AutomotiveSuppliers.pl review

ISSN 1899-4369 | KWIECIEŃ - CZERWIEC 2022 | NR 2 (57)

TEMAT WYDANIA

Stellantis rozkręca produkcję pojazdów użytkowych w Gliwicach 14

W NUMERZE

11. Forum MotoSolutions: Wróciło święto polskiej motoryzacji! 6

Kryzys nie kryzys - konsolidacja dostawców trwa! 20

Kończy się czas akwizycji przez polskie firmy? 26

www.automotivesuppliers.pl

AutomotiveSuppliers.pl

BANER REKLAMOWY

SKORZYSTAJ ZE SPECJALNIE DEDYKOWANEGO MIEJSCA NA TWOJĄ REKLAMĘ

KWARTALNIK ON-LINE

PRZECZYTAJ AKTUALNE WYDANIE NASZEGO BRANŻOWEGO KWARTALNIKA

NEWSLETTER

ZYSKAJ BEZPŁATNY DOSTĘP DO NAJNOWSZYCH WIADOMOŚCI Z RYNKU MOTORYZACYJNEGO

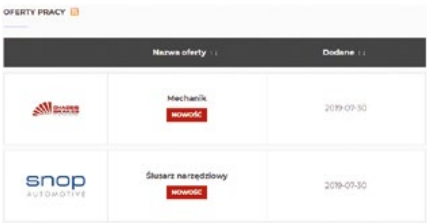
MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE

OBSERWUJ NASZE DZIAŁANIA KOMENTUJ I UDOSTĘPNIAJ

BANERY REKLAMOWE

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRMĘ

OFERTY PRACY



ZNAJDŹ PRACOWNIKA Z NAMI TO MIEJSCE NA TWOJE OGŁOSZENIE

BAZA DOSTAWCÓW

ZWIĘKSZ SWOJĄ SZANSĘ NA WIĘKSZY UDZIAŁ W RYNKU

Niestabilność nową rzeczywistością w motoryzacji

Agresja rosyjska na Ukrainę przyniosła nowe wyzwania, zarówno społeczne jak i gospodarcze. Do Polski napłynęła kilkumilionowa fala uchodźców. Dzięki ofiarności i gościnności naszych obywateli znaleźli u nas tymczasowe schronienie.

Gospodarczo, dotknęły nas w wielu sektorach zaburzenia w łańcuchach dostaw. W motoryzacji szczególnie dotkliwe było przerwanie dostaw wiązek elektrycznych. Ukraina jest jednym z najważniejszych krajów, w którym wytwarzane są te komponenty dla fabryk samochodów na terenie Unii Europejskiej. Doświadczyliśmy, głównie w marcu i kwietniu, licznych przestojów zakładach finalnych. Poprawę sytuacji przynosi zdublowanie produkcji z Ukrainy w nowych lokalizacjach w Czechach, Rumunii czy w Afryce Północnej. Niestety poza skutkami rosyjskiej inwazji przemysł motoryzacyjny nadal zmaga się ze skutkami pandemii COVID-19 (czasowe zamykanie portów w Chinach zgodnie z polityką zero COVID) czy utrzymującym się niedoborem półprzewodników.

Wszystkie te wyzwania mieliśmy możliwość omawiać i dyskutować podczas majowego 11. już Forum MotoSolutions. Po ponad dwuipółrocznej przerwie przedstawiciele branży mogli ponownie spotkać się i rozmawiać ze sobą na żywo. Główny przekaz Forum to stwierdzenie, że niestabilność związana z wolumenami zamówień czy cenami surowców to nasza nowa rzeczywistość. Nas cieszy fakt, że mogliśmy gościć ponad 250 menadżerów reprezentujących branży co potwierdza, że trafnie dobraliśmy zarówno tematykę wystąpień jak i prelegentów oraz panelistów.

Rafał Orłowski
Partner

AutomotiveSuppliers.pl review

REDAKCJA:
Rafał Orłowski
tel: 666 863 863
e-mail: orlowski@automotivesuppliers.pl
MARKETING, SZKOLENIA, KONFERENCJE:
Małgorzata Zborowska-Stęplewska
tel: 600 003 239
e-mail: zborowska@automotivesuppliers.pl

NR 2 (57)/2022
KWIECIEŃ-CZERWIEC

WYDAWCA:
AutomotiveSuppliers.pl
Zborowska-Stęplewska, Orłowski sp. j.
ul. Staniewicka 14, 03-310 Warszawa
tel. 22 215-05-05
e-mail: review@automotivesuppliers.pl
www.automotivesuppliers.pl

WSPÓŁPRACA:
Andrzej Budasz,
Kamil Etel,
Piotr Śmiałko,
Jacek Taczała

OPRACOWANIE GRAFICZNE:
Dorota Jaworska, Dominika Kostka
MEDIA DORA

AutomotiveSuppliers.pl review

Spis treści

6 11. Forum MotoSolutions: Wróciło święto polskiej motoryzacji

10 Znamy laureatów Nagród Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2022

14 Stellantis rozkręca produkcję pojazdów użytkowych w Gliwicach

20 Kryzys nie kryzys - konsolidacja dostawców trwa!

26 Kończy się czas akwizycji przez polskie firmy?

32 Co nowego u dostawców

34 EVO PT® nowy standard w bezpośrednich połączeniach śrubowych w tworzywach sztucznych

36 HCI w służbie biznesu motoryzacyjnego

38 Czy motoryzację trzeba dziś „kochać" by dla niej pracować?

40 Innowacyjne rozwiązania z zakresu obróbki powierzchniowej metali dla przemysłu motoryzacyjnego

42 Branża automotive przyspiesza swoją transformację przy wsparciu Banku BNP Paribas

44 SLAVI - jeden z największych w Europie i największy w Polsce autoryzowany dystrybutor marki FAR

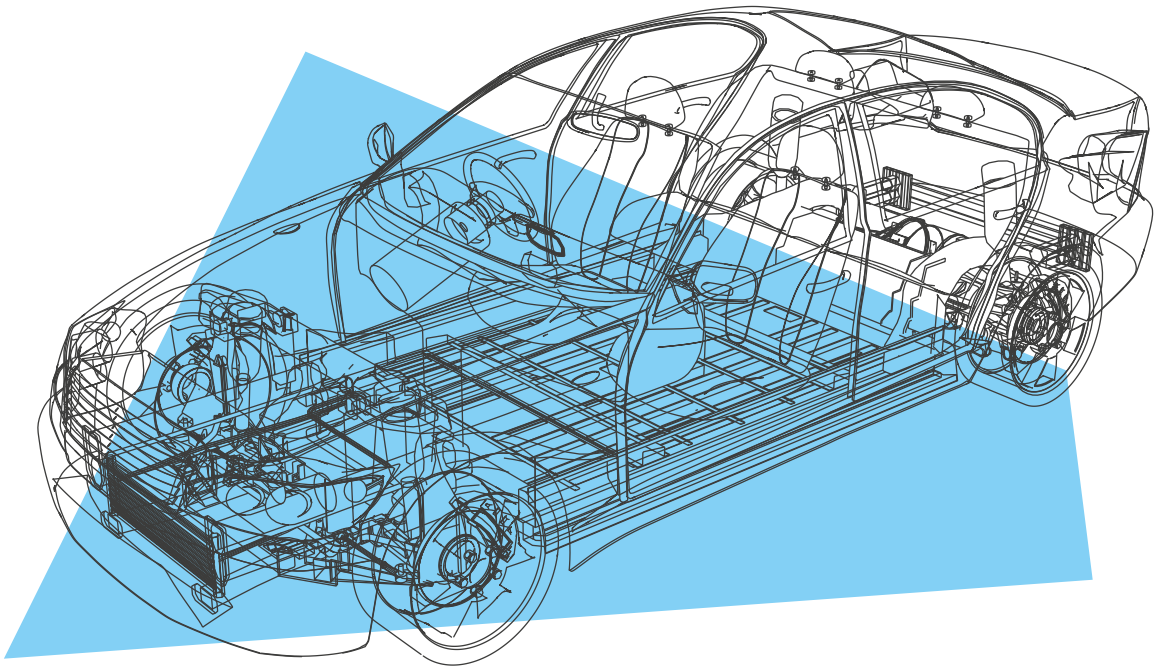
46 Ciepło z Odlewni Volkswagen Poznań zmniejszy emisji CO_2

48 Baza dostawców

Clean room znajdujący się na wyposażeniu naszej firmy posiada odrębny park maszynowy oraz niezależne od innych obszarów produkcji laboratorium. Mamy możliwość stałego monitorowania warunków środowiska, a także badania próbek produkcyjnych pod względem wymiarów oraz ilości cząstek na produkowanych wyrobach.

MASZ PEWNOŚĆ CZYSTEJ APLIKACJI

Konwerting w kontrolowanym środowisku



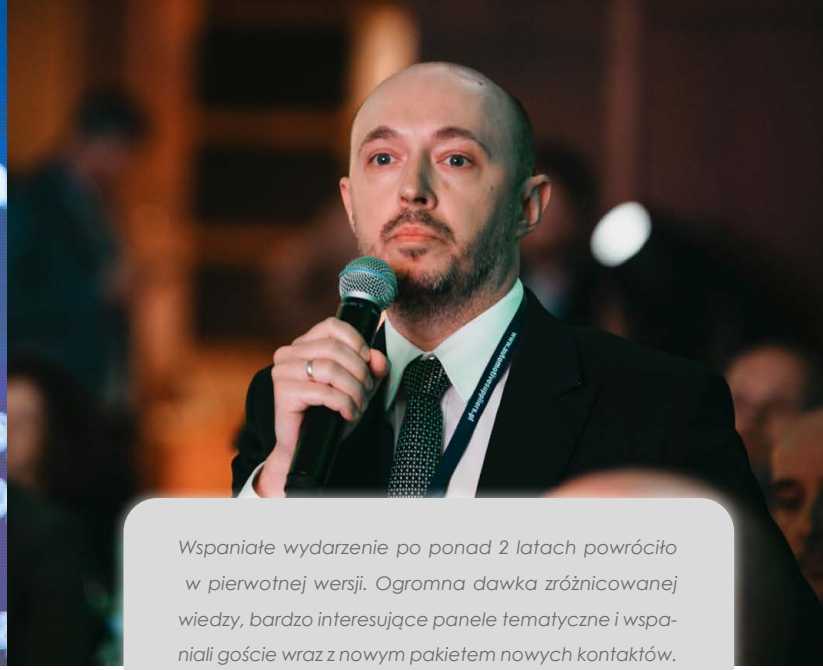
- USZCZELKI I PADY ANTYWIBRACYJNE
- IZOLACJE
- PRODUKTY OCA
- MATERIAŁY SAMOPRZYLEPNE
- FOLIE OCHRONNE
- PRODUKTY ODPROWADZAJĄCE CIEPŁO

www.cvgs.pl

11 Forum MotoSolutions

Wróciło święto polskiej motoryzacji!

W dniach 19-20 maja br. w Krakowie po dwuipółletniej przerwie odbyła się 11. edycja Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym. Znów stacjonarnie i na żywo rozmawialiśmy i dyskutowaliśmy o aktualnych problemach naszej branży. Od poprzedniego spotkania realia w jakich działa sektor motoryzacyjny zmieniły się diametralnie.

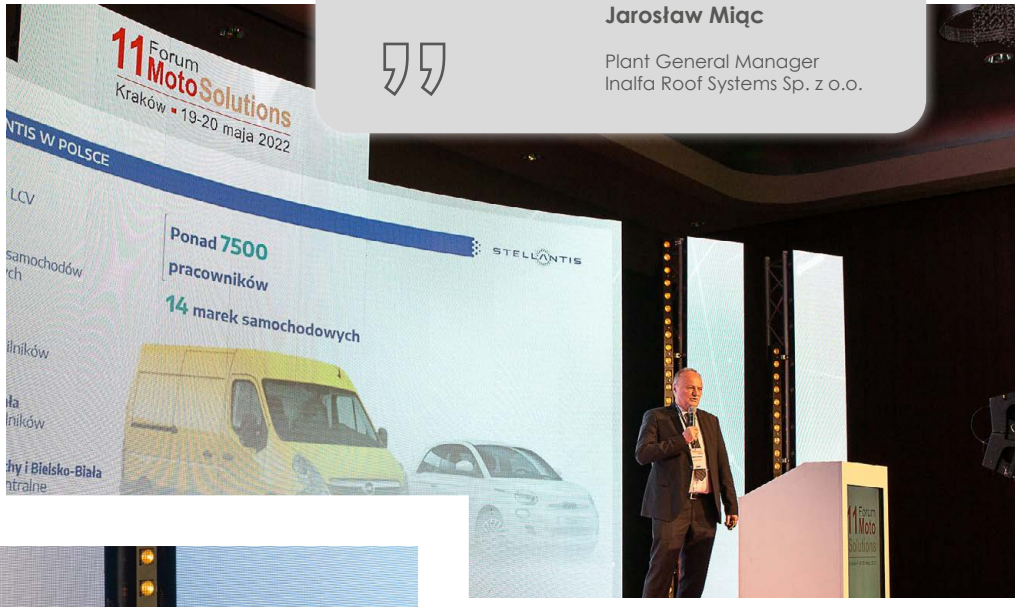


Wspaniałe wydarzenie po ponad 2 latach powróciło w pierwotnej wersji. Ogromna dawka zróżnicowanej wiedzy, bardzo interesujące panele tematyczne i wspaniali goście wraz z nowym pakietem nowych kontaktów.

Jarosław Miąc

Plant General Manager
Inalfa Roof Systems Sp. z o.o.

- Gdy w listopadzie 2019 roku rozstawaliśmy się z uczestnikami poprzedniego Forum nikt z nas nie wiedział, że spotkamy się dopiero w 2022 roku - mówi Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl, organizatora wydarzenia. - *Przez ponad dwa lata kolejne fale pandemii COVID-19 uniemożliwiały przeprowadzenie naszego wydarzenia w formie stacjonarnej.* A lista wyzwań od początku 2020 roku rosła. Najpierw pierwsza fala pandemii koronawirusa i lockdown całego europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Później, restart, niedobory półprzewodników i rosnące koszty



surowców i frachtu. W tym roku poza wspomnianymi już czynnikami na sytuację w naszej branży odciska się rosyjska inwazja na Ukrainę, Polski Ład i szybujące do góry koszty energii.

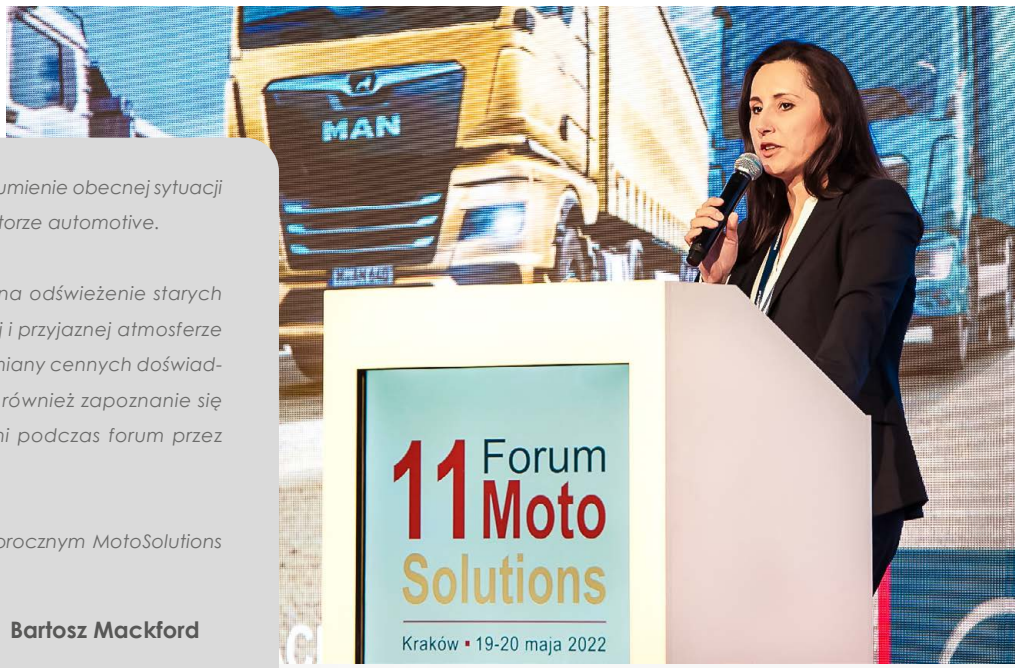
Skala wyzwań przed jakimi stoi przemysł motoryzacyjny spowodowała, że postanowiliśmy przyspieszyć tegoroczną edycję Forum i zorganizowaliśmy ją w II połowie maja. Agendę dopasowaliśmy do aktualnej sytuacji. Zaproszeni prelegenci, przedstawiciele zakładów produkcyjnych i eksperci mówili i dyskutowali o tym jak funkcjonować w obliczu zakłóceń na rynkach globalnych związanych m. in. z pandemią COVID-19, łańcuchami dostaw i sytuacją makroekonomiczną.

Wydarzenie obejmowało także debatę „Sektor motoryzacyjny w nowych realiach gospodarczych i geopolitycznych" oraz panel dyskusyjny„Polska hubem elektromobilności". Co z nich wynika? Między innymi to, że niestabilność zamówień i cen surowców to nowa „normalność", w której musi funkcjonować motoryzacja. Wiemy też, że zakład Stellantis w Tychach jeszcze w tym roku rozpocznie całkowicie nową produkcję - crossoverów, które będą dostępne także w wersji

w 100 procentach elektrycznej a termin rozpoczęcia budowy fabryki aut elektrycznych Izera w Jaworznie złapał kolejne opóźnienie.

O tym jak bardzo znów potrzebna była możliwość spotkania i rozmów na żywo niech świadczą liczby - w 11. Forum MotoSolutions wzięło udział ponad 250 uczestników z kraju i zagranicy, w tym 22 wystawców. - *Skala zainteresowania tegoroczną edycją znacząco przekroczyła nasze oczekiwania* - mówi Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - *Menadżerowie zarządzający zakładami produkcyjnymi bardzo potrzebowali mieć możliwość wymienić się doświadczeniami z ostatnich kilkudziesięciu bardzo trudnych miesięcy.*

MotoSolutions to nie tylko prezentacje i debaty. Na zakończenie pierwszego dnia uczestnicy wzięli udział w bankiecie, podczas którego wręczyliśmy, już po raz siódmy, Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego (więcej na str. 10-11). Uroczysty bankiet to także doskonała okazja do wymiany opi-



Udział w forum MotoSolutions pozwala na zrozumienie obecnej sytuacji oraz zapoznanie się z nowymi trendami w sektorze automotive.

Jest to również doskonałe miejsce i okazja na odświeżenie starych i nabycie nowych kontaktów w bardzo miłej i przyjaznej atmosferze oraz możliwość dokonania benchmarku i wymiany cennych doświadczeń z kolegami/koleżankami z branży - jak również zapoznanie się z nowinkami technicznymi prezentowanymi podczas forum przez liczne grono wystawców.

Gorąco wszystkim polecam udział w przyszłorocznym MotoSolutions - do zobaczenia na miejscu!

Bartosz Mackford

General Manager
Magna Lighting Poland

nii, doświadczeń, nawiązywania nowych znajomości ale przed wszystkim do dobrej zabawy.

Skala tegorocznego wydarzenia, jego format, zaprezentowane zagadnienia oraz liczba uczestników potwierdzają, że Forum MotoSolutions należy do najważniejszych konferencji motoryzacyjnych nie tylko w Polsce ale w Europie Środkowo-Wschodniej.

Tegoroczne Forum MotoSolutions wlało wiele optymizmu w postcovidową i napiętnowaną agresją Rosji na Ukrainę gęstą atmosferę biznesu motoryzacyjnego! W gronie OEMów i dostawców zwraca uwagę wzmocnienie poczucia wspólnego celu i współdziałania w charakterze naczyń połączonych. Dziś rozwiązywanie problemów logistycznych i produkcyjnych na drodze relacji nastawionych na wypracowanie kompromisu staje się regułą.

Szymon Roch

Sales Manager
Stokvis Tapes Polska Sp. z o.o.

Chcielibyśmy serdecznie podziękować za udział w 11. Forum MotoSolutions wszystkim uczestnikom, wystawcom oraz Partnerom wydarzenia, bez których trudno byłoby osiągnąć tegoroczny sukces.

Relacja z Forum (wideo i fotograficzna) są dostępne na stronie www.motosolutions.pl
Już dziś zapraszamy do kontaktu firmy zainteresowane współpracą i udziałem w 12. edycji Forum.

PARTNER GŁÓWNY

DELL Technologies

PARTNERZY BRANŻOWI

BNP PARIBAS

DBR77 ALL ROBOTS • ONE PLACE

edison

ewl

infor

MITSUBISHI ELECTRIC

SurTec a brand of FREUDENBERG

PARTNER BANKIETU

EMW Das Stahl-Service-Center

PARTNERZY WSPIERAJĄCY

DOLNOŚLĄSKI KLASTER MOTORYZACYJNY

Wschodni Sojusz Motoryzacyjny

FOT. AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Znamy laureatów Nagród Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2022

Podczas zakończonego 11. Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym, które odbyło się w Krakowie (19-20 maja) po raz siódmy zostały wręczone Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego.

Wyróżnienia zostały przyznane w pięciu kategoriach: Master Of Automotive Industry, Polish Supplier, Employer, Top Menadżerka oraz Top Manager.

W kategorii **Master of Automotive Industry** wyróżnienie otrzymała firma **Stellantis Gliwice**, należąca do międzynarodowego koncernu Stellantis, powstałego z połączenia dwóch globalnych grup motoryzacyjnych, Groupe PSA (produkującego m.in. Ople, Peugeoty, Citroeny DS) oraz Fiat Chrysler Automotive (producenta takich marek jak Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Jeep czy Maserati). Fabryka Stellantis Gliwice jest producentem dużych samochodów dostawczych: modeli Peugeot Boxer, Opel/Vauxhall Movano i Citroen Jumper. Jest inwestycją greenfield w pełny proces produkcyjny, prowadzony w nowo wybudowanym zakładzie, w sąsiedztwie dawnej fabryki Opla Astry. Ta diametralna zmiana profilu produkcyjnego gliwickiej spółki - z produkcji pojazdów osobowych na produkcję pojazdów LCV, stanowi dowód ogromnego zaufania, jakim władze koncernu obdarzyły gliwicki zespół, powierzając mu zupełnie nowy projekt, w ramach którego zainwestowano w nowoczesne technologie, maszyny i urządzenia oraz infrastrukturę.

Gliwice potwierdziły, że to dobrze ulokowana inwestycja, co w dzisiejszych trudnych realiach na rynku motoryzacyjnym jest potwierdzeniem wysokiego poziomu kompetencji i know-how technicznego pracowników polskiej spółki. W fabryce trwa obecnie końcowa faza rozruchu technicznego, a produkowane od kilkunastu tygodni samochody pilotażowe spełniają już najwyższe rynkowe parametry jakościowe.

W imieniu firmy nagrodę odebrał prezes zarządu i lead of Stellantis Poland p. Andrzej Korpak. - *Bardzo dziękuję za to wyróżnienie - jest ono pierwszym jakie odbieram w imieniu Stellantis Gliwice. Z wielką satysfakcją przekażę je całemu gliwickiemu zespołowi, bo to on w największym stopniu przyczynił się do sukcesu tej inwestycji. To ludzie, którzy po raz kolejny udowodnili, że swoim profesjonalizmem są w stanie zagwarantować powodzenie nawet najtrudniejszych projektów* - mówi Andrzej Korpak. - *Skuteczna realizacja tego zadania była bardzo ważna dla Grupy Stellantis, która jest liderem rynku samochodów dostawczych w Europie już od wielu lat. Koncern zamierza nadal intensywnie rozwijać pion LCV, czyniąc go jednym z głównych elementów swojego planu strategicznego Dare Forward 2030, definiującego działalność korporacji na najbliższe dziesięć lat. Jesteśmy gotowi wspierać te plan na najwyższym poziomie.*

W kategorii **Polish Supplier** wyróżnienie otrzymała firma **Polmotors**. Przedsiębiorstwo ma ponad 30-letnią tradycję w przemyśle motoryzacyjnym. Dostawca od wielu lat sukcesywnie zwiększa swój zasięg i obecnie dostarcza wytwarzane komponenty do najważniejszych producentów samochodów osobowych takich jak Grupa Volkswagen (VW, Audi, Skoda), BMW, Mercedes-Benz czy Stellantis (PSA, Fiat, Jeep, Opel). Ponad 70 proc. produkcji trafia bezpośrednio na linie montażowe fabryk OEM. Spółka współpracuje także z dostawcami TIER1. Dostawca specjalizuje się w roz-

woju i produkcji struktur nadwozi samochodowych. Marka Polmotors jest coraz bardziej rozpoznawalna wśród producentów samochodowych poprzez ciągła współpracę swoich działów R&D z klientami jak i dostawcami, w celu tworzenia coraz bardziej innowacyjnych rozwiązań. Spółka posiada certyfikaty IATF 16949, ISO 14001, TISAX, ISO 45001. Polmotors jest największym polskim dostawcą struktur samochodowych, zatrudniając ponad 1 000 pracowników.

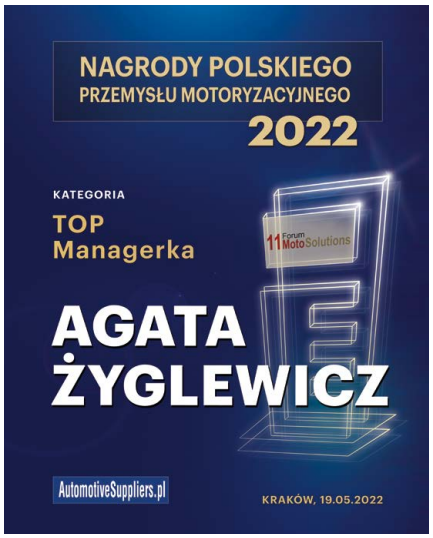
W imieniu firmy nagrodę z rąk przedstawiciela DELL Technologies p. Kamila Etela odebrał dyrektor zarządzający Polmotors p. Maciej Graboś.

W kategorii **Employer** wyróżnienie otrzymała spółka **ZF Steering Systems Poland**, należąca do Grupy ZF. Obecnie spółka obejmuje dwa zakłady - w Czechowicach-Dziedzicach (którego historia sięga 1972 roku) oraz w Bielsku-Białej (zakład działa od 2012 roku). Dostawca specjalizuje się w projektowaniu i produkcji przekładni kierowniczych, zarówno do aut z napędem konwencjonalnym jak również do samochodów hybrydowych i elektrycznych. Spółka współpracuje z takimi koncernami jak Grupa Volkswagen (VW, Audi, Seat, Skoda), Stellantis (Jeep, Fiat, Opel, Vauxhall, Chevrolet), Renault, Hyundai/KIA oraz Volvo Cars. Ponadto w 2015 roku w Bielsku-Białej uruchomiono Centrum Inżynieryjne, należące do globalnej sieci ośrodków badawczo-rozwojowych Grupy ZF, realizujących projekty w obszarze aktywnego bezpieczeństwa (dywizja ZF Active Safety). Inżynierowie w bielskim Centrum projektują i rozwijają mechatroniczne układy kierownicze jak i komponenty układów hamulcowych wraz z oprogramowaniem. Ponadto Centrum wytwarza prototypy oraz przeprowadza testy i walidacje akustyczne i mechaniczne dla elektrycznych układów sterowania pojazdami (EPS - Electronic Power Steering Systems). Obecnie w Centrum zatrudnionych jest 244 inżynierów.

ZF Steering Systems Poland ma ugruntowaną pozycję sprawdzonego pracodawcy na wymagającym bielskim rynku pracy. W obu zakładach zatrudnionych jest ponad 1 tys. osób. Spółka należy do Grupy ZF - globalnego koncernu technologicznego, który dostarcza rozwiązania mobilności nowej generacji dla samochodów osobowych, komercyjnych oraz dla przemysłu.

Wyróżnienie w imieniu dostawcy odebrał Rafał Noga, Dyrektor Zarządzający i Członek Zarządu ZF Steering Systems Poland Sp z o.o.

Po raz pierwszy w historii Nagród Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego przyznano wyróżnienie w kategorii **Top Menadżerka**. Wyróżnienie trafiło do p. **Agaty Żyglewicz**, która jest Globalnym Dyrektorem Jakości w Grupie BWI. Pełniąc tę funkcję odpowiada za zarządzanie procesami jakościowymi we wszystkich fabrykach koncernu i jakość produktu, który trafia bezpośrednio do klientów. Przez lata udowadniała swoją skuteczność i inicjowała szereg działań budujących i usprawniających systemy jakości w BWI Group, co było szczególnym wyzwaniem w okresie formowania się podmiotowości firmy od 2009 roku, jak i potem, kiedy w krótkim czasie zaczęły powstawać nowe zakłady produkcyjne w Chinach, Czechach i USA.



Jako pierwsza kobieta spoza amerykańskich struktur firmy objęła funkcję globalną, czym potwierdziła nie tylko swoje wysokie kompetencje, a także potencjał polskiej kadry kierowniczej do zajmowania strategicznych pozycji menadżerskich.

W imieniu laureatki wyróżnienie odebrali przedstawiciele BWI Group: p. Krzysztof Kucharczak oraz p. Aneta Kwiatkowska.

W kategorii **Top Manager** wyróżnienie otrzymał p. **Marek Ryczko**, Dyrektor Generalny firmy BorgWarner Poland.

Jest związany z firmą w Jasionce od 2008 roku, od projektu greenfield pierwszej i jedynej w Polsce fabryki turbosprężarek, poprzez wsparcie w transferze i lokowaniu kolejnych projektów i linii produktowych, współtworzenie centrum R&D i europejskiego centrum remanufacturingu. Obecnie Polska jest ważną częścią działalności biznesowej BorgWarner, który zatrudnia na Podkarpaciu 2 300 osób, a w całej Polsce 4 200 osób.

Marek Ryczko współtworzy sukces firmy poprzez promocję kultury continues improvement oraz podejmowaniu działań wzmacniających zaangażowanie pracowników na wszystkich szczeblach organizacji.

Jak mówią pracownicy - Lider Inspirator, wyznaczający ambitne cele dla siebie i zespołu w zakresie rozwoju osobistego jak i osiągania ponadprzeciętnych wyników biznesowych. Zachęca do kreatywności i podejmowanie nowych działań, docenia zaangażowanie indywidualne pracowników.

NOWOŚĆ
MYCIE NA KLASĘ CZYSTOŚCI
W POLSCE

Wymagania dotyczące **czystości technicznej** komponentów w przemyśle motoryzacyjnym stale rosną.

Pod względem ilości **resztkowego zabrudzenia** i **wielkości cząstek** wymagania te są określone w specyfikacji (rysunkowej) klienta – dostawcy dla branży **automotive** muszą je spełniać.

Nowo zainstalowany system mycia precyzyjnego w VIA umożliwia osiągnięcie wyników **„wielkości cząstek <300 µm”**.

www.v-i-a.pl

FOT. STELLANTIS GLIWICE

Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Stellantis rozkręca produkcję pojazdów użytkowych w Gliwicach

Po koniec zeszłego roku opisaliśmy dobiegającą końca inwestycję Grupy Stellantis w Gliwicach. Dziś, w czerwcu 2022 roku zakład pojazdów użytkowych już działa.

Przypomnijmy, że pierwsze auta w ówczesnej fabryce GM wyprodukowano w 1998 roku. Zakład w Gliwicach był pierwszą inwestycją typu greenfield w produkcję aut w Polsce. W ciągu dwudziestu lat historia zatoczyła koło. W maju 2019 roku nowy właściciel, Grupa PSA, ogłosiła decyzję o uruchomieniu całkowicie nowego rodzaju produkcji w tym mieście. Francuski koncern samochodowy zdecydował, że w Gliwicach będą wytwarzane pojazdy użytkowe (LCV).

Budowa nowego kompleksu typu greenfield rozpoczęła się w czerwcu 2019 roku. Nowy zakład powołanej kilka miesięcy temu spółki Stellantis Gliwice (obejmuje: zakład samochodów użytkowych w Gliwicach, fabryka silników Pure Tech w Tychach oraz Centra Usług Wspólnych w Gliwicach i Tychach) zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki samochodów osobowych PSA Manufacturing Poland, która zakończyła działalność pod koniec zeszłego roku.

W lipcu zeszłego roku w ramach fazy testowej została wyprodukowana pierwsza karoseria natomiast na początku września zmontowano pierwszy kompletny duży samochód użytkowy. Do końca 2021 roku w starych halach produkcyjnych trwały prace porządkowe, demontaże oraz prace wykończeniowe, ponieważ część powierzchni dawnego zakładu PSA Manufacturing Poland została wykorzystana jako np. hale magazynowe dla zakładu pojazdów użytkowych. Równolegle, w nowym zakładzie przeprowadzano testy systemów produkcyjnych, informatycznych i logistycznych, niektóre z nich we współpracy z dostawcami.

I kwartał 2022 roku był okresem rozruchu technicznego fabryki. Realizowana była produkcja pilotażowa, podczas której prowadzono ostatnie prace instalacyjne i kalibracyjne, zarówno urządzeń, jak i systemów informatyczno-logistycznych. Pojazdy, które zjeżdżają obecnie z linii produkcyjnej trafiają do centrów testowych i innych jednostek Stellantis. - *Proces produkcyjny w nowej fabryce różni się diametralnie od tego z fabryki Opla Astry, nie tylko z oczywistego powodu, czyli znacznie większych gabarytów pojazdów, ale i z powodu innych założeń w zakresie samej organizacji produkcji* - mówi Andrzej Korpak, Dyrektor Zakładu i Członek Zarządu Stellantis Gliwice Sp. z o.o. - *Zespoły wszystkich wydziałów organizują się więc w nowej rzeczywistości, by idealnie zharmonizować proces produkcyjny.* Równolegle wracają pracownicy z oddelegowań do innych fabryk Stellantis, gdzie pracowali w okresie ochrony ich polskich miejsc pracy, do czasu uruchomienia nowego miejsca pracy w Gliwicach.

Jesteśmy na tym etapie inwestycji, na którym ciężka praca całego zespołu Stellantis Gliwice zmaterializowała się w formie nowoczesnej fabryki, której linie montażowe opuszczają duże samochody dostawcze (...)

WYDZIAŁY FABRYKI W GLIWICACH

Fabryka Stellantis Gliwice ma 75 tys. m^2 powierzchni. W jej skład wchodzi 6 wydziałów.

Wydział Tłocznia

Tłocznia jest jedynym wydziałem byłej fabryki samochodów osobowych, który został włączony do struktur zakładu pojazdów użytkowych. Została ona odpowiednio przystosowywana do podjęcia całkowicie nowej produkcji. Wydział tłoczy nie tylko na potrzeby lokalnego zakładu. W ramach ISBU, czyli nowej jednostki globalnej: Injections & Stamping Business Unit, którą tworzą wszystkie wydziały Tłoczni, Matryc i Wtryskarek, należące do Stellantis, gliwicka tłocznia wytwarza panele także do innych pojazdów Grupy - w sumie do 15 modeli samochodów marek Peugeot, Citroen, DS, Opel.

Nowościami na tłoczni są:

- Plan wdrożenia systemu kontroli wibracji i predykcji potencjalnych awarii na linii pras,
- zautomatyzowanie procesu ładowania paneli,

FOT. STELLANTIS GLIWICE

- tłoczenie kilku elementów na jednej prasie, co przekłada się na optymalizację zużycia energii.

Wydział Karoserii

Wydział jest praktycznie w 100 proc. zrobotyzowany i wyposażony w 398 robotów, w tym zaawansowane roboty na siedmiu osiach. Wydział charakteryzuje się wysokim udziałem wózków samojezdnych w transporcie materiałów - w zaopatrzeniu linii produkcyjnych wykorzystanych jest dziewięć autonomicznych, wewnętrznych pociągów (o udźwigu do 6 ton każdy), wykonujących pętlę transportową o długości ponad 1 100 metrów.

Lakiernia

W procesach lakierniczych stosowane są nowoczesne technologie, w tym dwa specjalistyczne roboty do malowania kabin Cargo od wewnątrz. Na tym wydziale warte uwagi są:

- zaawansowana cela z dwoma robotami, które aplikują płynne wygłuszenie karoserii,
- automatyczna, wewnętrzna Anoda do prawidłowej aplikacji powłok Elpo.
- technologia 4-Wet, pozwalająca na nakładanie lakieru od razu na mokre jeszcze uszczelnienie.

Produkowane pojazdy pilotażowe obecnie lakierowane są wyłącznie na biało. W planach jest poszerzenie palety kolorów o różne odcienie szarości i grafitu: Gris Artense, Thunder Grey, Iron Grey, Graphito Grey, Expedition Grey.

Wydział Montażu Głównego

Na wydziale odbywał się kompletny montaż pojazdów, w tym proces tak zwanego „ożenku", czyli połączenie karoserii z zawieszeniem i napędem. Ciekawym rozwiązaniem jest 40-centymetrowy podest, po którym poruszają się platformy z samochodami. Podwyższenie wymaga jednak zastosowania specjalnej zawieszki, nazywanej swojsko „łapą" [o udźwigu do 5,5 tony]. Zawieszka pobiera samochód z linii, unosi do góry i odstawia na posadzkę. Po tej operacji pojazd jest po pierwszy uruchamiany i kierowany na testy.

Centrum Pokryw Baterii

Centrum Pokryw Baterii zostało zlokalizowane w starej lakierni samochodów osobowych i jest niezależnym, nowym wydziałem, który obecnie przygotowuje się do uruchomienia produkcji pokryw baterii.

Centrum Konwersji

Centrum Konwersji to również całkowita „nowość" w Gliwicach. Jego zadaniem jest dokonywanie adaptacji przestrzeni ładunkowej na życzenie klientów, np. doposażając ją w dodatkowe oświetlenie, różne elementy ergonomiczne, czy też w systemy telematyczne.

GLIWICE RUSZAJĄ Z PRODUKCJĄ

Fabryka dedykowana jest pod produkcję dużych samochodów dostawczych, o trzech długościach (L2, L3 i L4) i dwóch wysokościach (H2 i H3). Zgodnie z wcześniejszymi

FOT. STELLANTIS GLIWICE

FOT. STELLANTIS GLIWICE

zapowiedziami rozruch produkcji seryjnej w systemie jednozmianowym rozpoczął się na początku kwietnia bieżącego roku. Pierwszym wyprodukowanym seryjnie autem był Peugeot Boxer. Zgodnie z założeniami w fabryce będą wytwarzane auta użytkowe Grupy Stellantis: Peugeot Boxer, Opel/Vauxhall Movano i Citroen Jumper/Relay. Początkowo plany zakładają wytwarzanie pojazdów typowo użytkowych a następnie zostaną wdrożone odmiany osobowe i warianty przeznaczone pod zabudowy specjalne (realizowane przez wspomniane Centrum Konwersji). Auta wyposażane są w silniki wysokoprężne 2,2l, które charakteryzują się jednym z najniższych zużyć paliwa. Plan zakłada, że z końcem 2023 roku wytwarzane auta będą dostępne w wersjach w 100 proc. elektrycznych.

Aktualnie, pod koniec drugiego kwartału, zatrudnienie wynosi ponad 1 000 osób. Będzie ono sukcesywnie rosło - na jesień tego roku zaplanowane jest uruchomienie drugiej zmiany. Jeśli rynek pozwoli to docelowo fabryka będzie produkowała w systemie trzyzmianowym. - *Po osiągnięciu pełnych mocy produkcyjnych planujemy produkować do stu tysięcy samochodów rocznie, również z napędem elektrycznym* - mówi Andrzej Korpak, Dyrektor Zakładu i Członek Zarządu Stellantis Gliwice Sp. z o.o.

Inwestycja zrealizowana w Gliwicach znalazła uznanie w oczach przedstawicieli branży. Podczas majowego Forum MotoSolutions spółka Stellantis Gliwice została wyróżniona Nagrodą Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego w kategorii Master of Automotive Industry (więcej o Nagrodach na stronach ….). - *Jesteśmy na tym etapie inwestycji, na którym ciężka praca całego zespołu Stellantis Gliwice zmaterializowała się w formie nowoczesnej fabryki, której linie montażowe opuszczają duże samochody dostawcze. To, z jednej strony, jeszcze stresujący okres, ale z drugiej dający ogromną satysfakcję. Mamy już na koncie dwie nagrody: Master of Automotive Industry, cennej, bo przyznawanej przez ekspertów branżowych, którą traktujemy jako symboliczne ukoronowanie naszych dotychczasowych starań, i drugą - tytuł Pracodawcy Jutra, będącej symbolicznym otwarciem kolejnego etapu w działalności fabryki. Myślę, że mogę z przekonaniem powiedzieć, że pomimo bardzo obecnie trudnego i, do pewnego stopnia, chaotycznego rynku motoryzacyjnego nasi pracownicy mają zagwarantowaną pracę na co najmniej kolejną dekadę, dzięki nowemu profilowi produkcji, który wprowadził nas do bardzo stabilnego segmentu rynku pojazdów dostawczych* - ocenia Andrzej Korpak.

Plany na następne lata dla tego zakładu mogą być znacząco zmodyfikowane ponieważ 30 maja Stellantis i Toyota Motor Europe ogłosiły rozszerzenie dotychczasowej współpracy. Współpraca ta rozpoczęła się w 2012 roku od średniej wielkości użytkowego vana Toyota PROACE produkowanego w fabryce Stellantis Hordain (Francja). W 2019 roku dołączył do niego kompaktowy model PROACE CITY produkowany w fabry-

FOT. STELLANTIS GLIWICE

ce Stellantis w Vigo (Hiszpania). Teraz współpraca jest rozszerzana o nowy duży pojazd użytkowy, który dostępny będzie zarówno z napędem konwencjonalnym, jak i elektrycznym.

Nowe auto, którego nazwy nie ujawniono, będzie produkowane w zakładach Stellantis w Gliwicach i w miejscowości Atessa we Włoszech. Pojazd trafi do sprzedaży w połowie 2024 roku, a wraz z nim Toyota zadebiutuje w segmencie dużych samochodów użytkowych. Strony nie podały jaka jest zakłada roczna wielkość produkcji nowego modelu marki Toyota.

Należy pamiętać, że uruchomiona w tym półroczu produkcja w Gliwicach to nie ostatnie tegoroczne „słowo" Grupy Stellantis w Polsce. Pod koniec 2022 roku w zakładzie w Tychach uruchomiona zostanie seryjna produkcja całkowicie nowej serii crossoverów.

HISTORIA FABRYKI POJAZDÓW UŻYTKOWYCH W GLIWICACH

maj **2019**	zapowiedź uruchomienia produkcji pojazdów użytkowych w Gliwicach
czerwiec **2019**	rozpoczęcie budowy fabryki pojazdów użytkowych
wrzesień **2021**	wyprodukowanie pierwszego testowego egzemplarza samochodu użytkowego
styczeń **2022**	połączenie spółek Opel Manufacturing Poland i PSA Manufacturing Poland w jeden podmiot - Stellantis Gliwice
kwiecień **2022**	rozpoczęcie produkcji seryjnej samochodów użytkowych
maj **2022**	zapowiedź uruchomienia produkcji pojazdów użytkowych Toyoty w zakładach Stellantis w Gliwicach (Polska) i w Atessa (Włochy)
sierpień **2022**	zakładane uruchomienie drugiej zmiany

Bramy szybkobieżne dla branży automotive.

Perfekcyjnie dopracowana konstrukcja bram szybkobieżnych EFAFLEX to gwarancja bezpieczeństwa, wydajności, wytrzymałości na obciążenia (nawet do 250 000 cykli rocznie) i niespotykanej szybkości (prędkość otwierania do 4 m/s). **www.efaflex.pl**

EFAFLEX
szybkie i bezpieczne bramy

FOT. FORVIA

Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Kryzys nie kryzys - konsolidacja dostawców trwa!

Historia konsolidacji sektora motoryzacyjnego jest niemal tak długa jak samej branży. Akwizycje miały różne cele - eliminację konkurentów, pozyskiwanie nowych kompetencji lub wejście do kolejnych krajów lub kontynentów.

Obecnie zachodzące rewolucyjne zmiany w przemyśle motoryzacyjnym, takie jak przejście na auta w 100 proc. elektryczne, cyfryzacja i pojazdy autonomiczne, wymagają od wielu kluczowych dostawców zdobycia nowych umiejętności w bardzo szybkim czasie. Z jednej strony przejęcia pozwolą części z nich zastąpić te segmenty działalności, które mają trend wygasający (np. komponenty do silników konwencjonalnych) a z drugiej strony pomogą zwiększyć wartość dodaną, gdyż zaczną dostarczać jeszcze bardziej zaawansowane komponenty lub rozwiązania.

CORAZ CIAŚNIEJ W TOP 10

Od początku wybuchu pandemii COVID-19 niemal połowa dostawców z pierwszej „dziesiątki" na świecie przeprowadziło akwizycje. Niektórzy dokonali ich nawet kilka. W wielu przypadkach przeprowadzane M&A wpływają na zmiany właścicielskie także zakładów zlokalizowanych w naszym kraju.

W czerwcu 2020 roku ZF Friedrichshafen AG (3. największy dostawca na świecie), po uzyskaniu zgody wszystkich wymaganych organów nadzorujących, zakończyła przejęcie firmy WABCO, dostawcy technologii pojazdów użytkowych. Transakcja została zapowiedziana, jeszcze przed covidowym rokiem 2020, bo w marcu 2019 roku. Przejęcie, którego wartość wyceniana jest na 7 miliardów dolarów, pozwoliło na połączenie działalności dwóch liderów branży i realizację wspólnej wizji stworzenia zorientowanego na klientów ośrodka rozwoju technologii pojazdów użytkowych. Po przyłączeniu WABCO, firma ZF koncentruje się na rozbudowie portfolio usług dla pojazdów użytkowych oraz na obsłudze działalności klientów. - *Połączenie tych dwóch dobrze prosperujących przedsiębiorstw przyniesie nowy wymiar innowacji i możliwości technologii systemów pojazdów użytkowych. Dzięki naszym doskonale uzupełniającym się portfelom produktów i kompetencjom, możemy zaoferować nieznane wcześniej rozwiązania i usługi producentom oraz flotom na całym świecie. W ten sposób aktywnie kształtujemy przyszłość zmieniającej się branży transportowej* - wyjaśnił w czerwcu 2020 roku Wolf-Henning Scheider, CEO ZF Friedrichshafen AG. - *Wspólnie stworzymy wartość dodaną dla naszych klientów, pracowników i interesariuszy. To przejęcie jest ważnym kamieniem milowym w historii naszej firmy. Dzięki niemu możemy kontynuować*

NAJWIĘKSI DOSTAWCY MOTORYZACYJNI NA ŚWIECIE

	Firma	Siedziba	Sprzedaż w 2020 (w mld $)	Sprzedaż w 2019 (w mld $)
1	Robert Bosch	Niemcy	46,5	50,7
2	Denso Corp.	Japonia	41,1	41,8
3	ZF Friedrichshafen	Niemcy	33,4	34,2
4	Magna Int.	Kanada	32,6	39,4
5	Aisin Corp.	Japonia	31,9	33,4
6	Continental	Niemcy	29,7	35,3
7	Hyundai Mobis	Korea Płd.	25,1	26,1
8	Faurecia	Francja	17,6	19,9
9	Lear Corp.	Stany Zjednoczone	17,0	19,8
10	Valeo	Francja	16,9	18,0

ŹRÓDŁO: ANE

FOT. ZF WABCO

transformację w obszarach napędów i digitalizacji.

Nowa dywizja ZF Commercial Vehicle Control Systems zatrudnia około 12 tys. osób w 45 lokalizacjach na świecie. W Polsce sieć fabryk ZF powiększyła się o 3 zakłady WABCO (2 we Wrocławiu i 1 [Reman] w Krajkowie pod Wrocławiem) oraz o centrum szkoleniowe w Łodzi.

W sierpniu 2021 roku poinformowano o tym, że francuski koncern Faurecia (numer 8 na świecie), przejmie pakiet kontrolny w Hella GmbH & Co. KGaA (41. na świecie), dostawcy specjalizującym się w systemach oświetleń i elektroniki. Cały proces został zakończony 31 stycznia tego roku.

Faurecia nabyła około 79,5 proc. udziałów w Hella. Całkowita wartość tego przejęcia stanowi inwestycję w wysokości 5,3 miliarda euro. - *Dziś Hella i Faurecia otwierają pierwszy rozdział nowo połączonej Grupy. To przekształcające przejęcie łączy dwie uzupełniające się i rentowne firmy, tworząc 7. co do wielkości globalnego dostawcę branży motoryzacyjnej, z portfolio wysoce zaawansowanych technologii. Nasze łączne ambicje sprzedaży Grupy na 2025 r. w wysokości 33 miliardów euro stanowią znaczącą dźwignię i będziemy teraz skutecznie współpracować, aby natychmiast rozpocząć wdrażanie znaczących i potwierdzonych synergii, które zostały zidentyfikowane i stworzyć trwałą wartość dla wszystkich naszych udziałowców* - mówił Patrick Koller, CEO w Faurecia.

Jednocześnie z zamknięciem transakcji ogłoszono nazwę nowo połączonej Grupy FORVIA. Faurecia i HELLA będą nadal działać jako dwie niezależne spółki prawne. Będą komunikowały się pod nazwą FORVIA jako nazwą parasolową, a ich produkty będą nadal wprowadzane na rynek i dystrybuowane pod ich obecnymi markami.

Od początku wybuchu pandemii COVID-19 niemal połowa dostawców z pierwszej „dziesiątki" na świecie przeprowadziła akwizycje. Niektórzy dokonali ich nawet kilka.

Silny trend akwizycyjny zauważalny jest w działalności Lear Corporation. Ten amerykański dostawca, numer 9 na liście TOP 100, pod koniec lutego tego roku sfinalizował przejęcie całej jednostki biznesowej Interior Comfort Systems (ICS) od Kongsberg Automotive. Umowa w tej sprawie została zawarta w październiku 2021 roku. Zakończona akwizycja jeszcze bardziej rozwija możliwości Lear w zakresie elementów foteli i poszerzy ofertę produktów o coraz bardziej popularne rozwiązania termiczne i komfortowe do foteli, takie jak ogrzewanie i wentylacja foteli oraz masaż i podparcie odcinka lędźwiowego. Amerykański koncern nabył jednostkę biznesową ICS za 175 milionów euro, zatrudniającą ponad 3,8 tys. pracowników w 4 zakładach i 4 centrach technicznych na 3 kontynentach.

W Polsce do Lear Corporation trafiły zakłady w Pruszkowie i w Brześciu Kujawskim (w tej lokalizacji pozostanie zakład Kongsberg Automotive związany z działem FTS). Dotychczas Lear posiadał w naszym kraju sześć zakładów (dwa w Tychach oraz w Bieruniu, Mielcu, Jarosławiu i Legnicy) oraz dwa centra rozwojowe (Tychy i Legnica).

W drugiej połowie maja Lear Corporation poinformował o dwóch kolejnych przejęciach. Pierwsza z nich dotyczyła nabycia dostawcy nieprodukcyjnego. Rumuńska firma Thagora Technology SRL, specjalizuje się w technologiach procesów produkcji skórzanych tapicerek dla przemysłu meblarskiego i motoryzacyjnego. Jej autorskie rozwiązania uzupełnią zrównoważone procesy produkcyjne Leara, zmniejszając ilość odpadów oraz zużycie energii podczas produkcji. - *Thagora oferuje firmie Lear dostęp do skalowalnych, inteligentnych narzędzi produkcyjnych, które będą cennym dodatkiem do naszej działalności* - powiedział Frank Orsini, wiceprezes wykonawczy Lear i prezes działu Seating. Wartość transakcji nie została ujawniona. W Rumunii Lear Corp. posiada zakłady w Câmpulung i Piteşti (układy elektryczne) oraz w Leţcani (fotele samochodowe).

Kolejna akwizycja została ogłoszona dzień później. 20 maja Lear Corp. poinformował, że zawarł ostateczną umo-

wę przejęcia firmy I.G. Bauerhin (IGB), dostawcy ogrzewania siedzeń samochodowych, wentylacji, aktywnego chłodzenia, ogrzewania kierownic, czujników siedzeń oraz elektronicznych modułów sterujących. - *Przejęcie IGB wspiera strategię integracji pionowej Lear i rozwija naszą wizję bycia wiodącym dostawcą innowacyjnych rozwiązań zapewniających komfort cieplny* - powiedział Ray Scott, prezes i dyrektor generalny Lear. - *Połączenie wiodącej w branży wiedzy firmy Lear w zakresie siedzeń oraz produktów i możliwości Kongsberg z najnowocześniejszą technologią IGB pozwoli nam przyspieszyć komercjalizację wydajnych, wysokowydajnych systemów siedzeń, które są zgodne z kluczowymi priorytetami zarówno naszych klientów OEM, jak i konsumentów.*

IGB zatrudnia ponad 4 tys. pracowników w dziewięciu zakładach produkcyjnych w 7 krajach (Niemcy, Czechy, Serbia, Kanada, Meksyk, Chiny, Wietnam). Lear przejmie IGB za 140 mln euro. Oczekuje się, że transakcja zostanie sfinalizowana w ciągu sześciu do dziewięciu miesięcy.

Swoją pozycję wzmacnia także francuski koncern Valeo, numer 10. wśród największych dostawców. W lutym tego roku firma ogłosiła, że przejmie 50 proc. udziałów Siemensa we wspólnej spółce joint venture Valeo Siemens eAutomotive. Podmiot został powołany do życia w I połowie 2016 roku. Po 1 lipca 2022 r. 100 proc. Valeo Siemens eAutomotive zostanie zintegrowane z grupą biznesową Valeo Powertrain Systems. - *Elektryfikacja mobilności samochodowej przyspiesza. Podobnie jak Valeo. Ta transakcja i integracja Valeo Siemens eAutomotive w ramach naszej grupy biznesowej Powertrain Systems wzmacnia naszą pozycję jako głównego gracza w elektryfikacji poprzez stworzenie mistrza wyposażonego we wszystkie powiązane technologie* - powiedział Christophe Périllat, dyrektor generalny Valeo - *Dzięki temu jesteśmy również bardziej innowacyjni, konkurencyjni i zyskowni, ponieważ odgrywamy naszą rolę w dekarbonizacji mobilności. Chciałbym podziękować firmie Siemens za całą pracę, którą wspólnie wykonaliśmy w ciągu ostatnich kilku lat, pozycjonując Valeo Siemens eAutomotive jako mistrza elektryfikacji wysokiego napięcia.*

Do końca 2022 r. ponad 90 modeli aut elektrycznych i hybrydowych typu plug-in będzie wyposażonych w elektryczne układy napędowe Valeo Siemens eAutomotive silniki, falowniki lub ładowarki pokładowe. Valeo Siemens eAutomotive zatrudnia około 4 tys. osób w 10 lokalizacjach w Europie (w tym w Polsce, w Czechowicach-Dziedzicach) i Chinach.

FOT. IGB

Nie każda ogłoszona akwizycja zakończyła się sukcesem. W lipcu zeszłego roku Magna International (numer 4 w TOP 100 dostawców) poinformowała o zawarciu ostatecznej umowy, na mocy której przejmie Veoneer, lidera w dziedzinie technologii bezpieczeństwa samochodowego. Szwedzka firma oferuje rozwiązania do aktywnych systemów bezpieczeństwa, jak również rozwija systemy do aut autonomicznych. Przejęcie miało rozszerzyć działalność ADAS (zaawansowane systemy wspomagania kierowcy) o nowe rozwiązania oraz zapewnić dostęp Magna do nowych klientów i nowych regionów, w tym w Azji. Ostatecznie finalnym nabywcą Veoneer, za 4,5 mld dolarów, zostały firmy Qualcomm i SSW Partners.

WIOSNA BOGATA W AKWIZYCJE

Jak pokazują powyższe przykłady zachodzące procesy M&A, po osłabnięciu w 2020 i I połowie 2021 roku, są znów na wysokim poziomie. Ponieważ opisanie wszystkich transakcji jest niemożliwe, skupimy się na przybliżeniu tylko kilku ostatnich, które są interesujące m.in. z faktu, że dotyczą także działalności w Polsce.

Na początku maja 2022 r. firma inwestycyjna AEQUITA poinformowała, że po uzyskaniu niezbędnych zgód krajowych urzędów antymonopolowych, zakończyła przejęcie Grupy IFA. Porozumienie z udziałowcami Grupy IFA w tej sprawie zostało zawarte w grudniu 2021 roku.

IFA z siedzibą w Haldensleben (Niemcy) specjalizuje się w produkcji wałów napędowych. Przy obrotach na poziomie 500 milionów euro rocznie jest jedną z 50 największych firm w niemieckim przemyśle motoryzacyjnym. IFA posiada zakłady w Niemczech (Haldensleben), w Polsce (w Ujeździe od 2017 roku), w Stanach Zjednoczonych (Charleston / Południowa Karolina) oraz w Chinach (Szanghaj), zatrudniając 2,6 tys. pracowników. Dostarcza komponenty do BMW, Ferrari, Ford, GM, Mercedes i Porsche Volkswagen.

W posiadaniu AEQUITA są także inne firmy motoryzacyjne - Grupa Meteor (producent technicznych wyrobów z elastomerów, takich jak systemy uszczelnień dla przemysłu motoryzacyjnego), Willi Elbe Group (producent układów kierowniczych i wałów napędowych) oraz przejęty niedawno od Daimlera Mercedes-Benz Minibus GmbH.

Także w maju potwierdziły się wcześniejsze doniesienia prasowe, że indyjska firma Varroc Engineering chce sprzedać dział systemów oświetlenia samochodowego Varroc Lighting Systems (VLS). Nabywcą został Plastic Omnium, numer 25 na liście największych światowych dostawców. VLS jest jednym z 10. największych dostawców oświetlenia samochodowego na świecie. Dzięki przejęciu Plastic Omnium ma stać się głównym graczem na dużym i stale rozwijającym się rynku oświetleniowym, który w 2027 roku ma osiągnąć wartość około 42 mld dolarów w porównaniu z około 31 mld dolarów w 2021 r. Zamknięcie przejęcia ma nastąpić w II połowie 2022 roku.

VLS ma kompleksowe portfolio produktów, które obejmuje zaawansowane rozwiązania oświetleniowe (reflektory i lampy tylne), innowacyjne technologie w rozwoju systemów optycznych i sterowania elektronicznego oraz oprogramowanie do oświetlenia. VLS zatrudnia około 6,5 tys. osób w 8 lokalizacjach w Europie, obu Amerykach i Afryce Północnej, w tym ponad 800 osób w 8 centrach badawczo-rozwojowych.

Decyzja ma wpływ także na rynek polski. Plastic Omnium posiada w Polsce 4 zakłady (dwa w Gliwicach i po jednym w Lublinie i Jasinie). W wyniku przejęcia do francuskiego koncernu trafi zakład VLS w Niemcach niedaleko Lublina (uruchomiony w lutym 2020 roku) oraz centrum rozwojowe w Krakowie.

Również w maju niemiecka firma Leoni AG poinformowała, że sprzedaje działalność w zakresie standardowych i specjalnych wiązek kablowych, funkcjonującą w ramach Business Group Automotive Cable Solutions (BG AM). Nabywcą jest konkurent z Tajlandii - STARK Corporation. - *Dzięki tej decyzji wzmacniamy nasz bilans, wspieramy trwające rozmowy dotyczące naszego refinansowania i kierujemy się naszą dobrze znaną strategiczną koncentracją na biznesie systemów okablowania* - powiedział Aldo Kamper, dyrektor generalny Leoni.

Sprzedawana działalność wygenerowała w roku podatkowym 2021 sprzedaż w wysokości około 1,3 miliarda euro i jest wyceniana na 560 milionów euro. Business Group posiada sieć produkcyjną z 10 lokalizacjami w 7 krajach (w Niemczech, na Węgrzech, w Polsce, Słowacji, Turcji, Chinach i Meksyku). Zatrudnia około 3,3 tys. pracowników. Zakończenie sprzedaży ma nastąpić w ciągu sześciu miesięcy od ogłoszenia transakcji.

Spółka w Polsce, Leoni Kabel Polska Sp. z o.o., została założona w 1999 roku. Dwa lata później w podwrocławskich Kobierzycach uruchomiono produkcję. Zakład posiada certyfikaty IATF 16949, ISO 9001 i ISO 14001.

Choć rok 2022 jeszcze nie osiągnął jeszcze półrocza, można być pewny, że w kolejnym miesiącach będziemy świadkami kolejnych przejęć i akwizycji w światowym łańcuchu dostaw.

FOT. VALEO SIEMENS

STALMA

kalibrowane pręty precyzyjne

Nowa jakość wyrobu!

Kalibrowane Pręty Precyzyjne ze stali jasnej

- **Innowacyjny** proces technologiczny realizowany na wyspecjalizowanych maszynach pozwolił na rozszerzenie dotychczasowej oferty o wyroby przekraczające wymagania stawiane przez stosowane normy europejskie.

- **Nowatorskie** wykonanie prętów pozwala na redukcję kosztów dalszego przetwarzania dzięki podwyższonej dokładności geometrycznej oraz powierzchni gotowej do wykorzystania.

Znacząco podwyższone charakterystyki wyrobów:

- *Jakość powierzchni – do 4 klasy*
- *Wymiar poprzeczny pręta w założonej tolerancji – na całej długości*
- *Odchyłka okrągłości – poziom max 0,0261 (IT/3)*
- *Precyzyjna długość – tolerancja do 5 mm*
- *Prostość prętów – do 0,3 mm/m*
- *Brak odwęglenia powierzchni*

Szczegółowe informacje:
www.stalma.com.pl

Fundusze Europejskie
Inteligentny Rozwój

Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

FOT. GRANGES

Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Kończy się czas akwizycji przez polskie firmy?

Trendy jakie obserwujemy wśród światowych dostawców motoryzacyjnych nie są obce także krajowym producentom części i komponentów. One także weszły na rynek M&A. Po pierwszych sukcesach akwizycyjnych obecnie obserwujemy, że niektóre polskie firmy wybrały kierunek odwrotny.

POLSKIE FIRMY NA ZAKUPACH

Na początku poprzedniego dziesięciolecia rozpoczął się nowy etap dla firm motoryzacyjnych z polskim kapitałem. Po okrzepnięciu w globalnych łańcuchach dostaw koncernów samochodowych kilku dostawców postanowiło rozszerzyć swoją sieć działalności. - *Polskie spółki przetrwały kryzys lat 2008-2009 w relatywnie dobrej kondycji finansowej. Nasza gospodarka nie doświadczyła w tym czasie recesji. Ponadto wiele rodzimych przedsiębiorstw prowadziło zdywersyfikowaną sektorowo działalność, co stabilizowało ich wyniki finansowe* - mówi Janusz Sekowski, Associate Partner w dziale Turnaround & Restructuring w EY. - *Sektor motoryzacyjny był z kolei jednym z bardziej dotkniętych kryzysem, dlatego wyceny spółek działających w tej branży były niskie. Stąd dogodne okazje do ich przejmowania.* Jako pierwsza skorzystała z tego rozwiązania Grupa Boryszew. W latach 2010-2011 roku przejmowała ona stopniowo zakłady Maflow w Polsce, Włoszech, Hiszpanii i Ameryce Południowej. To włoska grupa, specjalizująca się produkcji przewodów do klimatyzacji znalazła się w stanie niewypłacalności. W 2011 i 2012 roku Boryszew dokonał kolejnych akwizycji, zakładów Theysohn i AKT i YMOS w Niemczech i Czechach (przetwórstwo tworzyw sztucznych).

Innym dostawcą działającym na rynku M&A był Sanok Rubber (wówczas Sanok Stomil). Po nieudanej próbie w 2011 roku przejęcia Meteor Group, który podobnie jak Maflow był w upadłości, polska spółka w 2013 roku przejęła udziały w Meteor China-Beteiligungs GmbH, i jej azjatyckiej spółce zależnej Qingdao Meteor Rubber & Plastics Co. Ltd (QMRP) produkującej uszczelnienia karoserii samochodów oraz uszczelnienia do okien i do urządzeń przemysłowych. W następnym roku dostawca z Sanoka przeprowadził dwie akwizycje. W Niemczech odkupił od syndyka aktywa

Draftex Automotive GmbH, firmy, która również specjalizuje się projektowaniu i dostawach systemów uszczelnień karoserii samochodów osobowych, głównie klasy premium. Drugie przejęcie dokonane zostało we Francji - firmy Colmant Cuvelier, producenta na rynek rolniczy m.in. pasów klinowych.

W okresie pandemii COVID-19, spółki sektora motoryzacyjnego doświadczyły dużej niestabilności oraz spadku zamówień. Wpłynęło to bezpośrednio na ich wyniki finansowe.

W 2016 r. także IZOBLOK, dostawca elementów z EPP, głównie na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego wszedł na rynek M&A. Spółka z Chorzowa przejęła swojego konkurenta, niemiecki SSW Pearl Foam GmbH. IZOBLOK podejmował w kolejnych latach, 2019 i 2020 nieskuteczne próby akwizycji na rynku słowackim.

Działania dużych polskich dostawców motoryzacyjnych nie zamykały się wyłącznie do ekspansji poprzez przejęcia. W związku pozyskaniem kontaktów na rynkach północnoamerykańskich Stomil Sanok zainwestował w budowę zakładu w Meksyku, który rozpoczął działalność w II połowie 2019 roku. Wcześniej, bo we wrześniu 2016 roku ruszył z produkcją węgierski zakład Alumetal S.A. Inwestycja w mieście Komarom pozwo-

FOT. ALUMETAL

liła zwiększyć moce produkcyjne polskiej Grupy o 60 tys. ton rocznie do 225 tys. ton stopów aluminium rocznie. Adresatami wytwarzanych stopów w zakładzie na Węgrzech są firmy motoryzacyjne, zlokalizowane zarówno w tym kraju, jak i w regionie Europy Południowej.

Od połowy poprzedniego dziesięciolecia szeroką kampanię akwizycyjną na rynkach europejskich prowadził największy w Polsce producent przyczep i naczep - Grupa Wielton. W ciągu trzech lat ten producent przejął aż czterech konkurentów. W maju 2015 roku spółka z Wielunia przejęła Fruehauf, wiodącego producenta naczep i przyczep we Francji. Kilka miesięcy później, w sierpniu tego samego roku do Grupy Wielton dołączyła włoska spółka Viberti Rimorchi, od blisko stuletniej historii. W maju 2017 roku nastąpiło przejęcie 80 proc. udziałów w Grupie Langendorf, niemieckim producenta naczep, w tym m.in. specjalistycznych pojazdów do przewozu szkła i prefabrykatów betonu. Ten etap ekspansji Grupy Wielton zakończyła pod koniec 2018 roku akwizycja brytyjskiej spółki Lawrence David.

Wracając do segmentu dostawców motoryzacyjnych, po akwizycji przeprowadzonej przez IZOBLOK w 2016 roku, skala przejęć dokonywanych przez polski kapitał znacząco osłabła. Na kolejną transakcję musieliśmy poczekać do 2018 roku. Wówczas PZL Sędziszów S.A., największy

FOT. GRUPA WIELTON

krajowy producent filtrów do motoryzacji, poinformował o planach przejęcia większości udziałów w czeskiej spółce Böhm Plast-Technik. - *Nabywając firmę Böhm Plast-Technik, która specjalizuje się m.in. we wtryskiwaniu części technicznych dla branży motoryzacyjnej, nasz zakład uzyska dostęp do najnowszych technologii wtrysku tworzyw* - tłumaczył Adam Sikorski, ówczesny Prezes Zarządu PZL Sędziszów S.A. i szef Grupy Unimot. - *Jest to niezwykle ważne w kontekście rozwoju elektromobilności, która wymusza zmniejszenie masy pojazdu i większe wykorzystanie tworzyw.*

Na początku 2021 r. Grupa Kapitałowa Luma Automation pomyślnie sfinalizowała przejęcie spółki IRON-TECH Zrt., jednego z liderów węgierskiego rynku produkcji obrabianych precyzyjnie części metalowych przede wszystkim dla przemysłu motoryzacyjnego i kolejowego. - *Nabycie Iron-Tech dobrze wpisuje się w strategię naszego rozwoju, opartego nie tylko na wzroście organicznym, ale również na przejmowaniu silnych i mających potencjał podmiotów działających na rynkach Europy Środkowo-Wschodniej* - tłumaczył profesor Radosław Miśkiewicz, założyciel i prezes zarządu Luma Holding, do której należy również Grupa Luma Automation. Ważnym elementem tego przejęcia były korzyści wynikające z efektów synergii. IRON-TECH obrabia odlewy żeliwne i zgodnie z założeniami polskiego właściciela miał współpracować z innymi podmiotami polskiej Grupy - Odlewnią Kutno, Saga (odlewnia aluminium Teresinie), i tłoczniami, ZM Postęp w Gliwicach i Hydomat w Warszawie. Dzięki tej synergii Luma Automation zakładała dostarczanie swoim klientom już nie tylko półproduktów ale gotowych elementów przeznaczonych do bezpośredniego montażu w wyrobach finalnych.

POLSKI KAPITAŁ W ODWROCIE?

Pod koniec 2019 roku szwedzka firma Gränges podpisała umowę nabycia Aluminium Konin od Grupy Boryszew. Transakcja o wartości 2,3 mld szwedzkich koron, została zamknięta pod koniec następnego roku. - *Przejęcie wzmacnia ofertę produktową Gränges i obecność w Europie oraz przyczynia się do uzyskania silnej pozycji na nowych atrakcyjnych niszowych rynkach. Aluminium Konin daje nowe możliwości i zdolność do rozszerzania oferty Gränges w zakresie przyszłych rozwiązań*

FOT. IRON-TECH

transportowych, takich jak pojazdy elektryczne - poinformowała w komunikacie szwedzka firma. Aluminium Konin, a obecnie Gränges Konin, oferuje szeroką gamę płaskich wyrobów aluminiowych, w tym także dla przemysłu motoryzacyjnego. Nowy właściciel dokończy w ciągu trzech lat program inwestycyjny, zainicjowany przez Grupę Boryszew, która zwiększy zdolności produkcyjne z obecnych 100 kiloton do 140 kiloton.

FOT. IZOBLOK

Okres działania sektora motoryzacyjnego w trudnych COVIDowych latach to czas gdy firmy z polskim kapitałem, lub część ich aktywów stają się częścią międzynarodowych koncernów. - *W okresie pandemii COVID-19, spółki sektora motoryzacyjnego doświadczyły dużej niestabilności oraz spadku zamówień. Wpłynęło to bezpośrednio na ich wyniki finansowe* - ocenia Janusz Sekowski, Associate Partner w dziale Turnaround & Restructuring w EY. - *Stąd decyzje ich właścicieli o wejściu w skład większych grup gospodarczych, które dają większą stabilność. W niektórych przypadkach, transakcje zbycia aktywów mogły wynikać też z innych powodów (np. braku sukcesji.*

W ręce nowego właściciela trafił wspominany już IZOBLOK. W lipcu zeszłego roku spółka BEWI ASA przejęła 100 proc. Nabywając Logine, norweska firma stała pośrednio większościowym udziałowcem w IZOBLOK (Logine posiadał akcje IZOBLOK, stanowiące łącznie 54,21 proc. kapitału zakładowego spółki i dające prawo do 65,66 proc ogólnej liczby głosów na walnym zgromadzeniu IZOBLOK). BEWi nabyło udziały za łączną cenę około 16,5 mln euro. - *Dzięki współpracy obu firm otworzymy nowe możliwości współpracy dla naszych klientów, większe możliwości rozwoju pracowników i przyspieszymy rozwój technologiczny co zagwarantuje nam osiągnięcie sukcesu na rynku* - mówił Przemysław Skrzydlak, Prezes Zarządu IZOBLOK SA a obecnie także akcjonariusz BEWI ASA.

Pod koniec 2021 roku skupując kolejne akcje BEWI ASA stało się posiadaczem 64,28 proc. kapitału zakładowego, dającego prawo do 73,21 proc. ogólnej liczby głosów na WZ IZOBLOK. W momencie przejęcia IZOBLOK był liderem europejskiego rynku EPP, z 25-procentowym udziałem, posiadając 4 zakłady (3 w Polsce i 1 w Niemczech).

Ten kwartał też przyniósł informacje, że kolejna znacząca polska firma zmieni właściciela. Pod koniec

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-stahlservice.de
www.emw-stahlservice.de

FOT. GRUPA WIELTON

kwietnia 2022 roku Hydro ogłosiło wezwanie na nabycie 100 proc. akcji Alumetal S.A. Wezwanie zostało ogłoszone w wysokości 68,4 zł za akcję. Łączna cena zakupu to około 1,066 mld zł (ok. 232 mln euro). Dzięki transakcji Hydro wzmocni swoją pozycję w zakresie recyklingu w Europie i poszerzy ofertę produktową na rynku stopów odlewniczych niskoemisyjnych i złomowych. Hydro zawarło porozumienie z dwoma członkami Rady Nadzorczej Alumetal S.A. oraz wszystkimi członkami zarządu spółki, posiadającymi łącznie około 39 proc. akcji spółki, którzy zobowiązali się do złożenia zapisów na wezwanie na wszystkie posiadane akcje.

Strategia Hydro 2025 ma na celu wzmocnienie pozycji Hydro w zakresie niskoemisyjnego aluminium poprzez inwestycje w recykling. Zgodnie z tą strategią zamierza podwoić recykling złomu poużytkowego (PCS) i zwiększyć roczny wskaźnik EBITDA z recyklingu o przedział od 0,7 do 1,1 miliarda NOK do 2025 roku. Stosowanie PCS znacznie zmniejsza ślad CO_2 w porównaniu do złomu konsumenckiego/przetwórczego oraz aluminium pierwotnego. Okres przyjmowania zapisów na wezwanie rozpocznie się 13 czerwca 2022 r. i zakończy się 12 lipca 2022 r. Hydro zastrzega sobie prawo do wydłużenia okresu przyjmowania zapisów zgodnie z warunkami wezwania.

Grupa Alumetal jest największym na rynku polskim i drugim co do wielkości producentem odlewniczych stopów aluminium w Europie o zdolności produkcyjnej 275 tys. ton rocznie. Posiada trzy zakłady w Polsce i jeden na Węgrzech. Każdy z nich posiada certyfikat IATF 16949:2016. Aktualnie Hydro ma w naszym kraju zakłady aluminium w Chrzanowie, Łodzi i w Trzciance.

Czy czas akwizycji przez polskie firmy dobiegł końca? - *Nie sądzę, aby polskie spółki zaprzestały akwizycji* - mówi Janusz Sekowski z EY. - *To czy będą one przejmowały inne podmioty, czy będą przejmowane, bardziej zależy od układu sił w poszczególnych segmentach rynku motoryzacyjnego. Istotne w tej grze są m.in. zdolności do zachowania przewag konkurencyjnych i ciągłej optymalizacji kosztowej. To one ostatecznie określą zwycięzców.* Podobnie oceniają sytuację przedstawiciele branży. - *Obecna trudna sytuacja w przemyśle motoryzacyjnym teoretycznie nie zachęca do akwizycji* - podkreśla Adam Sikorski, szef Grupy Unimot. - *Jednak należy podkreślić, że polskie firmy bardzo dobrze radzą sobie w okresie covidowym. W innych krajach sytuacja wielu firm jest dosyć trudna.To stwarza możliwości akwizycyjne, których nie było wcześniej. Jako Grupa Unimot uważnie śledzimy sytuację na rynku. Jeśli pojawią się okazje akwizycyjne to na pewno je rozważymy.*

Warto podkreślić, że swoją ekspansję kontynuuje Grupa Wielton, która w ostatnich dniach grudnia 2021 roku przejęła 80 proc. udziałów w hiszpańskiej firmie Guillén Desarrollos Industriales S.L. Firma specjalizuje się w produkcji naczep kurtynowych, furgonowych i podkontenerowych oraz posiada zaawansowany technologicznie i dobrze zautomatyzowany zakład produkcyjny. Przejęcie pozostałych 20 proc. udziałów planowane jest w 2026 roku w modelu earn-out, w którym cena będzie oparta o zysk EBITDA wypracowany w 2025 roku. Dzięki przejęciu Grupa z Wielunia rozszerzyła swoją działalność o kolejny ważny rynek - Hiszpanię, którego potencjał wynosi około 14 tys. sztuk rocznie, a także uzyskuje dostęp do rynku portugalskiego o wielkości około 2,5 tys. sztuk rocznie.

Dokonana transakcja oznacza także szereg efektów synergii w obszarze produkcyjnym, produktowym, sprzedażowym i kosztowym. Należą do nich m.in. możliwość rozszerzenia portfolio produktowego Guillén o pojazdy Grupy Wielton, sprzedaż wybranych produktów Grupy poprzez kanały dystrybucyjne Guillén czy wytwarzanie w Hiszpanii wybranych niestandardowych produktów Grupy Wielton na potrzeby rynków sąsiadujących (Francja, Portugalia). Lokalizacja zakładu Guillén sprzyja również optymalizacji kosztów transportu produktów Grupy do południowej Francji oraz krajów północnej Afryki.

Przemysł motoryzacyjny nadal znajduje się w trudnej sytuacji. Rosnące ceny surowców, coraz wyższe koszty energii oraz przeciągający się kryzys na rynku półprzewodników, przekładają się na pogorszenie kondycji dostawców części i komponentów. Czy jest to okazja na akwizycje przeprowadzone przez polskie firmy czy raczej na sprzedaż podmiotów z kapitałem PL - okaże się w bliższej lub dalszej przyszłości.

Plug, play & drive safely

Air Brake Fittings

www.siritpoland.pl

SIRIT POLAND S.p. z.o.o
Weselna 7A, 46-300 Świercze
tel (+39) 347 901 6535
email sales@siritpoland.pl

Dołącz do nas na Instagramie i LinkedIn

ADV studio Flaminio & Brandownia

„Wiecha" na zakładzie Yinlun Setrab Poland

4 maja br. w Karlinie (Zachodniopomorskie) miała miejsce uroczystość zawieszenia „wiechy" na budowanym zakładzie firmy Yinlun Setrab Poland Sp. z o.o.

W uroczystości wzięli udział m.in. Prezes holdingu europejskiego Yinlun Setrab Wang Ning, wiceprezes Hans Jorg Knoll oraz prezes Yinlun Setrab Poland i członek zarządu Setrab AB Pan Fredrik Serger.

Chiński inwestor w grudniu 2020 roku kupił 7-hektarową działkę na terenie gminy Karlino. Latem zeszłego roku rozpoczęto budowę obiektu o łącznej powierzchni 9,8 tys. m^2.

W zakładzie w Karlinie od połowy 2023 roku będą wytwarzane między innymi wymienniki ciepła (HVAC) do aut elektrycznych. W pierwszym etapie utworzonych zostanie 80 nowych miejsc pracy. Docelowo, po osiągnięciu trzeciego etapu w 2025 roku, zatrudnienie wzrośnie do 400 pracowników. Po uruchomieniu produkcji w 2023 roku inwestor planuje rozpoczęcie budowy kolejnych hal o łącznej powierzchni 20 tys. m^2. Docelowa wartość inwestycji może wynieść 150 mln euro.

Początki działania Setrab siegają 1967 roku. W 1979 roku szwedzka firma rozpoczęła produkcję aluminiowych chłodnic oleju dla marek Volvo i Saab. W 2007 r. właściciele Setrab AB postanowili zainwestować w nowe obiekty produkcyjne i zdecydowali się na lokalizację swojego zakładu w Polsce na terenach specjalnej strefy ekonomicznej w Karlinie. Właśnie od tego roku w Karlinie funkcjonuje zakład produkujący wymienniki ciepła dla marek klasy premium (Ferrari, Aston Martin, BMW, Audi, Lamborgini). W 2018 roku Grupa Setrab obejmująca dwa zakłady produkcyjne w Szwecji i Polsce została przejęta przez chiński Yilun Co, który w Chinach, USA, Meksyku i Europie zatrudnia około 7 000 pracowników.

Obecnie Yinlun Setrab jako jedna z firm córek chińskiej firmy matki a je celem działania jest uruchomianie i prowadzenie działalności na terenie Europy. Aktualnie Yinlun Setrab w zakładach w Polsce (Karlino) i Szwecji (Malmoe) zatrudnia około 200 pracowników. AS

FOT. YINLUN SETRAB POLAND

Promot - Zakłady Metalowe rozbudowuje zakład w Cieszynie

FOT. PROMOT

W 2022 roku Promot Zakłady Metalowe Sp. z o.o., polska firma rodzinna specjalizująca się w kuciu na gorąco oraz obróbce mechanicznej części metalowych, realizuje rozbudowę swojej fabryki numer 2.

W rozbudowanym zakładzie, o łącznej powierzchni ponad 3 tys. m^2, znajdzie się miejsce dla maszyn obróbczych do metalu takich jak frezarki 3, 4 i 5-osiowe, w tym wielowrzecionowe, tokarki CNC, tokarko-frezarki i inne. Powstaną również nowe powierzchnie magazynowe. W części biurowej zlokalizowane będą m.in. pomieszczenia szkoleniowe, warsztat dla działu automatyzacji i robotyzacji procesów - Kryonia, oraz biura dla inżynierów procesów.

- Rozbudowa zakładu związana jest z pozyskanymi nowymi projektami, jak również z myślą o przyszłych klientach i ich zapotrzebowaniu na wyroby spółki - mówi Przemysław Chybiorz, Prezes Zarządu.Planowany termin oddania nowej hali do użytkowania ma nastąpić w I kwartale 2023 roku.

Planowany termin oddania hali do użytkowania to pierwszy kwartał 2023 roku.

Promot - Zakłady Metalowe Sp. z o.o. posiada dwie fabryki w Cieszynie, w których produkowane są odkuwki matrycowe (o wadze od 0,1kg do 4kg) wraz z obróbką mechaniczną (CNC). Dostawca posiada własną narzędziownię, kuźnię oraz wydział obróbki skrawaniem. Wszystkie główne procesy są zrobotyzowane i zautomatyzowane. AS

Fabryka Magna w Jasinie będzie jeszcze większa

FOT. MAGNA

Fabryka Magna Corp. będzie dysponowała większą powierzchnią w Jasinie. Firma W.P.I.P na zlecenie właściciela podpoznańskiego obiektu, Ordinant Sp. z o.o., rozpoczęła rozbudowę powierzchni produkcyjnej i socjalno-biurowej.

To kolejna rozbudowa na rzecz zakładu Magna. W 2020 roku W.P.I.P powiększyła część produkcyjną i socjalno-biurową o ponad 4 tys. m^2.

Teraz powstanie kolejna część zakładu - hala produkcyjno-magazynowa z częścią socjalno-biurową o powierzchni 3,2 tys. m^2. Prace budowlane ruszyły 23 maja, a zakończenie inwestycji zaplanowane jest na koniec 2022 roku.

Podpoznański zakład należy do dywizji Magna Exteriors. Specjalizuje się w produkcji modułów przednich (m.in. do modelu VW Caddy), zderzaków przednich i tylnych (np. VW Crafter), przednich ram montażowych (Jaguar I-pace i Range Rover Evoque).

Zakład Magna Automotive (Poland) Sp. z o.o. w Jasinie posiada certyfikaty IATF 16949:2016, OHSAS 18001:2007 i ISO 14001:2004. AS

Ruszyła rozbudowa voestalpine Rotec Sp. z o.o.

Pozyskanie nowych projektów spowodowało, że rozpoczęto rozbudowę zakładu voestalpine Rotec Sp. z o.o. w Środzie Śląskiej. W uroczystej ceremonii wmurowania kamienia węgielnego, która miała miejsce 17 maja br. wzięli udział m.in. dyrektorzy zarządzający voestalpine Rotec Group: Boris Illetschko, Diana Freiler-Waldburger oraz Helmut Schwarz i dyrektor zarządzający voestalpine Rotec Sp. z o.o. Philip Rushall.

FOT. ROTEC SP. Z O.O.

Zakład w Środzie Śląskiej wytwarza komponenty na bazie rur stalowych i profili aluminiowych dla przemysłu motoryzacyjnego, używane m.in. w obszarze elementów antywibracyjnych, kolumn kierowniczych, napełniaczy poduszek powietrznych, amortyzatorów, struktur siedzeń samochodowych. Wśród klientów voestalpine Rotec Sp. z o.o. znajdują się wiodący światowi dostawcy TIER1 oraz TIER2. Spółka posiada certyfikaty IATF 16949 oraz ISO 14001. rotec 2022 05 W ramach najnowszej inwestycji powierzchnia zakładu wzrośnie z 12 tys. m^2 do 16 tys. m^2. Zakończenie rozbudowy ma nastąpić w I kwartale przyszłego roku.

Grupa voestalpine Rotec zajmuje się produkcją stalowych rur bezszwowych precyzyjnie ciągnionych oraz komponentów stalowych i aluminiowych głównie dla przemysłu motoryzacyjnego. Posiada 10 zakładów produkcyjnych w 9 krajach (Austria, Niemcy, Polska, Wlk. Brytania, Hiszpania, Rumunia, Kanada, Meksyk, Chiny).

Zakład w Polsce w 2020 roku obchodził 20-lecie swojej działalności. AS

EVO PT® nowy standard

w bezpośrednich połączeniach śrubowych w tworzywach sztucznych.

Holding EJOT jest światowym liderem w zakresie techniki mocowań. W 2022 roku obchodzi stulecie. Kluczem do sukcesu jest innowacyjne podejście do produktów i nacisk na ich najwyższą jakość.

Przełomowym momentem w kształtowaniu marki EJOT było opracowanie wkręta PT® w 1978 roku. Do dziś jest to najmocniej kojarzony z marką produkt. Wraz z rozwojem gwintu PT®, a następnie DELTA PT®, EJOT dwukrotnie pisał historię połączeń samogwintujących w tworzywach sztucznych. Aby pozostać wiernym tej tradycji, powstała duża, interdyscyplinarna grupa rozwojowa, która przez wiele lat intensywnie pracowała nad stworzeniem godnego następcy.

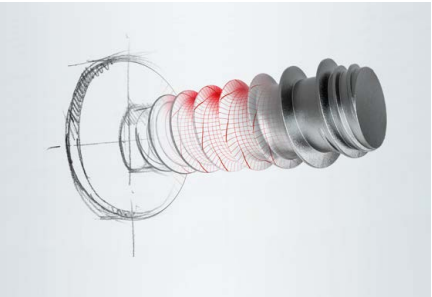
Owocem jej pracy jest wkręt EVO PT®, który wyznacza nowe standardy w połączeniach bezpośrednich w tworzywach sztucznych. Obok doskonałych właściwości mocujących oraz wyjątkowej elastyczności procesów montażowych pozwala na wysoką przewidywalność połączenia już na etapie projektowania.

EVO PT® NOWY STANDARD W BEZPOŚREDNICH POŁĄCZENIACH ŚRUBOWYCH W TWORZYWACH SZTUCZNYCH.

Łącząc po raz pierwszy wiedzę z zakresu produkcji i technologii skręcania z metodami symulacji komputerowej połączenia, EJOT opracował nowy wkręt do bezpośrednich połączeń w tworzywach sztucznych, a wspólna z klientem analiza geometrii łączonych komponentów wyzwoliła potencjał ujednolicenia wkrętów i momentów dokręcania. Dotąd konieczne było stosowanie różnej długości wkrętów, aby w przypadku różnych grubości elementów montowanych osiągnąć identyczną głębokość wkręcenia.

W innym przypadku nie można było użyć takiego samego momentu dokręcania, co powodowało wzrost liczby urządzeń wkręcających, a co za tym idzie, rozbudowę stanowisk montażowych.

ZDJĘCIE 1: EJOT, TWORZĄC EVO PT® POŁĄCZYŁ PO RAZ PIERWSZY WIEDZĘ Z ZAKRESU PRODUKCJI I TECHNOLOGII SKRĘCANIA Z METODAMI SYMULACJI KOMPUTEROWEJ POŁĄCZENIA.



Wyjątkowa strefa formowania gwintu wkrętu EVO PT® zapewnia stały moment formowania gwintu dla różnych głębokości wkręcania. Jednakowe momenty dokręcania w punktach mocujących różne części urządzenia jednakowym wkrętem znacząco pozwalają zredukować koszty systemu, podnieść jego efektywność i zwiększyć bezpieczeństwo procesu produkcji.

SERWIS OBLICZENIOWY EVO CALC®

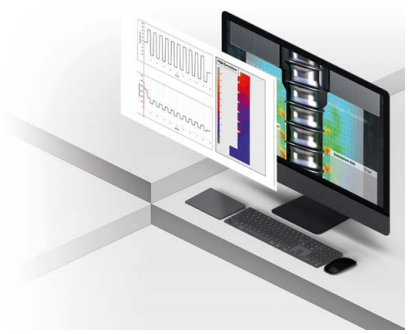
Program EVO-CALC®, obliczając wartości momentów montażowych oraz parametry wytrzymałościowe połączenia, wskazuje możliwość ujednolicenia zastosowanych wkrętów, czy też konieczność przekonstruowania połączenia śrubowego. W ten sposób znacząco przyczynia się do skrócenia czasu zainwestowanego w projektowanie.

Program EVO CALC® umożliwia w ramach szczególnego wsparcia dla konstruktorów i projektantów również obliczenie relaksacji połączenia śrubowego w tworzywach sztucznych pod wpływem zmian temperatury w określonym czasie, co jest wartością wyjątkową i jak dotąd niespotykaną w innych narzędziach obliczeniowych.

COMPUTER AIDED ENGINEERING (CAE) DLA KOMPLEKSOWYCH PODZESPOŁÓW

CAE-Service firmy EJOT oferuje analizę połączeń śrubowych w kompleksowych podzespołach. Tym samym umożliwia sprawdzenie wytrzymałości połączeń poddanych określonym obciążeniom. Wczesne rozpoznanie ewentualnych przeciążeń w komponentach, już na etapie opracowania konstrukcji pomaga uniknąć błędów konstrukcyjnych, oszczędza czas, redukuje koszty. Za pomocą analizy FEM komponentu określa się miejsca w połączeniu podlegające najwyższym obciążeniom. Informacje te uwzględniane są w dalszym procesie tworzenia podzespołu.

ZDJĘCIE 2: DLA RÓŻNYCH ŚREDNIC WKRĘTÓW OBLICZENIA POKAZUJĄ MOŻLIWOŚĆ UNIFIKACJI ZASTOSOWANYCH WKRĘTÓW, ZMIANY WYMIARÓW POŁĄCZENIA, PRZEWYMIAROWANIE BĄDŹ NIEDOWYMIAROWANIE POŁĄCZENIA.



Plastoplan Tworzywa

SABIC®
Tworzywa dla motoryzacji

sabic Automotive

LEXAN™

XENOY™

NORYL™

CYCOLOY™

GELOY™

STAMAX™

SABIC® PP

CYCOLAC™

VALOX™

SABIC® PPcompound

www.plastoplan.pl

HCI w służbie biznesu motoryzacyjnego

DELL Technologies

Motoryzacja to jedna z największych krajowych gałęzi gospodarki. Jej specyfika sprawia, że jest szczególnie czuła na niektóre zagrożenia, ale też, że pewne rozwijane ostatnio narzędzia infrastrukturalne IT mogą przynieść w niej szczególnie duże korzyści. Jakie to narzędzia i jak mogą pomóc firmom motoryzacyjnym?

FOT. DELL TECHNOLOGIES

W 2019 r. przemysł motoryzacyjny w Polsce zatrudniał 270 tys. osób, a wartość produkcji wyniosła ponad 160 mld zł. To oznacza, że ten segment rynku jest drugi na liście największych krajowych gałęzi gospodarki i ustępuje miejsca tylko branży spożywczej.

KONIECZNE UTRZYMANIE CIĄGŁOŚCI

Czułym punktem branży motoryzacyjnej jest konieczność utrzymania ciągłości procesu produkcyjnego. Pandemia koronawiursa to najbardziej skrajny przypadek scenariusza, który sparaliżował całą biznes motoryzacyjny.

- W zeszłym roku, od stycznia do końca kwietnia z taśm montażowych VW zjechało 67 tys. aut, zaś w tym samym okresie 2019 – 100 tys. W jeszcze trudniejszej sytuacji znalazł się fiat, który w podanym czasie 2019 r. wyprodukował również 100 tys. pojazdów, a w pierwszych czterech miesiącach 2020 r. zaledwie 57 tys. – powiedziała Małgorzata Zborowska-Stęplewska, współwłaścicielka firmy AutomotiveSupliers.pl.

Oczywiście najgorsze w skutkach dla produkcji aut były pierwsze miesiące pandemii. Ale i powolny powrót do tzw. nowej normalności okazał się być wyzwaniem. Samo hasło „nowa normalność" to swoisty oksymoron, bo aktualna rzeczywistość jest inna od tej sprzed pandemii. Z pewnością wzrosło znaczenie pracy zdalnej. Ale przede wszystkim zwrócono większą uwagę na infrastrukturę IT, która może być źródłem uzyskania przewagi rynkowej. Oczywiście korzyści z zastosowania odpowiednich rozwiązań IT dotyczą praktycznie każdego typu biznesu, ale z racji na skalę i specyfikę branży motoryzacyjnej – jej szczególnie.

JAK HCI MOŻE ZMIENIĆ BIZNES?

Infrastruktura hiperkonwergentna HCI (Hyper-Converged Infrastructure) to współczesny model rozwiązania serwisowego, które bardzo różni się od schematu standardowego, który obowiązywał „od zawsze". Przez ostatnie dekady zwiększały się pojemności dysków, pamięci operacyjnych, rosła moc obliczeniowa procesorów, ale ciągle konfiguracja sprzętu wyglądała podobnie. W serwerowni znajdowały się macierze, serwery, przełączniki, sieć i oprogramowanie, na nad wszystkim maszyny wirtualne. HCI, w największym skrócie, to jeden komputer (oczywiście w modelu teoretycznym, bo dla redundancji i bezpieczeństwa fizycznie więcej, niż jeden), który zawiera wszystkie wspomniane elementy. Co to oznacza w praktyce dla użytkownika?

Zakup systemu klasycznego składa się z co najmniej pięciu etapów, z których pierwszym jest dokonanie wyboru platformy sprzętowej, czyli procesorów, pamięci, dysków i tym podobnych. Drugi element to oprogramowanie,

kolejnymi będzie włożenie wszystkiego do szafy, podłączenie, skonfigurowanie i uruchomienie. Wreszcie ostatnim etapem jest obsługa systemu, dbając, by działał poprawnie. Taki proces trwa zwykle około dwóch tygodni. Dyscyplina dodatkowa, to wszelkie aktualizacje, które wymagają obsługi ze strony administratorów.

Kombinacja platformy serwerowej (płyty główne, procesory, pamięci), macierzy, przełączników, maszyn wirtualnych wymaga bardzo fachowego zarządzania, każdy element z osobnej konsoli. Im więcej elementów zawiera, tym bardziej rośnie ryzyko awarii. Zaś jeśli wystąpi problem, to dotyczy osobno każdego z dostawców, a rozproszona odpowiedzialność, to zmora chyba każdego „admina".

W przypadku rozwiązania hiperkonwergentnego, proces zakupowy składa się z jednego elementu, jakim jest sprzęt zawierający w sobie całą infrastrukturę serwerową. Inicjalizacja systemu trwa nie więcej niż godzinę. Każda aktualizacja jest błyskawiczna i nie wymaga nawet restartu systemu. Praktycznie każda ingerencja w system jest wykonywana z jednej konsoli.

Bardzo istotnym elementem przewagi HCI jest aspekt skalowania. W obrębie jednego rozwiązania można dokonywać rozbudowania o kolejne jednostki obliczeniowe oraz zasoby dyskowe. Co ważne, rozbudowy dokonuje się bez dodatkowych opłat licencyjnych, nie ma też innych ukrytych kosztów.

To są bardzo konkretne oszczędności, dzięki którym rozwiązanie HCI jest zarówno tańsze, tak pod względem zakupu jak i utrzymania oraz wydajniejsze i dopasowane do bieżących potrzeb.

DATA FIRST

Informacje, które powstają i są przetwarzane w organizacji stają się długotrwałą przewagą dla naszych firm. Warto zdać sobie sprawę, że to dane są kluczowym elementem naszego biznesu. Budowa innych elementów firmy to kwestia włożonego wysiłku

FOT. DELL TECHNOLOGIES

i środków, dzięki którym można pokonać tzw. barierę wejścia w praktycznie każdym biznesie. Czym innym jest jednak budowanie wiedzy i doświadczenia na temat bazy klientów, produkcji, błędów które zostały popełnione itd. Zdobywanie wiedzy „know how" jest najtrudniejsze, powstaje wraz z rozwojem firmy.

Mowa tu o tzw. danych płaskich, czyli różnego rodzaju dokumentacji, multimediów, filmów, czyli materiałach, które znajdują się poza bazami danych. Należy zwrócić uwagę, że w ostatnich latach dokonała się rewolucja związana z danymi – dziś praktycznie wszystkie mają postać cyfrową. Nawet jeśli szafy są jeszcze pełne dokumentów papierowych, to na co dzień używane są i przetwarzane dane w postaci elektronicznej. To wymusza nowe standardy i wymagania odnoście przechowywania tych danych dotyczące dostępności i tzw. niezaprzeczalności.

W wersji elektronicznej nie ma jak na papierze pieczątki, potrzebne jest inne uwiarygodnienie, że mamy do czynienia z oryginalnym dokumentem, w który nikt nie ingerował. Dell ma ofercie rozwiązanie o nazwie Isilon, które pozwala w łatwy sposób katalogować, archiwizować i udostępniać dane każdego typu.

W systemie Isilon można składować dane z różnych aplikacji - materiały związane z dokumentacją produkcji, pliki robocze współdzielone przez pracowników, zapisy monitoringu kamer, dane działu HR itd. W przypadku wymiany sprzętu, cała zawartość systemu jest automatycznie przenoszona na nową platformę jednym poleceniem. Z uwagi na swoją funkcjonalność Isilon idealnie pasuje dla branży motoryzacyjnej, pozwalając tworzyć niezaprzeczalne archiwa danych, które będą jednocześnie błyskawicznie dostępne, czy zapewniając solidną ochronę przed atakami typu ransomware. To jeszcze jedno z narzędzi, które pomaga firmom z branży motoryzacyjnej utrzymać ciągłość biznesu, a nawet uzyskać przewagę rynkową.

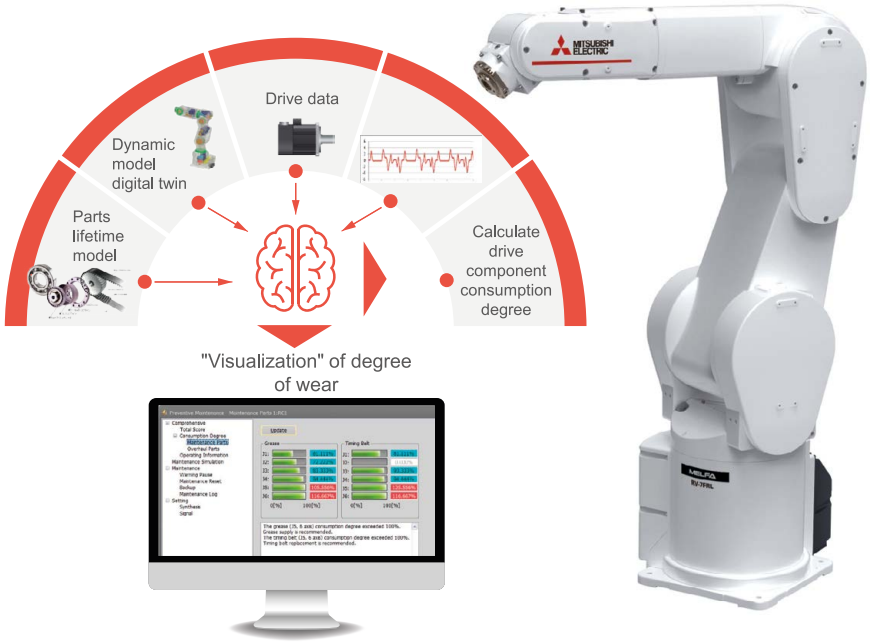
Warto też obejrzeć ten **webinar**, w którym eksperci Dell Technologies wyjaśniają, jak technologie mogą pomóc branży motoryzacyjnej w utrzymaniu ciągłości biznesu, a nawet osiągnięciu zwinności.

Kamil Etel
Account Executive - Business Development Automotive
Dell Technologies Poland

Czy motoryzację trzeba dziś „kochać" by dla niej pracować?

MITSUBISHI ELECTRIC
Changes for the Better

Takim pytaniem zakończył się jeden panel podczas konferencji MotoSolutions 2022 organizowanej przez AutomotiveSuppliers.pl. Wiemy, że czeka nas powrót do światowej produkcji samochodów wynoszącej 90 mln sztuk rocznie. Czy brak zaufania do branży spowoduje problemy kadrowe? Jak firmy produkcyjne powinny przygotować się do utrzymania ciągłości produkcji?



Brak zaufania to jeden problem. Szacuje się, że w 2030 roku zabraknie w przemyśle 2 mln pracowników. Ministerstwo wprowadziło ulgę podatkową na robotyzację, która ma być remedium na brak pracowników. Ulga to jednak szacowane 10% oszczędności na robotyzację. A co z kosztami serwisowania czy modyfikacji zrobotyzowanych linii produkcyjnych?

ELASTYCZNY SERWIS LINII ZROBOTYZOWANYCH PRZY ZMIENNEJ PRODUKCJI

Na początku należy wziąć pod uwagę kwestie serwisowe związane z liniami zrobotyzowanymi. Do czasu kiedy produkcja samochodów była na poziomie 90 mln sztuk rocznie, roboty w produkcji pracowały w systemie 2 lub 3-zmianowym przez 6 dni w tygodniu. Obecnie, roboty, podobnie jak operatorzy, czasem pracują przez 3-4 dni, ale są też dni, kiedy przy zwiększonym wolumenie zamówienia, powracają do pracy przez 6 dni na dwie zmiany. W związku z tym firmy produkcyjne utrzymują gotowość robotów oraz linii produkcyjnych przez cały czas. W tym jednak czasie roboty należy serwisować. Przy takim trybie pracy najlepszym rozwiązaniem jest weryfikacja stanu robotów i części serwisowych biorąc pod uwagę ich bieżące zużycie, czyli „przepracowane" godziny przez robota.

KARTA DO ROBOTÓW DO PREDYKCYJNEGO I PREWENCYJNEGO UTRZYMANIA RUCHU

Wychodząc naprzeciw potrzebom produkcyjnym, Mitsubishi Electric wprowadziło do robotów kartę „Melfa Smart Plus" zawierająca m.in. funkcję sztucznej inteligencji. Karta odpowiada za różne zadania. Pozwala na zmianę pozycjonowania ramienia robota w zależności od temperatury otoczenia w precyzyjnych aplikacji jak np. kontrola wymiarów lamp samochodowych. Ponadto, przyspiesza kalibrację systemu wizyjnego 3D, by jak najbardziej ułatwić pracę programistom. Kluczową funkcją karty jest prewencja i predykcja linii zrobotyzowanych, która jest niezwykle pomocna w zakresie serwisowania i obsługi przez działy utrzymania ruchu.

Jacek Taczała
Robot Product Manager
Mitsubishi Electric Europe B.V.
(Sp. z o.o.)

MITSUBISHI ELECTRIC

Changes for the Better

Global Partner. Local Friend.

Zmniejsz koszty

Zwiększ wydajność

Zachowaj ciągłość produkcji

Utrzymaj jakość

Potrzebujesz więcej informacji? Skontaktuj się z nami.

Mitsubishi Electric Europe B.V.
Oddział w Polsce

tel.: +48 (0) 12 347 65 00
e-mail: mpl@mpl.mee.com

Innowacyjne rozwiązania z zakresu obróbki powierzchniowej metali dla przemysłu motoryzacyjnego

Wyspecjalizowane preparaty chemiczne do obróbki powierzchni dostosowane do potrzeb klienta

SurTec opracowuje, produkuje i dostarcza rozwiązania do przemysłowego mycia części, obróbki wstępnej metali, galwanizacji funkcjonalnej i dekoracyjnej. Nasze produkty i rozwiązania procesowe spełniają najbardziej wymagające specyfikacje i najwyższe wymagania naszych globalnych klientów.

Od 2010 roku SurTec jest częścią niemieckiej grupy Freudenberg zatrudniającej ponad 50 000 pracowników w ponad 60 krajach na całym świecie.

FOT. SURTEC

ODKRYJ PROCESY CHROMOWANIA DEKORACYJNEGO BEZ CHROMU (VI) OFERUJĄCE NAJWIĘKSZĄ GAMĘ KOLORÓW

Procesy SurTec 88X to technologie chromowania dekoracyjnego nie zawierające chromu (VI), które oferują szeroką gamę wysokiej jakości powłok w różnych kolorach. Estetyczne, dekoracyjne wykończenia otrzymane za pomocą produktów SurTec 88X oferują szerokie spektrum barw; od jasnej bieli do bardzo ciemnych odcieni. Nasze produkty oparte są na opracowanych przez nas formułach, które nieustannie optymalizujemy i rozwijamy.

ELEGANCKIE WZORY Z SATYNOWYM WYKOŃCZENIEM

Nowoczesna technologia niklowania satynowego SurTec 851 umożliwia uzyskanie jednolitych półbłyszczących i nieodbijających światła powłok. Podstawowy system dodatków zapobiega powstawaniu porowatej struktury, czarnym plamom i szybkiej aglomeracji dodatków organicznych oraz pozwala na wydłużenie czasu pracy systemu.

ZALETY TECHNOLOGII:

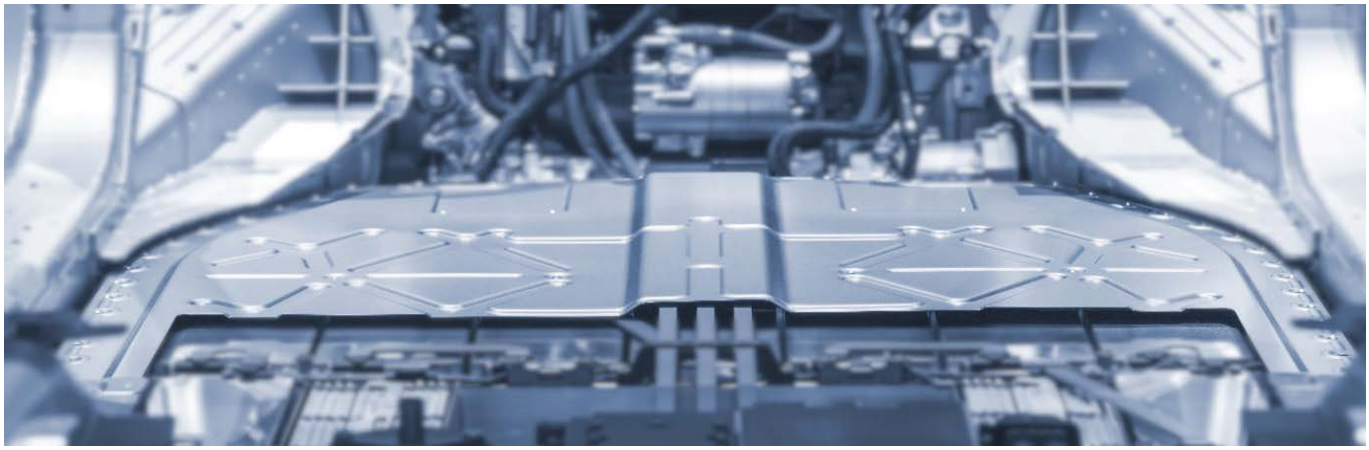
100% zamiennik Cr (VI): **SurTec 883 XT**

Eleganckie satynowe wykończenie: **SurTec 851**

Ciemnoniebieski chrom: **SurTec 886**

SURTEC 88X GAMA KOLORÓW

FOT. SURTEC



FOT. SURTEC

E-MOBILNOŚĆ

SurTec jest cenionym dostawcą przemysłu motoryzacyjnego. Konsultujemy nasze technologie już od etapu projektowania koncepcji prototypu aż do końcowej produkcji wielkoseryjnej. Wybór odpowiedniej technologii obróbki powierzchni umożliwia zastosowanie najnowocześniejszych lekkich obudów akumulatorów o niezawodnej i trwałej żywotności. SurTec 650 to nasza wzorcowa technologia obróbki wstępnej z wykorzystaniem technologii Cr(III), która znajduje zastosowanie u wiodących producentów OEM.

KLUCZOWE TECHNOLOGIE OCHRONY PRZED KOROZJĄ W SYSTEMACH AKUMULATOROWYCH

Ochrona przed korozją elektrycznych układów napędowych.

SurTec 650 w połączeniu z uszczelką optymalnie zapobiega przedostawaniu się wilgoci do komory baterii i zapewnia niską rezystancję styku elektrycznego. Technologia zapewnia również kompatybilność elektromagnetyczną (EMC), dzięki czemu jest idealnym rozwiązaniem do obróbki powierzchni m.in. obudowy akumulatorów i obudowy elektronicznej jednostki sterującej (ECU). Ze względu na najlepszą w swojej klasie ochronę przed korozją surowego metalu, dodatkowe nakładanie powłoki elektrochemicznej na obudowę akumulatora można uznać za zbędne.

TRZYMAJMY SIĘ RAZEM!

Obróbka SurTec 650 obejmuje również doskonałe przygotowanie powierzchni, która jest gotowa do kolejnych procesów łączenia, w tym klejenia i spawania. Dzięki temu możliwe są dalsze obróbki części aluminiowych również długo po naniesieniu na materiał bazowy warstwy SurTec 650. Daje to klientom większą elastyczność w procesach produkcyjnych i zakupach części, a także niezależność od lokalizacji, czasu przechowywania i transportu.

CZY MASZ JUŻ KWALIFIKACJE?

Wraz z wiodącymi producentami OEM, sektora motoryzacyjnego, elektronicznego i lotniczego, SurTec opracował proces certyfikacji, który potwierdza zastosowanie technologii SurTec 650 zgodnie ze standardami danej branży. Klient końcowy lub producent OEM ma dzięki temu pewność, że nałożona warstwa chromianowa spełnia wszystkie niezbędne wymagania.

NIE STRESUJ SIĘ

Katodowa ochrona przed korozją za pomocą powłok cynk/nikiel jest szeroko stosowana, jeśli chodzi o ochronę przed korozją mocno obciążonych części pojazdów. System modułowy SurTec 717 ma udokumentowaną historię przekraczającą 10 lat w branży obróbki powierzchni. Proces charakteryzuje się doskonałą dystrybucją metalu i trwałą, wydajną pracą przy wysokim prądzie. Dzięki wyjątkowo stabilnemu elektrolitowi osiąga się wyjątkowo długą żywotność kąpieli.

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI!

SurTec Polska Sp. z o.o.

e-mail: **office.pl@surtec.com**

Aby uzyskać więcej informacji o produktach, wejdź na stronę **www.SurTec.com**

a brand of FREUDENBERG

Branża automotive przyspiesza swoją transformację przy wsparciu Banku BNP Paribas

BNP PARIBAS

Branża motoryzacyjna znajduje się w centrum uwagi regulatorów, jest adresatem rosnących oczekiwań konsumentów, a jednocześnie mierzy się z wieloma operacyjnymi wyzwaniami. Jako Bank BNP Paribas pomagamy naszym Klientom przyspieszyć ich transformację i wykorzystać szanse związane ze zrównoważonym rozwojem.

FOT. GETTYIMAGES

Aktualnie globalne koncerny motoryzacyjne nie ścigają się w kwestii czasu osiągania prędkości 100 km/h, a w zakresie zobowiązań neutralności klimatycznej i tempa transformacji w stronę elektromobilności. Ostatnio wprowadzone cele redukcji emisji dla aut osobowych o 55% z aut osobowych i o 50% z aut dostawczych (redukcja względem roku 2021), mające wydarzyć się do 2030 r., oraz zakaz sprzedaży nowych aut spalinowych od 2035 r. są jedynie potwierdzeniem narastających od pewnego czasu trendów. Dzisiaj już nikt nie pyta czy warto wdrażać zmiany nakreślone przez UE w dokumencie Fit for 55, a raczej, co możemy zrobić, aby cele w zakresie obniżenia wzrostu temperatury na Ziemi zrealizować wcześniej.

Kwestie transformacji można rozpatrywać wybiórczo, odnosząc się do pojedynczych regulacji lub kompleksowo, odnosząc się do ich źródeł. Zrównoważony rozwój zakłada zaspokajanie potrzeb współczesnych społeczeństw bez naruszania możliwości rozwojowych przyszłych pokoleń. W biznesowej rzeczywistości dążenie do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju jest coraz częściej opisywane jako pomiar i poprawa działalności przedsiębiorstw w aspektach ESG (Environmetal - środowiskowych, Social - społecznych oraz Governance - ładu korporacyjnego). Warto przyjrzeć się wyzwaniom dotyczącym każdego aspektu ESG i odniesieniu ich do branży motoryzacyjnej.

Wynikające z potrzeby ochrony klimatu przestawienie produkcji samochodów na elektryczne czy wodorowe jest oczywistym wyzwaniem dla całej branży motoryzacyjnej. Nie znaczy to jednak, że jest to jedyna zmiana, a producenci komponentów znajdujących się w każdym rodzaju samochodu nie będą mierzyć się z wyzwaniami transformacji. Polscy dostawcy

dla globalnych producentów muszą konkurować już nie tylko doskonałą jakością i rozsądną ceną, ale również niezawodnością dostaw i niskim śladem węglowym produkcji.

Spośród aspektów środowiskowych pomiar śladu węglowego, a następnie jego redukcja to najbardziej pilne wyzwanie dla wszystkich przedsiębiorstw produkcyjnych. W polskiej gospodarce zasilanej przez energetykę opartą na paliwach kopalnych kluczowym działaniem redukującym emisje gazów cieplarnianych będzie zakup energii ze źródeł odnawialnych oraz własna produkcja. Hale produkcyjne dają potencjał wykorzystania powierzchni dachowej do instalacji paneli fotowoltaicznych, co przy najnowszych rozwiązaniach jest możliwe na różnych rodzajach konstrukcji. Jednocześnie, poza pozyskiwaniem „czystej" energii koniecznym i przynoszącym znaczne oszczędności kierunkiem jest poprawa efektywności energetycznej. Dotyczy to zarówno budynków – hal czy magazynów, pod względem ich efektywnego ogrzewania, wentylowania i oświetlania, ale również efektywności energetycznej parku maszynowego i całych procesów.

Inne aspekty związane z wpływem branży motoryzacyjnej na środowisko, które są szczególnie istotne dla dostawców komponentów to wykorzystanie surowców z recyklingu, oszczędność materiałów oraz lepsze przygotowanie elementów do recyklingu po zakończeniu użytkowania. Sprostanie takim oczekiwaniom może wymagać inwestycji w park maszynowy czy nowe technologie. Również wszystkie usprawnienia, będące wynikiem nakładów na badania i rozwój, prowadzące do zwiększenia bezpieczeństwa czy poprawy wydajności w użytkowaniu są cennym wkładem dostawców w osiąganie strategicznych celów producentów samochodów.

Nie ograniczając się jedynie do kwestii środowiskowych należy zauważyć, że konsumenci i klienci zwracają również

FOT. GETTYIMAGES

uwagę na to jak finalne produkty są wytwarzane. Kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy nie są obce polskim przedsiębiorcom i należy się spodziewać dalszego podnoszenia standardów. Istotnym aspektem są praktyki współpracy z dostawcami surowców i zapewnienie bezpiecznego pozyskiwania krytycznych surowców.

Wśród kwestii jakości zarządzania i ładu korporacyjnego pojawiają się nowe działania, dotyczące w różnym stopniu wszystkich przedsiębiorstw. Konieczne jest monitorowanie wskaźników niefinansowych, takich jak np. poziom emisji przypadający na jednostkę produkcji czy odsetek wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych. Kolejną możliwością jest skorzystanie z zewnętrznej, całościowej oceny przedsiębiorstwa w aspektach środowiskowych, społecznych i zarządczych, czyli tzw. rating ESG. Wynik takiego ratingu coraz częściej jest włączany jako jeden z kryteriów przy wyborze kluczowych dostawców.

Jako Bank BNP Paribas wierzymy, że wyzwania, które są stawiane przed branżą motoryzacyjną, szybko okażą się szansą dla wszystkich naszych Klientów i pozostałych interesariuszy. Dlatego chcemy pomóc naszym Klientom w dążeniu do zrównoważonego rozwoju. W odpowiedzi na wyzwania transformacji może pomóc szereg rozwiązań finansowych, które Bank BNP Paribas oferuje przedsiębiorcom o różnej skali działalności. Finansowanie instalacji fotowoltaicznych czy inwestycje poprawiające efektywność energetyczną budynków mogą być wsparte przez ekspertów ds. Transformacji Energetycznej Banku BNP Paribas i dofinansowaniem kosztów np. audytu energetycznego czy ekspertyz branżowych. Z kolei inwestycje małych i średnich przedsiębiorstw w nowe technologie, prowadzące do redukcji emisji czy odpadów mogą skorzystać z premii technologicznej dzięki współpracy z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Również inwestycje w energooszczędne i certyfikowane budynki, w tym hale i magazyny oraz inwestycje zwiększające produkcję na rzecz elektromobilności również mogą otrzymać korzystne warunki finansowania.

Andrzej Budasz

Centrum Eksperckie
ds. Zrównoważonego Rozwoju
Bank BNP Paribas

SLAVI - jeden z największych w Europie i największy w Polsce autoryzowany dystrybutor marki FAR

Jesteśmy zespołem osób, których doświadczenie wynika z wieloletniej współpracy z firmami produkcyjnymi. Nasza historia w branży narzędzi nitujących oraz elementów złącznych rozpoczęła się w 2004 roku. Jako spółka SLAVI Sp. z o.o. S.k. działamy od 2014 roku, wcześniej działalność prowadziliśmy jako AMP Komponenty Przemysłowe.

Posiadamy profesjonalny serwis narzędzi pneumatyczno-hydraulicznych zarówno gwarancyjny jak i pogwarancyjny. Oferujemy najwyższej klasy produkty, wsparcie techniczne oraz ciągłość dostaw.

Nasi główni klienci to firmy produkcyjne z branż takich jak: automotive, rusztowania, ogrodzenia, elewacje, stolarka aluminiowa, naczepy. Od początku działalności SLAVI (od roku 2014) jesteśmy związani z naszymi włoskimi partnerami, marką FAR. Poza szeroką gamą dostępnych produktów standardowych oferujemy możliwość wykonania elementów na zamówienie zgodnie z wymaganiami klienta.

PRODUKCJA I JAKOŚĆ

FAR od 1957 roku produkuje najwyższej jakości elementy złączne i narzędzia do nitowania. Jest jedną z najbardziej skonsolidowanych firm produkujących elementy złączne typu nity zrywalne i nitonakrętki w Europie oraz na całym świecie. Dysponując dużą flotą ponad 115 maszyn do produkcji nitów i nitonakrętek, produkcja i jakość to dwa kluczowe słowa w codziennej pracy.

Dzięki starannym kontrolom technicznym, od przyjęcia surowców, precyzyjnym ustawieniom maszyny i sprawdzaniu wyników pojedynczej partii i zapewnieniu identyfikowalności każdego opakowania, FAR uzyskał certyfikat ISO 9001. Nie tylko produkcja, ale cały proces sprzedaży począwszy od otrzymania zapytania poprzez realizację sprzedaży aż do obsługi posprzedażowej objęty jest nadzorem jakościowym co potwierdza certyfikat ISO 9001:2015 posiadany przez SLAVI.

PONIŻEJ KILKA FAKTÓW NA TEMAT FIRMY FAR:

- 100% produkcji w Bolonii
- Produkcja nitów na poziomie 350,000,000 sztuk rocznie
- Produkcja nitonakrętek na poziomie 100,000,000 sztuk rocznie
- 50,000 Narzędzi i urządzeń do automatyzacji rocznie
- Dystrybucja w ponad 75 krajach

CZYM WYRÓŻNIA SIĘ SLAVI?

Na terenie Polski SLAVI dysponuje największym magazynem elementów złącznych oraz narzędzi i części zamiennych, dzięki czemu zapewniamy błyskawiczną dostępność produktów oraz sprawność narzędzi marki FAR.

SLAVI współpracując bezpośrednio z producentem elementów złącznych, marką FAR jest w stanie zaspokoić potrzeby klientów, którzy nie znaleźli odpowiednich produktów w szerokim katalogu normaliów (dla wygody działów technicznych elementy złączne marki FAR są dostępne w portalu CADENAS w postaci modeli 3D, które można wykorzystać na etapie projektowania nowych detali).

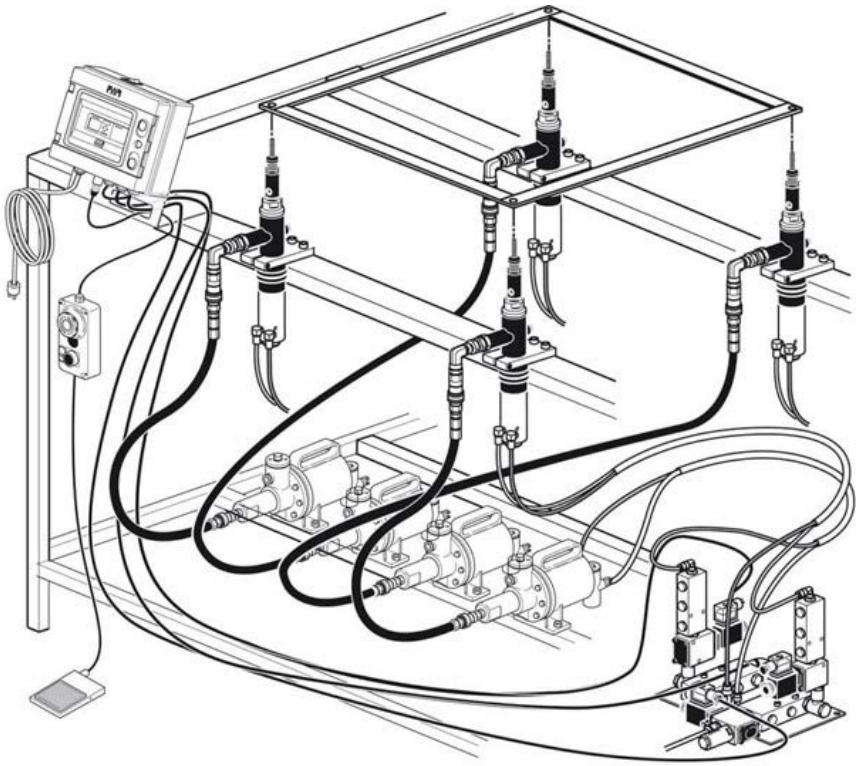
Na podstawie dokumentacji lub otrzymanych wymagań przygotowywany jest rysunek techniczny, następnie partia próbna, a docelowo SLAVI zapewnia dostępność towaru i ciągłość dostaw zgodnie z ustalonym harmonogramem dbając o odpowiedni zapas dostępny bezpośrednio z polskiego magazynu. Na życzenie klienta zarówno do produktów standardowych jak i tych wykonanych na indywidualne zamówienie dostarczamy pełną dokumentację całego procesu produkcji (PPAP).

Przy rozwiązaniach do automatyzacji możemy również zaproponować dodatkową, optyczną kontrolę jakości pozwalającą do absolutnego minimum zredukować ilość produktów niezgodnych.

Również w dziedzinie narzędzi oraz automatyzacji produkcji istnieją szerokie możliwości dopasowania do specyficznych potrzeb klienta. Korzystając z gotowych rozwiązań lub modułowych urządzeń do automatyzacji można stworzyć dedykowane stanowiska nitowania, które w zauważalny sposób skracają czas operacji obniżając tym samym koszty produkcji.

FOT. SLAVI

ZAUTOMATYZOWANE STANOWISKO MONTAŻOWE NITONAKRĘTEK Z WYKORZYSTANIEM STACJONARNYCH GŁOWIC NITUJĄCYCH UBIE-FAR.



RYS. SLAVI

SCHEMAT IDEOWY ZASTOSOWANIA STACJONARNYCH GŁOWIC UBIE-FAR.

Tego typu rozwiązania z powodzeniem pracują u naszych klientów w branżach takich jak automotive, obróbka metali czy fasady. Pozwalają one na jednoczesne wykonywanie kilku operacji nitowania co jest jednym z etapów automatyzacji całego procesu produkcji.

Powyżej przykładowe zdjęcia obrazujące wykorzystanie produktów marki FAR (głowice nitujące i boostery).

Piotr Śmiałko
Dyrektor Generalny
SLAVI SP. Z O.O. S.K

DLACZEGO WARTO WSPÓŁPRACOWAĆ ZE SLAVI I FAR-EM?

- Gruntowne, techniczne doświadczenie w rozwiązywaniu specjalistycznych problemów dotyczących nitowania – 65 lat doświadczenia produkcyjnego firmy FAR oraz prawie 20 lat praktyki handlowej SLAVI;
- Połączenie indywidualnego podejścia do klienta z bezpośrednim wsparciem technicznym producenta – po analizie potrzeb klienta dokonanej przez SLAVI wspólnie z FAR proponujemy optymalne rozwiązania techniczne;
- Produkty dostępne z polskiego magazynu „z dnia na dzień" – dzięki regularnym dostawom z Włoch zapewniamy najlepszą na polskim rynku ich dostępność;
- Możliwość przeprowadzenia szkoleń z obsługi i konserwacji narzędzi – nasi eksperci są regularnie szkoleni bezpośrednio w fabryce we Włoszech, dzięki czemu nasze wskazówki pozwalają osiągnąć optymalny tryb działania i maksymalnie zwiększyć ich żywotność;
- Elastyczne podejście do każdego zagadnienia – nie zamykamy się w sztywnych ramach i procedurach;
- Indywidualne warunki współpracy – jesteśmy otwarci na poszukiwanie niestandardowych rozwiązań, wsłuchujemy się w potrzeby klienta i dokładamy wszelkich starań, aby je zaspokoić.

Ciepło z Odlewni Volkswagen Poznań zmniejszy emisji CO_2

Volkswagen Poznań
Fabryka Samochodów Użytkowych i Komponentów

W Odlewni spółki Volkswagen Poznań uruchomiono innowacyjne rozwiązanie znacząco wpływające na ochronę środowiska, zmniejszenie emisji CO_2 i docelowo pozwalające odzyskać blisko 16 tysięcy Megawatogodzin energii cieplnej rocznie.

FOT. VW POZNAŃ

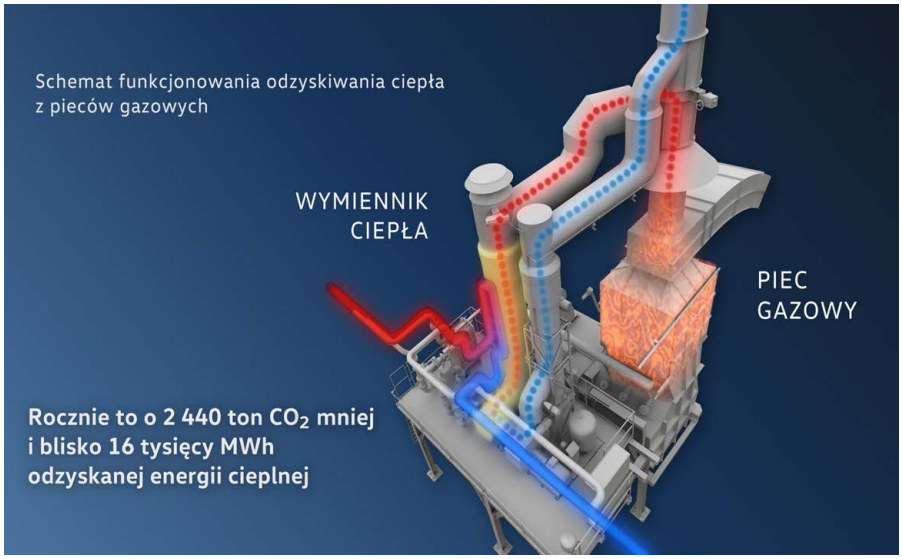
Inwestycja Volkswagen Poznań, zrealizowana we współpracy z Veolia Energia Poznań, polega na rekuperacji ciepła powstającego podczas wytopu aluminium. To drugi etap projektu zapoczątkowanego w 2018 roku. Już od 2017 roku odlewnia Volkswagen Poznań odzyskuje ciepło powstające przy pracy sprężarek i przekazuje je do miejskiej sieci ciepłowniczej. Teraz te dobre doświadczenia Volkswagen Poznań będą wykorzystywane na jeszcze większą skalę, odzyskując ciepło z wytapialni aluminium.

- I etap projektu odzysku ciepła przynosi już miastu i fabryce konkretne efekty. Dziś przyszedł czas, by pójść znacznie dalej. Z satysfakcją mogę powiedzieć, że dzięki kolejnym inwestycjom w zrównoważonej gospodarce zasobami staje się ona wzorem i inspiracją dla całej branży - mówi Dietmar Mnich, prezes zarządu Volkswagen Poznań. - *To prośrodowiskowe rozwiązanie wywiera pozytywny wpływ nie tylko na nasz zakład. Realizując założenia naszej strategii pomagamy zmniejszyć emisje dwutlenku węgla w Poznaniu, zredukować występowanie wysp ciepła i skierować blisko 16 tysięcy Megawatogodzin energii cieplnej rocznie do ogrzewania domów, hal i obiektów handlowych znajdujących się w jej sąsiedztwie. To doskonały przykład korzyści jakie może nowoczesne miasto czerpać z przemysłu 4.0 zlokalizowanego w jego granicach.*

Aluminium, z którego wytwarzane są komponenty do produkcji aut topione jest w piecach gazowych. Podczas procesu wytapiania powstają znaczne ilości ciepła, które nie było wcześniej wykorzystywane i trafiało bezpośrednio do atmosfery. Ciepło to jest kierowane do wymiennika, gdzie ogrzewa wodę. Przez kolejny wymiennik jest przekazywane do instalacji ciepłowniczej firmy Veolia

Energia Poznań. Montaż instalacji do odzysku ciepła z pieców odlewniczych rozpoczął się w Odlewni Volkswagen Poznań na przełomie III i IV kwartale 2021 roku W tej chwili instalacja pracuje na jednym z pieców. Jeszcze w czerwcu tego roku ruszy na drugim, a na kolejnych dwóch do końca 2022 roku. W sumie, ciepło odzyskiwane będzie z czterech pieców odlewniczych.

Oblicza się, że Veolia przejmie i wprowadzi do sieci ciepłowniczej energię cieplną o wartości energetycznej 56 000 gigadżuli (GJ). Inwestycja ta pozwoli na ogrzanie około 4 500 mieszkań w 45 budynkach wielorodzinnych znajdujących się na poznańskim Górczynie i zlokalizowanych m.in. przy ul. Głogowskiej, Góreckiej, Kolejowej, Krauthoffera, a także centrum handlowego oraz zakładu gospodarki odpadami. Dzięki tej inwestycji poznańska elektrociepłownia Karolin, dotychczas dostarczająca tam energię cieplną, wyemituje rocznie o 2 440 ton CO_2 mniej i zużyje około 3 200 ton węgla rocznie mniej.



FOT. VW POZNAŃ

- Obchodząca w tym roku 25. rocznicę powstania Odlewnia Volkswagen Poznań jest dzisiaj jedną z największych w Grupie VW i jedną z największych w Europie. W Odlewni Volkswagen Poznań powstają m.in. obudowy skrzyni biegów, obudowa sprzęgła, głowice cylindrowe, a także inne części konstrukcji. - Odlewnia Volkswagen Poznań po ćwierć wieku istnienia jest dzisiaj symbolem nowoczesności i zrównoważonego rozwoju. Na liniach produkcyjnych naszego zakładu powstają komponenty do najnowszych, w pełni elektrycznych samochodów koncernu Volkswagen ID.3, ID.4, ID.5 czy Audi Q5 i Q6 e-ron, czy Porsche eMacan Turbo. Największą dumą naszego zakładu jest jednak wysoko wykwalifikowana i zaangażowana kadra. Nasi pracownicy nie tylko znają potrzeby przedsiębiorstwa, ale także wyznaczają nowe trendy w wykorzystaniu zasobów i kreowaniu odpowiedzi na wyzwania klimatyczne w duchu circular economy - mówi dr Thomas Kreuzinger-Janik, dyrektor odlewni Volkswagen Poznań.

Volkswagen Poznań, od dwunastu już lat, w ramach strategii środowiskowej wdraża projekty, których celem jest zmniejszenie oddziaływania na środowisko zakładów produkcyjnych w Poznaniu, Swarzędzu i Wrześni.

Celem głównym wszystkich działań jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. W ramach aktywności na rzecz ochrony środowiska i równowagi środowiskowej, firma przystąpiła też do Agendy na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju ONZ.

FOT. VW POZNAŃ

Scanway industry

ul. Duńska 9
54-427 Wrocław

+ 48 71 733 62 64

www.scanway.pl

Specjalizujemy się w rozwiązywaniu trudnych i skomplikowanych problemów z zakresu kontroli jakości. Świetnie odnajdujemy się tam gdzie mamy do czynienia z dużymi prędkościami, wysokimi wymaganiami jakościowymi, częstymi przezbrojeniami czy dużą różnorodnością błędów. Jesteśmy doświadczonym zespołem specjalistów z zakresu technologii wizyjnych i dziedzin: optyki, programowania, FPGA, mechatroniki i automatyki. Posiadamy też doświadczonych specjalistów z wiedzą o procesach przemysłowych, takich branż jak: motoryzacyjna, drzewna i meblarska, poligraficzna oraz spożywcza.

STOKVIS TAPES

ul. Energetyczna 6
80-180 Kowale

+ 48 607-557-511

www.stokvistapes.pl

Dostarczamy innowacyjne, dostosowane do potrzeb klienta i wysokojakościowe rozwiązania bezpośrednio producentom OEM oraz TIER 1 lub TIER 2. Konsekwentnie rozwijamy nasze linie produkcyjne i gamę surowców do obsługi przemysłu motoryzacyjnego, z naciskiem na e-mobilność.
Nasze podstawowe procesy produkcyjne to: sztancowanie na prasach i maszynach rotacyjnych, laminowanie, cięcie wzdłużne, przewijanie, drukowanie, termoformowanie kształtów 3D, zgrzewanie ultradźwiękowe i cieplne, cięcie ploterowe, produkcja w czystych pomieszczeniach i wiele innych.

bekuplast

ul. Chopina 15
43-170 Łaziska Górne

+ 48 32 224 35 20

www.bekuplast.pl

bekuplast zajmuje się projektowaniem, produkcją i sprzedażą pojemników, tac oraz palet. Dzięki naszemu doświadczeniu, know-how oraz zastosowaniu najnowszych technologii należymy obecnie wraz z naszymi uniwersalnymi pojemnikami oraz Europaletami do liderów rynku europejskiego.

Niezależnie od tego czy chodzi o standardowy produkt, czy rozwiązanie projektowe; jesteśmy Twoim niezawodnym partnerem w zakresie pojemników magazynowych, transportowych oraz palet z tworzyw sztucznych.

FROMM | PACKAGING SYSTEMS

ul. Nadrzeczna 17a
00-705 Warszawa

+ 48 22 4875247

www.fromm.pl

Fromm Poland Sp. z o.o. to oddział szwajcarskiego globalnego holdingu rozwijającego, produkującego, sprzedającego i serwisującego wysokiej jakości maszyny oraz materiały eksploatacyjne do wiązania, owijania i zabezpieczania wymagających ładunków. Działamy od prawie 75 lat!

Nasze innowacyjne technologie, proces produkcji i wiodące produkty dla przemysłu uwzględniają korzyści dla środowiska naturalnego!

POLI it's easy

ul. Wiejska 74
88-100 Inowrocław

+ 48 575 556 650

www.poli.com.pl

Firma Poli została założona w 1982 roku. Od początku istnienia zajmuje się termoformowaniem tworzyw sztucznych. Tak długie doświadczenie produkcyjne pozwala na wykonanie nawet najbardziej wymagających projektów.

Współpracując z partnerami z wielu branż Poli produkuje wyroby o wymiarach od 10 mm do nawet 2 m. Produkowane przez firmę wielkogabarytowe elementy są w pełni dostosowane do potrzeb branży automotive, transportowej, rolniczej, ogrodniczej czy budowlanej.

Coro-Tech
PRECYZYJNA OBRÓBKA METALI

ul. Kineskopowa, 1 hala D
05-500 Piaseczno

+ 48 505 742 866

www.corotech.pl

Coro–Tech Sp. z.o.o. to firma specjalizująca się w obróbce metali i tworzyw sztucznych – frezowanie i toczenie z wykorzystaniem maszyn CNC. Nowoczesny park maszynowy pozwala realizować projekty m.in. dla branży motoryzacyjnej, spożywczej lub farmaceutycznej. Firma produkuje stanowiska montażowe oraz przenośniki taśmowe. Oferuje również wykonawstwo części zamiennych do maszyn i urządzeń. Produkcję detali realizuje na podstawie dokumentacji technicznej.

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl 22 215-05-05 review@automotivesuppliers.pl

CRAEMER

ul. Polna 37i
05-124 Skrzeszew

+ 48 666 40 33 90

www.craemer.com

Grupa Craemer jest jednym z wiodących na świecie producentów palet z tworzyw sztucznych z zakładami produkcyjnymi w Niemczech i Wielkiej Brytanii. Portfolio firmy obejmuje półpalety, palety EURO i palety przemysłowe. Przykładem jest paleta D1 z rantami 22 mm z tworzywa ESD, zaprojektowana specjalnie dla przemysłu motoryzacyjnego. Oprócz palet plastikowych, Craemer oferuje również pokrywy paletowe i szeroki wybór pojemników plastikowych - od pojemników, wanien i wiader po skrzyniopalety.

NORM HOLDING ST TRADING

ul. Św. Mikołaja 1, Swadzim
62-080 Tarnowo Podgórne

+ 48 611 02 46 41

www.sttrading.com.pl

ST TRADING Sp. z o.o., polski oddział Norm Holding z Turcji, oferuje metalowe elementy złączne: przeguby kulowe, śruby, podkładki, nakrętki, dla branży motoryzacyjnej. Oferujemy również produkcję pod zamówienie.
Szybkie dostawy z magazynu z Poznania. Dostarczamy dla Volkswagen, Polmotors, MAN, Tesla, Winkelman, Dacia I innych równie ważnych klientów.
Posiadamy certyfikaty IATF 16949, ISO 14001, ISO 9001, OHSAS 18001 / PN-N-18001
Zapraszamy na platformę B2B na www.sttrading.com.pl

1LOGISTICS ŻURALSKI ®

ISO 9001

Włynkówko 20
76-200 Słupsk

+ 48 59 811 27 40

www.1logistics.com.pl

Firma 1Logistics Żuralski powstała w 1977 roku. Od 2000 roku posiada certyfikat ISO 9001. Oferuje:

- Palety metalowe VW 0012 i VW 114003
- Metalowe skrzynki i kontenery
- Metalowe kontenery VW 111820, VW 111925/2 i inne
- Składane kontenery
- Palety stalowe o różnych wymiarach i ładownościach
- Duże palety stalowe
- Stojaki do transportu rolek, szkła, palety do beczek
- Stojaki specjalne
- Palety plastikowe o różnych wymiarach
- Duże palety plastikowe
- Długie skrzynki plastikowe
- Składane skrzynki plastikowe

MTM Mycie Przemysłowe

ul. Międzyrzecka 10A
43-225 Wola k. Pszczyny

+ 48 692 175 744

www.mycieprzemyslowe.net.pl

Świadcząc usługi mycia i odtłuszczania przemysłowego w Woli k. Pszczyny, aby zapewnić stabilne kolejne procesy przetwarzania, wymagane jest czyszczenie komponentów tak aby były one wolne od zanieczyszczeń. Używamy wyłącznie wodnych środków czyszczących, dzięki czemu osiągamy najlepsze wyniki w myciu i odtłuszczaniu dbając przy tym o środowisko. Myjemy przemysłowo od małych części jako materiałów sypkich lub na nośnikach towarów po duże pojedyncze części, można myć różne komponenty i osiągnąć wymaganą jakość bez oleju, smaru oraz zanieczyszczeń resztkowych. *Badania czystości technicznej VDA19/ISO16232 *Sprzedaż środków myjących."

TQM TRAINING & CONSULTING

ul. Hoża 86/410
00-682 Warszawa

+ 48 22 266 80 64

www.tqmtc.pl

TQM Training & Consulting Polska Sp. z o.o. świadczy usługi w zakresie realizacji szkoleń, wdrażania oraz doskonalenia systemów zarządzania ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, IATF 16949:2016, ISO 17025, ISO 45001, ISO 27001, TISAX w przedsiębiorstwach, a także świadczenia usług doradczych w strategicznych obszarach zarządzania firmą.

MIEJSCE NA REKLAMĘ

TWOJEJ FIRMY

DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl 22 215-05-05 review@automotivesuppliers.pl

AutomotiveSuppliers.pl review

Jedyne cykliczne wydawnictwo menadżerów przemysłu motoryzacyjnego w Polsce

NASZE ATUTY:

- ugruntowana pozycja na rynku (od 2008 r.)
- stale rosnąca baza subskrybentów (producenci pojazdów, dostawcy produkcyjni i nieprodukcyjni)
- platforma wymiany informacji między dostawcami, a klientami

Zarezerwuj już teraz swoją reklamę

Zadzwoń lub napisz

22 215-05-05

review@automotivesuppliers.pl