenie w całej Polsce. Tym samym zniesione zostało dotychczasowe ograniczenie Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE) polegające na tym, iż przedsiębiorca mógł otrzymać pomoc publiczną na nową inwestycję pod warunkiem jej realizacji na terenie objętym statusem SSE. W ramach Specjalnych Stref Ekonomicznych przedsiębiorcy uzyskiwali zwolnienie podatkowe na podstawie zezwolenia, zaś w nowym systemie wsparcie będzie przyznawane w drodze decyzji o wsparciu (decyzji administracyjnej). Kolejną istotną zmianą jest okres korzystania ze zwolnienia podatkowego - dotychczas przedsiębiorcy mogli korzystać ze zwolnienia maksymalnie do 2026 roku, zaś z nowej ulgi podatkowej inwestorzy mogą skorzystać nawet do 15 lat od daty uzyskania decyzji o wsparciu.

W porównaniu do poprzednich przepisów zmianie nie uległ sposób obliczania maksymalnej puli pomocy. Wartość ta ob-

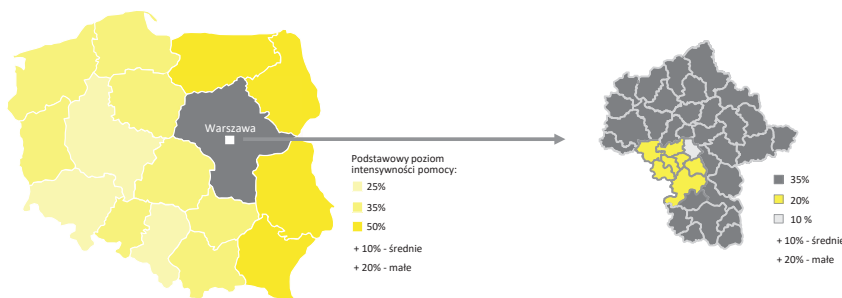
liczana jest na podstawie maksymalnej intensywności pomocy w danym regionie (zgodnie z mapą pomocy regionalnej, patrz rys. 2) oraz kosztów przedsięwzięcia (dwuletnie koszty pracy albo koszty nowej inwestycji). Przykładowo duże przedsiębiorstwo z branży motoryzacyjnej realizujące inwestycję o wartości 50 mln PLN w województwie lubelskim, mogłoby uzyskać wsparcie w postaci zwolnienia z podatku dochodowego w wysokości 25 mln PLN (50 mln PLN x 50% = 25 mln PLN), zarówno pod dotychczasowymi przepisami, jak i pod nowymi. Z tą jednak różnicą, że obecnie będzie miało ono 15 lat na wykorzystanie tej puli, a nie jedynie 8,5 roku, które pozostało do końca 2026. Tym samym intensywność wsparcia na poziomie 50% może być w rzeczywistości wykorzystana i być argumentem w decyzji lokalizacyjnej, a nie pozostać jedynie na papierze.

### Warunki uzyskania zwolnienia podatkowego

Uzyskanie preferencji podatkowej będzie wymagało od przedsiębiorców spełnienia zarówno kryteriów ilościowych i jakości-

	SSE	Polska Strefa Inwestycji
<b>Korzyści</b>	Ulga podatkowa oraz opieka zarządzającego SSE	Ulga podatkowa oraz usługi świadczone przez zarządzających obszarem
<b>Tereny inwestycyjne</b>	25 tys. ha (0,08% powierzchni kraju)	Tereny inwestycyjne w całej Polsce (publiczne i prywatne tereny)
<b>Obszar działania</b>	Rozproszony	Spójne terytorialnie przypisanie obszarów do zarządzających (na poziomie powiatu)
<b>Kryteria oceny</b>	Kryteria ilościowe (wydatki inwestycyjne, nowe miejsca pracy) oraz jakościowe dla inwestycji na gruntach prywatnych; wymóg formalny to wydatki powyżej 100 tys. euro dla gruntów publicznych	Zarówno kryteria jakościowe i ilościowe dopasowane do warunków konkretnej lokalizacji

Rys. 1 KLUCZOWE ELEMENTY PORÓWNUJĄCE SSE I POLSKĄ STREFĘ INWESTYJCJI.



Rys. 2 MAPA POMOCY REGIONALNEJ NA LATA 2014-2020.

## AUTORZY



**Paweł Tynel**  
Partner  
EY



**Alicja Szumiec-Jurasińska**  
Starszy Konsultant  
EY

wych, których założenia zostały przedstawione w projekcie rozporządzenia Rady Ministrów. Obecnie Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii prowadzi prace nad ostatecznym brzmieniem rozporządzenia, a jego przyjęcie planowane jest w sierpniu.

Kryteria ilościowe, umożliwiające uzyskanie decyzji o wsparciu, obejmują minimalne koszty inwestycji (wydatki inwestycyjne lub dwuletnie koszty pracy). Mieszczą się one w przedziale od 0,2 mln PLN do 100 mln PLN, a ich wysokość zależy od:

- stopy bezrobocia w powiecie właściwym dla miejsca realizacji nowej inwestycji (w porównaniu do przeciętnej stopy bezrobocia w kraju),
- wielkości przedsiębiorstwa (mikro, małe, średnie czy duże przedsiębiorstwo), oraz
- rodzaju inwestycji (przemysłowa lub w sektorze usług nowoczesnych lub prac B+R).

Poza kryteriami ilościowymi, przedsiębiorcy będą musieli spełnić kryteria jakościowe, które dla inwestycji przemysłowych przedstawiają się następująco:



Rys. 3 Kryteria jakościowe dla inwestycji przemysłowych w ramach Polskiej Strefy Inwestycji.

Każde z kryteriów będzie odrębnie punktowane, a żeby uzyskać pozytywną ocenę przedsiębiorcy będą zobligowani do uzyskania minimalnego progu punktowego, którego wysokość zależy od lokalizacji inwestycji.

**Dostępność instrumentu dla branży motoryzacyjnej**

Branża motoryzacyjna do tej pory była najsilniej reprezentowana wśród inwestorów prowadzących działalność na terenie Specjalnych Stref Ekonomicznych, gdyż niemal 24% inwestycji dotyczyło właśnie inwestycji w sektorze motoryzacyjnym. Nie dziwi więc fakt, że zgodnie z obecną polityką rozwojową kraju oraz Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, branża motoryzacyjna została wskazana jako strategiczna dla rozwoju kraju.

Nowe przepisy, w szczególności dzięki zniesieniu ograniczenia terytorialnego, wspomogą inwestorów - także z branży motoryzacyjnej - chcących dalej inwestować na terenie całej Polski. Niewątpliwie pozytywnym aspektem Polskiej Strefy Inwestycji jest także skrócenie procedury przyznawania ulgi podatkowej, zwłaszcza w porównaniu do znanych przypadków zmiany granic Specjalnych Stref Ekonomicznych na grunty prywatne, które trwały nawet 20 miesięcy. Przedsiębiorcy z branży motoryzacyjnej, rozważając

nowe plany inwestycyjne, powinni wziąć pod uwagę lokalizację inwestycji, która determinuje minimalną wysokość kosztów inwestycji. W rejonach najbardziej popularnych wymagane będą wyższe nakłady inwestycyjne, więc na pewno nie wszystkie projekty będą mogły wsparcie uzyskać. Jednocześnie w lokalizacjach z wyższą stopą bezrobocia o uzyskanie decyzji o wsparciu będzie łatwiej. Warto też pamiętać, że wszystkie tereny, które obecnie mają status strefowy, oferować będą 15-letni okres zwolnienia podatkowego niezależnie od lokalizacji.

Obecny instrument w swoich założeniach będzie także wspierał inwestycje polegające na utworzeniu Centrum Usług Wspólnych. Przedsiębiorcy z branży motoryzacyjnej w znacznej mierze realizują inwestycje o charakterze produkcyjnym, ale w przypadku gdy taki przedsiębiorca planowałby inwestycję dotyczącą Centrum Usług Wspólnych, będzie mógł on ubiegać się o zwolnienie z podatku dochodowego w ramach Polskiej Strefy Inwestycji. Warto w tym miejscu jednak przeanalizować zakres działalności takiego centrum, aby wpisać się w zwolnienie przedmiotowe przewidziane w rozporządzeniu wykonawczym.

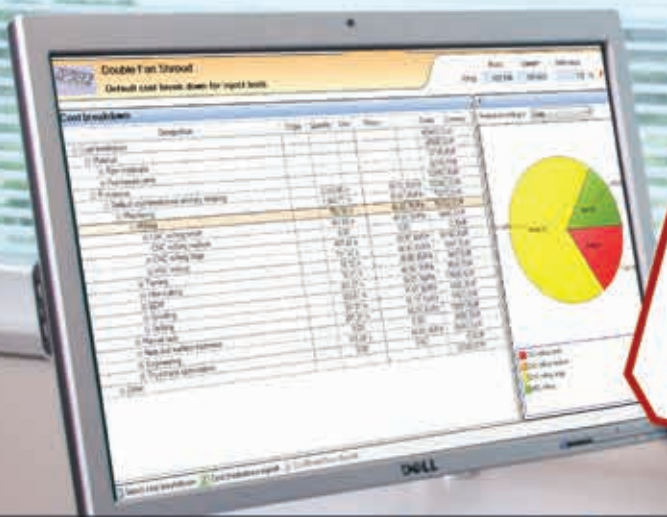
Polska Strefa Inwestycji jest w pewnym obszarze kontynuacją działalności SSE, ale w innej odsłonie i z pewnością dość

znaczaco zmieni krajobraz pomocy publicznej udzielanej przedsiębiorcom w Polsce. Branża motoryzacyjna była jednym z głównych inwestorów i beneficjentów SSE, dlatego na pewno w szybkim tempie inwestorzy z tej branży będą analizować nowe narzędzie wsparcia.

**ENGLISH SUMMARY**

Since the end of June, the list of investment incentives for entrepreneurs in Poland has been extended with a new support instrument – Polish Investment Zone. The Polish Investment Zone replacing Special Economic Zones will bring a number of benefits to entrepreneurs - including those from the automotive sector - planning new investments in Poland. The most important change within the Polish Investment Zone is the possibility to obtain income tax exemption throughout Poland. Obtaining support decisions will require meeting quantitative and qualitative criteria, but the investors will be able to use the CIT / PIT exemption up to 15 years from the date of the support decision.

Błonie 55-330, ul. Sosnowa 10  
Park Przemysłowy Źródła-Błonie k. Wrocławia  
tel.: +48 71 780 30 20, info@camdivision.pl  
[www.camdivision.pl](http://www.camdivision.pl)



Zapraszamy na... **6 TOOL-SHOP 2018**  
**6. Konferencję TOOL-SHOP**  
Częstochowa 27-28.09.2018  
**Targi TOOLEX 2018**  
Sosnowiec 2-4.10.2018  
hala A stoisko 210



## wycena form i tłoczników w **TOOL COSTING**

Tool Costing to przełomowa – niezależna aplikacja – która jest idealnym rozwiązaniem do szybkiego i precyzyjnego kosztorysowania oprzyrządowania na podstawie modelu 3D wypraski (dla form wtryskowych), modelu odlewu (dla form odlewniczych) lub modelu części blaszanej (dla tłoczników).

**Wycena oprzyrządowania jest wykonywana w ciągu 15-30 minut w zależności od stopnia skomplikowania analizowanego modelu!**

- Parametryczna metoda wyceny na bazie projektu 3D
- Elastyczne obliczenia kosztów i indywidualne raporty
- Ogólnofirmowe zarządzanie wiedzą w oparciu o platformę bazy danych
- Import i eksport dostosowanych arkuszy zestawień kosztowych

CAMdivision Sp. z o.o. jest największym partnerem handlowym SIEMENS PLM Software w Polsce. Oferujemy kompleksowe rozwiązania CAx/PLM powiązane z pełnym wdrożeniem, szkoleniami, postprocesorami i wsparciem technicznym.

# Jak przemysł 4.0 rozwiązuje problem braku powierzchni?

Rosnąca konsumpcja różnego rodzaju dóbr wciąż pozostaje motorem napędowym gospodarki. By za nią nadążyć, zakłady produkcyjne muszą optymalizować procesy i podnosić efektywność swoich działań. Wzmoczona produkcja wiąże się z koniecznością sprowadzania większej ilości surowców oraz składowaniem analogicznie większej ilości produktów końcowych, a to bardzo często skutkuje brakiem wystarczającej powierzchni magazynowej. Co wtedy?



## Brakuje Ci powierzchni?

### - Wybuduj sobie większy magazyn

Jeszcze do niedawna byłaby to jedyna słuszna odpowiedź na tak postawione pytanie. Dziś odpowiedź brzmi jednak nieco inaczej. Jeśli brakuje Ci powierzchni - wykorzystaj maksymalnie potencjał magazynu, który masz, automatyzując go. Nowoczesny, wydajny magazyn to dziś zautomatyzowany magazyn. By móc zwiększyć produkcję i osiągać lepsze efekty - wcale nie trzeba stale rozbudowywać posiadanej infrastruktury. Należy zastosować rozwiązania, które pozwolą magazynowi adaptować się do aktualnych potrzeb przedsiębiorstwa, należy stać się częścią toczącej się kolejnej rewolucji przemysłowej i przejść na przemysł 4.0.

## Dlaczego warto to zrobić?

Przede wszystkim, by uniknąć wielu poważnych i kosztownych konsekwencji, jakie może powodować brak wystarczającej powierzchni magazynowej. Wbrew pozorom może być ich bardzo dużo. Zaczynając od oczywistej, jak ograniczenie możliwości produkcyjnych, przez spadek bezpieczeństwa pracowników, po wzrost liczby reklamacji, wynikających z błędów podczas kompletowania zamówień.

Wśród najczęściej występujących zagrożeń wynikających z niewystarczającej ilości powierzchni, wymienia się:

- niemożność zachowania wszystkich zasad BHP, co może skutkować wzrostem liczby wypadków na magazynie (zagrożenie utraty zdrowia przez pracowników, zwolnienia lekarskie, braki kadrowe, dodatkowe koszty);
- większe problemy z kompletacją zamówień, których konsekwencją mogą być pomyłki przy wysyłkach, skutkujące reklamacjami ze strony klientów;
- wzrost ilości czasu potrzebnego na skompletowanie zamówienia i realizację wysyłki - opóźnienia te również mogą powodować niezadowolone klientów i częstsze reklamacje;
- wzrost kosztów kadrowych wynikających z konieczności zatrudnienia dodatkowej obsługi magazynowej;
- konieczność wynajęcia magazynów zewnętrznych i zapewnienia dodatkowego transportu - co również generuje dodatkowe koszty.

Osoby wstrzymujące się przed automatyzacją zakładów produkcyjnych i magazynów najczęściej argumentują swoją decyzję zbyt dużymi kosztami. Jeżeli jednak zsumuje się koszty, jakie może przynieść brak automatyzacji, mogą się one okazać znacznie wyższe. Zwłaszcza że automatyzacja przynosi oszczędności w czasie, zwiększając efektywność, ograniczając lub niwelując błędy popełniane przez ludzi oraz obniżając całkowite koszty produkcji i magazynowania.

### Automatyzacja magazynu - jakie są dostępne rozwiązania?

Automatyzacja jest bardzo szybko rozwijającą się dziedziną. Dysponujemy dziś możliwościami, o których pewnie wielu z nas nawet nigdy nie myślało. Zaczynając od regałów wyposażonych w sterowane satelitarnie platformy, które transportują palety w wyznaczone miejsca, przez samobieżne wózki widłowe, kończąc na systemie RFID, umożliwiającym sprawną lokalizację wózków i towarów, ocenę eksploatacji floty, szybką rewizję towarów w magazynie, czy wykorzystywanej powierzchni.

Co można osiągnąć dzięki zastosowaniu poszczególnych rozwiązań? Automatyzacja pozwala przede wszystkim zwiększyć powierzchnię użytkową bez rozbudowywania magazynu, co jest kluczowe przy dynamicznym wzroście produkcji. W poniższej tabeli przedstawiliśmy konkretne efekty zastosowania nowoczesnych narzędzi:

WYBRANE ROZWIĄZANIE	EFEKT
przesuwne regały	<ul style="list-style-type: none"> <li>możliwość ograniczenia liczby dróg transportowych</li> </ul>
wózki systemowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>wzrost dokładności i efektywności rozładunku i załadunku regałów</li> </ul>
układnice paletowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>większa liczba regałów paletowych</li> <li>większa liczba miejsc paletowych</li> <li>mniejsza liczba dróg transportowych</li> <li>możliwość zwiększenia wysokości regałów</li> <li>eliminacja pomyłek w składowaniu</li> </ul>

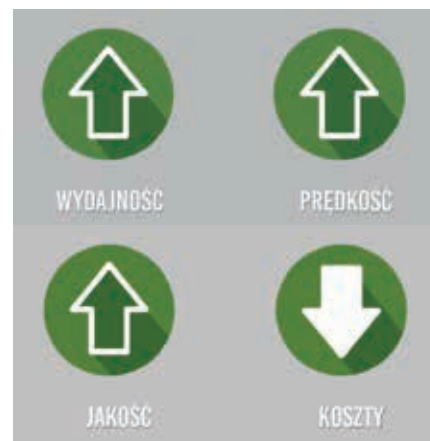
Wprowadzając nowe techniki składowania oraz stosując urządzenia techniczne do obsługi magazynu, sprawiamy, że przestrzeń, która jeszcze niedawno wydawała się niewystarczająca, daje nam zupełnie nowe możliwości. Dzięki automatyzacji magazynu, będącej jednym z najważniejszych elementów przemysłu 4.0, możemy:

- zmaksymalizować wykorzystanie aktualnie dostępnej powierzchni,
- zwiększyć możliwości płynnego przemieszczania produktów,
- skrócić czas potrzebny na wydanie produktu,
- wyeliminować ryzyko uszkodzenia towaru,
- znacząco ograniczyć liczbę błędów w kompletacji zamówień, będących najczęściej wynikiem pomyłki człowieka.

Kluczowe dla dynamicznie rozwijających się biznesów jest to, że zautomatyzowane magazyny są bardzo elastyczne, dzięki czemu możemy je sprawnie dopasować do zmieniających się potrzeb przedsiębiorstwa. Nie bez znaczenia jest również stałe obniżenie kosztów związanych z zatrudnieniem.

W jakie rozwiązania warto zainwestować?

Pytanie powinno brzmieć: z jakimi problemami zmagają się moje przedsiębiorstwo? Jedynie odpowiednio diagnozując problem, określając potrzeby i efekty, jakie chcemy osiągnąć, możemy wybrać



najlepsze rozwiązania oraz narzędzia, w jakie warto zainwestować. Nie warto gonić za rozwiązaniami, o których jest najgłośniejsze, albo wdrażać coś tylko dlatego, że inni to stosują. Należy skupić się na swoim biznesie i jego potrzebach.

Nie każdy jest specjalistą od nowoczesnych technologii, robotyki i automatyzacji. Nie każdy ma również czas, żeby na tyle zgłębić ten temat, by móc podjąć decyzję, w co zainwestować. Dlatego coraz częściej firmy zastanawiające się nad automatyzacją swoich magazynów i zakładów produkcyjnych decydują się na współpracę z zewnętrzną firmą, specjalizującą się w doborze rozwiązań dopasowanych do potrzeb danego przedsiębiorstwa oraz w ich wdrożeniu.

### AUTOR

**Tomasz Żak**  
Crusar



Jeżeli zainteresował Cię ten temat i chciałbyś dowiedzieć się znacznie więcej o tym, jak dziś tworzy się nowoczesne magazyny, zapraszam serdecznie na nasz blog ([www.blog.human40.eu](http://www.blog.human40.eu)), gdzie chętnie dzielimy się wiedzą i naszymi doświadczeniami z kolejnych wdrożeń u klientów. W przypadku jakichkolwiek pytań, zachęcam do kontaktu: e-mail: [tomasz.zak@crusar.eu](mailto:tomasz.zak@crusar.eu) lub pod numerem tel. 725 840 844

## 27 września 2018 - I dzień Konferencji

09.30-10.00

Rejestracja uczestników

10.00-10.10

**Powitanie uczestników**

*Rafał Orłowski, Partner AutomotiveSuppliers.pl*



10.10-12.30

**Rozmowy B2B**



12.30-13.30

Lunch

13.30-13.50

**Dokąd zmiernają branże przemysłowe w Polsce?**

*Rafał Orłowski, Partner AutomotiveSuppliers.pl*



13.50-14.30

**FIBRO - We love technology**

*Marcin Piętka, Doradca techniczny, Fibro GmbH*



14.30-15.00

**Ewolucja wymagań w łańcuchu dostaw**

*Marek Kropiński, Division Commodity Manager, Faurecia Automotive Poland S.A.*



15.00-15.30

Przerwa kawowa - networking

15.30-16.00

**Problemy szybkiej naprawy powierzchni fakturowanych**

*Michał Birenbaum, Dyrektor Handlowy, SUMARIS Sp. z o.o. Sp.K.*



16.00-16.40

**Automat wydający D810 - inteligentna automatyczna narzędziownia pracująca 24h**

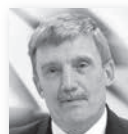
*Maciej Dudys, Prezes Zarządu, ASD SYSTEMS Sp. z o.o.*



16.40-17.10

**Zaawansowane technologie powierzchni. Korzyści dla użytkowników.  
Formerowanie w narzędziowniach**

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



17.10-17.15

Zakończenie I dnia Konferencji

20.00-24.00

Bankiet

## 28 września 2018 - II dzień Konferencji

10.00-10.30	<b>„Reanimacja” form wtryskowych w sytuacji beznadziejnej</b> <i>Jakub Olbrzymek, Współwłaściciel, P.P.H.U. LEDO s.c. Dominik Olbrzymek, Jakub Olbrzymek</i>	
10.30-11.00	<b>Zagrożenia występujące w procesie wyceny oprzyrządowania. Sprawdzone sposoby przeprowadzenia wiarygodnych wycen narzędzi (formy wtryskowe, tłoczniaki)</b> <i>Marcin Antosiewicz, Kierownik Działu Technicznego, CAMdivision Sp. z o.o.</i>	
11.00-11.40	<b>Przerwa kawowa - networking</b>	
11.40-12.10	<b>Zastosowanie modeli quick cast tworzonych przy użyciu technologii Stereolitografii w procesie odlewania metodą wosku traconego</b> <i>Mikołaj Wróbel, Project Manager Prototyping Division, ARRK Shapers' Polska Sp. z o.o.</i>	
12.10-12.40	<b>Narzędziownia - odlewnia: razem czy osobno?</b> <i>Aleksander Jędrzysek, Manufacturing Engineering &amp; New Projects Manager, Neapco Europe Sp. z o.o.</i>	
12.40-12.45	<b>Zakończenie Konferencji</b>	
12.45-	<b>Lunch</b>	

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Konferencji



### KONFERENCJA

**PRELEGENCI - PRAKTYCY  
Z SEKTORA NARZĘDZIOWEGO**



### ROZMOWY B2B

**SPOTKAJ NOWYCH PARTNERÓW  
BIZNESOWYCH**



### WYSTAWA

**OFERUJEMY POWIERZCHNIĘ  
WYSTAWIENNICZĄ**



### BANKIET

**OKAZJA DO NAWIĄZANIA  
NOWYCH KONTAKTÓW**

# INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE



ARRK Shapers' Polska jest nowoczesną, największą narzędziownią w Polsce z 20-letnim doświadczeniem, należąca do międzynarodowej grupy ARRK.

Firma jest producentem dużych form wtryskowych dla przemysłu motoryzacyjnego, a także wykonuje szeroki zakres usług serwisu form i narzędzi dla różnorodnych branż. Firma oferuje również usługi szybkiego prototypowania.

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

ul. Rynkowska 9  
85-503 Bydgoszcz

T: +48 697 117 904



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

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

ul. Podgórk Tynieckie 2  
30-399 Kraków

T: +48 12 685 13 00



Marka Europe-Bubble zajmuje się produkcją folii bąbelkowych, worków, arkuszy, przekładek z folii bąbelkowej oraz pianek PE. Europe-Bubble dysponuje nowoczesnym parkiem maszynowym, który pozwala na wyprodukowanie i przetwarzanie 50 mln m<sup>2</sup> folii rocznie. Dysponujemy maszynami, które pozwalają na produkcję folii 3-warstwowej o szerokości 200 cm. Mamy możliwości zgrzewania, perforacji oraz barwienia. Jesteśmy w stanie zaoferować folie antystatyczne oraz poślizgowe.

[www.europe-bubble.pl](http://www.europe-bubble.pl)

ul. Miodowa 6/13  
25-553 Kielce

T: +48 260 66 38



Fabryka Łożysk Tocznych - Kraśnik S.A.

Fabryka Łożysk Tocznych - Kraśnik S.A. to najstarszy i największy producent łożysk tocznych w Polsce. Kraśnickie łożyska to produkty najwyższej jakości. Potwierdzają to uzyskane certyfikaty IATF 16949, ISO 9001, ISO 14001. Firma posiada własne biuro projektowe. Produkowane łożyska testowane są we własnym laboratorium badawczym na odpowiednich stanowiskach budowanych, zgodnie z wymaganiami klienta.

[www.fl.t.krasnik.pl](http://www.fl.t.krasnik.pl)

ul. Fabryczna 6  
23-210 Kraśnik

T: +48 81 825 71 54



Jesteśmy jednym z liderów na rynku międzynarodowym w użyciu technologii termoformowania próżniowego. Do produkcji wykorzystujemy między innymi płyty z ABS, PE, PS, PP, PMMA, PC. Technologia termoformowania umożliwia produkcję detali o wysokiej jakości i powtarzalnym kształcie. Ma ona zastosowanie między innymi w produkcji dedykowanych opakowań - przekładek transportowych, obudów urządzeń w branży medycznej i budowlanej oraz elementów karoserii i wyłożyń wewnętrznych dla pojazdów użytkowych. Posiadamy technologię termoformowania próżniowego Twin Sheet.

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

ul. Dzieńdziela 30  
43-190 Mikołów

T: +48 32 226 07 96



Firma ITA jest polskim przedsiębiorstwem, które od ponad 19 lat dostarcza kompleksowe rozwiązania z dziedziny metrologii przemysłowej oraz narzędziowej. W swojej ofercie posiadamy systemy ścisłej światowej czołówki producentów urządzeń pomiarowych i narzędzi skrawających. Rozwiązania dostarczane przez ITA umożliwiają wykonywanie pomiarów o najwyższej dokładności.

[www.ita-polska.com.pl](http://www.ita-polska.com.pl)

ul. Poznańska 104, Skórzewo  
60-185 Poznań

T: +48 61 222 58 00



# ZAPREZENTUJ FIRME

## ZDOBĄŻ NOWYCH PARTNERÓW BIZNESOWYCH



Firma Linex działa na rynku od 1963 r. Zajmuje się produkcją cięgien stosowanych głównie dla motoryzacji. Wysokiej jakości wyroby dostarczane są na rynek części zamiennych jak i na pierwszy montaż. Montowane są w samochodach takich marek, jak VW, Audi, Mercedes, Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Volvo, Peugeot, Maserati, Jaguar. Zakład o powierzchni 7000 m<sup>2</sup>, w skład którego wchodzi dwie hale produkcyjne, warsztat mechaniczny, magazyn, dział konstrukcyjno-technologiczny i laboratorium zatrudnia prawie 200 wysoko wykwalifikowanych pracowników.

Firma posiada certyfikowany system jakości IATF 16949.

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

ul. Rejtana 15  
42-202 Częstochowa

T: +48 34 363 25 64



Malbox The Stamping Company to polska firma założona w 1992 roku, jest dostawcą tłoczonych metalowych części dla przemysłu motoryzacyjnego. Firma realizuje również procesy: spawania, zgrzewania, lutowania, cynkowania, mycia, montażu. Malbox posiada własne biuro konstrukcyjne oraz narzędziownię, gdzie wykonywane jest oprzyrządowanie na bazie własnych projektów konstrukcyjnych.

Jej klientami są największe firmy branży motoryzacyjnej.

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

ul. Osiek 212a  
32-300 Olkusz

T: +48 32 645 57 56



Schoeller Allibert

Innovating your logistics for a better world

Schoeller Allibert jest liderem na rynku projektowania i tworzenia opakowań zwrotnych z tworzyw sztucznych i od wielu lat inspirowa branżę logistyczną. W ofercie firmy Schoeller Allibert znajdują się m.in.: skrzyniopalety, skrzyniopalety składane (FLC), małe pojemniki składane (FSC), skrzynki na napoje, pojemniki sztaplowalne oraz sztaplowalno-gniazdowe, składane pojemniki IBC do przewozu cieczy, palety plastikowe oraz wózki transportowe.

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

ul. Fryderyka Wilhelma Redena 5  
41-808 Zabrze

T: +48 32 283 13 10/1



Firma System Barosz Gwimet zajmuje się wysokowydajną, wielkoseryjną obróbką metali dla branży motoryzacyjnej, a także produkcją kalibrownic - maszyn do rozszerzania oraz zwężania rur.

Działa na rynku od ponad 30 lat.

Współpracuje z liderami rynku branży motoryzacyjnej. Posiada w pełni zautomatyzowany oraz zrobotyzowany park maszynowy. Zarówno jakość, jak i terminowość dostaw należą do priorytetów firmy.

[www.sbg.barosz.pl](http://www.sbg.barosz.pl)

ul. Marklowicka 7  
44-300 Wodzisław Śląski

T: +48 32 455 62 68



Koncentruje się na produkcji silników elektrycznych prądu stałego małej mocy 12/24V do różnorodnych zastosowań oraz świadczeniu usług galwanicznych. Naszymi atutami są: duża mobilność w zakresie uruchamiania produkcji nowych typów silników i ciągłe dążenie do spełnienia oczekiwań naszych klientów.

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

ul. Świerczewskiego 14  
57-340 Duszniki Zdrój

T: +48 748 697 500

MIEJSCE NA REKLAMĘ

# TWOJEJ FIRMY

DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



## 2018

<p><b>25-27.09,</b> <b>Kielce</b></p>	<p><b>METAL</b> XXII Międzynarodowe Targi Technologii dla Odlewnictwa METAL Targi Kielce <a href="http://www.targikielce.pl">www.targikielce.pl</a></p>	<p><b>16-18.10,</b> <b>Kraków</b></p>	<p><b>Fastener Poland</b> 2. Międzynarodowe Targi Elementów Złącznych i Technik Łączenia <a href="http://www.fastenerpoland.pl">www.fastenerpoland.pl</a></p>
<p><b>25-27.09,</b> <b>Kielce</b></p>	<p><b>ALUMINIUM &amp; NONFERMET</b> XV Międzynarodowe Targi Aluminium i Technologii, Materiałów i Produktów Metali Nieżelaznych ALUMINIUM &amp; NONFERMET Targi Kielce <a href="http://www.targikielce.pl">www.targikielce.pl</a></p>	<p><b>16-18.10,</b> <b>Sosnowiec</b></p>	<p><b>SURFPROTECT 2018</b> Targi Przygotowania i Zabezpieczenia Powierzchni Kolporter EXPO Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a></p>
<p><b>27-28.09,</b> <b>Częstochowa</b></p>	<p><b>Tool-Shop</b> Konferencja i spotkanie B2B dla narzędziowni <a href="http://AutomotiveSuppliers.pl">AutomotiveSuppliers.pl</a> <a href="http://www.nowoczesnanarzedziownia.pl">www.nowoczesnanarzedziownia.pl</a></p>	<p><b>16-18.10,</b> <b>Sosnowiec</b></p>	<p><b>ExpoWELDING 2018</b> Międzynarodowe Targi Spawalnicze Kolporter EXPO Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a></p>
<p><b>01-04.10,</b> <b>Poznań</b></p>	<p><b>POLIMER TECH</b> Targi Technologii dla Przetwórstwa Polimerów Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. <a href="http://www.polimertech.pl">www.polimertech.pl</a></p>	<p><b>22-23.11,</b> <b>Kraków</b></p>	<p><b>9. Forum MotoSolutions</b> - best practices w przemyśle motoryzacyjnym <a href="http://AutomotiveSuppliers.pl">AutomotiveSuppliers.pl</a> <a href="http://www.motosolutions.pl">www.motosolutions.pl</a></p>
<p><b>02-04.10,</b> <b>Sosnowiec</b></p>	<p><b>TOOLEX</b> Międzynarodowe Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter EXPO Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a></p>	<h2>2019</h2>	
<p><b>02-04.10,</b> <b>Sosnowiec</b></p>	<p><b>WIRTOTECHNOLOGIA</b> Międzynarodowe Targi Metod i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów Kolporter EXPO Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a></p>	<p><b>07-17.03,</b> <b>Genewa,</b> <b>Szwajcaria</b></p>	<p><b>Geneva International Motor Show</b> <a href="http://www.salon-auto.ch">www.salon-auto.ch</a></p>
<p><b>03-05.10,</b> <b>Karpacz</b></p>	<p><b>XV Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej</b> TUV Nord Polska Sp. z o.o. <a href="http://www.tuv-nord.pl">www.tuv-nord.pl</a></p>	<p><b>27-28.02,</b> <b>Sosnowiec</b></p>	<p><b>LOGISTEX 2019</b> Salon Logistyki i Magazynowania w Przemysle Kolporter EXPO Sp. z o.o. <a href="http://www.exposilesia.pl">www.exposilesia.pl</a></p>
<p><b>16-17.10,</b> <b>Kraków</b></p>	<p><b>Kompozyt-Expo</b> 9. Międzynarodowe Targi Materiałów, Technologii i Wyrobów Kompozytowych <a href="http://www.kompozyty.krakow.pl">www.kompozyty.krakow.pl</a></p>	<p><b>marzec-kwiecień</b></p>	<p><b>6. Automotive CEE Day</b> Spotkanie zakupowe <a href="http://AutomotiveSuppliers.pl">AutomotiveSuppliers.pl</a> <a href="http://www.automotiveceeday.eu">www.automotiveceeday.eu</a></p>

# ZAAWANSOWANE FORMEROWANIE NARZĘDZI



**Doskonałe rozwiązania powierzchniowe  
na narzędzia do obróbki plastycznej**

**BALINIT FORMERA i inne powłoki w wersji Advanced  
z sekwencją najwyższej klasy azotowania**

[www.oerlikon.com/balzers/pl](http://www.oerlikon.com/balzers/pl)

T: +48 76 746 48 00

Polkowice | Tczew | Kędzierzyn-Koźle

**oerlikon**  
balzers

# Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2018



## KATEGORIE NAGRÓD:



NAGRODY ZOSTANĄ WRĘCZONE PODCZAS

Forum  
**9MotoSolutions**

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

22-23 LISTOPADA 2018 R.

ZGŁOŚ SWOJEGO KANDYDATA NA STRONIE: [WWW.MOTOSOLUTIONS.PL](http://WWW.MOTOSOLUTIONS.PL)