

# AutomotiveSuppliers.pl

review



ISSN 1899-4369

PAŹDZIERNIK - GRUDZIEŃ 2023 | NR 4 (63)

TEMAT  
WYDANIA

Volkswagen Poznań: To już 30 lat! 16

## W NUMERZE

Forum MotoSolutions  
(23-24.11.2023):  
relacja

6

Kluczowe  
tygodnie przed  
projektem  
fabryki Izery

22

Programy rozwoju  
pracowników  
w Grupie ZF

38

9 Automotive  
CEE Day

OPOLE  
18-19.04  
2024

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

## Jedynе 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



## To był dobry rok

Dobiegający końca rok 2023 był zdecydowanie najlepszy od początku wybuchu pandemii COVID-19 w 2020 roku. Branża motoryzacyjna zapomniała w dużym stopniu o „kryzysie chipów”. Także po pierwszym wstrząsie, jakim była rosyjska inwazja na Ukrainę, przywrócono do stanu funkcjonowania łańcuchy dostaw.

Nadal mierzymy się z wieloma wyzwaniami ale ich skala nie jest już taka jak jeszcze kilkanaście miesięcy temu. Co ciekawe, od kilku miesięcy zauważalne jest osłabienie zapętu konsumentów do kupowania aut elektrycznych co powoduje, że wielu producentów dokonuje redukcji swoich planów na rok 2024.

Dobrym symptomem jest rosnący popyt na nowe samochody w krajach Unii Europejskiej. Utrzymuje się ono praktycznie na wszystkich unijnych rynkach przez cały bieżący rok. Rośnie również europejska produkcja pojazdów ale nadal jesteśmy, nie tylko w Europie, na poziomie niższym niż w 2019 roku.

W Polsce, choć rok jeszcze trwa wiemy, że będzie on rekordowy. O kilkadziesiąt procent rok do roku wzrosła wartość zarówno tak zwanej produkcji sprzedanej jak i eksportu przemysłu motoryzacyjnego. Zatrudnienie, choć jeszcze nie wróciło do historycznych poziomów, znów od kilku kwartałów zaczęło rosnąć.

Wierząc, że nadchodzący 2024 roku będzie lepszy od bieżącego składam Państwu w imieniu AutomotiveSuppliers.pl najlepsze życzenia z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku.

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 4 (63)/2023**

**PAŹDZIERNIK-GRUDZIEŃ**

**WYDAWCA:**

AutomotiveSuppliers.pl

Zborowska-Stęplewska, Orłowski sp. j.

ul. Śtaniewicka 14, 03-310 Warszawa

tel. 22 215-05-05

e-mail: review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

**WSPÓŁPRACA:**

KAROLINA BICZYK, GRAŻYNA MOSNER-WOLSKA,

PIOTR PODSIADŁO, DARIUSZ ŚLIWA,

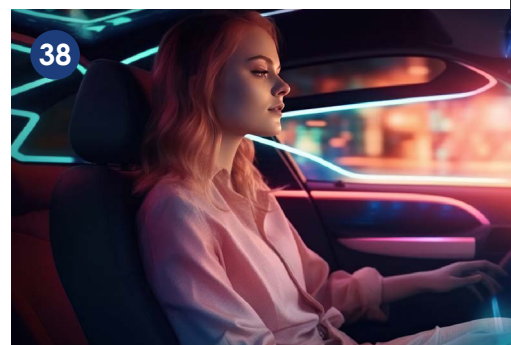
JAKUB ŚWIERCZYŃSKI

**OPRACOWANIE GRAFICZNE:**

Doroła Jaworska, Dominika Kostka

MEDIA DORA

- 6 Forum MotoSolutions (23-24.11.2023): relacja
- 12 Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2023
- 16 Volkswagen Poznań: To już 30 lat!
- 22 Kluczowe tygodnie przed projektem fabryki Izery
- 26 Dassault Systemes: mobilność przyszłości, w tym nowy model korzystania z pojazdów
- 28 Transformacja energetyczna twojej firmy dzięki umowom typu cPPA od ENGIE
- 30 Rozwiązania Mitsubishi Electric przyspieszają dostępność samochodów
- 32 Co nowego u dostawców?
- 37 Grupa Industrie Maurizzio Peruzzo - 75 lat na rynku!
- 38 Nie ma rzeczy niemożliwych - programy rozwoju pracowników w Grupie ZF
- 42 Należyta staranność w łańcuchu dostaw – niemieckie standardy. Dostosuj się zanim wypadniesz z niemieckiego rynku
- 46 Baza dostawców



# Bramy szybkie dla branży automotive.

Perfekcyjnie dopracowana konstrukcja bram szybkie EFAFLEX to gwarancja bezpieczeństwa, wydajności, wytrzymałości na obciążenia (nawet do 400 000 cykli rocznie) i niespotykanej szybkości (prędkość otwierania do 4 m/s). [www.efaflex.pl](http://www.efaflex.pl)





# 12 Forum MotoSolutions

## Best practices w przemyśle motoryzacyjnym: Relacja

23 i 24 listopada 2023 roku w Krakowie odbyło się 12. Forum MotoSolutions, organizowane przez AutomotiveSuppliers.pl, gromadzące elitę branży motoryzacyjnej. To wyjątkowe wydarzenie zgromadziło 350 uczestników i 40 wystawców, tworząc atmosferę intensywnych dyskusji, wymiany wiedzy i nawiązywania kluczowych kontaktów.



Rozpoczynając dwudniowe wydarzenie, Małgorzata Zbrowska-Stęplewska, współwłaścicielka AutomotiveSuppliers.pl, serdecznie powitała zgromadzonych uczestników oraz serdecznie podziękowała uczestnikom za liczną obecność, podkreślając, że to właśnie ich zaangażowanie czyni MotoSolutions niepowtarzalnym wydarzeniem w skali kraju.

Agenda Forum była niezwykle zróżnicowana i pokrywała kluczowe obszary przemysłu motoryzacyjnego. Prezentacje najważniejszych postaci branży dostarczyły uczest-

nikom najnowszych informacji, inspiracji i perspektyw na rozwój. Od przeglądu przemysłu motoryzacyjnego w Polsce przez Rafała Orłowskiego z AutomotiveSuppliers.pl po najnowsze inwestycje w elektromobilność, które były omawiane przez Dyrektora Zakładu i Członka Zarządu Tomasa Gębkę FCA Poland, Stellantis.

Prezentacja Arkadiusza Sylpaczuka, DAM-ROB, skupiała się na roli pojemników transportowych w kontekście automatycznych linii produkcyjnych, czy podejście „Opakowanie się załatwi...” rzeczywiście sprawdza się w praktyce?





Wyjątkowym punktem programu był panel dyskusyjny na temat elektromobilności i wodoru jako przyszłości branży. Udział w nim wzięli menadżerowie eksperci, m.in. Adam Krępa, Prezes Zarządu Federal Mogul Gorzyce (Grupa Tenneco), Dariusz Mikołajczak, Prezes Zarządu Toyota Motor Manufacturing Poland, Dariusz Śliwa z Dassault Systemes oraz Victor Wang z Minth Group.

z Hyundai Motor Manufacturing Czech, który przedstawił plany na przyszłość produkcji w kontekście zrównoważonego rozwoju.

Ponadto, ważnym momentem była prezentacja Jarosława Trzpiela z EDITEL Polska na temat innowacyjnego rozwiązania - EDIbridge. Gość specjalny, Petr Michník

Kolejne prelekcje to wystąpienia Dariusza Śliwy z Dassault Systemes i Michała Trętowskiego z EDAG Group, dotyczące rewolucji cyfrowej w procesach rozwoju produktów oraz Artura Wiechoczka z Mitsubishi Electric Europe, który ogłosił nową możliwość pracy zdalnej dla techników utrzymania ruchu, zapowiadając rewolucję w obszarze utrzymania ruchu w przemyśle.



**12 Forum Moto Solutions**  
Kraków 23-24 listopada 2023

**Petr Michník**  
Head of Administration Subdivision,  
Hyundai Motor Manufacturing Czech

**Employees**

Citizenship	
2 986	Czech (92 %)
158	Polish (5 %)
64	Slovaks (2 %)
11	Korean
12	Others

People vs. robots	
3 231	People
84 %	People vs. robots ratio
535	Robots
16 %	Robots vs. people ratio

**Wages**  
Average monthly wages:  
HMMC  
Blue-collar workers  
Moravian-Silesian







Uczestnictwo w MotoSolutions daje niepowtarzalną okazję benchmarkingu z liderami branży motoryzacyjnej. Profesjonalna organizacja oraz starannie dobrany program zapewniają iż każdy uczestnik znajdzie interesujący dla siebie temat. Bloki przeznaczone na przyjemny networking otwierają możliwości na nawiązanie bezcennych kontaktów.

**Michał Bysiecki**



Dyrektor Zakładu  
ISRINGHAUSEN Sp. z o.o.

## 12 MotoSolutions



Prezentacje Pawła Nowaka i Jadwigi Pisarskiej z BNP PARIBAS Faktoring a także Roberta Klechy z BWI Poland Technologies które zakończyły pierwszy dzień Forum, dotycząc tematów faktoringu i cyberbezpieczeństwa.

Wieczorny bankiet, podczas którego wręczono Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2023 (**więcej na kolejnych strona kwartalnika**), stał się okazją do nieformalnych rozmów, budowy relacji i celebrowania sukcesów branży.

Drugi dzień rozpoczął się debatą na temat przyszłości przemysłu motoryzacyjnego w obliczu zmian na rynku pracy. Justyna Ignalska-Grochalska (Plastic Omnium), Ry-

szard Jania (Pilkington Automotive Poland), Artur Kluba (ZF) i Anna Ledwożyw (BorgWarner Poland) rozwijali temat, kierując uwagę na kluczowe wyzwania branży.

Drugiego dnia nie zabrakło fascynujących prelekcji dotyczących optymalizacji zużycia mediów w fabrykach GKN Driveline Polska, wykorzystania energii odnawialnej, czy strategii ZERO defektów w jakości komponentów w fabryce ZF CVS Poland.

Rafał Sujecki, Dyrektor ds. Technicznych, Site Services Maintenance Manager, GKN Driveline Polska, przedstawił inspirujące przykłady projektów mających na celu optymalizację zużycia mediów w fabrykach.

Jakub Świerczyński, Key Account Manager w firmie ENGIE Zielona Energia, skoncentrował się na roli energii z odnawialnych źródeł jako kluczowej szansy na utrzymanie stabilności kosztów energii elektrycznej.

Ewa Lizak, Dyrektor Jakości/Plant Quality Leader w firmie ZF Group/ ZF CVS Poland, przedstawiła kluczowe elementy budowania strategii ZERO defektów w kontekście jakości komponentów i współpracy z dostawcami.

Mateusz Wojnicz, OPEX Manager i Jarosław Miąg, General Plant Manager, reprezentujący Inalfa Roof Systems Polska, przedstawili praktyczne przykłady skutecznego zarządzania energią w zakładach produkcyjnych.

Michał Kowalski, Partner w firmie Sigfox Poland, zakończył dzień prezentacją na temat innowacyjnych rozwiązań z zakresu Internetu Rzeczy (IoT) i ich wpływu na ograniczenie strat opakowań zwrotnych.

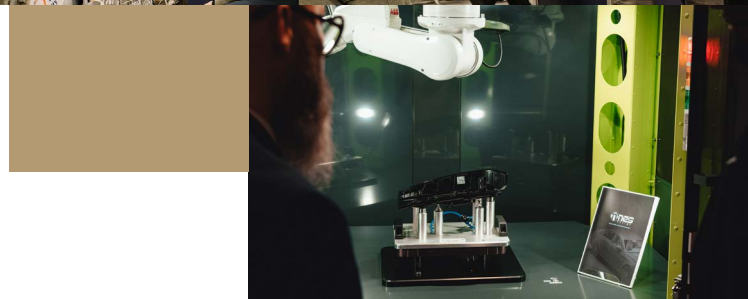
Warto wspomnieć o inspirującym wystąpieniu Mieczysława Króla z Autoliv Poland, który podkreślił wyzwania dla liderów organizacji w obecnych czasach.

*Forum Motosolutions od lat prezentuje wysoki poziom merytoryczny. Daje wiele praktycznych inspiracji dla zakładów produkcyjnych jak również wartościowe dyskusje o przyszłości (szanse, zagrożenia). Oczywiście udział w Forum to także możliwość spotkania wielu interesujących ludzi i nawiązania relacji, nierzadko owocującymi w biznesie.*

*Warto wpisać to wydarzenie swój coroczny kalendarz ponieważ każdy z uczestników znajdzie dla siebie wartościowy element, niezależnie od poziomu rozwoju biznesowego czy osobistego.*

**Marek Ryczko**

General Manager /Plant Manager  
BorgWarner Poland





Rok 2023 przyniósł kolejny sukces dla Forum MotoSolutions, potwierdzając jego status jednego z najważniejszych wydarzeń motoryzacyjnych w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej. Wartość wydarzenia nie tylko w liczbie uczestników, ale przede wszystkim w jakości prezentowanych informacji i dyskusji.



Przesyłamy serdecznie podziękowania za udział w 12 Forum MotoSolutions dla wszystkich gości, prelegentów, partnerów, wystawców, którzy sprawili, że 12. Forum MotoSolutions stało się rzeczywistością. Dziękujemy za Państwa zaufanie i zaangażowanie.

Zapraszamy do obejrzenia relacji wideo i galerii zdjęć z Forum zamieszczonych na naszej stronie internetowej [www.motosolutions.pl](http://www.motosolutions.pl)

Zachęcamy firmy do skontaktowania się z nami już dziś, jeśli są zainteresowane współpracą i uczestnictwem w przyszłorocznej, 13. edycji tego prestiżowego wydarzenia. Czekamy na Państwa zgłoszenia!

#### PARTNERZY GŁÓWNI



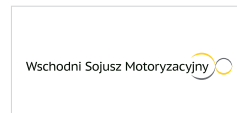
#### PARTNERZY BRANŻOWI



#### PARTNERZY BANKIETU



#### PARTNERZY WSPIERAJĄCY





FOT. AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL



**Małgorzata Zborowska-Stęplewska**  
Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

## Znamy laureatów Nagród Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2023

Podczas bankietu na 12. Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym, po raz ósmy zostały wręczone Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego.

Wyróżnienia zostały przyznane w siedmiu kategoriach: Master of Automotive Industry, Polish Supplier, Employer, CSR, Top Menadżerka, Top Manager oraz Leader of Future.

W kategorii **Master of Automotive Industry** wyróżnienie otrzymała fabryka samochodów **Stellantis Tychy**. Początki fabryki sięgają lat 70. XX w. gdy w latach 1972-75 powstała Fabryka Samochodów Małolitrażowych. Na początku lat 90. stała się częścią Grupy Fiata a od 2021 roku Grupy Stellantis. W Tychach realizowana jest inwestycja w uruchomienie trzech crossoverów. Na początku 2023 roku z linii montażowej zaczęły zjeżdżać egzemplarze modelu Jeep Avenger, a we wrześniu Fiat 600. Na początku przyszłego roku zostanie uruchomiona seryjna produkcja ostatniego crossovera - Alfa Romeo. Będzie to pierwszy model tej marki wytwarzany poza granicami Włoch. Trzy auta „made in Tychy” zostały dotychczas uhonorowane tytułem „The Car of Year”: Fiat Panda, Fiat 500 i Jeep Avenger.

W imieniu firmy nagrodę odebrał dyrektor zakładu i członek zarządu p. Tomasz Gębka. - *To nagroda, którą*

*z dumą przyjąłem w imieniu obecnego zespołu zakładu, ale również ze świadomością, że dzisiejsza pozycja fabryki to efekt nieustannego zaangażowania i pracy wszystkich pokoleń, które ją konsekwentnie budowały. Traktujemy ją jako okazję do celebracji i podziękowań za ten wspólny sukces, ale też jako inspirację do twórczego/jak najlepszego/maksimalnego wykorzystania naszego potencjału. Przemysł motoryzacyjny znajduje się w jednym z przełomowych okresów rozwoju, a my mamy wyjątkową okazję być nie tylko obserwatorami, świadkami tej transformacji, ale aktywnymi uczestnikami, realnie wpływającymi na jej kierunek. Wyróżnienie Master of Automotive Industry jest potwierdzeniem, że potrafiliśmy znaleźć właściwe rozwiązania i odpowiedzi na wyzwania, jakie stawia przed nami przyszłość. Dziękujemy za wyraz tego, ważnego dla Stellantis Tychy, uznania - podkreśla Tomasz Gębka.*

W kategorii **Polish Supplier** została uhonorowana spółka **PLAST-MET Automotive Systems**. Dostawca ma blisko 40-letnią historię swojej działalności. Spółka specjalizuje się

w kompleksowej obsłudze klientów, począwszy od projektowania poprzez konstrukcję oprzyrządowania produkcyjnego pod produkcję komponentów tłoczonych i ich montażu. To jeden z największych dostawców motoryzacyjnych z polskim kapitałem, zatrudniający obecnie 600 osób. Spółka posiada certyfikaty IATF 16949, ISO 14001, SoA / VDA ISA TISAX.

W latach 2019-2022 PLAST-MET Automotive Systems zrealizował dwuetapową inwestycję, dzięki której zakład w Olkuszku powiększył się o 22 tys. m<sup>2</sup> powierzchni.

Nagrodę odebrał, z rąk przedstawiciela Partnera Głównego Forum firmy Dassault Systemes p. Dariusza Śliwy, dyrektor ds. handlowych p. Przemysław Drożyński.

W kategorii **Employer** wyróżnienie otrzymał **ZF ASP Zakład Elektroniki**. Fabryka w Częstochowie jest pierwszym projektem typu „Greenfield” ZF w Europie Wschodniej. Całość trwającej od 2018 roku inwestycji w budowę, a następnie rozbudowę (do roku 2025) nowego zakładu wyniesie ponad 100 mln euro.



To jedna z nielicznych fabryk w Polsce, która wytwarza zaawansowaną elektronikę dla przemysłu motoryzacyjnego. W Częstochowie produkowane są zaawansowane komponenty dla mobilności nowej generacji: kamery 4.8 S CAM, superkomputery ZF Pro AI, radary MRR czy elementy wspierające układy hamulcowe. Seryjna produkcja została uruchomiona w sierpniu 2020 roku.

Nagrodę odebrał dyrektor zakładu Krzysztof Gablankowski.

**Wyróżnienia zostały przyznane w siedmiu kategoriach:**  
**Master of Automotive Industry, Polish Supplier, Employer, CSR, Top Menadżerka, Top Manager oraz Leader of Future.**

Nagroda w kategorii **CSR** trafiła do firmy **Bulfen Polska**.

Dostawca posiada na terenie woj. śląskiego trzy zakłady. Dostawca oraz

jego pracownicy angażują się w liczne działania m.in. na rzecz społeczności lokalnej. Firma za prowadzone działania została uhonorowana tytułem „Pracodawca przyjazny pracownikom”. Dostawca ściśle współpracuje z lokalnym biznesem i władzami samorządowymi, a przede wszystkim z lokalną społecznością poprzez dokonywanie licznych darowizn. Angażuje się w rozwój życia kulturalnego i sportowego regionu oraz w takie akcje jak Szlachetna Paczka. Z ogromną przyjemnością podejmuje również współpracę z uczelniami technicznymi oraz instytucjami badawczymi.

W najnowszym zakładzie w gminie Radziechowy-Wieprz cała produkcja jest zasilana zieloną energią elektryczną, z planami na zwiększenie udziału energii pochodzącej z własnej farmy fotowoltaicznej.

Nagrodę odebrał prezes zarządu Marcin Kaźmierczak.

Po raz drugi w historii Nagród Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego przyznano wyróżnienie w kategorii **Top Menadżerka**. W edycji 2023 uhonorowana została p. **Justyna Ignalska-Grochalska**.

Pani Justyna związana jest z przemysłem motoryzacyjnym od 2008 r. a od 2012 roku z Plastic Omnium. Od 2016 roku pełni funkcję HR Dyrektor na Polskę a od 2020 roku także na Słowację. W obu krajach Plastic Omnium zatrudnia blisko 2,5 tys. pracowników.

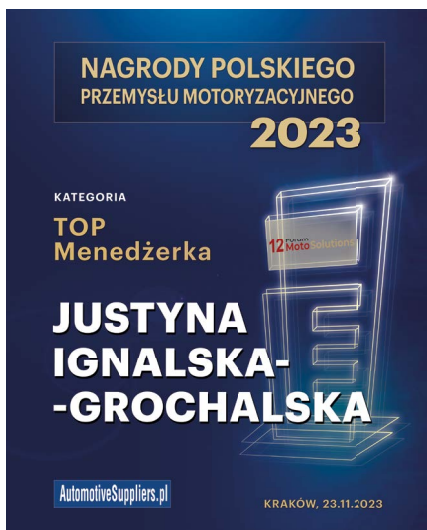
W kategorii **Top Manager** wyróżnienie otrzymał p. **Bogusław Dawiec**.

W przemyśle motoryzacyjnym pracuje już od kilkudziesięciu lat. Od 2013 roku związany z amerykańskim producentem pojazdów terenowych i motocykli - Polaris Inc. Odpowiedzialny za budowę fabryki Polaris w Opolu, w której po kilku latach od jej otwarcia uruchomiono produkcję motocykli legendarnej marki INDIAN. W latach 2013-2021 jako Dyrektor Operacyjny Polaris Poland. Kolejne dwa lata w centralnych strukturach pełnił stanowisko Dyrektora Operacyjnego Sprzedaży Motocykli Marki Indian. Obecnie wspiera opolski zakład na stanowisku Dyrektora ds. Logistyki i Lean.

Laureatem nagrody specjalnej, przyznanej po raz drugi, została **VIA Technika Obróbki Powierzchniowej**.

Spółka z Komornik (gmina Środa Śląska) jako lider w zakresie mycia na klasę czystości, aktywnie inwestuje w badania i rozwój oraz stosuje najnowsze technologie, spełniając oczekiwania klientów. Normy czystości technicznej odgrywają istotną rolę w kontekście przyszłości rozwoju w przemyśle motoryzacyjnym oraz elektromobilności. Normy VDA 19.1 istotnie wpływają na bezpieczeństwo, niezawodność oraz trwałość wybranych komponentów w aucie.

Nagrodę odebrał prokurent p. Cezary Brzozowski.





## BANER REKLAMOWY



**SKORZYSTAJ ZE SPECJALNIE DEDYKOWANEGO MIEJSCA NA TWOJĄ REKLAMĘ**

## MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE



**OBSERWUJ NASZE DZIAŁANIA KOMENTUJ I UDOSTĘPNIJ**

## KWARTALNIK ON-LINE



**PRZECZYTAJ AKTUALNE WYDANIE NASZEGO BRANŻOWEGO KWARTALNIKA**

## NEWSLETTER



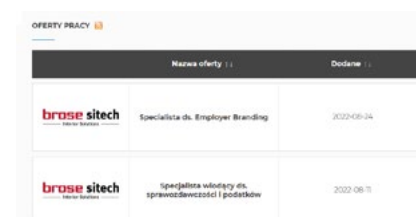
**ZYSKAJ BEZPŁATNY DOSTĘP DO NAJNOWSZYCH WIADOMOŚCI Z RYNKU MOTORYZACYJNEGO**

## BANERY REKLAMOWE



**ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRMĘ**

## OFERTY PRACY



## BAZA DOSTAWCÓW

NAJNOWSZE WPISY W BAZIE DOSTAWCÓW



**ZWIĘKSZ SWOJĄ SZANSĘ NA WIĘKSZY UDZIAŁ W RYNKU**

**ZNAJDŹ PRACOWNIKA Z NAMI TO MIEJSCE NA TWOJE OGŁOSZENIE**



FOT. VW POZNAŃ



**Rafał Orłowski**  
Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

## Volkswagen Poznań: To już 30 lat!

**Przemysł motoryzacyjny jest ważną częścią polskiej gospodarki. Jego rozwój nie byłby możliwy dzięki zmianom jakie nastąpiły na początku lat 90. XX wieku i ówczesnym inwestorom, takim jak Grupa Volkswagen.**



## POCZĄTKI

Pierwsze lata ostatniej dekady XX wieku były czasem krytycznych zmian w większości gałęzi polskiej gospodarki, które były niedostosowane do funkcjonowania w warunkach gospodarki rynkowej. W przemyśle motoryzacyjnym, praktycznie wszyscy producenci pojazdów oraz ich dostawcy stanęli na skraju bankructwa. W 1993 roku ówczesne Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowało program restrukturyzacji przemysłu motoryzacyjnego, który zakładał znalezienie inwestorów zagranicznych dla państwowych zakładów produkcyjnych. Pierwszym inwestorem w Polsce został koncern Fiat, a drugim Volkswagen.

Początki Volkswagen Poznań Sp. z o.o. sięgają 26 listopada 1993 roku. Tego dnia powołana została do życia spółka joint-venture pomiędzy Volkswagen AG a Fabryką Samochodów Rolniczych Polmo. W spółce jv niemiecki koncern objął 25,4 proc. udziałów. Początkowe plany przewidywały prosty montaż lekkich samochodów użytkowych na rynek polski i krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Zakładano, że roczna produkcja wynosić będzie 5 tys. samochodów przy zatrudnieniu na poziomie 500 pracowników. Od grudnia 1993 roku rozpoczął się montaż modelu Volkswagen Transporter T4 wersji furgon oraz osobowej Caravelle.

Jednak firma od momentu powstania zaczęła się bardzo dynamicznie rozwijać. Już w 1994 roku uruchomiono montaż samochodów marki Škoda, początkowo w standardzie SKD. W kolejnych latach w poznańskiej fabryce montowano modele: Škoda Favorit (1994 - 1995), Škoda Felicia (1995 - 2001),

Škoda Octavia (1997 - 2002), Škoda Fabia (2000 - 2002), Škoda Pickup (1998 - 2001). Pod koniec lat 90. montowano ponad 30 tys. sztuk rocznie samochodów tej marki.

W latach 1996-2002 w zakładzie w Antoninku montowano również auta marek SEAT i VW, w tym modele: SEAT Cordoba (1996 - 1999), SEAT Cordoba Vario (1997 - 1999), Inca (1997 - 1999) oraz Volkswagen Polo (1996 - 1999), Volkswagen Passat (1997 - 2001), Volkswagen Bora (1999 - 2001) i Volkswagen LT (1997 - 2002).

Dynamiczny rozwój w połowie lat 90. XX wieku polskiego rynku nowych samochodów, wpłynął na zmianę pierwotnych planów niemieckiego

koncernu wobec fabryki w Poznaniu, co spowodowało, że do 1996 roku Volkswagen AG przejmował stopniowo udziały Tarpana, finalnie stając się jedynym właścicielem spółki.

W 1995 roku, Volkswagen Poznań jako pierwsza w Polsce firma motoryzacyjna otrzymała certyfikat DIN ISO 9002. Rok 1996 był jednym z ważniejszych w rozwoju firmy. Wtedy właśnie VW Poznań uruchomił nowe obszary działalności produkcyjnej. Pierwszym z nich stała się odlewnia, która obecnie dostarcza komponenty z aluminium do zakładów grupy VW w Europie, drugą zaś Zakład Zabudów Specjalnych, dostosowujący wytwarzane pojazdy do indywidualnych wymagań klientów. We wrześniu 1997 r. nastąpiła konso-



FOT. VW POZNAŃ



FOT. VW POZNAŃ

lidacja Volkswagen Poznań Sp. z o.o. z marką koncernu Volkswagen Samochody Użytkowe.

Rozwój sprawił, że w 2000 roku firma wyprodukowała już 70 tys. samochodów, a zatrudnienie wynosiło około 2 500 osób. Stopniowo VW Poznań ulegał przeobrażeniu w klasyczny zakład produkcyjny. W 2001 roku uruchomiona została nowoczesna lakiernia, a w 2002 roku przebudowano i rozbudowano fabrykę, co pozwoliło zwiększyć moce produkcyjne do około 150 tys. pojazdów rocznie.

W marcu 2003 roku uruchomiona została produkcja nowego transportera T5. W tym samym roku, w listopadzie, rozpoczęto również wytwarzanie modelu VW Caddy, który powstaje wyłącznie w Poznaniu. Cztery lata później, we wrześniu 2007 roku, rozpoczęto produkcję odmiany Caddy, o nazwie Caddy Maxi.

## WRZEŚNIA

Kolejnym kamieniem milowym było ogłoszenie w marcu 2014 roku decyzji o budowie kolejnego zakładu w Polsce marki Volkswagen Pojazdy Dostawcze. Ostateczny wybór padł na miejscowość Białężyce niedaleko Wrześni. Niemiecki koncern zadeklarował inwestycję 800 mln euro w zakład samochodów dostawczych o rocznych zdolnościach blisko 100 tys. aut, dedykowany nowej generacji VW Crafter. Kluczową osobą, która przyczyniła się do wyboru Polski pod nowy zakład był Jens Ocksen, ówczesny prezes zarządu Volkswagen Poznań. 13 listopada tego samego roku przedstawiciele Volkswagen AG, marki Volkswagen Samochody Dostawcze wraz z przedstawicielami władz państwowych i samorządowych dokonali uroczystego wmurowania kamienia węgielnego pod nową fabrykę we Wrześni. Pierwsze testowe egzemplarze Craftera zjechały już jesienią 2015 roku.

Najnowocześniejsza fabryka Grupy VW w Europie została zbudowana w rekordowym czasie 23 miesięcy. W jej oficjalnym otwarciu 24 października 2016 roku wzięło udział około 1 000 gości, a wśród nich przedstawiciele świata polityki i gospodarki, załogi i związków zawodowych z Polski i Niemiec oraz przedstawiciele zarządu marki Volkswagen Samochody Dostawcze i koncernu Volkswagen AG. W kwietniu 2017 roku we Wrześni zaczęły zjeżdżać pierwsze egzemplarze „bliźniaka” Craftera - MANa TGE. W niecałe dwa lata od oficjalnego otwarcia, w październiku 2018 roku, z linii montażowej zjechał 100 000 pojazd (VW Crafter). Natomiast w lipcu 2023 roku w zakładzie we Wrześni wyprodukowano półmilionowy pojazd.

Warto zaznaczyć, że inwestycja Volkswagena pod Wrześnią spowodowała, że w najbliższej okolicy zlokalizowane zostały nowe zakłady takich dostawców jak SITECH (obecnie Brose SITECH), Benteler czy KIRCHHOFF.

## POZNAŃ-ANTONINEK

Wracając do zakładu w Antoninku musimy cofnąć się do 2015 roku, kiedy została uruchomiona produkcja modelu Caddy 4. Kolejnym etapem w działalności tego zakładu było uruchomienie w październiku 2020 roku seryjnego montażu modelu Caddy 5, który był pierwszym pojazdem dostawczym Volkswagena zbudowanym na nowej platformie MQB (niem: „modularer Querbaukasten”). Uniwersalna modułowa płyta podłogowa umożliwia zastosowanie nie tylko tradycyjnych silników spalinowych, ale także hybrydowych i elektrycznych zespołów napędowych.

W ciągu dwóch lat poprzedzających uruchomienie Caddy 5, w poznańskiej fabryce nastąpiły znaczące zmiany. Zintegrowano tereny zakładu przebudowując i unowocześniając układ drogowy w okolicach zakładu. Wybudowano nową halę logistyczną o powierzchni 46 tys. m<sup>2</sup>. Ponadto o 14 tys. m<sup>2</sup> rozbudowano halę spawalniczą, instalując w niej 450 robotów produkcyjnych w celu wdrożenia no-

woczesnych i wydajnych procesów produkcyjnych.

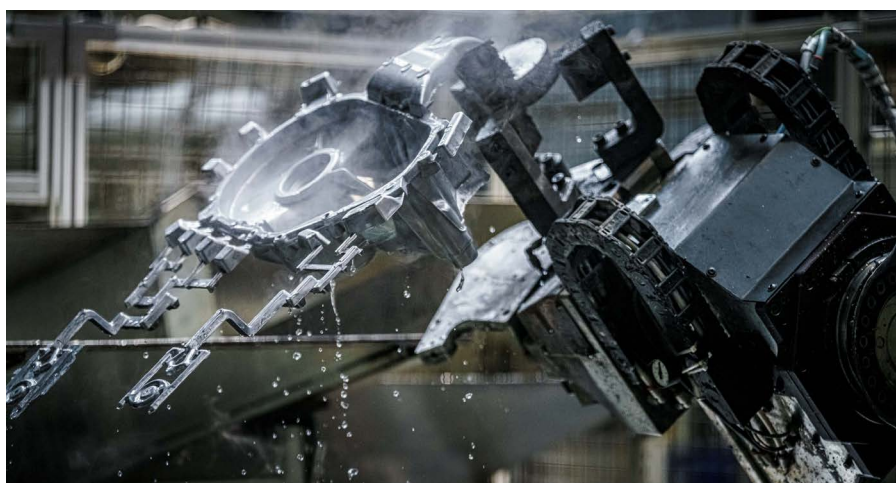
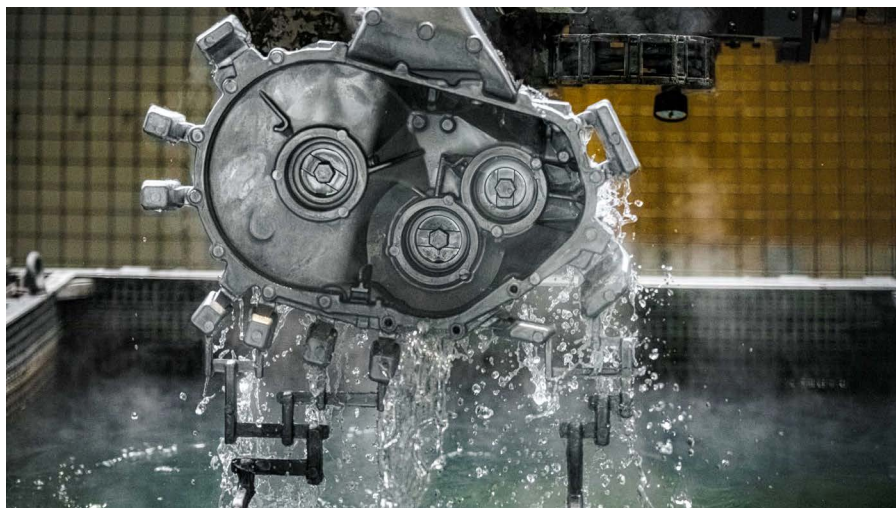
Zanim ruszyła produkcja nowej generacji Caddy w czerwcu 2020 roku Grupa Volkswagena ogłosiła zawarcie partnerstwa z Fordem w zakresie konstruowania i produkcji bliźniaczych konstrukcji samochodów użytkowych i dostawczych. W jego ramach zapowiedziano uruchomienie w Poznaniu „bliźniaka” VW Caddy. Seryjna produkcja Forda Tourneo Connect III generacji ruszyła w II kwartale 2022 roku.

Z kolei w grudniu 2023 roku ogłoszono, że jeszcze w tym dziesięcioleciu w zakładzie w Poznaniu produkowana będzie część wolumenu modelu Volkswagen Golf. To jednak nie wszystko. W najbliższych latach Volkswagen Poznań będzie sukcesywnie zmieniał profil działalności w kierunku produkcji aut elektrycznych z nowej rodziny SPACE oraz części aluminiowych do aut elektrycznych w Odlewni. Wraz z rodziną pojazdów SPACE Volkswagen Poznań zabezpiecza średnio- i długoterminową przyszłość dla załogi i wszystkich zakładów spółki. Pierwszym pojazdem z rodziny SPACE będzie całkowicie nowa wersja elektrycznego Craftera.

### SAMOCOHODY SPECJALNE

Jak już wspomniano, początki zakładu zabudów specjalnych sięgają roku 1996, kiedy VW-Poznań otrzymał pierwsze zamówienie na produkcję samochodów specjalnego przeznaczenia dla polskiej policji. Stały wzrost produkcji specjalnej spowodował przeniesienie produkcji samochodów specjalnych z zakładu nr 1 w Poznań-Antoninek na ul. Św. Michała (2001 rok), następnie zaś do Swarzędza przy ul. Rabowickiej (grudzień 2007).

Od samego początku wytwarzane tam pojazdy specjalnego przeznaczenia, powstawały głównie na bazie produkowanych w Poznaniu modeli: Caddy i Transporter. Produkowane są tam specjalistyczne samochody, między innymi dla poczty,



FOT. VW POZNAŃ

firm kurierskich, policji czy też klientów indywidualnych. Auta trafiają zarówno do krajowych klientów jak i na rynki zagraniczne. Oprócz tego w zakładzie w Swarzędzu funkcjonuje spawalnia, hale montażowe oraz centrum logistyczne. Warto podkreślić, że po powstaniu zakładu we Wrześni (2016 rok) również tam uruchomiono obszar zabudów specjalnych na bazie modelu Crafter.

### ODLEWNIA

Początki Odlewni Volkswagen Poznań (Zakład nr 3) sięgają roku 1996, gdy uruchomiono niewielki zakład oczyszczania kolektorów ssących przy ul. Św. Michała w Poznaniu. Pełna działalność nastąpiła rok później, wraz z przygotowaniem do produkcji hal w zakładach HCP na poznańskiej Wildzie. Przez 27 lat zakład przeszedł ogromną metamorfozę. Na samym starcie był to mały wydział z jednym piecem i trzema maszynami

z kokilami wypożyczonymi od zakładu w Hanowerze. Obecnie to siedemnaście wydziałów, zatrudniających ponad 1 000 osób. Pozycję wiodącego producenta podzespołów dla całej Grupy VW Odlewnia uzyskała poprzez umiejętne dostosowanie produktów do wymagań na rynku motoryzacyjnym, a co za tym idzie wprowadzenie znaczących zmian w procesie odlewania.

W zakładzie produkowane są głowice cylindrowe, obudowy układu kierowniczego i elementy podwozia dla różnych modeli marek Volkswagen, Skoda, Audi i Porsche. Od 2019 roku produkowane są w niej również części elementów silnika do aut elektrycznych koncernu VW, m.in. dla rodziny pojazdów Volkswagen ID.

Hale produkcyjne Odlewni zajmują powierzchnię ponad 36 000 m<sup>2</sup>. Wolumen produkcji, to ok. 4,5 mln komponentów rocznie. W ostatnim czasie Odlewnia zainwestowała ponad 2,5 mln euro



FOT. VW POZNAŃ

w nową maszynę do odlewania ciśnieniowego, po to, by móc odlewać części do najnowszych, kolejnych elektrycznych aut koncernu Volkswagen.

#### NIE TYLKO PRODUKCJA

Volkswagen Poznań stara się działać nie tylko jako producent pojazdów i komponentów, ale wspiera również - w ramach Społecznej Odpowiedzialności Biznesu (CSR) - społeczność lokalną. Przykładowo, w ostatnich latach pracownicy VWP i leśnicy posadzili 130 000 drzew. W bliskim sąsiedztwie zakładu w Antoninku powstał pierwszy w Poznaniu ekosystem leśny o zwiększonej chłonności dwutlenku węgla - tzw. Carbon Forest.

Aby wesprzeć lokalne organizacje pozarządowe, firma w tym roku przekazała „Niebieskie Granty” o wartości 30 000 złotych, które zostaną przeznaczo-

ne na lokalne inicjatywy społeczne oraz ochronę środowiska. Kolejnym ważnym projektem wspierającym działania CSR spółki jest wolontariat pracowniczy. W ramach programu „1+1=3” pracownicy fabryki Volkswagen Poznań zebrali w ramach zbiórki publicznej milion złotych na rzecz osób potrzebujących od początku trwania programu.

Niemal od początku działania spółka nawiązała też współpracę z Politechniką Poznańską, która nabrała oficjalnego charakteru w marcu 2005 roku oraz z Akademią Ekonomiczną (obecnie Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu), z którą Volkswagen Poznań również podpisała umowę o współpracy.

Poza wspólnymi pracami naukowo-badawczymi oraz projektami dydaktycznymi VWP prowadzi również razem z Politechniką studia dualne na kierunku automatyka i robotyka.

Studenci dualni poznają najnowsze technologie w przemyśle motoryzacyjnym, zdobywają takie kompetencje, jak programowanie sterowników, programowanie robotów czy sieci i systemy sterowania. Potwierdzeniem zdobytych przez studentów umiejętności jest egzamin prowadzony przez Polsko-Niemiecką Izbę Przemysłowo-Handlową AHK, którego zdanie gwarantuje otrzymanie certyfikatu uznawanego na arenie międzynarodowej.

Działania poznańskiej fabryki nie ograniczają się wyłącznie do współpracy ze szkołami wyższymi. W tym roku świętowano 18-lecie kształcenia zawodowego, w które zaangażował się Volkswagen Poznań. Spółka od 2005 roku współpracuje z Zespołem Szkół nr 1 w Swarzędzu, a od 2016 roku także z Zespołem Szkół Politechnicznych we Wrześni. W tej ostatniej placówce uczniowie kształcą się w zawodzie mechanik precyzyjny, zaś w Swarzędzu dostępne są kierunki takie jak: mechatronik (z elementami odlewnictwa), elektromechanik pojazdów samochodowych oraz automatyk z elementami mechatroniki. Do tej pory klasy patronackie ukończyło ponad 700 absolwentów, z czego ok. 90 proc. znalazło zatrudnienie w zakładach Volkswagen Poznań. Pracują w obszarach produkcyjnych, czy utrzymania ruchu.

Volkswagen Poznań patronuje też klasom o specjalności m. in. technik robotyk, technik ekonomista, czy logistyk



FOT. VW POZNAŃ

w Swarzędzu oraz klasie technik elektronik w ZSP we Wrześni.

**W STRONĘ NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ**

Koncern Volkswagen jako pierwszy koncern samochodowy w 2017 roku zobowiązał się do realizacji celów klimatycznych zawartych w Porozumieniu Paryskim. Do 2050 roku koncern planuje stać się przedsiębiorstwem neutralnym z punktu widzenia bilansu CO<sub>2</sub>. Kluczem do realizacji tego celu jest elektryczna mobilność, a ważnym elementem elektrycznej ofensywy Grupy Volkswagen jest energia pochodząca ze źródeł odnawialnych wykorzystywana zarówno podczas produkcji jak i eksploatacji samochodów.

Działania w tym zakresie Volkswagen Poznań rozpoczął już wcześniej. Od 2017 roku Odlewnia wraz z firmą Veolia Energia Poznań, odzyskuje ciepło powstające przy pracy sprężarek i przekazuje je do miejskiej sieci ciepłowniczej. Ostatnio projekt osiągnął jeszcze większą skalę, odzyskując ciepło również z wytopialni aluminium. Oblicza się, że Volkswagen wprowadzi do sieci ciepłowniczej energię cieplną o wartości energetycznej 56 000 gigadżuli (GJ). Inwestycja ta pozwoli na ogrzanie około 6 500 mieszkań w 45 budynkach wielorodzinnych znajdujących się na poznańskim Górczynie i Wildzie. Dzięki tej inwestycji poznańska elektrociepłownia Karolin, dotychczas dostarczająca tam energię cieplną, wyemituje rocznie o 3 500 ton CO<sub>2</sub> mniej. To wynik porównywalny z ilością dwutlenku węgla jaką pochłania rocznie aż 400 000 drzew.

Od 2018 roku zakłady w Poznaniu i w Swarzędzu, a od 2019 roku we Wrześni zasilane są energią elektryczną pochodzącą ze źródeł odnawialnych. Kolejny krok w kierunku samodzielnego wytwarzania energii elektrycznej został podjęty w 2022 roku. Na terenie zakładu Volkswagen Poznań we Wrześni powstaje farma fotowoltaiczna, która docelowo obejmie niemal 22 ha powierzchni i wytwarzać będzie w sumie 15 MW energii elektrycznej.

Budowa podzielona jest na dwa etapy. W pierwszym panela ustawione zostały na powierzchni około 3,8 ha. Stąd pozyskiwana jest energia elektryczna o mocy 2 MW. Drugi etap to kolejnych ok. 18 ha paneli, które dostarczą 13 MW energii. Łącznie instalacja obejmie teren odpowiadający powierzchni 28 boisk piłkarskich i dostarczy energię, która wystarczyłaby dla blisko 4 000 domów jednorodzinnych przez rok.

Zakończenie pierwszego etapu inwestycji nastąpiło w I połowie 2023 roku, całość instalacji fotowoltaicznej ma być gotowa do czerwca 2024 roku.

Dziś Volkswagen Poznań zatrudnia ponad 9 tys. pracowników. W roku 2022 w obu zakładach w Poznaniu i we Wrześni Białężycach wyprodukowane zostało 226,3 tys. pojazdów. W okresie

od 1993 r. do 2023 r. Volkswagen zaінwestował w wielkopolskie zakłady ponad 13 miliardów złotych. Wyprodukowano w tym czasie ponad 4 mln pojazdów oraz ponad 95 mln komponentów (Odlewnia). - Od 30 już lat wnosimy swój wkład w rozwój kraju i regionu. Spółka Volkswagen Poznań jest dziś stałym elementem przemysłowego i ekonomicznego krajobrazu Polski i Wielkopolski - mówi Stefanie Hegels, prezeska zarządu Volkswagen Poznań. - Tych sukcesów nie odnieśliśmy jednak, gdyby nie ludzie - nasza załoga. Wysoko wykwalifikowani i zaangażowani pracownicy są głównym czynnikiem sukcesu naszego przedsiębiorstwa. Im wszystkim należy się słowo uznania - Dziękuję! Bez nich Volkswagen Poznań nie byłby w tym miejscu, w jakim jest teraz - jednego z najbardziej znaczących pracodawców i zakładów przemysłowych w Polsce.

**30 LAT VOLKSWAGEN POZNAŃ - WYDARZENIA**

1993	Volkswagen Poznań powstaje jako spółka joint venture Volkswagen AG i Fabryki Samochodów Rolniczych Polmo
1994	Montaż samochodów w systemie SKD - VW Transporter T4. Początek montażu aut marki Skoda
1995	Volkswagen Poznań otrzymuje certyfikat DIN EN ISO 9002 jako pierwsza firma branży motoryzacyjnej w Polsce
1996	Volkswagen Poznań staje się 100 proc. spółką-córką koncernu Volkswagen AG Otwarcie odlewni przy ul. Św. Michała. Rozpoczęcie montażu SKD-0 modelu Seat Cordoba
1997	Zakład w Poznaniu w strukturach Volkswagen Samochody Użytkowe.
1999	Volkswagen Poznań otrzymuje certyfikat VDA 6.1 jako pierwsze dostawca branży motoryzacyjnej w Polsce
2000	Uruchomienie zakładu produkcji samochodów specjalnych
2001	Rozruch lakierni
2002	Przygotowania do produkcji Transportera T5 i Caddy - modernizacja i rozbudowa fabryki w Poznaniu Odlewnia (Zakład nr 3) otrzymuje certyfikat ISO 14 001
2003	Uruchomienie Zakładu Nr 4 (produkcja komponentów), Centrum Logistycznego Uruchomienie produkcji modelu Transporter T5 i Caddy
2004	Zakłady nr 1 i 4 uzyskują certyfikat ISO 14001
2007	Uruchomienie produkcji modelu Caddy Maxi Wyprodukowane samochodu nr 1 000 000
2014	Ogłoszenie decyzji o budowie fabryki samochodów użytkowych we Wrześni
2015	Uruchomienie produkcji Caddy 4
2016	2 500 000 auto z fabryki w Poznaniu Oficjalne otwarcie fabryki we Wrześni. Uruchomienie produkcji Craftera
2017	Rozpoczęcie we Wrześni produkcji modelu MAN TGE
2018	Wyprodukowanie pojazdu nr 100 000 we Wrześni Rozpoczęcie rozbudowy zakładu w Poznaniu
2020	Uruchomienie produkcji Caddy 5 Uruchomienie w Poznaniu produkcji dla koncernu Forda
2023	Wyprodukowane w Poznaniu pojazdu nr 4 000 000 500 000 samochodów z zakładu we Wrześni



**Rafał Orłowski**  
Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

## Kluczowe tygodnie przed projektem fabryki Izery

**W listopadzie 2022 roku zarząd ElectroMobility Poland S.A. poinformował o podpisaniu umowy licencyjnej z Geely Holding na dostęp do platformy SEA dla aut marki IZERA. Zapowiedziano między innymi także plan działań do końca 2023 roku. Sprawdźmy co udało się osiągnąć po 12 miesiącach.**

Przypomnijmy, 17 listopada zeszłego roku została podpisana umowa licencyjna pomiędzy ElectroMobility Poland S.A. (EMP) a Zhejiang Geely Holding Group (Geely Holding), największym chińskim koncernem motoryzacyjnym. Geely jest właścicielem takich marek jak Geely, Zeekr, Maple, Geometry, ale także Volvo Cars, Polestar, Lotus i Proton. W ramach podpisanej umowy chiński partner udostępnił EMP platformę SEA (Sustainable Experience Architecture), która posłuży do budowy aut marki IZERA. SEA jest architekturą, dedykowaną dla pojazdów elektrycznych, dostępną zarówno dla samochodów segmentu A, jak i segmentu E oraz dużych pojazdów dostawczych.

Przedstawiono także harmonogram, który obejmował m.in.:

- budowę łańcucha dostaw,
- zakupu gruntu pod fabrykę,
- ogłoszenie listy inwestorów projektu (do końca 2023),
- rozpoczęcie budowy fabryki (początek 2024),
- SOP pierwszego modelu (przełom 2025/2026).

Po ponad roku od rozpoczęcia współpracy z Geely i złożonymi deklaracjami możemy sprawdzić jaki jest aktualny status realizacji projektu. Podstawą oceny są informacje ze spotkania z zarządem i pracownikami EMP, które odbyło się w Warszawie 5 grudnia tego roku.

### CO SIĘ UDAŁO

Jednym z najważniejszych zrealizowanych działań do końca 2023 roku było pozyskanie terenu pod budowę fabryki. 26 września 2023 r. w wyniku postępo-

wania przeprowadzonego przez Kato-wicką Specjalną Strefę Ekonomiczną (KSSE) oraz Urząd Miasta Jaworzno spółka ElectroMobility Poland S.A. wygrała przetarg na działkę zlokalizowaną na terenie Jaworznickiego Obszaru Gospodarczego (JOG). Wartość transakcji wyniosła 128 mln zł. - *Dla ElectroMobility Poland pozyskanie działki na terenie JOG jest kolejnym krokiem milowym w projekcie IZERY - oceniał wówczas Piotr Zaremba, Prezes Zarządu ElectroMobility Poland. - Pozyskanie tytułu własności do gruntu umożliwi nam ubieganie się o pozwolenie na budowę oraz realizację kolejnych etapów. Jesteśmy gotowi do tego, żeby na początku przyszłego roku rozpocząć proces inwestycyjny. Finalizacja transakcji miała miejsce 13 listopada br. w postaci podpisania aktu notarialnego na nabycie nieruchomości. Tym samym EMP stała się oficjalnie właścicielem 116 hektarów na terenie JOW.*

EMP jest w trakcie uzyskiwania decyzji środowiskowej. Dotychczas uzyskano

opinie z takich instytucji jak: Sanepid, Wody Polskie, RDOŚ czy Śląski Urząd Marszałkowski. Jeszcze w grudniu bieżącego roku planowane jest pozyskanie decyzji co pozwoli na złożenie wniosku do urzędu miasta Jaworzna o wydanie pozwolenia na budowę fabryki na terenie JOW.

W listopadzie zakończono także prace projektowe nad pierwszym samochodem marki IZERA. We współpracy z Geely i Pininfariną powstał fizyczny model SUVa. Niedawno EMP zaprosiła kilku polskich dziennikarzy do Włoch, aby mogli zapoznać się z modelem w skali 1:1. Jest to projekt pełny, z wnętrzem auta i jego wszystkim elementami zewnętrznymi. Jak mówią przedstawiciele spółki premiera tego pierwszego auta nastąpi około 6 miesięcy przed jego wprowadzeniem do sprzedaży, czyli zapewne nie wcześniej niż na początku II połowy 2025 roku.

Zamknięto również pełną specyfikację techniczną SUVa i wszystkich kluczo-



FOT. ELECTROMOBILITY POLAND

wych elementów technicznych. Umożliwiło to rozpoczęcie prac, wspólnie z hiszpańskim konsorcjum Applus IDIADA i Łukasiewicz-PIMOT (Przemysłowy Instytut Motoryzacji), nad homologacją dla wszystkich trzech planowanych modeli aut elektrycznych IZERA.

Dotychczas zakończony został także szczegółowy plan sourcingu komponentów produkcyjnych dla wszystkich systemów i podzespołów. Zostały podjęte rozmowy w zakresie potencjalnej współpracy z ponad 250 dostawcami, zlokalizowanymi w promieniu 250 km od Jaworzna (czyli zarówno w Polsce jak i w Czechach oraz na Słowacji). Podpisane zostały umowy z wybranymi dostawcami na rozwój koncepcji technicznej pięciu kluczowych komponentów samochodu: deski rozdzielczej, paneli drzwiowych, konsoli centralnej, siedzeń i oświetlenia. EMP zakłada, że tak zlokalizowany łańcuch dostaw pozwoli osiągnąć local content na poziomie **około 50 proc.**

Podjęte działania nie dotyczą tylko kwestii związanych z budową fabryki i uruchomieniem produkcji. Zostały podpisane listy intencyjne dotyczące dystrybucji aut marki IZERY na czterech rynkach europejskich (Beneluks, Hiszpania i Portugalia). Jak zadeklarował na grudniowym spotkaniu Wojciech Mieszkowski, dyrektor do spraw sprzedaży EMP, zagraniczni partnerzy złożyli zamówienie na kilkadziesiąt tysięcy IZERA. Kolejne umowy na dystrybucję samochodów na inne rynki europejskie zostaną podpisane w 2024 roku.

#### CO Z FINANSOWANIEM?

Podczas spotkania w listopadzie zeszłego roku zarząd EMP deklarował, że do końca 2023 roku planuje zamknąć dokapitalizowanie spółki i ogłosić listę inwestorów w tym projekcie. Według wycień AutomotiveSuppliers.pl budowa i wyposażenie zakładu, zatrudnienie niezbędnych pracowników (zgodnie z deklaracjami spółki - 2,4 tys. osób w I fazie inwestycji) oraz początek działalności produkcyjnych pochłonie nie mniej niż 6 mld złotych. Spółka dysponuje budżetem w wysokości 500 mln



FOT. ELECTROMOBILITY POLAND

złotych, z których wydatkowano dotychczas około 277 mln złotych.

Przełomu w kwestii dokapitalizowania projektu niestety nie ma. EMP nie ogłosiło podczas grudniowego spotkania jak chce pozyskać brakujące minimum 5,5 mld złotych. Wskazywano, że EMP liczy na częściowe dokapitalizowanie poprzez Polski Fundusz Rozwoju, który przekazałby środki z Krajowego Programu Odbudowy (KPO). Niestety po pierwsze, Polska nie ma zielonego światła na środki z KPO a po drugie, w KPO są „zaszyte” fundusze, mogące wspomóc budowę fabryki w Jaworznie, ale nie w pełni ją sfinansować (jest to prawdopodobnie trochę więcej 1 mld złotych). Istotne jest to, że fundusze z KDO muszą zostać wydatkowane nie później niż do połowy 2026 roku. Czyli inaczej mówiąc, do tego czasu musi powstać fabryka o zakładanych zdolnościach produkcyjnych na poziomie 100 tys. aut rocznie a z linii produkcyjnych muszą zjechać pierwsze auta.

Przedstawiciele zarządu deklarują, że rozmawiają z bankami na temat finansowania budowy fabryki bez podawania bliższych szczegółów. Nie wiemy czy są to banki w Polsce czy w Chinach. Wydaje się mało prawdopodobne, aby sektor bankowy był gotów zaryzykować wyłożenie kilku miliardów złotych, bez odpowiednich zabezpieczeń, których obecnie EMP realnie nie ma.

Innym niezmiernie ważnym elementem jest aspekt naszych zmieniających się realiów politycznych. Jeszcze przed końcem roku powstanie rząd stworzo-

ny przez jeszcze niedawne ugrupowania opozycyjne. Zapewne nowy rząd dokonana oceny zasadności wielu projektów zapoczątkowanych za czasów PiS, w tym budowy fabryki samochodów marki IZERA. Pytanie czy nowa władza da zielone światło na kontynuację, a jeśli nawet tak, to w jakiej konfiguracji działalności EMP.

#### PLAN B?

Nie można wykluczyć, że gotowe jest rozwiązanie alternatywne w postaci wejścia do EMP chińskiego partnera Geely i objęcia przez niego mniejszościowego (?) pakietu w spółce joint venture. Na tym etapie to spekulacje. Ale czy tylko spekulacje? Obecnie przedstawiciele EMP mówią otwarcie, że w Jaworznie obok IZERA mają być wytwarzane, na tej samej platformie SEA, auta chińskich marek należących do Geely. Jeśli tak ma się stać to logiczne jest wejście kapitałowe Geely w EMP i bezpośredni wpływ na strategiczne decyzje w spółce.

Zarząd EMP deklaruje, że pod koniec I kwartału 2024 roku ma ruszyć budowa fabryki w Jaworznie. Do tego czasu, który jest już niezwykle krótki, muszą zostać podpisane umowy zarówno z generalnym wykonawcą jaki i dostawcami wyposażenia zakładu. Nie będzie to możliwe, jeśli nie nastąpi dokapitalizowanie spółki. Brak finansowania może opóźnić cały projekt o miesiące a w wariantcie najbardziej pesymistycznym nawet całkowicie go zatrzymać. Nie wiemy czy tak się stanie, ale na pewno przed nami najbardziej kluczowe tygodnie „być albo nie być” dla fabryki w Jaworznie.



**SABIC®**  
**Tworzywa dla motoryzacji**



LEXAN™

XENOY™

NORYL™

CYCOLOY™

GELOY™

STAMAX™

SABIC® PP

CYCOLAC™

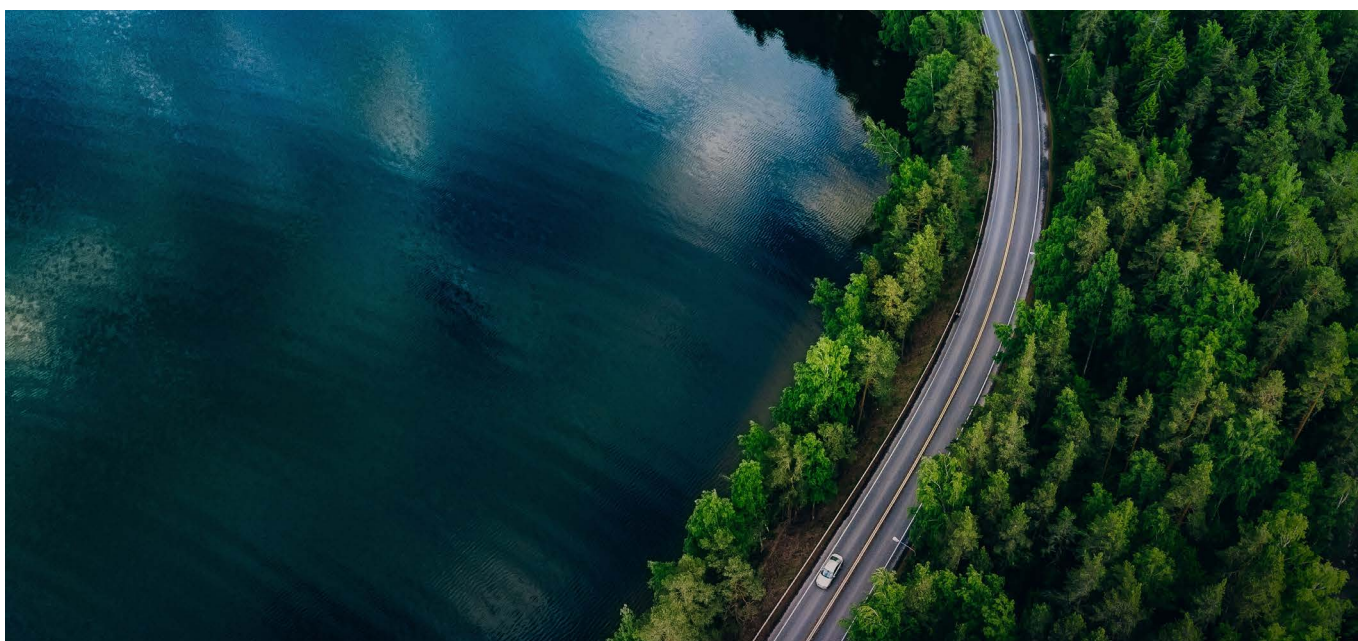
VALOX™

SABIC® PPcompound

# Mobilność przyszłości, w tym nowy model korzystania z pojazdów



**Skomplikowane systemy techniczne zwiększają złożoność procesów rozwoju produktu na niespotykaną dotąd skalę. Coraz wyższe wymagania dotyczące produktów i zmieniające się warunki produkcji sprawiają, że firmy potrzebują dziś możliwości przetestowania różnych koncepcji i procesów jeszcze w fazie planowania, czyli zanim zostaną użyte zasoby fizyczne.**



RYS. DASSAULT SYSTEMES

Kluczowymi trendami w segmencie mobilności są dziś elektryfikacja i koncepcja Mobility as a Service. Według prognoz McKinsey Global Institute dzięki szybkiej poprawie ekonomiki pojazdów elektrycznych i naciskom regulacyjnym w różnych krajach europejskich do 2040 roku około 70 proc. wszystkich pojazdów sprzedawanych w Europie w różnych segmentach (samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe i autobusy) będzie posiadać napęd elektryczny.

Zarówno w Polsce, jak i na całym świecie coraz większą popularnością wśród konsumentów cieszą się także usługi mobilności w ramach tzw. ekonomii współdzielenia (sharing economy). We-

dług raportu PwC „The five dimensions of automotive transformation” jedno auto współdzielone może zastąpić od 7 do 11 prywatnych samochodów, a do 2030 roku współdzielone pojazdy mają już stanowić co najmniej 30 proc. wszystkich samochodów w Europie. Do tego czasu co trzeci przejechany kilometr w Europie będzie już także realizowany właśnie w formule carsharingu.

## **MÓJ SAMOCHÓD DBA O MNIE**

Dziś użytkownicy oczekują samochodów wyposażonych w technologie, które ułatwiają jazdę i odzwierciedlają ich styl życia, a branża mobilna znajduje się pod rosnącą presją zwiększania

stopnia personalizacji pojazdów. Zmiana ta wymaga zarówno od producentów OEM, jak i ich dostawców, większej elastyczności i szybszej zdolności reagowania na rynkowe trendy. Nowe rozwiązania software'owe do digitalizacji procesów w przedsiębiorstwach pomagają firmom przewidywać potrzeby klientów i skutecznie współpracować w zakresie innowacyjnych pojazdów.

Nowa generacja pojazdów musi zatem łączyć tradycyjne techniki konstrukcyjne z łącznością internetową, alternatywnymi źródłami energii i technologiami autonomicznej jazdy. Prowadzi to do większej złożoności – za-

równy w pojeździe jak i u producenta. Konkretnie oznacza to więcej pracy konstrukcyjnej i projektowej, łączenie dyscyplin oraz więcej testów, aby móc zweryfikować złożoną funkcjonalność. Wszystko na bazie cyfrowych danych.

Mówiąc o mobilności przyszłości, w dobie Internetu postępujemy o krok dalej: wszystkie produkty są rejestrowane i połączone z globalną siecią – także pojazdy. To, co czyni sieciowe koncepcje mobilności tak wyjątkowymi, to ogromne ilości danych, które mogą być zbierane przez dziesiątki czujników w milionach pojazdów w bezpośrednim otoczeniu lub na całym świecie, oraz łączone z innymi danymi z otoczenia i infrastruktury.

### PLATFORMA WSPÓŁPRACY

Dassault Systèmes już teraz odpowiada na nowe wyzwania z zakresu elektromobilności, oferując rozwiązania, które zapewniają klientom branżowym wyjątkowe możliwości zarządzania informacjami i oprogramowanie, które zaspokoi potrzeby związane z zaawansowanym projektowaniem i symulacją.

Filarem tej strategii jest platforma 3DEXPERIENCE. Dostępna na lokalnym serwerze lub w prywatnej bądź publicznej chmurze, jest środowiskiem, które wspiera pełny proces rozwoju produktu od projektu poprzez produkcję i dostawę. Narzędzie sprawdza się w przypadku organizacji dowolnej wielkości i działa jak kompleksowe, zaufane źródło informacji, dzięki czemu zespoły mogą bezpiecznie dzielić i wymieniać się danymi w nieograniczony sposób. Zapewnia przy tym wszystkim interesariuszom dostęp do jednej wersji danych, jedyne źródła prawdy (ang. Single Source of Truth) w czasie rzeczywistym. Dzięki temu zespoły mogą się ze sobą łączyć i współpracować przy różnych projektach, wkładając w proces swój unikalny zestaw umiejętności i doświadczenia. Powstająca w ten sposób komunikacja ułatwia budowanie zespołu i zachęca do oddolnej inwencji.

Przykładem przełomowego projektu z obszaru mobilności przyszłości jest



RYŚ: DASSAULT SYSTÈMES

samochód koncepcyjny AKKA Technologies, producenta inteligentnych rozwiązań mobilnych. Link & Go i jego 'potomek' - Link & Go 2.0, to w pełni elektryczny i autonomiczny pojazd, który może komunikować się z inteligentną infrastrukturą, wzbogaconą o najnowsze technologie: sygnalizacją świetlną, znakami, punktami poboru opłat, drogami - a także aplikacjami na smartfona.

Zespołom AKKA Research we Francji i Niemczech platforma 3DEXPERIENCE w chmurze umożliwiła dostęp do aplikacji, które wspierają ciągłość cyfrową między obszarami związanymi z projektowaniem koncepcyjnym, systemami wbudowanymi i rozwojem oprogramowania. Dzięki platformie, uczestnicy projektu - niezależnie od ich lokalizacji - mieli dostęp do wszystkich potrzebnych danych, pracowali z konkretną wersją i byli w stanie śledzić i komentować postęp innowacji w czasie rzeczywistym. Zupełnie tak, jakby znajdowali się w jednym biurze. Dzieląc środowisko współpracy, pracownicy AKKA mogli w pełni korzystać z cyfrowej ciągłości i kompatybilności danych od fazy koncepcyjnej po montaż pojazdu.

### WIRTUALNY BLIŹNIAK

W ramach platformy 3DEXPERIENCE firma Dassault Systèmes oferuje m. in. bogate portfolio aplikacji do modelo-

wania 3D oraz aplikacje symulacyjne do tworzenia wirtualnych bliźniaków produktów. 3DEXPERIENCE Twin, czyli wirtualny bliźniak stworzony za pomocą rozwiązań dostępnych na platformie, pozwala na analizę w świecie wirtualnym różnych czynników wpływających na zachowanie produktu oraz optymalizuje go pod kątem indywidualnych potrzeb klienta.

Technologia wirtualnych bliźniaków pomaga w transformacji ku gospodarce o obiegu zamkniętym - pozwala firmom zmniejszyć koszty, zużycie zasobów i ograniczyć ślad wodny, równocześnie wspierając innowacyjność. Biorąc pod uwagę prognozowany wzrost zastosowania wirtualnych bliźniaków w ciągu kolejnych lat, można się spodziewać, że technologia ta odegra znaczącą rolę w transformacji przemysłu ku zrównoważonemu rozwojowi.



**Dariusz Śliwa**

Enterprise Accounts  
Senior Manager, CEE  
Dassault Systèmes

# Transformacja energetyczna twojej firmy dzięki umowom typu cPPA od ENGIE



**W dzisiejszym świecie, w którym ochrona środowiska staje się kluczowym priorytetem, przedsiębiorstwa szukają innowacyjnych rozwiązań, aby przyczynić się do zrównoważonego rozwoju, a przy tym uniezależnić się od wahań cen energii na rynku. ENGIE to rozumie i zaprasza do wspólnej dekarbonizacji twojej firmy.**

## KROK W KIERUNKU ZRÓWNOWAŻONEJ TRANSFORMACJI

ENGIE, będąc liderem na rynku zielonej energii, oferuje przedsiębiorstwom unikalną szansę na uczestnictwo w zielonej transformacji. Umowy cPPA (Corporate Power Purchase Agreements) umożliwiają firmom zakup energii elektrycznej z odnawialnych źródeł, takich jak elektrownie wiatrowe czy fotowoltaiczne co przyczynia się do znaczącej redukcji emisji dwutlenku węgla. Jest to odzwierciedlenie zobowiązań przedsiębiorstw do realizacji celów zrównoważonego rozwoju, oparte o politykę ESG w trzech głównych kategoriach: środowisko (environmental), społeczeństwo (social) oraz ład korporacyjny (governance). Umowy cPPA są elastyczne i dostosowywane do indywidualnych potrzeb każdego klienta. Niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa i jego wolumenu zużycia energii elektrycznej, ENGIE oferuje spersonalizowane rozwiązania, umożliwiając przedsiębiorstwom pełne korzystanie z zielonej energii. Kontrakty cPPA to kluczowy krok w redukcji emisji CO2 i osiągnięciu celów zrównoważonego rozwoju.

## DOSTOSOWANE ROZWIĄZANIA DLA WSZYSTKICH BRANŻ

Dla ENGIE zrozumiałe jest, że różne branże mają różne potrzeby i wyma-

gania związane z zużyciem energii. Firmy z branży motoryzacyjnej potrzebują raportować swój ślad węglowy. Aby to móc zrobić musimy wiedzieć, ile i z jakich źródeł wykorzystaliśmy

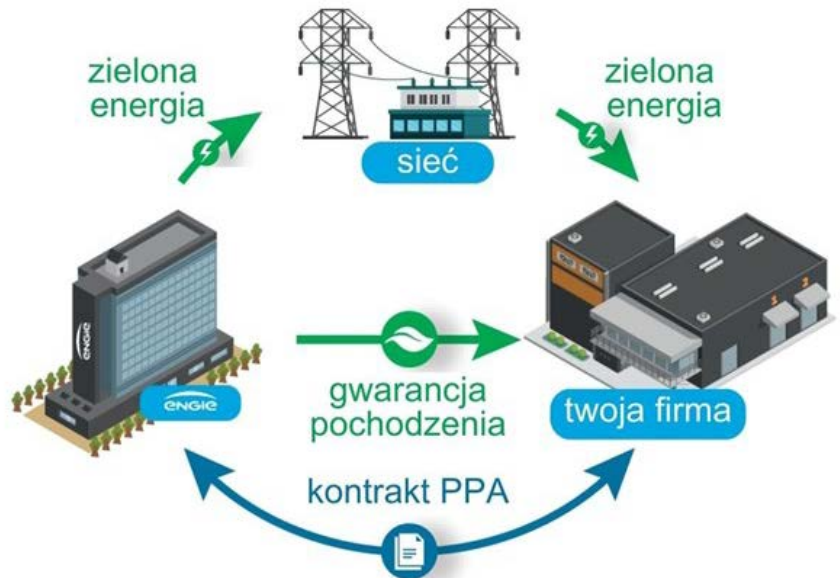
**Umowy cPPA od ENGIE nie są jedynie umowami handlowymi; są to zobowiązania do budowy lepszej przyszłości. To partnerska droga, na której ENGIE wspiera przedsiębiorstwa w osiągnięciu ich celów zrównoważonego rozwoju (...)**

energii elektrycznej - innymi słowy jaki jest nasz indywidualny ślad węglowy. W tym celu przydatne są gwa-

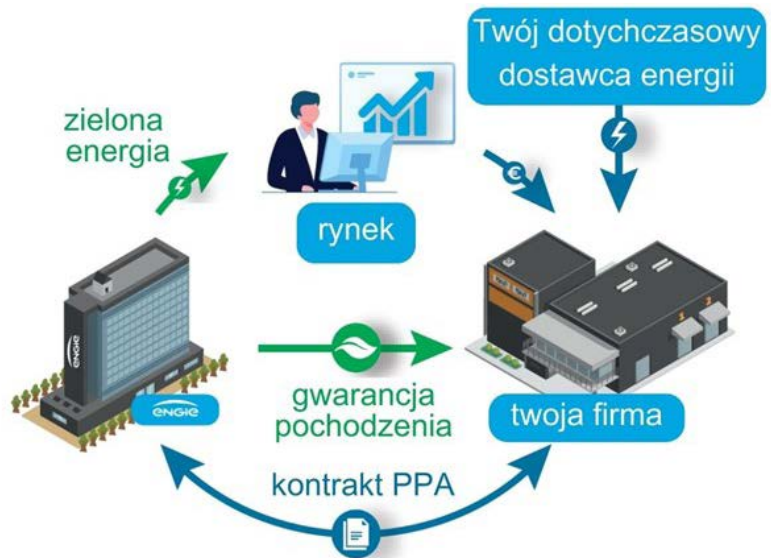
rancje pochodzenia energii z OZE (ang. Guarantees of Origin - GoO). Jest to dokument potwierdzający, że konkretna ilość energii elektrycznej została wytworzona z odnawialnych źródeł, takich jak energia słoneczna, wiatrowa, wodna czy geotermalna. To świadectwo pochodzenia stanowi dowód na to, że dana ilość energii jest zrównoważona ekologicznie i posiada konkretną ilość emisji CO2. Każda firma podchodzi indywidualnie do zakupów GoOs, natomiast istnieje realna obawa że ilość certyfikatów będzie niewystarczająca dla wszystkich uczestników rynku. Cały przemysł w Polsce zużywa około 125TWh energii z czego generacja z odnawialnych źródeł to tylko 40TWh. Oznacza to, że tylko mniej niż jedna trzecia odbiorców będzie mogła zakupić certyfikaty GoO. Kolejną ważną przewagą umów cPPA jest to, że gwarancje pochodzenia zawsze są integralną częścią umowy z ENGIE. Posiadanie gwarancji pochodzenia energii umożliwia firmom śledzenie w którym miejscu została wygenerowana konkretna ilość energii o konkretnym śladzie węglowym. Ich zakup przyczynia się do zwiększenia transparentności w łańcuchu dostaw energetycznych. Dzięki temu klient ma pewność że zakupiona część energii pochodzi z optymalnego do jego potrzeb źródła wytwórczego.

## MODELE ZAKUPOWE ENERGII W FORMULE CPPA OFEROWANE PRZEZ ENGIE

- **Fizyczny** (Physical CPPA) W tym modelu przedsiębiorstwo nabywa fizycznie energię elektryczną produkowaną przez instalację odnawialnych źródeł energii. Może to być energia elektryczna z nowej budowanej instalacji lub zakup energii z istniejącej instalacji zarówno na terenie przedsiębiorstwa jak i poza nim. W przypadku instalacji na terenie firmy (on-site) instalacja wytwórcza wpięta jest w sieć klienta za układem pomiarowy OSD dzięki temu redukujemy koszty związane z dystrybucją energii, natomiast w przypadku instalacji poza terenem przedsiębiorstwa (off-site) istnieje możliwość doboru optymalnego źródła wytwórczego.



- **Finansowy** / Wirtualny (Virtual CPPA): umowa zakupu energii oparta jest tylko na przepływie finansowym. Klient podpisuje umowę z producentem energii w stałej cenie. Dedykowane źródło dla klienta generuje energię, która jest włączana w sieć i sprzedawana na rynek energii. Klient rozlicza się z wytwórcą po umówionej cenie natomiast całość pieniędzy ze sprzedaży energii na rynek trafia z powrotem do klienta. W tym rozwiązaniu musi być zawarta jeszcze jedna umowa na fizyczne dostawy energii do zakładu z twoim dotychczasowym dostawcą lub ENGIE.



RYS: ENGIE

## WNIOSKI: RAZEM W KIERUNKU ZRÓWNOWAŻONEJ PRZYSZŁOŚCI

Umowy cPPA od ENGIE nie są jedynie umowami handlowymi; są to zobowiązania do budowy lepszej przyszłości. To partnerska droga, na której ENGIE wspiera przedsiębiorstwa w osiągnięciu ich celów zrównoważonego rozwoju jak również pozwala zabezpieczyć stabilność kosztów energii na przestrzeni lat. Zmiana na zieloną energię to nie tylko trendy rynkowe, to konieczność ze względu na politykę ESG, której pomagamy sprostać, oferując elastyczne, dostosowane i innowacyjne rozwiązania. Włącz się do tej transformacji razem z nami i budujmy razem zrównoważoną przyszłość dla nas wszystkich.



**Jakub Świerczyński**  
Key Account Manager  
ENGIE Zielona Energia Sp. z o.o.

# Rozwiązania Mitsubishi Electric przyspieszają dostępność samochodów



Roboty Mitsubishi Electric odgrywają kluczową rolę w przemyśle motoryzacyjnym, wpływając na produkcję komponentów samochodowych.



W ostatnich latach obserwujemy dynamiczny wzrost produkcji samochodów na świecie, pomimo trudności związanych z dostawami komponentów. **Prognozy na rok 2023 zapowiadają się obiecująco, bowiem wyprodukowanych zostanie aż 86,8 mln pojazdów, co stanowi znaczący wzrost w porównaniu do roku poprzedniego.**

Są to niezwykle interesujące wiadomości dla przemysłu motoryzacyjnego

i rynków dostawców części, zwłaszcza w Europie, gdzie wiele firm specjalizuje się w produkcji komponentów do samochodów spalinowych, jak i elektrycznych.

Roboty Mitsubishi Electric nie są wprawdzie widoczne w finalnym produkcie samochodu, ale za to pełnią znaczącą funkcję w produkcji części samochodowych. Z biegiem lat zgromadziły bogate doświadczenie w wytwarzaniu

elementów bezpieczeństwa, oświetlenia, elektroniki, wyposażenia wnętrza oraz silników. Pracują m.in. przy montażu lamp zewnętrznych, oświetlenia pomieszczeń, a także podczas wytwarzania mniejszych komponentów, takich jak ładowarki indukcyjne, gdzie roboty 4-osiowe SCARA (Selective Compliance Assembly Robot Arms) zajmują się zadaniami lutowania. Ich aktywność cechuje się precyzją, powtarzalnością oraz ciągłą pracą przez 24 godziny na

dobę, 7 dni w tygodniu, co szczególnie przekłada się na szybsze i sprawniejsze dostarczanie części składowych.

Robotyzacja procesów przemysłowych przynosi liczne korzyści. Oprócz zwiększenia wydajności zapewniają wysoką jakość i dokładność produkcji, redukując koszty oraz zwiększając bezpieczeństwo samej pracy. Charakteryzują się elastycznością, co umożliwia ich łatwe przeprogramowywanie i indywidualne dostosowywanie do różnych potrzeb w produkcji. Co więcej, zbierają dane związane z produkcją, zapewniając analizę procesów oraz wdrażanie ulepszeń.

Innowacje w robotyce przynoszą nowe możliwości, takie jak narzędzia AI do czujników siły, które automatyzują ruchy robotów, obniżając koszty i zapewniając stałą jakość produkcji. Technologia AI jest także wykorzystywana do serwisowania robotów, co pozwala na monitorowanie ich stanu i przewidywa-

nie konieczności serwisowania.

Przyszłość robotyki przemysłowej przewiduje rozwinięte, inteligentne rozwiązania, które będą cechować się wyższą elastycznością i pełną integracją z systemami sztucznej inteligencji. Prognozowany jest również stan, w którym nie będzie już rozróżnienia między tradycyjnymi robotami a Cobotami (tj. robotami współpracującymi z ludźmi). Wzrost produkcji i rosnąca konkurencja w branży motoryzacyjnej wymuszają na przedsiębiorstwach wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań, a roboty Mitsubishi Electric stanowią doskonały przykład partnerstwa między technologią a produkcją.

Przyszłość przemysłu motoryzacyjnego nabiera kształtu, a robotyka odgrywa w niej kluczową rolę. Rozwój technologiczny i dynamiczny wzrost produkcji wymagają ciągłego rozwoju i dostosowywania się do zmieniających się potrzeb ze strony rynku. Roboty pozo-

staną fundamentem innowacji w branży motoryzacyjnej, wspierając rozwój i dostępność pojazdów na rynku.

Chcesz dowiedzieć się więcej lub umówić indywidualne spotkanie? Skontaktuj się z nami!



**Artur Wiechoczek**

Automotive Business  
Development Manager

E-Mail:

[Artur.Wiechoczek@mpl.mee.com](mailto:Artur.Wiechoczek@mpl.mee.com)

Telefon:

+48 505 537 479



## Zakład MINTH Group oficjalnie uruchomiony

**6 września 2023 r. w zakładzie Mignen Sp. z o.o. w Szprotawie miała miejsce inauguracja seryjnej produkcji płyt podwozowych do aut elektrycznych dla głównego klienta spółki - koncernu Mercedes-Benz AG.**

FOT. MINTH



Niespełna rok temu (23 września 2022 r.) wmurowano kamień węgielny pod fabrykę należącą do chińskiej Grupy MINTH.

- Wyrażam niezmierną satysfakcję z powodu poczynionych przez nasz zespół postępów. Jestem dumny ze wszystkich członków mojej załogi, którzy przyczynili się do tego, że w tym miejscu po niespełna roku byliśmy w stanie stworzyć zadowalający efekt dla naszego strategicznego klienta. Ufam, że ten czas spędzony na wytrwałej, konsekwentnej i owocnej pracy przekuje się w dalszą dobrą i długotrwałą współpracę z Mercedesem. Odważnie patrzymy w przyszłość, wypatrując na horyzoncie wyzwań. W dalszym ciągu będziemy wytrwale pracować nad kompletnym i finalnym uruchomieniem infrastruktury oraz osiągnięciem pełnej zdolności produkcyjnej. Będziemy nieustannie udoskonalać nasze działania, aby konkurować z innymi dostawcami i rewolucjonizować przyszłość

motoryzacji - powiedział podczas uroczystości Weiwang Wang, Prezes Zarządu Mignen.

Swój zakład w Polsce Grupa Minth zdecydowała zlokalizować w Szprotawie (woj. lubuskie) na terenie Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Przemysłowej - Lotnisko Wiechlice. Zakład produkcyjny wraz z częścią magazynową i zapleczem infrastrukturalnym będzie docelowo zajmować niemal 50 tys. m<sup>2</sup>. Chiński inwestor deklaruje utworzenie około 500 miejsc pracy (w chwili uruchomienia seryjnej produkcji zatrudniał około 70 osób).

W przedsięwzięciu typu JV realizowanym w fabryce swój udział ma także spółka Sanhua Automotive Parts, należąca do międzynarodowej Grupy Sanhua Aweco Appliance Systems, która wesprze Minth Group w produkcji podzespołów chłodzących montowanych we wnętrzu produkowanych komponentów, zatrudniając w swoim zakładzie w Szprotawie około 100 kolejnych pracowników. **AS**



FOT. MINTH

## Jinyoung HNS inwestuje w Wałbrzyskiej SSE Invest-Park

**W II połowie września br. Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK” (WSSE) poinformowała o wydaniu decyzji o wsparciu dla kolejnego dostawcy motoryzacyjnego.**

Do inwestorów w WSSE dołączyła koreańska firma Jinyoung HNS, która działa w sektorze produkcji baterii i akumulatorów. Spółka-córka Jinyoung HNS Poland (zarejestrowana na początku lipca tego roku) zrealizuje inwestycję w gminie Skarbimierz o wartości 35,5 mln złotych. Dostawca zakłada utworzenie co najmniej 20 miejsc pracy.

To pierwszy zakład koreańskiej firmy w Europie - Jinyoung ma fabryki w Korei Płd., Chinach i Wietnamie. **AS**



FOT. WSSE



## IONWAY zbuduje swoją pierwszą fabrykę w Nysie



7 października br. IONWAY, nowo utworzony europejski producent materiałów do produkcji akumulatorów do pojazdów elektrycznych, poinformował, że jego pierwszy zakład produkcyjny powstanie w Polsce, w Nysie, w sąsiedztwie istniejącego zakładu firmy Umicore.

IONWAY to spółka joint venture, stworzona przez należącą do Grupy Volkswagen firmę PowerCo oraz Umicore. Plany spółki zakładają, że do 2030 r. roczna zdolność produkcyjna osiągnie 160 GWh, co przekłada się na 2,2 mln pojazdów elektrycznych.

- IONWAY daje zarówno PowerCo, jak i Umicore znaczącą przewagę na szybko rozwijającym się rynku elektromobilności w Europie. Osiągnęliśmy efekt, na który czekaliśmy od bardzo dawna. Mam na myśli stworzenie efektywnego łańcucha dostaw, aby zabezpieczyć i budować zdolności produkcyjne dla niezawodnych i konkurencyjnych cenowo materiałów katodowych, które będą produkowane w oparciu o odpowiedzialnie pozyskiwane surowce - powiedział Jörg Teichmann, dyrektor ds. zakupów w PowerCo.

Zakład IONWAY będzie produkować aktywny materiał katodowy (CAM) oraz materiały prekursorowe (pCAM), które będą dostarczane do europejskich gigafabryk ogniw akumulatorowych PowerCo. Obecnie w Nysie trwa przygotowanie terenu, prace inżynierskie i uzyskiwanie pozwoleń, a budowa rozpocznie się natychmiast po ich otrzymaniu. Produkcja w nowym zakładzie ruszy w 2025 r., a do tego czasu materiały CAM na potrzeby produkcji ogniw w gigafabryce w Salzgitter będą dostarczane z zakładu Umicore w Nysie.

Łączna wartość inwestycji do 2030 r. wyniesie 1,7 mld euro i pozwoli utworzyć do 900 nowych miejsc pracy. <sup>AS</sup>

## Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



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

**EMW**   
STEEL SERVICE CENTRE

## Valmet Automotive rozbuduje zakład w Żarach

**Pod koniec października fińska firma Valmet Automotive poinformowała o planach znaczącej rozbudowy fabryki w Żarach. Rozbudowa zakładu ma być gotowa w 2025 roku i stworzy 350 nowych miejsc pracy w latach 2025-2027.**



FOT. VALMET AUTOMOTIVE

Rozbudowa zakładu jest konieczna ze względu na kilka nowych zamówień klientów, które linia biznesowa Roof & Kinematic Systems (RKS) otrzymała w ostatnich miesiącach od renomowanych europejskich koncernów, a które związane są z rozwiązaniami z zakresu elektromobilności, takimi jak aktywny spojler i systemy klap ładujących do samochodów elektrycznych.

Do tej pory systemy dachowe i rozwiązania kinematyczne były produkowane na powierzchni produkcyjnej 16 tys. m<sup>2</sup>. W I połowie 2024 roku rozpoczną się prace budowlane związane z rozbudową zakładu o ponad 7 tys. m<sup>2</sup>, wliczając

przebiegiem logistycznym. Rozpoczęcie produkcji zaplanowano na IV kwartał 2025 roku.

Opierając się na swoim bogatym doświadczeniu jako dostawca systemów dachów do kabrioletów i aktywnych spojlerów, Valmet Automotive ustanowił swoją linię biznesową RKS jako wiodącego dostawcę aktywnych systemów kinematycznych dla pojazdów elektrycznych. Systemy spojlerów opracowane przez Valmet Automotive odgrywają znaczącą rolę w poprawie wydajności aerodynamicznej, a tym samym pomagają zoptymalizować zasięg samochodów elektrycznych, oszczędzając zasoby i wnosząc istotny wkład w zrównoważony rozwój.

- Dzięki naszym innowacyjnym rozwiązaniom w zakresie wydajności aerodynamicznej oraz klap ładowania, zaprojektowanym w naszym centrum rozwoju w Osnabrück i ekonomicznie produkowanym w Żarach, odnosimy duże sukcesy. Rozbudowa zakładu jest konieczna, aby zaspokoić popyt na nasze rozwiązania i stanowi kolejny ważny krok w budowaniu pozycji Valmet Automotive jako wiodącego dostawcy systemów kinematycznych - mówi Remigiusz Grześkowiak, Dyrektor Generalny i Prezes Zarządu.

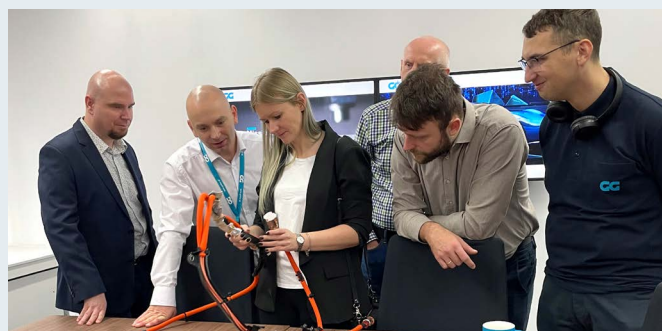
Dzięki rozbudowie zakładu Valmet Automotive stworzy 350 dodatkowych miejsc pracy w linii biznesowej RKS w latach 2025-2027. Obecnie w linii biznesowej zatrudnionych jest łącznie 690 osób, z czego 130 w Centrum Rozwoju w Osnabrück. [AS](#)

## Gebauer & Griller otworzył Centrum Rozwoju i Serwisu w Gliwicach

**17 listopada 2023 r. firma Gebauer&Griller otworzyła swoje nowe Centrum Badawczo-Rozwojowe w Gliwicach. To strategiczne przedsięwzięcie umocni pozycję firmy jako lidera innowacji, umożliwiając rozwój najnowszych technologii i dostarczanie nowoczesnych rozwiązań dla klientów automotive na całym świecie.**

Lokalizacja w Gliwicach została starannie wybrana ze względu na jej strategiczne położenie, dostępność wysoko wykwalifikowanej kadry inżynierskiej oraz rozwiniętą infrastrukturę technologiczną w regionie. Nowe Centrum Badawczo-Rozwojowe będzie skoncentrowane na zaawansowanych projektach badawczych oraz innowacjach w obszarze projektowania, produkcji przewodów elektrycznych oraz badań materiałów z metali lekkich.

- Jesteśmy podekscytowani otwarciem naszego nowego Centrum Rozwoju i Usług w Gliwicach i nie możemy się doczekać dobrej współpracy z uczelniami, stowarzyszeniami i władzami miejskimi Gliwic, a także wszystkimi interesariuszami, którzy dzielą naszą WIZJĘ: ulepszać świat i życie ludzi poprzez transmisję energii i danych - mówił podczas uroczystości Holger Fastabend, CSO/CTO GG Group.



FOT. GEBAUER & GRILLER

Zakres Działalności Centrum Badawczo-Rozwojowego:

- **Badania Zaawansowanych Technologii:** skupienie się na prowadzeniu badań nad najnowszymi technologiami, w tym badaniami materiałowymi.
- **Projektowanie Innowacyjnych Rozwiązań:** Zespół inżynierów w Gliwicach będzie pracował nad projektowaniem nowoczesnych rozwiązań, dostosowanych do zmieniających się potrzeb przemysłu automotive.
- **Współpraca z Partnerami Branżowymi:** Firma Gebauer&Griller planuje intensyfikację współpracy z lokalnymi partnerami branżowymi oraz instytucjami naukowymi w celu wymiany wiedzy i doświadczeń. [AS](#)

## Jak kontrakt inżynierski może pomóc osiągnąć odpowiedni *cost savings* w obszarze zarządzania opakowaniami zwrotnymi?

Jesteśmy zespołem menedżerów i ekspertów zaangażowanych w swoją codzienną pracę, stawiających na pierwszym miejscu sukces naszych Partnerów i wspieranie rozwoju branży motoryzacyjnej. Obsługujemy Klientów działających na światowych rynkach, dostarczając im kompleksowych rozwiązań, w pełni dostosowanych do potrzeb danego projektu i organizacji.

Jednym z obszarów, które znajdują wysokie zainteresowanie w branży motoryzacyjnej jest zarządzanie opakowaniami zwrotnymi. Nasze doświadczenia pozwoliły nam wypracować model i narzędzia, które w sposób najbardziej efektywny finansowo i koncepcyjnie, wspierają dział logistyki w firmach produkcyjnych.

Wsparcie Interim Inżyniera Logistyki, ukierunkowane jest przede wszystkim na osiągnięcie celu Klienta i projektu. Konsultant Inkatom rozpoczynając projekt w zakładzie produkcyjnym pomaga odpowiednio wdrożyć i/lub usprawnić procesy zarządzania opakowaniami.

- Pierwszym etapem jest wizja lokalna, na bazie której identyfikowane są obszary wymagające usprawnień.
- Następnie, po analizie uzyskanych danych, przeprowadzamy warsztaty z zespołem przedstawicieli wszystkich obszarów powiązanych z opakowaniami.
- W trzecim etapie proponujemy najkorzystniejsze koncepcyjnie i ekonomicznie rozwiązania, które wspieramy własnymi narzędziami, wypracowanymi w ramach wieloletniej praktyki.
- Nasz Interim Inżynier Logistyki realizuje na miejscu z Klientem wspólnie wypracowane założenia.

- Projekt finalizuje analiza podsumowująca założone cele projektowe wraz z rozliczeniem efektywności projektu inżynierskiego.

### DOKONAŁAŚ/-EŚ INWESTYCJI W OPAKOWANIA ZWROTNE I ZASTANAWIASZ SIĘ, CO DALEJ?

- Czy wiesz, jak zarządzić ewidencją wejść/wyjść, aby nie tracić ok. 10-15% pojemników rocznie?
- Czy Twoi kontrahenci są przeszkoleni w procesach pakowania, żeby nie wystali Twoich pojemników w nieautoryzowane miejsca?
- Czy masz wdrożone procedury egzekwowania kosztów napraw / zagubionych pojemników?
- Czy myślałeś o opcji obciążania swoich kontrahentów kosztami wynajmu Twoich opakowań jako metodzie ograniczania pojemników w obiegu?

### A MOŻE TO TWÓJ KLIENT NARZUCIĆ KORZYSTANIE ZE SWOICH OPAKOWAŃ? CZY WIESZ, Z CZYM BĘDZIE SIĘ TO WIAZAŁO?

- Jakie są minimalne ilości pojemników jakie możesz zamówić?
- Ile będę płacić za wynajem opakowań klienta?
- Kto będzie pokrywał koszty mycia pojemników, usuwania starych etykiet?
- Jak reklamować błędy w ewidencji wejść/wyjść opakowań?
- Jakie są koszty potencjalnych strat pojemników po inwentaryzacji?

**Czy uważasz, że w tym obszarze możliwe jest efektywne zarządzanie kosztami poniesionej inwestycji? Jak myślisz, jakie inne wyzwania związane z kosztami niosą za sobą inwestycje w opakowania zwrotne?**

**Jeśli chcesz dowiedzieć się, jak uzyskać odpowiedni *cost saving* w Twojej organizacji, zapraszamy Cię do kontaktu i indywidualnej konsultacji z naszymi Interim Inżynierami Logistyki.**



+48 730 943 633 lub  
+48 574 673 254



info@inkatom.pl



www.inkatom.pl



44-100 Gliwice  
Konarskiego 18C

NIP

6312691336



## Koreański Yulchon inwestuje w Legnickiej SSE

23 listopada br. Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (LSSE) poinformowała o wydaniu decyzji o wsparciu dla spółki z koreańskim kapitałem Yulchon Poland, która wybuduje zakład w Komornikach (gmina Środa Śląska).



FOT. YULCHON

Do tej pory firma Yulchon funkcjonowała tylko w Korei oraz od 2014 roku także w Meksyku. Dostawca zajmuje się produkcją części do przemysłu motoryzacyjnego, takich jak: tuleje, kolumny kierownicy, cylindry i rury zewnętrzne do amortyzatora samochodowego, sprężyny gazowej i podnośnika olejowego; cylindry i rury

zewnętrzne do zwrotnicy samochodowej i sprzęgła; rurki do wału samochodowego, rury obudowy silnika, a także cylindrów hydraulicznych itp.

Ulokowanie inwestycji w Polsce pozwoli na obsługę europejskich klientów i skrócenie łańcucha dostaw oraz zwiększenie konkurencji dla tego pro-

duktu w Europie. Będzie to kluczowa lokalizacja strategiczna w pozyskiwaniu nowych klientów oraz większych zamówień od obecnych partnerów z rozwijającego się rynku motoryzacyjnego.

Inwestycja w Komornikach obejmuje wybudowanie obiektów i hal infrastruktury zewnętrznej z drogami, parkingami oraz nabycie i montaż maszyn, urządzeń do parku maszynowego, sprzętu, aparatury, przyrządów, wyposażenia hal produkcyjnych oraz biur. Głównymi produktami Yulchon Poland będą rury stalowe ERW spawane o przekroju nie większym niż 406,4 mm a także usługi ciągnięcia na zimno. Specjalizacja obejmuje wprowadzanie na rynek podzespołów oraz komponentów dla nisko- i bezemisyjnych pojazdów.

Nakłady inwestycyjne wynoszą ponad 100 mln zł. Firma planuje rozpocząć produkcję w I kwartale 2025 roku. [AS](#)

## Ruszyła rozbudowa zakładu LENAAL

**W listopadzie ruszyła w Radomiu rozbudowa zakładu produkcyjnego należącego do spółki Spółka LENAAL Sp. z o.o. Sp. k.**

- *Rozbudowa jest konieczna ze względu na rozwój narzędziowni, która zajmuje się produkcją, naprawą oraz bieżącą konserwacją oprzyrządowania dla naszej odlewni - mówi Marcin Suwała, Dyrektor Operacyjny LENAAL.*  
- *Z tego względu podjęliśmy decyzję o wdrożeniu kolejnego projektu inwestycyjnego.*

Po rozbudowie powierzchnia produkcyjna wyniesie 10,5 tys. m<sup>2</sup>. - *Planujemy zakończenie budowy i gotowość do instalacji wyposażenia w nowej hali już w marcu 2024 roku - dodaje Marcin Suwała.*

To kolejny etap rozwoju spółki. Niedawno w ramach rozbudowy zakładu produkcyjnego w 2022 roku powstały hale o powierzchni 4,3 tys. m<sup>2</sup>, gdzie zainstalowano maszyny odlewnicze, automatyczne linie obróbcze oraz magazyn wysokiego składowania na 2 000 miejsc paletowych.

LENAAL jest firmą z ponad 30-letnim doświadczeniem w zakresie ciśnieniowego odlewania detali ze stopów alumi-

nium i stopów cynku. Zapewnia pełną obsługę w zakresie projektowania i wykonania form, odlewania, obróbki mechanicznej. Współpracuje z ponad 80 firmami z Polski, krajów Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych, reprezentującymi szeroki zakres branż, w tym przemysł motoryzacyjny.

Od jej założenia w 1989 roku, poprzez ciągłą rozbudowę i inwestycje w innowacyjne technologie, firma stała się nowoczesnym zakładem produkcyjnym. Spółka posiada certyfikowany system zarządzania jakością według IATF 16949, ISO 9001 oraz środowiskiem ISO 14001. [AS](#)



FOT. LENAAL

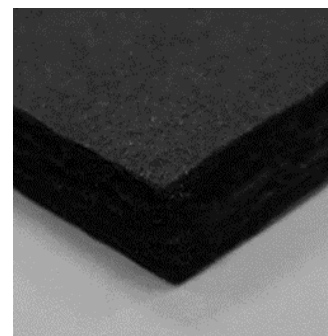
# Grupa Industrie Maurizio Peruzzo - 75 lat na rynku!



Od początku istnienia Grupa Industrie Maurizio Peruzzo (IMP) rozwijała się prężnie w branży włókienniczej, poszerzając gamę swoich wyrobów i zdobywając kolejne rynki oraz branże. W przyszłym roku świętować będzie 75-lecie istnienia. Dziś w skład grupy wchodzi zakłady przemysłowe zlokalizowane we Włoszech, Polsce, Rumunii i Brazylii.

Grupa może zaoferować szeroki wachlarz włókien dla motoryzacji używanych jako komponenty samochodowych pótek, bagażników bądź dywanów podłogi. Duży nacisk kładzie ostatnio na rozwój włókien filtracyjnych oraz elementów izolujących - barier akustycznych.

Jednym z takich wyrobów mających za zadanie zapewnienie izolacji akustycznej oraz podniesienie komfortu podróży są włókniny akustyczne typu **Valtherm®**. Bazujące na mikrowłóknach włókniny poliestrowe o doskonałych właściwościach pochłaniania dźwięku. Są lekkie i w pełni podlegają recyklingowi, dzięki czemu są przyjazne dla środowiska. Dodatkowo mogą one mieć właściwości hydro-oleo fobowe oraz być dodatkowo niepalne, dzięki czemu znajdują zastosowanie nie tylko jako wygłuszenie wnętrza kabin aut, ale mogą być także stosowane do wygłuszenia komory silnika czy nadkoli.



IMP produkuje również włókniny igłowane **Cartess®** dla branży motoryzacyjnej. Produkty te charakteryzują się bardzo wysokimi wydłużeniami, dzięki czemu mogą być stosowane do głęboko tłoczonych elementów na prasach, takich jak podłogi, bagażniki czy nadkola.

IMP może dostarczać materiał nie tylko w rolkach, ale również w formatach czy gotowych wyciętych elementach.

Największym atutem spółki jest własna produkcja włókna poliestrowego, opartego o standard **GRS**, z którego produkowane są włókniny **Valtherm®** czy **Cartess®**. Zamknięcie cyklu produkcyjnego daje możliwość kontroli jakości oraz parametrów wyrobu w całym łańcuchu dostawania wartości, dzięki czemu IMP Comfort zapewnia najwyższe standardy specyficzne dla przemysłu samochodowego.

Więcej na stronie <https://comfort.pl/>.



FOT. EDITEL

## Nie ma rzeczy niemożliwych – programy rozwoju pracowników w Grupie ZF



see. think. act.

Branża motoryzacyjna wymaga doskonałości wynikającej nie tylko z zaawansowanych technologii, ale też z kompetencji ludzi. Dlatego w ZF stawiamy na rozwój. Zależy nam na doskonaleniu kwalifikacji pracowników - wszystkich pracowników - również zatrudnionych w obszarze produkcji. Firma umożliwia rozwój mocnych stron i zdobycie nowych umiejętności. W efekcie otwiera możliwości szybkiego awansu.



Scenariusze rozwoju są formułowane w taki sposób, aby pracownik miał możliwość zdobywania nowych umiejętności i wiedzy w pracy, czemu sprzyjają codzienne zadania oraz uczestniczył w dodatkowych

aktywnościach, które oferuje firma – szkoleniach stacjonarnych, webinarach, konferencjach, korzystał z platformy learningowej LinkedIn i dofinansowania do kształcenia.

### PRZYKŁAD Z DYWIZJI POJAZDÓW UŻYTKOWYCH

Kilka lat temu, dywizja ZF Commercial Vehicle Solutions zrealizowała Lean Collage - program, który stał się dro-

gą ekspresową do awansu dla najbardziej ambitnych. Celem tego projektu było rozwinięcie merytorycznych kompetencji uczestników w zakresie inżynierii produkcji, logistyki i Lean Manufacturing, współpraca przy realizacji wspólnego celu, a przede wszystkim budowanie ich potencjału rozwojowego i przygotowanie do objęcia stanowisk specjalistycznych.

Najpierw zaprosiliśmy pracowników produkcji do ubiegania się o udział w Lean College, a następnie w rozmowach rekrutacyjnych wyłoniliśmy tych najbardziej zorientowanych na rozwój zawodowy. Czy nasze wybory zawsze były trafne? Oczywiście nie wszystkie. Zostały one solidnie zweryfikowane w praktyce.

Jak tego dokonaliśmy?

- Każdy uczestnik programu otrzymał mentorów – ekspertów w zakresie własnego procesu biznesowego.
- Każdy uczestnik otrzymał zadania indywidualne, które wymagały kreatywności, konsultacji i uzgodnień z mentorami i innymi pracownikami.
- Uczestnicy uzyskali szereg rekomendacji i cennych wskazówek. W ten sposób powstawały optymalne rozwiązania realnych problemów i pomysły na usprawnienia procesów biznesowych zgodnie z zasadami Lean Manufacturing – filozofią produkcji oszczędnie gospodarującej zasobami. Wiele zostało wdrożonych w życie i wykorzystanych jako nowy udoskonalony standard dotychczasowych rozwiązań.

Lean College był solidną lekcją konkretnej wiedzy i praktycznego doświadczenia.

### **OTO HISTORIA JEDNEGO Z ABSOLWENTÓW LEAN COLLAGE**

Gdy Patryk Szkatulski trafił do programu, pracował w firmie na stanowisku operatora produkcji zaledwie od 3 miesięcy. Ale czy staż pracy jest najważniejszy? Zdecydowanie nie. Dużo ważniejszy jest potencjał – chęć indywidualnego rozwoju,

otwartość na nowe rozwiązania, przychylność wobec wartościowych pomysłów, które przecież nie zawsze są nasze, pracowitość i PASJA. Wypisz wymaluj – profil Patryka. Efekty jego pracy w Lean Collage były doskonałe. Szybko zrozumieliśmy, że znaleźliśmy kogoś wyjątkowego.

Po zakończeniu programu Patryk nie wrócił na stanowisko pracownika produkcji – został zatrudniony w zespole Six Sigma Lean na stanowisku specjalisty ds. projektów lean i pełnił tę funkcję przez niespełna 2 lata. Zdobyl wtedy nowe doświadczenia, był odpowiedzialny za projekty bardziej

skomplikowane i odpowiedzialne niż te realizowane w Lean Collage.

ZF dało możliwość rozwoju, a Patryk doskonale ją wykorzystał. W styczniu 2018 awansował na stanowisko koordynatora projektów lean. Rosty co prawda oczekiwania wobec niego, ale z drugiej strony to stanowisko pozwoliło na szlifowanie kolejnych kompetencji. Nie wystarczyła już znajomość kilku samodzielnie prowadzonych projektów, a konieczna stała się znajomość wszystkich projektów lean prowadzonych w organizacji, umiejętność wyznaczania priorytetów i konieczność koordy-





FOT.ZF

nacji pracy sporej ilości osób, dzięki czemu możliwy był sprawny przepływ najlepszych praktyk i ujednoczenie standardów.

W tej roli Patryk poradził sobie tak doskonale, że w styczniu 2019 został awansowany na stanowisko kierownika Lean Operations. Dziś stwierdza, że to stanowisko otworzyło nowy etap w jego ścieżce zawodowej, ponieważ po raz pierwszy zaczął zarządzać zespołem.

Zespół oznacza różnorodność charakterów, postaw, potencjału, czyli indywidualnych możliwości pracowników, i często bywa wyzwaniem nawet dla bardzo doświadczonych menedżerów. Dla Patryka zarządzanie pracownikami nie było jednak dużym wyzwaniem dzięki autorytetowi budowanemu wcześniej konsekwentnie na wiedzy merytorycznej, pracowitości, życzliwości i otwartości na ludzi, obserwowaniu ich predyspozycji i angażowaniu w najbar-

dziej interesujące ich zadania. Dzięki takiemu podejściu pracownicy często i chętnie dzielili się pomysłami na usprawnienia, które są przecież sednem Lean Manufacturing.

Jako że Lean ma na celu doskonalenie procesów, a priorytetem Patryka na nowym stanowisku było kreowanie projektów potrzebnych firmie, by zrealizować cele biznesowe, efekt takiego podejścia był nieoceniony.

Po trzech latach na stanowisku szefa zespołu Lean Manufacturing, w kwietniu 2022 przyszedł kolejny awans, tym razem na stanowisko kierownika operacyjnego produkcji. To była poważna zmiana związana z przejęciem odpowiedzialności za ludzi, logistykę, terminowość i jakość produkcji. Zmienił się charakter pracy Patryka – przyszedł czas na wszechstronne i bardziej kompleksowe niż do tej pory zadania, aktywności projektowe zostały zastąpione operacyjnymi.

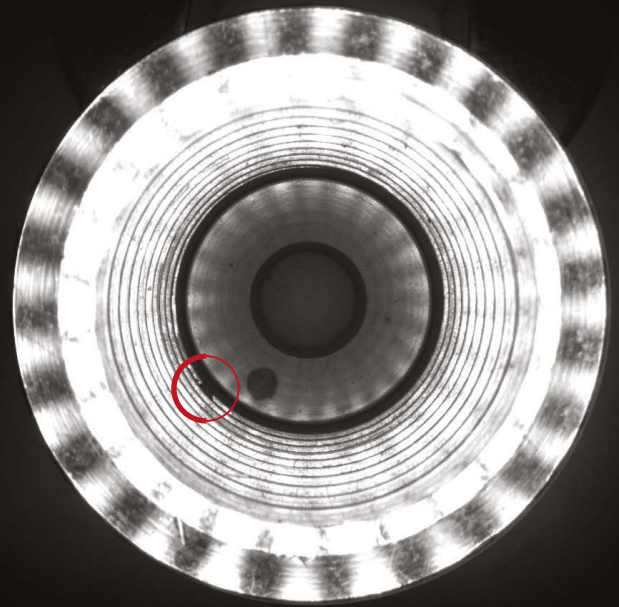
Przez kilka miesięcy Patryk Szkatulski z powodzeniem pełnił obowiązki dyrektora produkcji w zakładzie ZF CV Systems Poland we Wrocławiu, a obecnie kieruje zespołem specjalistów ds. Lean Manufacturing i wspiera całą organizację w pielęgnowaniu kultury ciągłego doskonalenia. I na pewno nie jest to ostatni krok w dynamicznej karierze Patryka.



**Grażyna Mosner-Wolska**

Kierownik ds. Rozwoju Talentów, ZF Group Polska

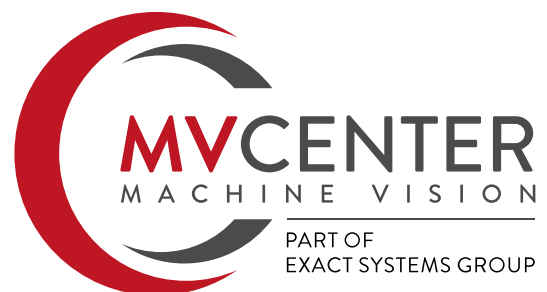




# Kontrola jakości przy pomocy wizji maszynowej

Integrator systemów wizyjnych 2D/3D

[www.mv-center.com](http://www.mv-center.com)

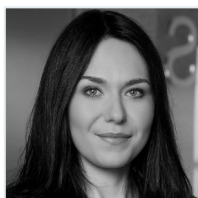




FOT. EY



**Piotr Podsiadło**  
Adwokat,  
counsel  
w kancelarii EY Law



**Karolina Biczak**  
Aplikantka adwokacka,  
associate  
w kancelarii EY Law

## Należyta staranność w łańcuchu dostaw - niemieckie standardy. Dostosuj się zanim wypadniesz z niemieckiego rynku

Zmiany klimatyczne i rosnąca troska o prawa człowieka skutkują wzrostem znaczenia społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw. ESG (ang. Environmental, Social and Governance) - nowy trend adresujący zagadnienia środowiska, kwestii społecznych oraz ładu korporacyjnego, na naszych oczach zmienia światową gospodarkę, ustalając nowy model prowadzenia biznesu. Za zmianami próbują nadążyć poszczególne kraje, wprowadzając nowe standardy do swoich porządków prawnych. Jednym z przykładów są Niemcy, które przyjęły regulacje rzutujące także na polskich przedsiębiorców.

## OBOWIĄZKI DLA NIEMIECKICH FIRM I ICH SKUTKI DLA POLSKICH KONTRAHENTÓW

W lipcu 2021 r. niemiecki parlament uchwalił ustawę o należytej staranności w łańcuchu dostaw (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, w skrócie LkSG), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. Nowa ustawa zobowiązuje niemieckie firmy oraz ich partnerów biznesowych do zachowania należytej staranności w swoim łańcuchu dostaw w odniesieniu do praw człowieka i ochrony środowiska. W skrócie, przedsiębiorcy zza Odry muszą wprowadzić odpowiednie systemy zarządzania ryzykiem naruszeń określonych w ustawie zakazów. Obowiązek dotyczy nie tylko własnej działalności firm niemieckich, ale także ich dostawców. O tym, jak dalekie są konsekwencje wprowadzonych regulacji przekonują się więc także polskie firmy współpracujące lub planujące współpracę z niemieckimi kontrahentami.

### FIRMY OBJĘTE DZIAŁANIEM LKSG

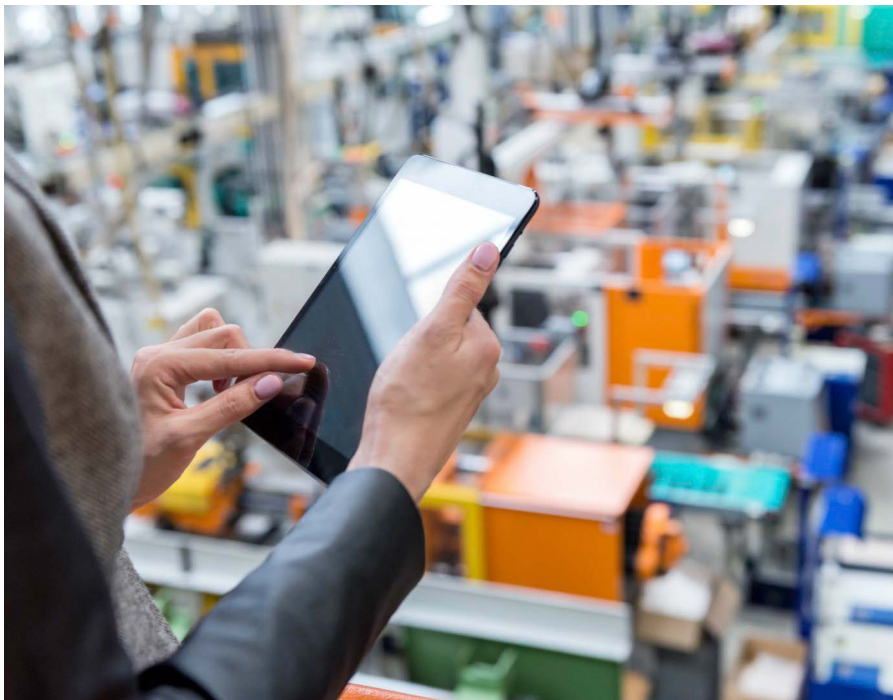
LkSG ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw, niezależnie od ich formy prawnej, które główną siedzibę lub główne miejsce prowadzenia działalności mają w Niemczech, a także zatrudniają

co najmniej 3 tys. pracowników (od 1 stycznia 2024 r.: 1 tys. pracowników). W określonych przypadkach brani pod uwagę muszą być także pracownicy tymczasowi, a w przypadku grup kapitałowych także pracownicy spółek powiązanych, co znacznie zwiększa zakres podmiotów podlegających nowym regulacjom. Co istotne, choć LkSG nie wiąże bezpośrednio polskich firm, jednak w praktyce z jej specyfiki wynika, że niemieckie spółki będą przenosić obowiązek również na polskich przedsiębiorców.

### ZAKRES BADANIA

Ustawa określa szereg zakazów, których naruszenie stanowi zagrożenie dla praw człowieka oraz ochrony środowiska, przede wszystkim:

- zakaz zatrudniania dziecka poniżej minimalnego dopuszczalnego wieku, przy czym minimalny dopuszczalny wiek odpowiada wiekowi, w którym zgodnie z obowiązującym prawem krajowym kończy się obowiązek szkolny i wynosi co najmniej 15 lat,
- zakaz najgorszych form pracy dzieci poniżej 18 roku życia (w tym wszelkie formy niewolnictwa i wykorzystywania, a także prace szkodliwe dla życia i zdrowia dzieci),
- zakaz zatrudniania osób do pracy przymusowej i wszelkich form niewolnictwa,
- zakaz lekceważenia obowiązków w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy wynikających z obowiązującego prawa krajowego, jeżeli powoduje to ryzyko wypadków przy pracy lub zagrożeń dla zdrowia związanych z pracą,
- zakaz lekceważenia wolności zrzeszania się,
- zakaz nierównego traktowania w zatrudnieniu (w tym także wypłaty nierównego wynagrodzenia za pracę o jednakowej wartości),
- zakaz potrącania odpowiedniego (minimalnego) wynagrodzenia,
- zakaz powodowania szkodliwych zmian w glebie, zanieczyszczenia wody i powietrza, szkodliwych emisji hałasu lub nadmiernego zużycia wody,
- zakaz bezprawnej przymusowej eksmisji oraz zakaz bezprawnego zajmowania gruntów, lasów i wód w celu ich nabycia, zagospodarowania lub innego wykorzystania zapewniającego utrzymanie danej osobie,
- zakaz innych działań lub zaniechań, które bezpośrednio mogą powodować szkody w zakresie prawa człowieka lub o charakterze środowiskowym.



FOT.EY

## DEFINICJA ŁAŃCUCHA DOSTAW

Łańcuch dostaw w rozumieniu LkSG odnosi się do wszystkich produktów i usług oraz obejmuje wszystkie etapy, także zagraniczne, które są wymagane do wytworzenia produktów i świadczenia usług (począwszy od wydobycia surowców po dostawę towaru do klienta lub wykonanie usługi). Z perspektywy polskich kontrahentów kluczowe jest, że LkSG wprost wskazuje, że jej przepisy obejmują nie tylko niemieckie firmy w ich obszarze działalności, ale także działania bezpośrednich i pośrednich dostawców. W związku z tym, każda niemiecka firma objęta zakresem LkSG musi wprowadzić politykę dotyczącą strategii ochrony praw człowieka i środowiska oraz opracować środki zapobiegawcze - nie tylko wewnętrzne, ale także wobec swoich dostawców, także tych z Polski.

Każdy bezpośredni dostawca będzie m.in. zobowiązany raportować czy w ramach swojej działalności uwzględnia prawa człowieka i oczekiwania środowiskowe. Wobec dostawców pośrednich musi zostać wprowadzona procedura składania skarg, w taki sposób, by każdy mógł

zgłosić ewentualne naruszenie. W przypadku jakiegokolwiek informacji o możliwych naruszeniach u dostawców lub poddostawców, niemiecka spółka będzie zobligowana przeprowadzić analizę ryzyka oraz podjąć odpowiednie środki zaradcze.

## SANKCJE ZA NARUSZENIE PRZEPISÓW

Niedostosowanie się do nowych regulacji sankcjonowane jest znacznymi karami pieniężnymi. Ustawa przewiduje kary w wysokości do 500 tysięcy euro, a dla grup kapitałowych o globalnym średnim rocznym obrocie przekraczającym 400 milionów euro, nawet do 2 procent obrotu. Ponadto, każda osoba, która umyślnie lub w wyniku zaniedbania narusza przepisy, może zostać ukarana grzywną maksymalnie do 800 tysięcy euro. W niektórych przypadkach, ukarany przedsiębiorca będzie musiał liczyć się również z zakazem udziału w przetargach publicznych.

Co istotne, sankcje mogą być nałożone jedynie na niemieckie firmy. Konsekwencją dla polskich przedsiębiorców może być natomiast zakończenie współpracy przez partnerów biznesowych z Niemiec, którzy sami będą

chcieli w ten sposób uniknąć ponoszenia odpowiedzialności za działania polskich firm niezgodne z LkSG.

## JAKI WPŁYW MAJĄ NIEMIECKIE PRZEPISY NA POLSKI RYNEK

Z punktu widzenia polskiej gospodarki, temat jest niezwykle istotny, ponieważ Niemcy są jednym z naszych najważniejszych kontrahentów - to tam trafia niemal ćwierć naszego eksportu. Lista obowiązków niemieckich firm jest długa, a obowiązki te w części będą przenoszone na polskich przedsiębiorców.

Po pierwsze, LkSG wprowadza szeroki obowiązek raportowania i stałego monitorowania przestrzegania nowych standardów - w tym zakresie obserwujemy już liczne pytania, które niemieckie firmy kierują do swoich polskich partnerów. Co istotne, obowiązek raportowania nie jest procesem jednorazowym. Oznacza to, że stanie się ono stałym elementem współpracy z niemieckimi firmami. Przedsiębiorcy co prawda nie muszą gwarantować, że w ich łańcuchu dostaw nie dochodzi do żadnych naruszeń, ale muszą udowodnić, że są w stanie wychwytywać wszelkie naruszenia i odpowiednio na nie reagować.

Niemniej jednak, treść informacji dostarczanych przez polskich dostawców może mieć dla nich negatywne konsekwencje. Najprostszym sposobem minimalizowania ryzyka ewentualnych naruszeń przez niemieckie firmy może się bowiem okazać odpowiedni dobór dostawców. Z punktu widzenia niemieckiego przedsiębiorcy, nad którym wisi groźba kary pieniężnej, łatwiej będzie zmienić dostawcę na takiego, który spełnia już wszystkie wymagania LkSG i udało mu się wyeliminować naruszenia, niż czekać aż dotychczasowy dostawca dostosuje się do nowych wymogów. Tym bardziej, że za rok 2024 wszystkie niemieckie spółki podlegające ustawie będą musiały w 2025 r. złożyć roczne sprawozdanie z wypełnienia swoich obowiązków.

ków w zakresie należytej staranności. Polskie firmy współpracujące z niemieckimi przedsiębiorstwami muszą też liczyć się z potencjalnymi kontrolami. Taka weryfikacja zgodności z nowymi standardami może być przeprowadzona w formie bezpośredniej kontroli lub za pośrednictwem podmiotów zewnętrznych zajmujących się audytami.

Ponadto, bezpośredni dostawcy powinni zapewniać, że standardy LkSG są spełniane również w dalszym łańcuchu dostaw. W tym zakresie konieczne może być opracowanie nowych klauzul umownych przenoszących odpowiedzialność za potencjalne naruszenia bądź sankcjonujących brak należytej staranności przez poddostawców. W razie potrzeby dopuszczalne jest zastrzeżenie w umowie, że dostawca lub poddostawca może nabywać określone produkty tylko z wybranych źródeł lub zobowiązanie go do udowodnienia, że określone produkty pochodzą z certyfikowanych regionów lub surowców z certyfikowanych hut.

Możemy spodziewać się, że obowiązek raportowania oraz ewentualne kontrole to dopiero początek i firmy będące na szczycie łańcucha dostaw, chcąc minimalizować własne ryzyko, nie tylko będą przenosić większość obowiązków na swoich dostawców, ale także wymagać od nich, by w swoich organizacjach wprowadzali analogiczne rozwiązania. Małe i średnie przedsiębiorstwa muszą być przygotowane m.in. na konieczność utworzenia kompaty-

bilnych kanałów informacyjnych umożliwiających zgłaszanie naruszeń i wdrożenia nowych oprogramowań oraz zwiększenie poziomu zatrudnienia, w tym w działach IT, a nawet utworzenie osobnych działów personalnych zajmujących się kontrolą przestrzegania praw człowieka oraz ochrony środowiska.

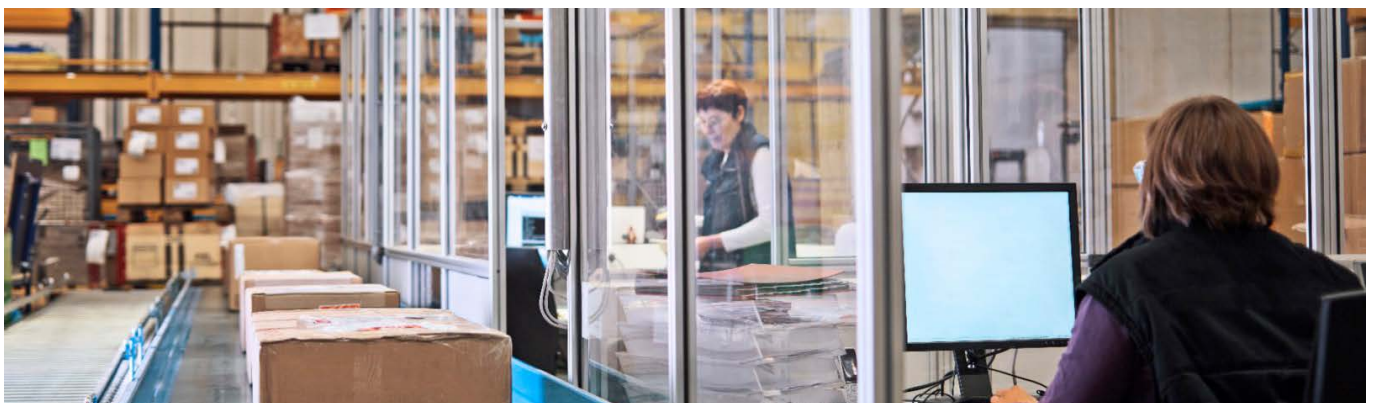
Nowe regulacje mogą być więc szansą na zwiększenie swojej obecności w Niemczech, ale stanowią one też zagrożenie dla firm, które się nie dostosują. Liczy się czas i sprawne dostosowanie prowadzonej działalności do nowych regulacji oraz praktyk branżowych. Każdy polski przedsiębiorca, nawet jedynie pośrednio uczestniczący w łańcuchu dostaw związanym z niemieckim kapitałem, powinien przeprowadzić wewnętrzną analizę zgodności z nowymi standardami i opracować odpowiednie strategie a ponadto, zweryfikować swoich dostawców.

W lipcu br. Federalny Urząd ds. Gospodarczych i Kontroli Eksportu opublikował listę 28 najczęściej zadawanych pytań, z których czerpać mogą także polscy kontrahenci współpracujący z niemieckimi firmami.

#### **CZY NIEMCY WYZNACZĄ NOWY KIERUNEK DLA EUROPY?**

Na szczycie Unii Europejskiej, rozmowy o konieczności uregulowania nowych standardów w łańcuchu dostaw toczą się od wielu lat. Inicjatywa niemiecka nie jest więc nowym, ale z pewnością

stanowi nowy impuls dla pozostałych państw członkowskich, które na skutek zewnętrznych nacisków powróciły do negocjacji w zakresie opracowania w tym zakresie wspólnych norm. Skutkiem tego, 1 grudnia 2022 r. Rada UE przyjęła stanowisko negocjacyjne dotyczące Dyrektywy w sprawie należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (Corporate Sustainability Due Diligence Directive, w skrócie CS3D). Aktualnie, projekt jest na ostatnim etapie negocjacji w Parlamencie Europejskim. Analogicznie do rozwiązań LkSG, dyrektywa zakłada wprowadzenie obowiązku należytej staranności dla określonych grup przedsiębiorstw w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom ich działalności dla poszanowania praw człowieka i kwestii środowiskowych. Zgodnie z założeniami, CS3D miałaby dotyczyć większych przedsiębiorstw z krajów UE, a także przedsiębiorstw spoza UE. Chociaż małe i średnie przedsiębiorstwa nie będą bezpośrednio objęte proponowanymi przepisami, to właśnie na nie wejście w życie dyrektywy będzie miało największy wpływ i możemy spodziewać się podobnych skutków jak te dla dostawców niemieckich. Na uwagę zasługuje fakt, że przepisy europejskie idą o krok dalej i poza sankcjami m.in. karami finansowymi czy zakazem wprowadzania produktów na rynek, wprowadzają także odpowiedzialność cywilną przedsiębiorstw. Ponadto, w odróżnieniu do LkSG nie różnicują bezpośredniego i pośredniego dostawcy.



FOT.EY



ul. 1 Maja 100  
32-340 Wolbrom

+ 48 32 6441 848

www.wolmot.com.pl

WOLMOT jest polskim producentem gumowych, silikonowych i fluorosilikonowych węży kształtowanych oraz prostych przeznaczonych głównie do przemysłu motoryzacyjnego, w tym ciągników, innych maszyn rolniczych, wózków widłowych, maszyn budowlanych, samochodów osobowych i autobusów. Posiadamy ponad 30-letnie doświadczenie w zaopatrywaniu linii montażowych wielu renomowanych producentów pojazdów oraz dostawców OEM.



ul. Krakowska 50  
32-083 Balice

+ 48 12 397 50 05

www.mv-center.com

MV Center Systemy Wizyjne Sp z o.o. Pomagamy kontrolować i usprawniać procesy produkcyjne zmniejszając błędy przy pomocy wizji maszynowej. Zaprojektujemy i wdrożymy system wizyjny przeznaczony specjalnie dla Twojego konkretnego produktu i dopasowany do Twojej linii produkcyjnej. Jesteśmy jednym z niewielu zespołów w Polsce dysponujących własnym laboratorium. Pozwala to testować u siebie budowane systemy jeszcze na etapie ofertowania.



ul. Krzywa 3  
59-100 Polkowice

+ 48 603 490 103

www.emtechiph.pl

Emtech IPH Group to firma specjalizująca się w dostarczaniu zaawansowanych rozwiązań technologicznych dla różnych branż przemysłowych. Nasza oferta obejmuje technologię suchego lodu, czyszczenie laserem, powłoki trudnościeralne i opakowania na narzędzia skrawające.

Jesteśmy dostawcą wysokiej jakości maszyn i urządzeń, które umożliwiają efektywne i ekologiczne rozwiązania w zakresie czyszczenia, ochrony powierzchni i pakowania narzędzi.



ul. Legionów 83A  
43-502 Czechowice-Dziedzice

+ 48 600 010 754

www.k2-robots.com

Firma K2ROBOTS jest profesjonalnym integratorem automatyki przemysłowej. Na każdym etapie projektu wspieramy naszych klientów, mając na uwadze zastosowanie najlepszych i najnowocześniejszych rozwiązań.

Automatyzacja to kolejny krok w rozwoju firmy, dlatego rozmawiamy z naszymi klientami aby zaproponować dedykowane rozwiązanie, oparte na rzetelnej i pełnej analizie potrzeb. Najważniejsze dla nas jest indywidualne podejście oraz spersonalizowane rozwiązanie dla potrzeb klienta.

MIEJSCE NA REKLAMĘ  
**TWOJEJ FIRMY**  
DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.




ul. Graniczna 49  
05-825 Grodzisk Mazowiecki


+ 48 512 081 906

www.rabugino.com

Rabugino jest firmą z kapitałem włoskim działającą w Polsce. Know how firmy to produkcja komponentów technicznych o specjalistycznych właściwościach funkcjonalnych, ale również produkcja części o wysokich wymaganiach estetycznych. Części powstają na miejscu przy użyciu maszyn wtryskowych, ale również specjalistycznych linii montażowych, urządzeń do zgrzewania czy obróbki części metalowych.



 ul. Torowa 3  
30-435 Kraków

 + 48 12 355 00 00

Zakres naszej działalności obejmuje projektowanie i produkcję mechanicznych systemów intralogistycznych, racków transportowych, urządzeń automatycznych i elektrycznych do transportu komponentów i materiałów na terenie zakładów produkcyjnych i magazynów.

Nasze produkty dostarczamy do zakładów produkcyjnych zlokalizowanych na całym świecie, głównie do branży automotive. Wśród naszych klientów znajdują się firmy takie jak: Daimler, MAN, Valeo, GKN, MAHLE, ZF TRW, Hutchinson, Autoliv, Detroit Diesel Corp., Sanden, LEAR, BorgWarner oraz wielu innych.



 ul. Olsztyńska 1A  
42-256 Biskupice

 + 48 731 012 635

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

W GREG-PLAST zajmujemy się odbiorem odpadów plastikowych, recyklingiem tworzyw sztucznych oraz sprzedażą recyklatów. Odbieramy od przedsiębiorstw odpady plastikowe w każdej postaci – zlepow, przelewów, zmiotów, odpadowych produktów itp. Zajmujemy się całym procesem, aby nasi partnerzy mogli swobodnie skupić się na swojej głównej działalności. Odbiór odpadów będzie potwierdzony odpowiednią dokumentacją. Recykling odpadów zapewni ich ponowne wykorzystanie w maksymalnym stopniu i ograniczy wpływ tworzyw na środowisko.



 ul. Sportowa 7  
26-922 Zajezerze

 + 48 602 796 681

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

Jesteśmy producentem maszyn. Wykonujemy prototypy maszyn dla różnych gałęzi przemysłu. Misją firmy jest automatyzacja procesów produkcyjnych, realizowana poprzez projektowanie, budowę maszyn i urządzeń, usprawniających procesy produkcyjne.

Firma zapewnia pełne wsparcie techniczne od uruchomienia poprzez szkolenia oraz serwis gwarancyjny i pogwarancyjny. Realizowane przez nas zadania z powodzeniem znajdują zastosowanie w przemyśle motoryzacyjnym.



 ul. Rogowska 117  
54-440 Wrocław

 +48 71 387 85 31

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

Bollhoff Technika Łączenia Sp. z o. o. jest dostawcą technologii łączenia i elementów złącznych spełniających wymogi współczesnego przemysłu motoryzacyjnego.

Technologie łączenia i montażu firmy Böllhoff sprawdzają się w samochodach spalinowych, hybrydowych i elektrycznych.



 Römerallee 14  
D78658 Zimmern o. R.

 + 48 728 871 219

 [www.rampf-group.com](http://www.rampf-group.com)

RAMPF Production Systems jest jednym z wiodących na świecie dostawców innowacyjnych systemów do przetwarzania jedno, dwu i wieloskładnikowych systemów z tworzyw reaktywnych.

Oprócz swoich podstawowych kompetencji w zakresie technologii mieszania i dozowania, firma z siedzibą w Zimmern niedaleko Rottweil w Niemczech zapewnia projekty automatyzacji przygotowane dla konkretnego produktu ze zintegrowanym transportem części oraz obróbką cieplną.

MIEJSCE NA REKLAMĘ  
**TWOJEJ FIRMY**  
DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.





 ul. Mosiężna 14  
66-400 Gorzów Wielkopolski  
 + 48 880 524 105  
 www.yetico.com

Yetico S.A. to czołowy przetwórcza tworzyw polimerowych w Polsce. Fabryka w Gorzowie Wlkp. specjalizuje się w technologii formowania wtryskowego tworzyw termoplastycznych. Komponenty wtryskowe trafiają na rynki automotive, RTV, czy AGD.

Yetico jest polską firmą rodzinną. Od ponad 30 lat zajmuje pozycję lidera wśród producentów płyt EPS do termoizolacji budynków i opakowań ze styropianu. Kompetencje nabyte w tej branży przełożyły się na dynamiczne inwestycje w obszarze formowania wtryskowego.



 ul. Zajęcza 3  
57-300 Kłodzko  
 + 48 887 043 918  
 www.poliamid.com

Jesteśmy polską firmą rodzinną, która istnieje na rynku od 1989 roku. Specjalizujemy się w produkcji elementów z tworzyw sztucznych. Wytwarzamy części z następujących materiałów: LDPE, HDPE, LLDPE, TPE, PP, PA, PA6, PA66, PBT, PC i inne w dowolnych kolorach. W naszym zakładzie przetwarzamy tworzywa: PP, PE, ABS, PA6, PA6 do 25GF, PA66, PS, PBT, PC+ABS, PPEPDM, TPE-V, PC.

Posiadamy własną narzędziownią co pozwala nam projektować, produkować i serwisować formy wtryskowe.



 ul. Komandosów 1/7  
32-085 Modliczka  
 + 48 122 010 210  
 www.neweramaterials.com

Oferujemy wysokiej jakości prepregi, kompozyty i wydruki 3D dostosowane do potrzeb różnych sektorów przemysłu. Nasza oferta obejmuje również wsparcie w zakresie projektowania, skanowania, inżynierii odwrotnej oraz doradzamy klientom w doborze odpowiednich materiałów i technologii. Naszym celem jest tworzenie odpowiednich rozwiązań, dopasowanych do potrzeb klientów, co pozwala zapewnić najwyższą jakość i skuteczność naszych usług.



 ul. Lodowa 93E  
93-232 Łódź  
 + 48 42 272 30 30  
 www.wirthwein.de

Wirthwein to przedsiębiorstwo rodzinne założone w 1949 roku, które zajmuje się formowaniem wtryskowym z tworzyw sztucznych na najwyższym poziomie.

Firma posiada 22 fabryki w Europie, Azji i USA. Grupa Wirthwein zatrudnia ponad 3 650 osób działając w przemyśle samochodowym, AGD, kolejnictwie, sektorze elektrycznym i medycznym. Wirthwein dostarcza komponenty do klientów Tier 1 oraz bezpośrednio do OEM.

**MIEJSCE NA REKLAMĘ**  
**TWOJEJ FIRMY**  
**DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.**



 ul. Wrocławska 33D  
55-095 Długoleka  
 + 48 533 550 338  
 www.eurostatgroup.com/en/

Firma SJM oferuje kompleksowe usługi w dziedzinie opakowań chroniących przed wyładowaniami ESD, będąc liderem w zakresie produkcji i dystrybucji produktów antystatycznych wykonanych na zamówienie. Dwa klastry produkcyjne posiadają własne parki maszynowe w oparciu o kompatybilne linie ekstruzji oraz systemy maszyn do formowania próżniowego. Dla przemysłu motoryzacyjnego oraz producentów elektroniki oferujemy takie rozwiązania w Europie, zabezpieczając łańcuch dostaw.



**POSTEP**

powered by Luma Automation



ul. Leona Wyczółkowskiego 16  
44-109 Gliwice



+ 48 32 271 12 74



www.postep.pl

ZM Postęp to producent wyrobów metalowych, dostawca dla największych firm motoryzacyjnych (OEM, Tier1 i Tier2) jak i do innych branży przemysłu w kraju i na świecie.

Specjalizujemy się w produkcji elementów konstrukcji karoserii samochodowych, elementów konstrukcji siedzeń samochodowych, komponentów układów wydechowych, elementów antywibracyjnych w samochodach, detali silników prądu stałego, detali do wymienników ciepła, układów chłodzących, dużego AGD.

**METCHEM**



ul. Konstytucji 3 Maja 10  
34-100 Wadowice



+ 48 33 872 15 00



www.metchem.pl

METCHEM Sp. z o.o. jest nowoczesną wtryskownią produkującą od 40 lat dla branży motoryzacyjnej. Naszymi klientami są czołowe firmy w branży motoryzacyjnej. Specjalizujemy się w produkcji zaawansowanych wyrobów z tworzywa sztucznych termoplastycznych o wysokim stopniu skomplikowania. Oferujemy nadzór nad wykonawstwem form wtryskowych.

Wdrożone systemy IATF16949 i ISO14001 oraz ścisła współpraca z Klientami na każdym etapie projektu, zapewniają najwyższą jakość produktów i świadczonych usług.

**KEMPNY  
KOMPONENTY**



ul. Literacka 13a/22  
01-864 Warszawa



+ 48 603 033 314



www.kempnykomponenty.com

Firma Kempny Komponenty działa na rynku od 2013 roku. Naszym głównym profilem działalności jest dystrybucja narzędzi węglkowych CNC produkowanych przez niemiecką firmę HPTec GmbH.

Specjalizujemy się w sprzedaży narzędzi stosowanych do obróbki materiałów kompozytowych zawierających włókno szklane oraz włókno węglowe. Ponadto w ofercie posiadamy narzędzia do obróbki metali kolorowych, tworzyw sztucznych, tytanu, stali nierdzewnej oraz innych materiałów.

**VEOLIA**



ul. Puławska 2  
02-566 Warszawa



+ 48 600 001 728



www.veoliawatertechnologies.pl

Veolia Water Technologies należy do globalnej grupy Veolia i jest wiodącym dostawcą rozwiązań wodno-ściekowych. Dostarczamy technologie i rozwiązania z zakresu uzdatniania i przygotowania wody procesowej, wody użytkowej oraz oczyszczania ścieków z produkcji. Optymalizujemy zużycie wody i energii, redukujemy koszty wody i ścieków oraz koszty eksploatacyjne, odzyskujemy wodę do ponownego wykorzystania. Stosując technologie wyparnej i koncentracji oraz techniki membranowe oczyszczamy wszystkie typy ścieków: z zakładów obróbki powierzchniowej, z przetwarzania emulsji olejowych, zawierające zanieczyszczenia z maszyn itp.

**MRS**



ul. Jana Zamoyskiego 79A  
30-519 Kraków



+ 48 793 77 00 25



info.pl@mrs-electronic.com

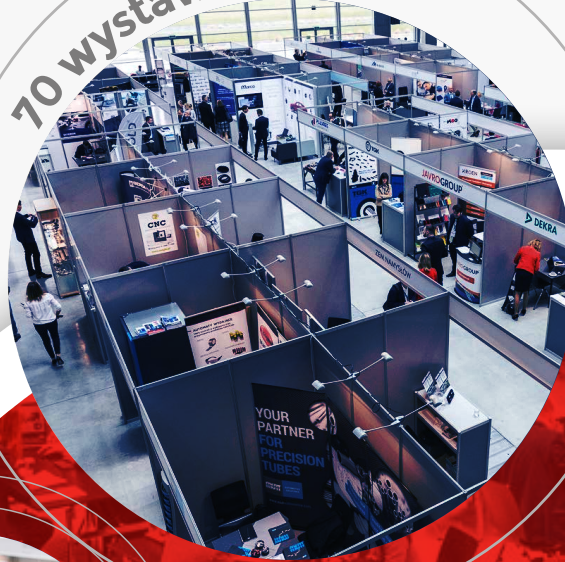
Your Vision. Our Technology.

Od ponad 20 lat opracowujemy i produkujemy innowacyjną elektronikę pojazdową w różnych branżach. Naszą specjalistyczną wiedzą jest rynek małych sterowników. Tworzymy odpowiednie rozwiązania sprzętowe i programowe dla Państwa indywidualnych wymagań. Oferujemy najnowocześniejsze rozwiązania w zakresie ładowania w elektromobilności. W ostatnich latach otworzyliśmy wiele międzynarodowych lokalizacji, m.in. w Polsce. Nasza globalna sieć partnerów stale się rozwija. Dzięki naszej technologii możemy realizować Państwa wizje na całym świecie

MIEJSCE NA REKLAMĘ  
**TWOJEJ FIRMY**  
DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



70 wystawców



400 firm



# 9 Automotive CEE Day

NAJWIĘKSZE  
WYDARZENIE B2B  
BRANŻY MOTORYZACYJNEJ  
W POLSCE



1900 spotkań



OPOLE  
18-19.04  
2024

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