

AutomotiveSuppliers.pl review

ISSN 1899-4369

Nr 3(38)/2017 lipiec-wrzesień



8 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

Holiday Inn Krakow City Centre****

23-24.11.2017



szczegóły na www.motosolutions.pl

W NUMERZE:

5. EDYCJA
KONFERENCJA
TOOL-SHOP

CZY CZEKAJĄ NAS
REKORDOWE
PODWYŻKI PŁAC?

NOWE ZASADY
PRZYZNAWANIA POMOCY
PUBLICZNEJ

ANALIZA RYZYKA
PODSTAWĄ ZWIĘKSZENIA
SKUTECZNOŚCI SZJ

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRME

INTERNETOWA BAZA FIRM PRODUKCYJNYCH I USŁUGOWYCH DLA MOTORYZACJI

WERSJA POLSKA I ANGIELSKA

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

**Blisko 300
firm z branży**

Szczegóły oferty: 22 215 05 05
review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

8 Forum 8 MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

W tej edycji:

- ▼ Optymalizacja procesów produkcyjnych i logistycznych
- ▼ Branża motoryzacyjna w Polsce a rozwój elektromobilności
- ▼ Przemysł motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej (panel dyskusyjny)
- ▼ Fabryka 4.0
- ▼ Efektywne zarządzanie mediami

Holiday Inn
Kraków City Centre*****

23-24.11.2017

- ▼ Poznaj najlepsze praktyki i rozwiązania
- ▼ Doskonała okazja do benchmarku twojej firmy!

Partnerzy Główni

CRUSAR

Exact Systems

Partnerzy Branżowi

antalis
Just ask Antalis

BALLUFF

BGZ BNP PARIBAS
Bank Związującego się Swata

Partner Bankietu

EMW
Das Stahl-Service-Center

DEKRA

data interchange

SIRMAX

StatSoft Polska

3M Science.
Applied to Life.

Organizator

AutomotiveSuppliers.pl

www.motosolutions.pl

DZIEŃ 1 - 23.11.2017

8.30-9.30	Rejestracja uczestników
9.30 -9.35	Rozpoczęcie Forum <i>Rafał Orłowski, Partner AutomotiveSuppliers.pl</i>
9.35-10.00	Europa Środkowo-Wschodnia: kto jest w czołówce dostawców z lokalnym kapitałem? <i>Rafał Orłowski, Partner, AutomotiveSuppliers.pl</i>
10.00-10.20	Optymalizacja procesów produkcyjnych i logistycznych na przykładzie fabryki Volkswagena we Wrześni <i>Ralf Nitzschke, Dyrektor Zakładu Crafter we Wrześni Volkswagen Poznań Sp. z o.o.</i>
10.20-10.50	MotoBarometr 2017 - o kondycji branży motoryzacyjnej w Polsce i planie rozwoju elektromobilności w opinii przedstawicieli branży <i>Paweł Gos, Prezes Zarządu, Exact Systems S.A.</i>
11.00-11.40	Przerwa kawowa / Coffee break - networking
11.40-12.10	Wpływ globalnych trendów na rozwój sektora motoryzacyjnego <i>Ekspert z Grupy BNP Paribas</i>
12.10-12.30	Optymalizacja procesów produkcyjnych <i>Tomasz Wróblewski, Dyrektor Produkcji Toyota Boshoku Poland Sp. z o.o.</i>
12.30-12.50	Najnowsze trendy w zastosowaniu tworzyw sztucznych jako odpowiedź na wyzwania stojące przed współczesnymi pojazdami - studium przypadku na bazie tworzyw z grupy PP modyfikowanych włóknem szklanym <i>Aleksander Tyszkiewicz, Dyrektor Generalny, Sirmax Polska Sp. z o.o.</i>
13.00-14.00	Lunch
14.00-14.40	Firmy w krajach Europy Środkowo-Wschodniej wobec zmian w globalnym przemyśle motoryzacyjnym (panel dyskusyjny) <i>m.in.: Paweł Gos, Prezes Zarządu Exact Systems S.A. Stefan Moisa, Dyrektor działu Łańcucha Dostaw, Członek Zarządu Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o. Paweł Nowak, Dyrektor ds. sprzedaży, Członek Zarządu, BGŻ BNP Paribas Faktoring Sp. z o.o.</i>
14.40-15.00	Efektywny i bezpieczny transfer plików w VW Group UK <i>Alessandro Poma, Head of South and East Europe Sales, Data Interchange / Ian Richards, Head of UK Sales, Data Interchange</i>
15.00-15.20	Job standardization. Standaryzacja pracy na liniach produkcyjnych <i>Adam Krępa, Prezes Zarządu, Federal-Mogul Gorzyce Sp. z o.o.</i>
15.30-16.00	Przerwa kawowa / Coffee break - networking
16.00-16.20	Indywidualizm w logistyce <i>Karol Kundzicz, Prezes firmy CRUSAR</i>
16.20-17.20	Jak nie zwariować w branży motoryzacyjnej? Medycyna, psychologia, sport i dieta  <i>Sebastian Kotow</i> wykładowca i mówca biznesowy, popularyzator psychologii biznesu  <i>Profesor Andrzej Milewicz</i> profesor chorób metabolicznych, specjalista od procesów starzenia  <i>Bogdan Szczotka</i> trener polskiej kadry kulturystów, dietetyk, Mistrz Świata w kulturystyce
17.30	Podsumowanie I dnia
20.00-24.00	Bankiet

PRELEGENCI m.in.



Grzegorz Banakiewicz
Manager ds. Rozwoju i Projektów Partnerskich, BALLUFF Sp. z o.o.



Tomasz Demski
Business Development Director StatSoft Polska Sp. z o.o.



Paweł Gos
Prezes Zarządu, Exact Systems S.A.



Aleksander Gwizdała
Packaging Business Unit Director, Antalis Poland Sp. z o.o.



Tomasz Kilka
Business Development Manager, Automotive Management Services



Adam Krępa
Prezes Zarządu, Federal-Mogul Gorzyce Sp. z o.o.



Karol Kundzicz
Prezes firmy CRUSAR



Michał Łaska
Prezes Zarządu, CADM Automotive Sp. z o.o.



Stefan Moisa
Dyrektor działu Łańcucha Dostaw Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o.



dr inż. Krzysztof Neupauer
Politechnika Krakowska, Wydział Inżynierii i Technologii Chemicznej



Ralf Nitzschke
Szef Produkcji, Zakład Crafter we Wrześni, Volkswagen Poznań Sp. z o.o.



Paweł Nowak
Dyrektor ds. sprzedaży, Członek Zarządu, BGŻ BNP Paribas Faktoring Sp. z o.o.



Alessandro Poma
Head of South and East Europe Sales, Data Interchange



Bronisław Pytel
Site Utilities Manager Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o.



Ian Richards
Head of UK Sales, Data Interchange



Tomasz Stelmach
Uszczelnienia karoseryjne - Dyrektor Jakości na Europę, Hutchinson Poland Sp. z o.o.



Aleksander Tyszkiewicz
Dyrektor Generalny, Sirmax Polska Sp. z o.o.



Tomasz Wróblewski
Dyrektor Produkcji Toyota Boshoku Poland Sp. z o.o.

DZIEŃ 2 - 24.11.2017

10.00-10.20	Quality Non Negotiables <i>Tomasz Stelmach, Uszczelnienia karoseryjne</i> <i>- Dyrektor Jakości na Europę, Hutchinson Poland Sp. z o.o.</i>
10.20-10.40	Monitoring i audytowanie dostawców usług typu control & rework jako minimalizacja ryzyka wymagana przez IATF <i>Tomasz Kilka, Business Development Manager,</i> <i>Automotive Management Services</i>
10.50-11.30	Przerwa kawowa / Coffee break - networking
11.30-11.50	Czy polskie firmy mogą skutecznie walczyć na globalnym rynku motoryzacyjnym? <i>Michał Laska, Prezes Zarządu, CADM Automotive Sp. z o.o.</i>
11.50-12.20	Innowacje w procesach pakowania - szansa, czy konieczność? <i>Aleksander Gwizdała,</i> <i>Packaging Business Unit Director, Antalis Poland Sp. z o.o.</i>
12.20-12.50	Od SPC do Przemysłu 4.0, czyli analiza danych w optymalizacji procesów <i>Tomasz Demski, Business Development Director</i> <i>StatSoft Polska Sp. z o.o.</i>
12.50-13.20	Inteligentna Fabryka - elastyczna i efektywna produkcja ukierunkowana na Przemysł 4.0 <i>Grzegorz Banakiewicz, Manager ds. Rozwoju i Projektów Partnerskich, BALLUFF Sp. z o.o.</i>
13.30-14.30	Lunch
14.30-14.50	Wpływ wdrożenia przedsięwzięć i zarządzania efektywnością energetyczną na zrównoważony rozwój przedsiębiorstwa <i>Bronisław Pytel, Site Utilities Manager</i> <i>Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o.</i>
14.50-15.10	Dobre praktyki w zarządzaniu mediami <i>dr inż. Krzysztof Neupauer, Politechnika Krakowska,</i> <i>Wydział Inżynierii i Technologii Chemicznej przy współpracy z Valeo Autosystemy Sp. z o.o.</i>
15.20	Zakończenie Forum



Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Forum



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



ZGŁASZAM UDZIAŁ:

Warunki uczestnictwa:

Cena obejmuje: udział w Forum w dniach 23-24 listopada 2017 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 23.11.

1. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 10 listopada.
2. Wpłaty należy dokonać na konto:
AutomotiveSuppliers.pl S.C. Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Rafał Orłowski mBank
Bankowość Detaliczna BRE Banku SA PL 61 1140 2004 0000 3102 5293 0305 z dopiskiem, Forum MotoSolutions 2017 i nazwisko uczestnika
3. Rezygnację z udziału należy przysyłać listem poleconym na adres organizatora.
4. Rezygnacja w terminie do 10 dni przed Forum lub nieobecność podczas Forum nie są podstawą do zwrotu należności.
5. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum.

do 22 września 2017 r. 1 499 zł + 23% VAT

do 20 października 2017 r. 1 699 zł + 23% VAT

po 20 października 2017 r. 1 799 zł + 23% VAT

Imię

Nazwisko

Stanowisko

Nazwa firmy

Ulica

Kod pocztowy

Miejscowość

Tel.

e-mail

NIP

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

Wyrażamy zgodę, na podstawie art. 23 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) na przetwarzanie danych osobowych do celów informacyjnych i marketingowych przez AutomotiveSuppliers.pl S.C. z siedzibą w Warszawie oraz przez Partnerów Forum MotoSolutions (edycja 2017).

Nocleg

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

więcej na www.motosolutions.pl

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

Nadchodzi największa rewolucja w historii motoryzacji?

Afera dieselgate zatacza coraz szerszy krąg. Jak na razie niemieckie koncerny zapowiedziały zaktualizowanie oprogramowania w 5,3 miliona samochodów, w celu zmniejszenia emisji toksycznych tlenków azotu. Przed producentami wisi widmo kar jakie nałoży Komisja Europejska.

Cała sprawa staje się katalizatorem dynamicznych zmian zachowań nabywców oraz rządów. Zauważalny jest spadek zamówień na samochody osobowe z silnikami wysokoprężnymi. Rośnie popyt na auta elektryczne. Tesla 3 może stać się rynkowym wielkoseryjnym przełomem - złożono już 500 tys. zamówień, choć auto wejdzie do produkcji w 2018 roku.

Jednocześnie poszczególne kraje zapowiadają zakaz rejestracji aut z konwencjonalnym napędem. Już od 2025 r. będzie on obowiązywać dla samochodów z silnikami spalinowymi w Holandii i Norwegii. W Wielkiej Brytanii ma to nastąpić w 2040 r. W tym samym roku we Francji nikt nie zarejestruje aut z silnikami zarówno spalinowymi jak i diesla.

Przejsie na silniki elektryczne spowoduje drastyczną zmianę w łańcuchu dostaw - produkcja podzespołów do „klasycznych” napędów będzie zanikać a rozwijane będą całkowicie nowe. Już teraz dostawcy muszą przygotowywać się na tę zmianę a Polska powinna starać się pozyskiwać inwestorów, którzy rozwijają najnowsze technologie. O zmianach w europejskim i polskim przemyśle motoryzacyjnym będziemy mówić podczas nadchodzącego 8. Forum MotoSolutions, na które serdecznie Państwa zapraszam.



Rafał Orłowski

A stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'Orłowski'.

Redaktor Naczelny

4.

8. Forum MotoSolutions

8

Czy czekają nas rekordowe podwyżki płac?

12

Nowe rekordy w eksporcie motoryzacyjnym

16

Daimler rozpoczął inwestycję w Jaworze

20

Grupa Groclin na drodze transformacji

24

Konferencja Rozproszona Fabryka Przyszłości w drodze do Przemysłu 4.0

26

Czy nowe samochody rozpadną się za kilka lat?

28

Formel D. The Driving Force

30

LUMEL Alucast:
Motoryzacja w Strategii 2020

32

Zakupy przemysłowe – aktualne trendy i perspektywy na przyszłość

34

5. Konferencja dla Narzędziowni TOOL-SHOP

36

Co nowego u dostawców?

38

Logistyka wejścia w branżę motoryzacyjnej: duże wyzwania, duże korzyści

44

Jak pomóc firmom motoryzacyjnym reagować na szybko postępujące zmiany w branży i rosnące wymagania klientów?

47

Obróbka cieplna i mycie przemysłowe - Nowoczesne technologie i najwyższe standardy już w Polsce!

48

Analiza ryzyka jako podstawa zwiększenia skuteczności systemu zarządzania jakością

52

Fabryka przyszłości - przegląd najciekawszych zastosowań Przemysłu 4.0.

54

Nowe zasady przyznawania pomocy publicznej na inwestycje przedsiębiorców

58

Rola banku nabiera nowego znaczenia

60

BADA AG Twój partner w compoundingu tworzyw sztucznych

64

Nadchodzące targi i konferencje



VIA Technika Obróbki
Powierzchniowej

VIA Technika Obróbki Powierzchniowej Sp. z o.o.
ul. Polna 17D, Komorniki 55-300 Środa Śląska
Tel.: +48 71 3173178
www.v-i-a.pl

Trowalizacja & Odtłuszczenie

części to dopiero początek

Odtłuszczenie przemysłowe. Jedyni w Polsce. Nowa inwestycja.

Branża motoryzacyjna i lotnicza.



- 6 ton /godz.
- 1200kg wsad
- powyżej 44mN/m



Czy czekają nas rekordowe podwyżki płac?

Zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce stale rośnie przy coraz niższym bezrobociu. Rośnie więc także presja na podwyżki płac w firmach.

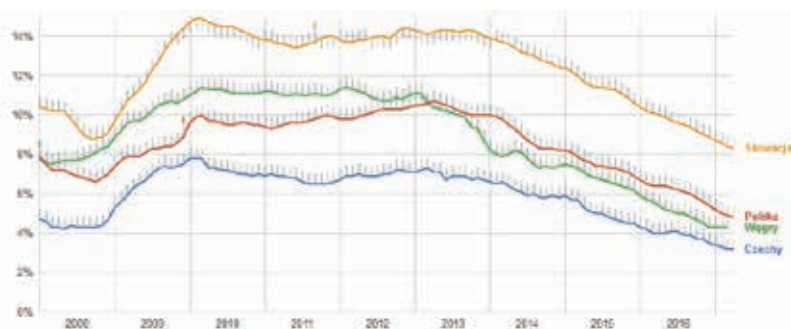
Bezrobocie a presja podnoszenia płac

Koniunktura gospodarcza w Unii Europejskiej bezpośrednio przekłada się na malejącą stopę bezrobocia w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Według danych opublikowanych przez Eurostat na koniec kwietnia tego roku najniższe bezrobocie w regionie jest w Czechach (3,2 proc.) a najwyższe na Słowacji (8,3 proc.). Polska (wraz z Węgrami) plasuje się po środku z poziomem 4,8 proc.

Przemysł motoryzacyjny jest jedną z dwóch najważniejszych gałęzi gospodarek tych krajów i właśnie w nim widać jak na dłoni niedobór pracowników. Szacuje się, że w czterech krajach (Czechy, Słowacja, Polska, Węgry) sektor ten będzie potrzebował w najbliższych latach nawet 100 tys. nowych pracowników. Stowarzyszenie AutoSAP (AIA), które reprezentuje firmy zatrudniające łącznie 117 tys. osób szacuje, że sektor motoryzacyjny w Czechach będzie potrzebował od 30 tys. do 40 tys. osób. Natomiast ZAP, stowarzyszenie na Słowacji ocenia, iż w tym kraju zapotrzebowanie w najbliższych 3 latach to około 14 tys. osób. Co ciekawe właśnie na Słowacji byliśmy świadkami najbardziej jaskrawego przypadku zaostżenia sporu płacowego w przemyśle motoryzacyjnym. Związkowcy w Volkswagen Slovakia, największym prywatnym pracodawcy w tym kraju, zażądali wzrostu wynagrodzeń w kilku transzach aż o 16 proc., podczas gdy kierownictwo spółki proponowało 8,3 proc. Pracownicy rozpoczęli strajk, który trwał 6 dni do czasu osiągnięcia nowego porozumienia płacowego. Inny jeszcze dłuż-

szy strajk miał miejsce w Serbii w fabryce FCA w Kragujevacu. Tu także powodem protestu były żądania znaczącego podwyższenia wynagrodzeń.

A w Polsce? Zaczniemy od analizy danych statystycznych. W naszym kraju ciągle notujemy rekordy w zatrudnieniu w sektorze motoryzacyjnym. Po I kwartale 2017 roku w zakładach produkcyjnych pojazdów, przyczep i nacze oraz części i akcesoriów, zatrudniających więcej niż 9 osób (PKD 29) przeciętne zatrudnienie wyniosło 191,4 tys. osób. To o 14,1 tys. więcej (+8 proc.) niż w analogicznym okresie zeszłego roku. W grupie firm średnich i dużych (powyżej 49 osób) przeciętne zatrudnienie wzrosło o 14 tys. osób (+8,2 proc.) do 185 tys. W tej grupie siłą pociągową niezmiennie pozostają producenci części i akcesoriów, u których po I kwartale br. przeciętne zatrudnienie wyniosło 144,1 tys. zatrudnionych, o 12,7 tys. więcej (+9,6 proc.) niż przed rokiem. Większe zapotrzebowanie na pracowników mieli również producenci przyczep i nacze – tu przeciętne zatrudnienie wzrosło w okresie I kwartał 2016 r. - I kwartał 2017 r. z 8,7 tys. do 9,9 tys. (+12,9 proc.). Niewielki wzrost o 0,2 tys. odnotowano również u producentów pojazdów (przeciętne zatrudnienie: 31,1 tys.). Dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny nie odzwierciedlają w pełni realnego poziomu zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce. Szacujemy, że w innych PKD lub poprzez agencje pracy tymczasowej na rzecz przemysłu motoryzacyjnego w Polsce pracuje kolejnych 85-95 tys. osób.

Stopa bezrobocia - Dane korygowane z uwzględnieniem wahań sezonowych

Źródło: Eurostat

AUTORZY

Małgorzata Zborowska

Partner
AutomotiveSuppliers.pl



Maria Kuźniarka

Starszy Konsultant
Dział Analiz i Raportów Płacowych
AG TEST HR

Podwyżki płac w Polsce

Średnie podwyżki w przemyśle motoryzacyjnym w 2017 r. wyniosły 4,49 proc. Tak wynika z danych z badania wynagrodzeń Raport Płacowy AG TEST HR. Co ciekawe planowane przez pracodawców podwyżki miały być niższe. Ankietowani menadżerowie deklarowali wzrost płac na poziomie 3,87 proc. Podobną tendencję można było zaobserwować w 2016 roku - pracodawcy prognozowali podwyżki w okolicach 3,54 proc, a finalnie przyznali 3,97 proc. W poprzednich latach zazwyczaj było na odwrót - plany podwyżkowe przewyższały to, co ostatecznie pracownicy otrzymywali.

Decydująca zawsze jest bieżąca sytuacja na rynku i związane z nią wyzwania: ograniczenie fluktuacji czy przyciągnięcie nowych pracowników do firmy. Na aktualny obraz rynku pracy w motoryzacji na pewno wpływają nowe inwestycje, m.in. Toyota w Wałbrzychu, Mercedes Benz w Jaworze, Volkswagen we Wrześni, Delfo w Kielcach, Johnson Electric w Będzinie, czy Sekonix i Shelf31 w Żorach. Nie można pominąć rzecz jasna poszerzenia działalności przez funkcjonujące już or-

Paweł Wideł

Prezes Związku Pracodawców
Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych



Branża motoryzacyjna w Polsce to pracodawca tworzący dużo miejsc pracy o wysokiej jakości - wymagających wysokich kwalifikacji i dobrze opłacanych. W czołowych zakładach produkcyjnych obserwujemy bardzo małą rotację i stabilne zatrudnienie. Jesteśmy dumni, że motoryzacja jest kołem zamachowym polskiej gospodarki.

Równocześnie rośnie świadomość, że obecny stan rzeczy nie jest dany na zawsze. Widzimy trendy demograficzne, które pokazują, że wraz z upływem czasu zmniejszy się podaż pracy w Polsce ze względu na zmniejszenie się liczby osób w wieku produkcyjnym. Widzimy, że nadchodzi czwarta rewolucja przemysłowa wraz ze zmianą modelu produkcyjnego oraz kwalifikacji pracowników niezbędnych w nowym środowisku produkcyjnym. Już teraz w niektórych obszarach i specjalizacjach zaczyna brakować rąk do pracy.

W postępującym procesie automatyzacji zastępowana jest fizyczna praca pracowników, szczególnie w obszarach niebezpiecznych dla zdrowia. Musimy jednak pamiętać, że eliminacja jednego typu pracy powoduje zastąpienie innym rodzajem pracy - w tym przypadku często o wyższych kwalifikacjach.

Nie możemy też zapomnieć o procesie starzenia się społeczeństwa. Nasze załogi produkcyjne nie będą spod tego procesu wyłączone. Niezbędne staną się programy przeciwdziałające utracie zdrowia i podtrzymujące sprawność w okresie schyłku kariery zawodowej pracowników.

W niektórych obszarach widzimy możliwość zatrudnienia cudzoziemców - mądra polityka zapraszania specjalistów zagranicznych do Polski powinna wesprzeć przemysł oraz pomóc w łagodzeniu skutków negatywnych zmian demograficznych.

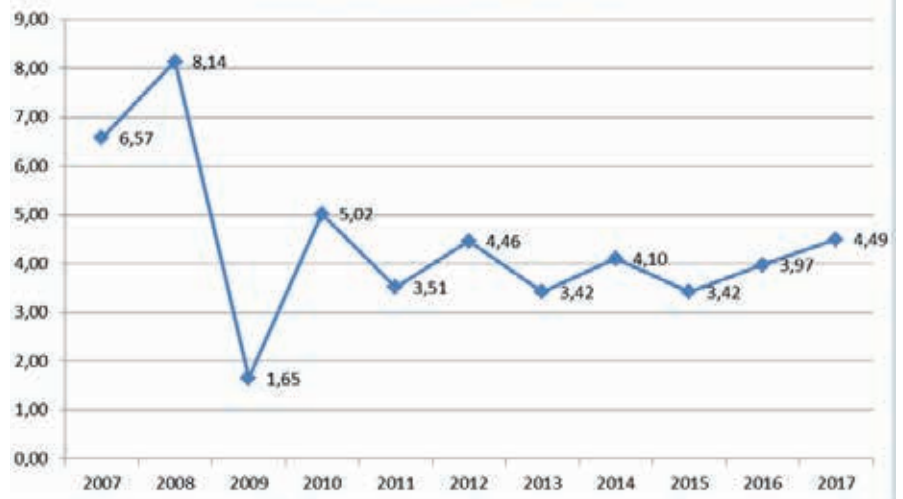
organizacje - otwarcie Centrum Logistycznego Sanden w Polkowicach, otwarcie Centrum Technicznego Nexteer Automotive w Tychach, rozwinięcie działalności produkcyjnej firmy Standard Motor Products w Białymstoku i wielu, wielu innych. W niektórych firmach nieplanowane podwyżki zostały przyznane w nietypowym momencie roku na przykład w październiku. Menadżerowie HR mówią wprost, że działania musieli podjąć natychmiast w obawie przed odejściem pracowników. Największy niepokój dotyczy pracowników produkcyjnych i specjalistów. Ma to odzwierciedlenie również w podwyżkach, gdyż to właśnie te grupy pracowników otrzymały największy procent - 4,70 proc. w przypadku specjalistów i 4,67 proc. dla pracowników fizycznych. W skład pierwszej grupy kwalifikują się inżynierowie - jakości, R&D, procesu. Są to stanowiska, na które jest aktualnie wysokie i wyraźne zapotrzebowanie. Niedobór pracowników produkcyjnych najmocniej odczuwają pracodawcy zlokalizowani w specjalnych strefach ekonomicznych. Pracownicy produkcyjni są zdecydowanie mniej mobilni od pracowników umysłowych i rzadko zmieniają pracę w promieniu większym niż 30 km. Z wyzwaniem rotacji wśród pracowników fizycznych zatem w największym stopniu mierzą się pracodawcy mający siedziby właśnie w specjalnych strefach ekonomicznych, w związku z du-

żym zagęszczeniem zakładów na ograniczonym terenie.

Zapobieganie rotacji

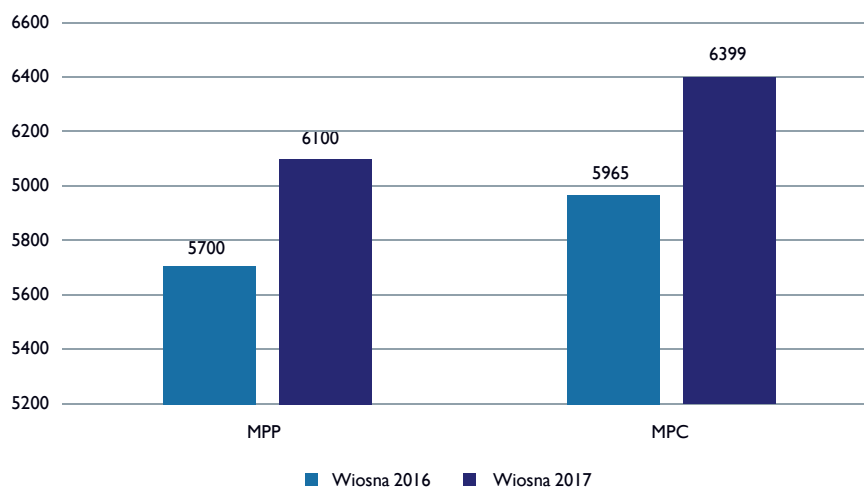
Wraz z idącą potrzebą, pojawiają się nowe inicjatywy pracodawców mające na celu ograniczenie niedoboru pracowników. Z racji, iż odsetek kobiet bezrobotnych jest większy niż mężczyzn, firmy toczą obecnie „wielką bitwę o kobiety” - wydzielone zostają stanowiska, dedykowane dla kobiet, na których praca fizyczna jest lżejsza. Innym rozwiązaniem jest zatrudnianie pracowników z zagranicy (najczęściej z Ukrainy). Brak rąk do pracy jest tak odczuwalny, że mimo początkowych obaw (logistycznych, kulturowych), jakie towarzyszą zatrudnianiu obcokrajowców, pojawiają się oni w firmach coraz częściej. Aktualnie, za pośrednictwem agencji pracy tymczasowej, korzysta się z usług pracowników spoza UE, już we wszystkich regionach odczuwających problem z kadrą. Początkowo rozwiązanie z pracownikami spoza UE stosowano w regionach, gdzie produkcja kwitnie od dawna (Śląsk, Dolny Śląsk, Wielkopolska), ale aktualnie z usług pracowników z zagranicy korzystają firmy praktycznie w całej Polsce. Oczekiwania pracowników ze Wschodu są coraz większe - zapewne wpływ na to ma liberalizacja przepisów (możliwość przebywania w krajach Unii Europejskiej 90 dni bez wizy) a także

Średnie podwyżki wynagrodzeń w firmach branży motoryzacyjnej w latach 2007-2017



Źródło danych: AG TEST HR

Inżynier ds. produktu



Źródło danych: AG TEST HR

fakt, że pracy po prostu nie brakuje. Koszt utrzymania pracownika z Ukrainy, czyli wynagrodzenia, zapewnienie zakwaterowania, a także bardzo często transportu do firmy i posiłków jest zbliżony lub nawet wyższy do wynagrodzenia pracowników z Polski. Pracodawcy zatem nie decydują na wsparcie się obcokrajowcami ze względu na oszczędności, ale jest to po prostu konieczność realizacji zamówień produkcyjnych.

Może benefity?

Pozyskanie pracowników to jedno wyzwanie z jakim mierzą się pracodawcy, a drugie to utrzymanie w firmie pracowników, którzy już w niej są. Jak wynika z ostatniego badania AG TEST HR na obszarze Dolnego Śląska rotuje aż 18,8 proc. pracowników (odejścia dobrowolne i zwolnienia). Co zatem powinni robić pracownicy aby ograniczyć ten problem? Niewątpliwie kwestie związane z wynagradzaniem są bardzo ważne. Sprawiedliwy, spójny i przede wszystkim zrozumiały dla wszystkich system wynagradzania to podstawa. Warto też trzymać rękę na pulsie i porównywać się do rynku. Odwołując się do teorii Herzberga, kiedy zaspokojone są już tak zwane czynniki higieny i wynagrodzenie zasadnicze jest co najmniej na poziomie rynku, można pomyśleć o czynnikach motywacyjnych, do których należą benefity.

Pracodawcy chcąc być konkurencyjni na rynku więc coraz chętniej przeznaczają środki na ten cel. Mają bowiem świadomość, że w sytuacji kryzysowej łatwiej jest ograniczyć, bądź zlikwidować tego typu świadczenia niż próbować obniżyć wynagrodzenie zasadnicze. Cele benefitów pozapłacowych są uzależnione od stanowiska pracownika. Dla przykładu, pracownicy na stanowiskach specjalistycznych otrzymują dofinansowanie kursów, szkoleń czy sportowej karty. Wśród pracowników fizycznych natomiast bardzo często będziemy mieć do czynienia z dopłatą do posiłków lub przejazdów. Należy jednak pamiętać, że oferując nawet najbardziej wyszukane benefity nie otrzymamy gwarancji, że pracownik z nami zostanie. Na lojalność pracownika składa się także wiele innych aspektów: zaufanie do pracodawcy, przywiązanie do firmy (szczególnie widoczne u starszych osób), atmosfera w pracy, relacje z przełożonym, możliwość rozwoju - benefity zatem, to tylko jeden z nich.

Co dalej?

Tendencja jaką mogliśmy obserwować, to kilka lat stagnacji, kryzysu, dyktowania warunków przez pracodawcę i kilka lat kwitnącej gospodarki, wzrostu zapotrzebowania na pracowników, a tym samym również i oczekiwań kandydatów. Wszystko wskazuje na to, że tym razem

Krystian Irasiak
 Human Resources Manager
 HUF Polska Sp. z o.o.



W zakresie zapotrzebowania na pracowników nie chodzi tylko i wyłącznie o dobrą koniunkturę. Niestety na rosnące potrzeby kadrowe nakłada się sytuacja demograficzna. Na Śląsku szacuje się, iż do roku 2019 będzie malała liczba uczniów w szkołach ponadgimnazjalnych, co finalnie przekłada się na liczbę młodych osób wchodzących na rynek pracy. W tej sytuacji nikogo nie powinno dziwić, że pracodawcy regularnie sięgają po pracowników z zagranicy, np. z Ukrainy.

„rynek pracownika” potrwa jednak zdecydowanie dłużej. Nowe inwestycje, a także poszerzenie działalności już istniejących firm warunkują, że każda „para rąk” staje się na wagę złota. Jeśli połączymy to z faktem, że stoimy w obliczu niżu geograficznego wnioski nasuwają się same. Pracodawcy świadomi sytuacji dbają o pracowników i widać to wyraźnie w działaniach, jakie podejmują. Dla przykładu, w 2017 roku blisko 95% firm przeprowadziło, albo planuje przeprowadzić podwyżki w organizacji. Plany podwyżkowe na rok 2018 zapowiadają się na co najmniej podobnym, a nawet wyższym poziomie niż w bieżącym roku.

Dane do wykresów AG TEST HR pochodzą z:

- Raport Płacowy AG TEST HR dedykowany dla Motoryzacji, obejmujący 95 firm motoryzacyjnych, głównie producentów pojazdów i komponentów.
- Analizy podwyżek AG TEST HR - 2016, 2017. Dane pochodzą z 550 firm.
- Analiza fluktuacji i absencji na Dolnym Śląsku 2016. Dane pochodzą z 38 firm.



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Nowe rekordy w eksporcie w I kwartale 2017 roku

2016 rok był rekordowy pod względem wartości eksportu. Dane z pierwszych miesięcy tego roku, i ustanowione rekordy, pozwalają założyć, że po raz pierwszy przekroczony zostanie poziom 26 mld euro osiągniętych w jednym roku.

Styczeń-marzec 2017 r.

W I kwartale br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnął poziom 6,63 mld euro. To o 15,46 proc. więcej (+0,89 mld euro) niż przed rokiem a jednocześnie najwyższa w historii branży wartość dla trzech pierwszych miesięcy roku.

Do krajów należących do Unii Europejskiej trafiło 85,65 proc. całości, przy dynamice wyższej niż przed rokiem (dynamika 113,78 proc.). Jeszcze wyższa była dynamika w eksporcie na rynki poza unijne (dynamika 126,53 proc.).

Największym odbiorcą niezmiennie pozostają Niemcy (29,57 proc. całości eksportu) przy dynamice na poziomie 116,07 proc. Drugim rynkiem zbytu w tym okresie były Włochy (9,69 proc., dynamika 109,72 proc.) a trzecim Czechy (8,05 proc., dynamika 114,19 proc.).

Wartość eksportu części i akcesoriów wyniosła 2,89 mld euro. To o 15,55 proc. więcej niż rok wcześniej. Na tę grupę przypadło 43,57 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu zeszłego roku udział części wzrósł o 0,04 punktu procentowego.

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91 proc. eksportowanych części i komponentów. Dynamika na te rynki była rosnąca ale niższa (dynamika 113,56 proc.) niż poza Unię (dynamika 141,62 proc.). W I kwartale br. wzrost eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski zanotowano w 9. na 10. najważniejszych rynkach zbytu. Największym odbiorcą pozostają Niemcy (38,57 proc. całości eksportu tej grupy, dynamika 113,25 proc.). Kolejne rynki zbytu to: Czechy (8,92 proc., dynamika 109,02 proc.) oraz Włochy (6,62 proc., dynamika 109,02 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 1,94 mld euro, o 7,28 proc. więcej niż przed rokiem. Udział tej grupy w całości eksportu branży spadł w ciągu roku o 2,23 punktu procentowego do 29,22 proc.

Wzrost dynamiki nastąpił zarówno na rynkach unijnych (82,52 proc. całości, dynamika 105,88 proc.) jak i w eksporcie do krajów poza UE (dynamika 114,42 proc.). Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu wzrost zanotowano w 8. przypadkach. Pierwsze trzy miejsca zajęły: Niemcy (23,16 proc. całości, dynamika 109,25 proc.), Włochy (16,62 proc., dynamika 100,05 proc.) i Wlk. Brytania (11,86 proc., dynamika 55128,44 proc.). Zwraca uwagę awans do pierwszej „dziesiątki” Australii (8. pozycja, dynamika 2 199,31 proc.).

W I kwartale br. odnotowaliśmy zmianę - trzecią grupą produktów motoryzacyjnych stały się pojazdy mechaniczne do transportu towarów, spychając na 4. lokatę silniki wysokoprężne. Wartość eksportu tego typu pojazdów wyniosła 674,16 mln euro (+45,31 proc.). Udział pojazdów mechanicznych do transportu towarów w całości eksportu branży wzrósł w ciągu roku o 2,09 punktu procentowego do poziomu 10,16 proc. Ponad 85 proc. wartości wyprodukowanych pojazdów tej grupy trafiło do odbiorców w krajach UE przy wzroście o 50 proc. (dynamika 149,13 proc.).

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-marzec 2017 r.)**Automotive Industry exports (January-March 2017)**

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	5 684,69	113,78%	85,65%
Eksport poza UE	952,10	126,53%	14,35%
Razem	6 636,79	115,46%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl, na podstawie danych Eurostat

Eksport części i akcesoriów (styczeń-marzec 2017 r.)**Export parts and accessories (January-March 2017)**

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	2 640,68	113,56%	91,33%
Eksport poza UE	250,73	141,62%	8,67%
Razem	2 891,41	115,55%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl, na podstawie danych Eurostat

Eksport samochodów osob. i towarowo-osob. (styczeń-marzec 2017 r.)**Export of cars and LCV's (January-March 2017)**

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 600,20	105,88%	82,53%
Eksport poza UE	338,74	114,42%	17,47%
Razem	1 938,94	107,28%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl, na podstawie danych Eurostat

AUTOR**Rafał Orłowski**

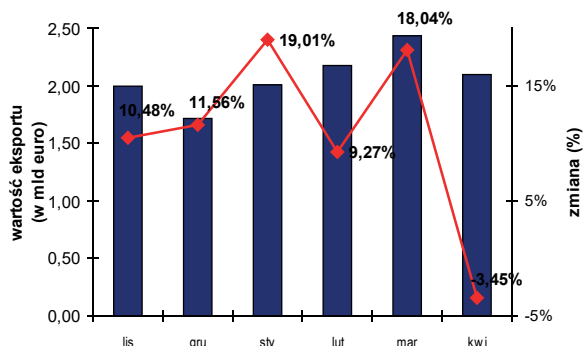
Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, wzrost nastąpił w pięciu przypadkach, w eksporcie: silników wysokoprężnych (dynamika 105,74 proc.), przyczep i naczep (dynamika 119,63 proc.), podwozi (dynamika 130,61 proc.), nadwozi (dynamika 142,7 proc.) i autobusów (dynamika 171,13 proc.).

Kwiecień 2017

W kwietniu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł niespełna 2,1 mld euro, o 3,45 proc. mniej niż rok

Dynamika eksportu przemysłu motoryzacyjnego (listopad 2016 - kwiecień 2017)
Export in the Automotive Industry from Poland (November 2016 - April 2017)



wcześniej. To pierwszy spadek od lipca 2016 roku. Na malejącą dynamikę miał zapewne wpływ inny niż przed rokiem okres świąt wielkanocnych (w 2016 roku w miesiącu marcu).

Gorsze wyniki niż przed rokiem odnotowano zarówno w eksporcie na rynki UE (86,37 proc., dynamika 96,60 proc.) jak i na rynki poza unijne (dynamika 96,26 proc.).

Eksport na najważniejszy rynek, do Niemiec (29,16 proc. całości) był minimalnie na wyższym poziomie niż przed rokiem (dynamika 100,26 proc.). Kolejnymi odbiorcami były Włochy (9,38 proc. całości, dynamika 77,17 proc.) i Wlk. Brytania (8,2 proc., 105,99 proc.).

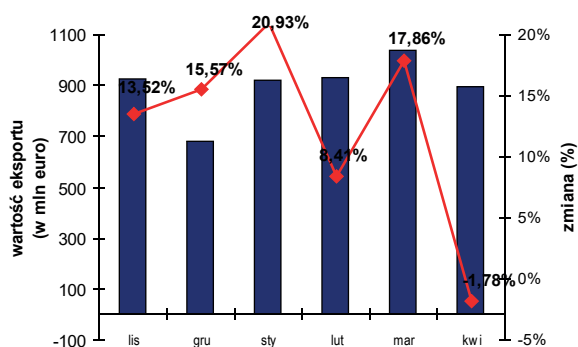
Eksport części i akcesoriów osiągnął poziom 896,80 mln euro. To o 1,78 proc. mniej niż

kwietniu 2016 roku. Na tę grupę przypadło 42,73 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego, o 0,72 punktu procentowego więcej niż przed rokiem. Do krajów UE trafiło 90,24 proc. całej wartości części i akcesoriów, przy malejącej dynamice w wysokości 95,85 proc.

Niezmiennie największym odbiorcą komponentów pozostają Niemcy (38,34 proc. całości tej grupy produktowej, dynamika 98,32 proc.). Kolejnymi partnerami handlowymi były: Czechy (8,6 proc., dynamika 94,21 proc.) i Włochy (6,22 proc., dynamika 86,31 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych miał wartość 623,42 mln euro, o 4,18 proc. mniej niż 12 miesięcy wcześniej. W kwietniu br. tego typu samochody osobowe i towarowo-osobowe pojazdy stanowiły 29,7 proc. całości eksportu

Dynamika eksportu części i akcesoriów (listopad 2016 - kwiecień 2017)
Export of parts and accessories (November 2016 - April 2017)



Eksport przemysłu motoryzacyjnego w kwietniu 2017 r.

Automotive Industry exports in April 2017

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 812,71	96,60%	86,37%
Eksport poza UE	286,17	96,26%	13,63%
Razem	2 098,88	96,55%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl, na podstawie danych Eurostat

sektora, o 0,23 punktu procentowego mniej niż przed rokiem.

Nadal głównym partnerem pozostają Niemcy (23,94 proc. całości) przy dynamice na poziomie 104,01 proc. Kolejne miejsca przypadły Włochom (17,29 proc. całości, dynamika 107,54 proc.) i Wlk. Brytanii (14,72 proc., dynamika 115,24 proc.).

Podobnie jak we wcześniejszych miesiącach trzecią grupą eksportową były pojazdy ciężarowe do przewozu towarów, które zanotowały wzrost o ponad 40 proc. (dynamika 141,00 proc.) co pozwoliło osiągnąć poziom 208,09 mln euro. W pierwszym miesiącu II kwartału br. tego typu pojazdy stanowiły 9,91 proc. całości eksportu sektora, wobec 6,79 proc. rok wcześniej.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, wzrost nastąpił w eksporcie: autobusy (dynamika 100,26 proc.), przyczep i naczep (dynamika 108,57 proc.), nadwozi (dynamika 124,02 proc.) i podwozi z silnikami (dynamika 123,95 proc.).

Podsumowanie

Początek tego roku rozpoczął się bardzo pomyślnie dla sektora motoryzacyjnego. Po raz pierwszy w historii w każdym kolejnym miesiącu (w okresie od stycznia do marca) wartość eksportu przekraczała 2 miliardy euro a w marcu padł nowy rekord (2,44 mld euro). Dużą w tym zasługą głównej grupy eksportowej jaką są części i akcesoria. W ostatnim miesiącu I kwartału po raz pierwszy osiągnięto poziom 1 miliarda euro. Rośnie eksport nie tylko do głównego naszego odbiorcy jakim są Niemcy ale także do krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

Rosnąca produkcja pojazdów w fabryce we Wrześni spowodowała, że od lutego samochody ciężarowe do przewozów towarów stały się trzecią grupą eksportową przemysłu motoryzacyjnego z Polski.

AutomotiveSuppliers.pl prognozuje, że najprawdopodobniej w całym 2017 roku eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski przekroczy rekordową wartość 26 mld euro, o 3 mld euro więcej w stosunku do zeszłego roku.

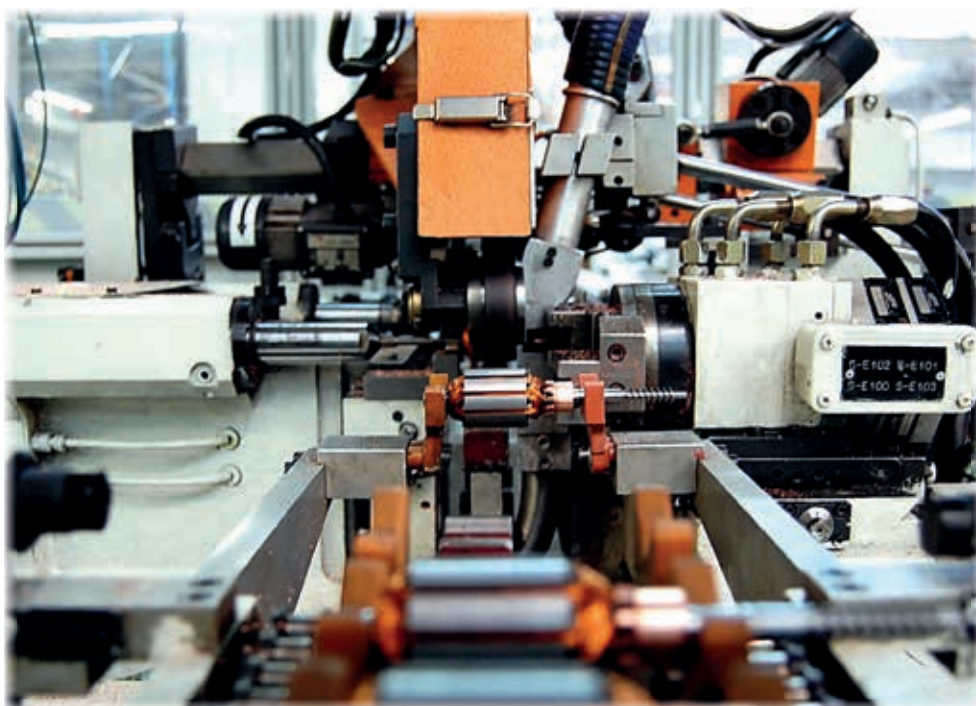


Zakłady Elektrotechniki Motoryzacyjnej Sp. z o.o.

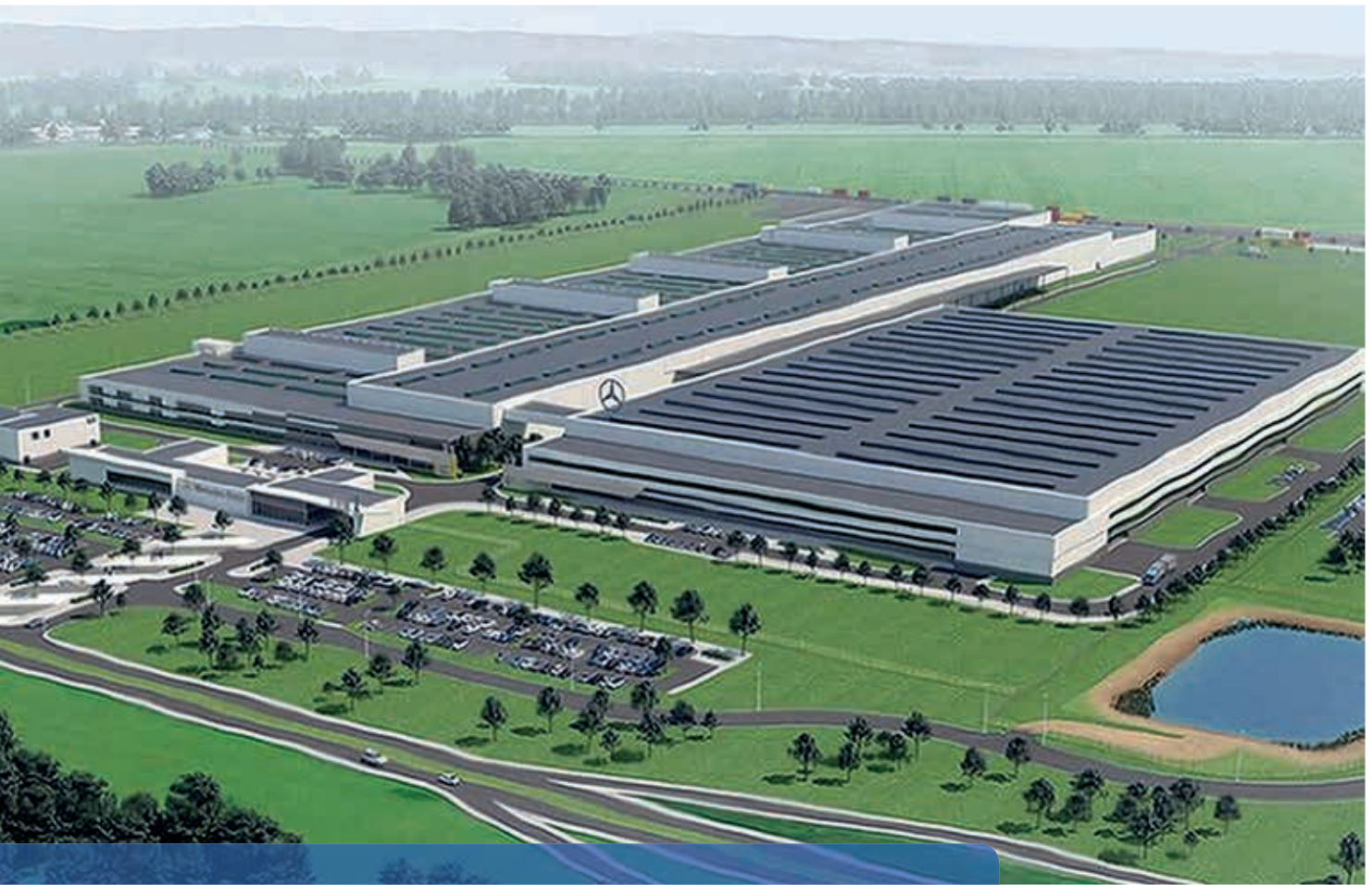
ul. Świerczewskiego 14, 57-340 Duszniki-Zdrój, tel. +48 (74) 8697 501, faks +48 (74) 8697 533
e-mail: zem@zem.com.pl <http://www.zem.com.pl>



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



raZEM napędzamy przyszłość



DAIMLER AG

Daimler rozpoczął inwestycję w Jaworze

W październiku zeszłego roku koncern Daimler AG potwierdził, że fabryka silników do samochodów osobowych powstanie w Jaworze. Siedem miesięcy później rozpoczęto budowę tego zakładu.



19 czerwca 2017 r. w Jaworze miała miejsce uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod fabrykę Mercedes Benz Manufacturing Poland Sp. z o.o., tym samym rozpoczynając jej budowę. Wzięli w niej udział m.in.: wicepremier i minister rozwoju i finansów Mateusz Morawiecki, ambasador Republiki Federalnej Niemiec Rolf Nickel, szef produkcji zespołów napędowych Mercedes-Benz Cars i dyrektor zakładu Mercedes-Benz w Untertürkheim Frank Deiss i prezes Mercedes-Benz Manufacturing Poland dr Andreas Schenkel.

Nowy zakład produkcyjny w Jaworze, powstający w podstrefie Wałbrzyskiej SSE INVEST-PARTK, jest pierwszą fabryką Mercedes-Benz w Polsce a jednocześnie drugim zakładem silnikowym poza Niemcami. Mercedes Benz Manufacturing Poland będzie wytwarzał

silniki czterocylindrowe do samochodów osobowych Mercedes-Benz - w pierwszej fazie zaplanowano uruchomienie produkcji nowej generacji silników wysokoprężnych, co ma nastąpić w 2019 roku. Wartość inwestycji koncernu Daimler w Jaworze to około 500 mln euro. Dzięki niej powstanie tu około 500 miejsc pracy.

Dzięki zastosowaniu najnowocześniejszych metod produkcji i innowacyjnych technologii „Przemysłu 4.0” zakład wyznaczy nowe wzorce w produkcji układów napędowych. - *Nowa fabryka silników w Jaworze stanowi ważny element naszej strategii rozwoju. Będzie zaopatrywała naszą fabrykę samochodów w niezwykle wydajne silniki nowej generacji* - mówił podczas uroczystości Markus Schäfer, członek zarządu Mercedes-Benz Cars odpowiedzialny

za produkcję i zarządzanie łańcuchem dostaw. - *Przygotowujemy naszą globalną sieć produkcyjną na wyzwania przyszłości. Chcemy udowodnić, że nieobcy nam jest zarówno sprint, jak i maraton: ze względu na wysoki światowy popyt zamierzamy w nadchodzących latach wytwarzać coraz większą liczbę konwencjonalnych silników do aut hybrydowych i spalinowych, utrzymując tradycyjną, wysoką jakość Mercedes-Benz. Jednocześnie długofalowo będziemy dostosowywać sieć produkcyjną do potrzeb elektromobilności.*

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

HISTORIA INWESTYCJI

- **8 września 2016 r.** - zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK dla spółki Mercedes Benz Manufacturing Poland Sp. z o.o.
- **październik 2016 r.** podpisanie w Ministerstwie Gospodarki aktu notarialnego - umowy przedwstępnej nabycia przez Daimler gruntu w Dolnośląskiej Strefie Aktywności Gospodarczej - S3 Jawor, przeznaczonego pod budowę fabryki silników
- **19 czerwca 2017 r.** - wmurowanie kamienia węgielnego
- **2019 r.** - uruchomienie produkcji pierwszych silników

ENGLISH SUMMARY

On 19 June 2017 Mercedes-Benz has started with the construction of its first plant in Poland which will set standards in latest production processes and innovative Industry 4.0. technologies within the global powertrain production.

The Mercedes Benz Manufacturing Poland plant in Jawor, comprising an area of around 50 hectares, is the second engine production plant run by Mercedes-Benz Cars outside of Germany. Daimler is investing around 500 million euros in the new production site for four-cylinder engines for Mercedes-Benz passenger cars; around 500 jobs will be created.

Engine production is scheduled to commence in Jawor in 2019.



Wałbrzych Special Economic Zone

Wałbrzyska Specjalna
Strefa Ekonomiczna

**THE BEST
DESTINATION
FOR INVESTORS
IN EUROPE**

**NAJLEPSZE MIEJSCE
INWESTYCYJNE
W EUROPIE**



WWW.INVEST-PARK.COM.PL

DOI@INVEST-PARK.COM.PL

TEL.: +48 74 664 91 64

Wide range of sites available to investors in south-western Poland

Szeroka oferta terenów inwestycyjnych
w południowo-zachodniej Polsce

Tax exemptions for entrepreneurs

Ulgi podatkowe dla przedsiębiorców

Access to a pool of qualified employees

Dostęp do wykwalifikowanych pracowników

Comprehensive assistance to tenants

Kompleksowe wsparcie inwestorów

**OVER 200 COMPANIES
HAVE ALREADY TRUSTED US
– JOIN THE BEST!**

**ZAUFĄŁO NAM PONAD 200 FIRM
– DOŁĄCZ DO NAJLEPSZYCH!**

IN THE PHOTO:

THE FIRST PHASE OF THE CONSTRUCTION OF THE MERCEDES-BENZ ENGINE FACTORY
IN THE WAŁBRZYCH SPECIAL ECONOMIC ZONE IN JAWOR.
AROUND 300 HA OF LAND IS AVAILABLE TO INVESTORS IN ITS DIRECT PROXIMITY

NA ZDJĘCIU:

PIERWSZA FAZA BUDOWY FABRYKI SILNIKÓW MERCEDES-BENZ W PODSTREFIE JAWOR.
W BEZPOŚREDNIEJ BLISKOŚCI ZNAJDUJE SIĘ OKOŁO 300 HA DOSTĘPNEGO TERENU INWESTYCYJNEGO



GRUPA GROCLIN

Grupa Groclin na drodze transformacji

Działająca od 40 lat marka Groclin dla większości z nas kojarzy się z poszyciami foteli samochodowych. Już wkrótce większość jej przychodów ma pochodzić z całkowicie innej działalności. Mają w tym pomóc przejęcia w krajach Unii Europejskiej.

Jak powstała Grupa Groclin?

Początki Groclin S.A. sięgają roku 1977 kiedy to Zbigniew Drzymała założyciel i prezes firmy Inter Groclin Auto S.A., kontynuując rodzinne tradycje, otworzył w Karpicku koło Wolsztyna zakład rzemieślniczy branży tapicerskiej, w którym produkowane były m.in. drobne akcesoria samochodowe. W latach 1991-95 nastąpił silny rozwój kooperacji tej firmy z polskimi firmami z branży motoryzacyjnej, co zaowocowało produkcją foteli do takich aut jak Fiat 126p i FSO Polonez. Rok później Groclin rozpoczął kooperację z klientami zagranicznymi. Od tego czasu następuje gwałtowny i silny wzrost spółki, a w konsekwencji uruchomienie spółki Groclin Karpaty i zakładu produkcyjnego na Ukrainie w Użgorodzie w 2004 roku.

Do roku 2014 większościowym właścicielem spółki jest Zbigniew Drzymała. W tym samym roku nastąpiła zmiana właścicielska firmy Inter Groclin Auto S.A., która połączyła się z KTP, producentem wiązek elektrycznych. Głównym udziałowcem staje się p. André Gerstner. Wraz z jego przyjściem rozpoczyna się kolejny etap w historii spółki. Nastąpił rozwój współpracy z Grupą Volkswagena. Ponadto dokonano akwizycji na rynku niemieckim poprzez przejęcie spółek SeatCon oraz Sedistec w 2014 roku. Najnowszym elementem grupy jest przejęcie w 2016 roku większościowego pakietu akcji w polskiej spółce CADM Automotive.

Funkcjonowanie Grupy Groclin można datować od roku 2014, wraz z połączeniem Inter Groclin Auto S.A. oraz KTP.

Działalność Grupy Groclin S.A., notowanej od 1998 r. na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych, skupiana jest w trzech krajach - Polsce, Niemczech i na Ukrainie, która wygenerowała w 2016 roku 223,1 mln złotych przychodu przy zysku operacyjnym na poziomie 4,8 mln zł.

Grupa posiada dwa zakłady produkcyjne w Polsce, w Karpicku koło Wolsztyna i w Grodzisku Wielkopolskim, zatrudniające 920 pracowników oraz dwie fabryki na Ukrainie w Użgorodzie i w Dolinie, w których zatrudnionych jest łącznie 660 osób. W Grodzisku Wielkopolskim poza produkcją znajduje się także centrala Grupy. W Polsce wytwarzane są poszycia foteli samochodowych do aut osobowych (Volkswagen Arteon, Ford Focus ST, Opel Insignia), pojazdów użytkowych (Volkswagen Crafter i T6) oraz ciężarowych (Renault Truck i Scania). Zakład w Karpicku realizuje dodatkowo produkcję poszyc do przemysłu lotniczego. Natomiast w Grodzisku Wielkopolskim poza wspomnianą już siedzibą Grupy działa biuro badawczo-rozwojowe, odpowiedzialne m.in. za rozwój poszyc foteli samochodowych.

Zakłady produkcyjne na Ukrainie produkują poszycia dla aut osobowych (Opel Astra i Zafira, Ford Galaxy i S-Max) oraz użytkowych (Ford Transit). Stopniowo uruchamiana jest również produkcja poszyc wytwarzanych dotychczas w Polsce (Volkswagen T6).

W ramach Grupy funkcjonują dwie spółki związane z działalnością inżyniersko-projektową. Pierwsza z nich - Groclin SedisTec GmbH z siedzibą w Wendlingen koło Stuttgartu w Niemczech (utworzona przez połączenie dwóch spółek: SeatCon i Sedistec) zajmujący się rozwojem poszyc m.in. dla Opla Astra OPC, Porsche Panamera, BMW i3, Mercedesów AMG GT i AMG C Class oraz produkcją małoseryjną poszyc oraz foteli samochodowych. Podmiot ten zatrudnia obecnie około 55 osób.

Druga z nich to wymieniona wcześniej CADM Automotive, utworzona w 2012 r. w Krakowie, prężnie rozwijająca się spółka skupiająca zespół projektantów tworzących i rozwijających elementy karoserii, oświetlenia, elementy wnętrza aut (deski rozdzielcze, panele IP, klamki drzwi, panele drzwiowe), systemu wy-

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

dechowego lub systemów uszczelnień kabiny. CADM ma w swoim portfolio takiej projekty jak systemy oświetlenia do Audi A4, elementy wykończenia wnętrza i kokpitu dla Jaguara XF.

Transformacja Grupy Groclin

Pod koniec marca 2017 r. został przyjęty plan restrukturyzacji i założenia strategii rozwoju Grupy. Założenia restrukturyzacji zakładają zmianę modelu funkcjonowania Grupy m.in. poprzez wyłączenie biznesu poszyciowego do 100-procentowej spółki zależnej, włącznie z możliwością jej sprzedaży. Prawo pierwokupu ma Grupa VW. W planach są inwestycje w nowe obszary, nie wykluczając akwizycje. Prezes André Gerstner zakłada, że w ciągu 3 lat działalność inżynierska Grupy będzie generowała przychody na poziomie zbliżonym jak z produkcji poszyc foteli. Pomóc w tym mają przejęcia w krajach Europy Zachodniej. W I połowie sierpnia Grupa zapowiedziała zwołanie na wrzesień Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia i podwyższenia kapitału zakładowego poprzez emisję do 4 mln akcji. Pozwoli to dokończyć przejęcie CADM Automotive (Grupa Groclin posiada obecnie 51 proc. udziałów). Proces ten ma mieć swój finał w I kwartale przyszłego roku. - *Do końca 2017 roku chcemy także zakończyć kwestię sprzedaży segmentu poszyc i skupić się na działalności inżyniersko-projektowej* -

Tomasz Nowak
Dyrektor Operacyjny



Doświadczony menadżer skoncentrowany na osiągnięciu celów z dużym doświadczeniem w zarządzaniu i koordynowaniu prac i wyników dużych komórek organizacyjnych.

Tomasz od początku swojej kariery jest związany z Groclin S.A. Początkowo z działem jakości, gdzie przeszedł całą ścieżkę od inżyniera do dyrektora tego obszaru. Obecnie skupiony jest na poprawie procesów operacyjnych we wszystkich zakładach spółki.

W Groclin S.A. zajmuje się analizą i poprawą wyników operacyjnych zakładów produkcyjnych, ich restrukturyzacją i koordynowaniem oraz optymalizacją procesów logistycznych.



GRUPA GROCLIN

Karol Bojarski
Dyrektor Jakości



Doświadczony Dyrektor Jakości, stale zaangażowany w rozwój procesów jakościowych i budowanie polityki jakościowej w Groclin S.A.

Karol zbudował swoje doświadczenie zarówno w branży automotive jak i consumer electronics and lightning, z której się wywodzi. To połączenie doświadczenia w obu branżach sprawia, że jest bardziej skuteczny i efektywny w rozwoju procesów i świadomości jakościowej w Groclin S.A.

W Groclin S.A. zarządza działami jakości we wszystkich zakładach produkcyjnych w Polsce i na Ukrainie, jest również odpowiedzialny za wdrożenie i utrzymanie zintegrowanego systemu zarządzania oraz elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji.

mówi prezes André Gerstner. - *Jej najważniejszym elementem będzie właśnie CADM Automotive. Zaplanowano uruchomienie drugiego w Polsce oddziału we Wrocławiu a do końca tego roku trzeciego, po Stuttgartcie i Hanowerze, biura w Niemczech, które będzie zlokalizowane w Monachium.*

Wizję rozwoju Grupy Groclin najlepiej ujmuje Piotr Wiśniewski, członek zarządu w prostym zdaniu „*Groclin stabilnym i rentownym dostawcą motoryzacyjnym*”. - *Aby tak postawione zadanie mogło być zrealizowane potrzebne było zdefiniowanie wartości i postaw preferowanych przez organizację w realizowanym procesie reorganizacji* - mówi Piotr Wiśniewski. - *Stabilizację organizacji zamierzamy osiągnąć poprzez trzy główne obszary: efektywny i zmotywowany zespół, skuteczny system zarządzania, rzetelny system planowania i rozliczania.*

Pierwszy z nich, czyli efektywność i motywacja zespołu nastąpi przede wszystkim poprzez wdrożenie polityki transparentności oraz szeroki i dopasowany zestaw szkoleń na różnych poziomach organizacji. Skuteczny system zarządzania to systematyczny przegląd głównych procesów. - *Okołiczność jest doskonała gdyż Grupa jest w przededniu wdrożenia normy IATF 16949:2016, co naturalny sposób wymaga wdrożenia całej organizacji w przegląd tak procedur jak i faktycznie realizowanych procesów* - dodaje członek zarządu Grupy Groclin. Natomiast rzetelność systemu planowania i rozliczania głównych procesów produkcyjnych oparta jest o prawidłowo funkcjonujący system ERP - Groclin wdrożył niedawno nowy system tej klasy. Dostępna obecnie analiza danych finansowych pozwala na precyzyjne określanie kosztów działalności poszczególnych zakładów. - *Ponadto jako organizacja stawiamy mocno na wyko-*



GRUPA GROCLIN

rzystanie metodyki Lean Management w celu poprawy efektywności procesów produkcyjnych oraz logistycznych - zaznacza André Gerstner . - Wszystkie podejmowane przez nas działania mają jeden podstawowy cel - podnoszenie rentowności produkcji.

Kluczowe zmiany realizowane obecnie w Grupie poza zakończeniem wdroże-

nia systemu ERP, obejmują wprowadzenie polityki otwartej komunikacji, oceny okresowej pracowników, oraz realizację szkoleń, w tym menadżerskich oraz szkoleń z wykorzystania narzędzi Lean. - *Stawiając na młodych menadżerów, inwestując w ich rozwój zamierzamy zbudować organizację opartą na efektywności, otwartości oraz lojalności - podsumowuje prezes André Gerstner.*

ENGLISH SUMMARY

Groclin S.A. was established in 1977 by Zbigniew Drzymala as a small upholstery workshop that grew up in years 1991-96 to an recognized European supplier to almost all European OEM.

Groclin Group was created in 2014 by a merge of Inter Groclin Auto S.A. and KTP Sp. Z o.o.. and since then The Company is run by Mr André Gerstner. The Groclin Group consists of two seat cover production plants in Poland and two in Ukraine (>1500 employees) as well as two R&D centers – Groclin Sedistec near Stuttgart and CADM Automotive in Kraków, Poland.

With the new restructuring plan launched in 2017 Groclin S.A. is planning to expand the business mainly in R&D activities with CADM Automotive but also considering further acquisitions . The seat cover business is planned to be transferred to a new subsidiary within the Group.

Sebastian Szram

Dyrektor Technologii i Rozwoju



Doświadczony praktyk w optymalizacji i poprawie wydajności procesów przez wdrażanie standaryzacji i balansu pracy. Propagator kultury Lean Management.

Sebastian doświadczenie zdobywał zarówno w branży motoryzacyjnej, pracując dla Volkswagen przy rozruchu fabryki we Wrześnii (gdzie koordynował prace zespołu Low Cost Automation) jak i poza nią, zawsze blisko związany z obszarem inżynierii procesowej w podejściu Lean.

W Groclin S.A. zarządza działem technicznym, działem rozwoju produktu oraz prężnie i dynamicznie rozwija dział inżynierii procesu odnosząc na tym polu kolejne sukcesy.

Marlena Daniec

HR Manager



Silna osobowość, posiadająca mocno rozbudowaną wiedzę merytoryczną oraz bardzo zaangażowana we wdrażanie nowych projektów w obszarze HR.

Doświadczenie zawodowe zdobyła pracując w niemieckim koncernie, rozwijając obszar miękkiego HR w polskim oddziale. Z Groclinem związana od kilku lat, dzięki ambitnemu i skutecznemu podejściu w swoich działaniach szybko obejmując w zarządzanie cały obszar HR.

W Groclin S.A. jej kompetencje wykorzystywane są do zarządzania obszarem HR we wszystkich zakładach produkcyjnych Grupy. Marlena specjalizuje się w rozwoju miękkich aspektów zarządzania.

FABRYKA PRZYSZŁOŚCI

W DRODZE DO PRZEMYSŁU 4.0

IV EDYCJA

25-26.10.2017
WROCŁAW



PROGRAM KONFERENCJI

DZIEŃ I. - 25.10.2017

CENTRUM KONFERENCYJNE

HALA STULECIA WE WROCŁAWIU

8:30 - 10:00	Rejestracja uczestników		
10:00	Rozpoczęcie konferencji		
10:00 - 10:20	Przywitanie gości / otwarcie konferencji Prowadzenie konferencji - Grzegorz Banakiewicz, Otwarcie konferencji - Paweł Stefański, BALLUFF Sp. z o. o.		
10:20 - 10:50	Przemysł 4.0 - co jest do zrobienia w ciągu najbliższych lat? - wprowadzenie w tematykę Prof. Wojciech Paprocki - Szkoła Główna Handlowa w Warszawie		
10:50 - 11:15	Przemysł 4.0 – szanse i wyzwania związane z jego rozwojem i wdrażaniem Bartłomiej Andrusiewicz - Współzałożyciel EUVIC Group		
11:15 - 11:40	Specyfika środowisk automatyki w kontekście cyberbezpieczeństwa Patrik Gęborys - Lider obszaru bezpieczeństwa automatyki przemysłowej PwC Polska		
11:40 - 12:00	Przerwa Kawowa		
12:00 - 12:30	Przemysł 4.0 - praktyczne zastosowania w branży motoryzacyjnej Dariusz Downer - Kierownik działu Informatyki Robert BOSCH Sp. z o. o.		
12:30 - 12:50	Wyzwania dla kształcenia zawodowego w kontekście 4 rewolucji przemysłowej Krystian Waszkiewicz - Dział Kształcenia Zawodowego Volkswagen Poznań Sp. z o. o.		
12:50 - 13:30	Panel Dyskusyjny • Wyzwania dla technicznego kształcenia zawodowego w kontekście nadchodzących zmian w przemyśle Krystyna Boczkowska - Prezes Robert BOSCH Sp. z o. o., Krystian Waszkiewicz - Volkswagen Poznań, Grzegorz Trafiał - Pełnomocnik ds. Wydajności Produkcji PZL Sędziszów, Roman Kantorski - Prezes Polska Izba Motoryzacji, Maria Montowska - Dyrektor AHK - Polsko Niemiecka Izba Przemysłowo Handlowa		
13:30 - 14:00	• Ciągłość edukacji technicznej w kontekście wymagań Przemysłu 4.0 Dr. Jarosław Panasiuk - Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Mechatroniki i Lotnictwa		
		Finał III konkursu prac studenckich - Fabryka Przyszłości Grzegorz Banakiewicz - przewodniczący Kapituły konkursu, Laureaci finału III edycji konkursu	14:00 - 14:30
		Lunch	14:30 - 15:30
		Przemysł 4.0 - model a rzeczywistość Andrzej Marcinek - Dyrektor Zarządzający zakładu GEDIA Poland Sp. z o. o.	15:30 - 16:00
		Bezpieczeństwo danych produkcyjnych Grzegorz Leopold - EO Networks	16:00 - 16:30
		Przykład prawidłowego zabezpieczenia danych EDI - case study z klientem Alessandro Poma - Manager ds. sprzedaży w Europie Centralnej - Data Interchange	16:30 - 17:00
		10 procesów, których nie można zignorować przy wdrażaniu Przemysłu 4.0 Javier Ruiz - Dyrektor Wydziału Montażu Głównego GM Manufacturing Poland Sp. z o. o.	17:00 - 17:30
		Przerwa Kawowa	17:30 - 17:50
		Serwisy techniczne w dobie cyfryzacji i wyzwań Przemysłu 4.0 Przemysław Pendrowski - Członek Zarządu Leadeo Sp. z o. o.	17:50 - 18:20
		Automatyzacja procesu druku 3D w aspekcie Przemysłu 4.0 Dr Damian Gąsiorok - Prodziekan Wydziału MT, Politechnika Śląska	18:20 - 18:50
		Podsumowanie i zakończenie pierwszego dnia konferencji Organizatorzy - Grzegorz Banakiewicz BALLUFF	18:50 - 19:00
		Bankiet	20:30 - 24:00

ORGANIZATORZY:

Organizatorami konferencji Fabryka Przyszłości są cztery wiodące firmy w dziedzinie automatyki przemysłowej.



DZIEŃ II. - 26.10.2017 WYBRANE LOKALIZACJE

ŚCIEŻKA I KULTURA INNOWACJI W PRZEDSIĘBIORSTWACH PRODUKCYJNYCH

9:30 - 10:00

Robolnowacje - błękitny ocean możliwości. Przemysł 4.0 w wydaniu zrobotyzowanym: Zastosowania robotów i ich zmysłów, roboty samodiagnostujące się i współpracujące z człowiekiem
Jędrzej Kowalczyk, Mateusz Amroziński - FANUC Polska Sp. z o.o.

10:00 - 10:20

Inteligentne rozwiązania dla przemysłu w zakresie gospodarki narzędziowej
Grzegorz Banakiewicz - BALLUFF Sp. z o.o.

10:20 - 11:30

Prezentacje praktyczne stanowisk demonstracyjnych i zaawansowanych „robonarzędzi” w dobie Przemysłu 4.0
Mateusz Amroziński, Jacek Urbanowicz, Dariusz Wabik - FANUC Polska Sp. z o.o.

ŚCIEŻKA II WIRTUALNE PROJEKTOWANIE

9:30 - 9:50

Wirtualne projektowanie sposobem na indywidualizację produktów
Jarosław Zwierzyński - WSCAD / Sigma CE Sp. z o.o.,
Krzysztof Gorczyca - WAGO ELWAG Sp. z o.o.

9:50 - 10:10

Interdyscyplinarne narzędzie projektowe CAD/CAE – „Przedstawienie etapów realizacji zadań projektowych w środowisku WSCAD Suite”
Jarosław Zwierzyński - WSCAD / Sigma CE Sp. z o.o.

10:10 - 10:30

Projektowanie na serwerach producenta na przykładzie oprogramowania smart DESIGNER
Krzysztof Gorczyca - WAGO ELWAG Sp. z o.o.

10:30 - 11:20

Project Wizard (generator schematów) – aplikacja do automatycznego tworzenia schematów ideowych (+ panel dyskusyjny)
Jarosław Zwierzyński - WSCAD / Sigma CE Sp. z o.o.

11:20 - 11:40

Okablowanie Fabryki Przyszłości
Mariusz Pajkowski, Krzysztof Ciesielski - LAPP Kabel Sp. z o.o.

11:40 - 12:00

Zarządzanie sygnałami na małej przestrzeni
Krzysztof Gorczyca - WAGO ELWAG Sp. z o.o.

ŚCIEŻKA III ELASTYCZNA I EFEKTYWNA PRODUKCJA

9:30 - 10:00

Inteligentna Fabryka - przykłady rozwiązań w duchu przemysłu 4.0
Szymon Gumółka - BALLUFF Sp. z o.o.

10:00 - 10:30

Budując przesył danych - nowe możliwości wykorzystania RFID do transportu w przemyśle 4.0
Javier Ruiz - Dyrektor Wydziału Montażu Głównego GM Manufacturing Poland Sp. z o.o.

10:30 - 10:50

Nowości w zakresie systemów bezpieczeństwa - projektowanie z wykorzystaniem interfejsu IO-Link
Karol Kowalczyk - BALLUFF Sp. z o.o.

10:50 - 11:30

Zrobotyzowane stanowisko montażowe w połączeniu z sensoryką i RFID - demonstracja
Arkadiusz Błaut - FANUC Polska Sp. z o.o.,
Daniel Oszczędka - BALLUFF Sp. z o.o.

POWRÓT DO CENTRUM
KONFERENCYJNEGO HALA STULECIA

CENTRUM KONFERENCYJNE HALA STULECIA WE WROCŁAWIU

Przerwa kawowa

12:00 - 12:20

Podsumowanie ścieżek tematycznych
Wybrani prelegenci ścieżek tematycznych

12:20 - 12:50

Zastosowanie narzędzi wg. 4 rewolucji przemysłowej w branży motoryzacyjnej - przykład VW Poznań
Radosław Matuszak - Koordynator Biura Technicz. Dział Budowy Karoserii - Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

12:50 - 13:20

System montażu kompleksowego modułu samochodowego w sekwencji
Zbigniew Sikora - Dyrektor Operacyjny Rhenus SILS Centre Gliwice Sp. z o.o.

13:20 - 13:50

Wirtualna elektrownia - bezpieczeństwo funkcjonowania systemu
Dr Piotr Szlag - Instytut Elektroenergetyki, Wydział Elektryczny Politechnika Częstochowska

13:50 - 14:20

Od planów do działania, czyli co się wydarzyło przez ostatni rok.
Andrzej Soldaty - Inicjatywa dla Polskiego Przemysłu 4.0

14:20 - 14:50

Podsumowanie i zamknięcie konferencji
Organizatorzy - Grzegorz Banakiewicz BALLUFF .

14:50 - 15:00

Lunch - wyjazd uczestników

15:00 - 16:00



Po ubiegłorocznym udanym konkursie prac studenckich, ogłoszona została III edycja konkursu FABRYKA PRZYSZŁOŚCI.

Tegoroczny konkurs prac studenckich towarzyszy czwartej edycji konferencji Fabryka Przyszłości - w drodze do przemysłu 4.0, która odbędzie się we Wrocławiu w dniach 25-26.10.2017.

Pragniemy poinformować, że konkurs ma charakter otwarty dla wszystkich Wyższych Uczelni Technicznych w Polsce i tematycznie jest związany z konferencją: "Fabryka Przyszłości - w drodze do przemysłu 4.0"

Na stronie www.przemysl40.pl w zakładce dla studentów, znajdują się wszelkie informacje konkursowe, w tym regulamin z zasadami konkursu i formularz zgłoszenia.

Organizatorami konkursu oraz konferencji są firmy: WAGO-ELWAG, BALLUFF, FANUC i LAPP KABEL.

Grzegorz Banakiewicz

Koordynator konkursu Fabryka Przyszłości
Manager ds. Projektów Partnerskich i Edukacyjnych
BALLUFF Sp. z o.o.



3M Science.
Applied to Life.™

Czy nowe samochody rozpadną się za kilka lat?

Użycie w konstrukcji pojazdów samochodowych różnych materiałów, takich jak stal, aluminium i kompozyty wymusza na producentach zmiany w sposobie projektowania i doborze technologii łączenia.

Przeciętny użytkownik samochodu, który jeździ kilkuletnim autem nie wyobraża sobie, że części karoserii mogłyby być łączone klejem. Dotychczasowe spawy zastąpiła chemia, umożliwiając zastosowanie cieńszych blach oraz lekkich stopów i kompozytów, bezpośrednio wpływających na redukcję masy pojazdu.

Ten sam użytkownik, który klej kojarzy z dziecinnymi wycinankami i rozklejającymi się butami może mieć uzasadnione wątpliwości, czy samochód, którym właśnie wyjechał z salonu, po paru latach nie rozpadnie się na części.

Żeby lepiej zrozumieć tajemnice związane z łączeniem, przyjrzyjmy się jednej z technologii łączenia elementów pojazdu i poznajmy najnowsze rozwiązania. Po klejach, które obecne są już od lat w motoryzacji, przyszedł czas na taśmy strukturalne.

Zgodnie z tym co mówi Roman Kwitliński, Inżynier ds. Aplikacji w firmie 3M: - *Klejenie jest technologią znaną w przemyśle motoryzacyjnym praktycznie od początku. Przez wiele lat było to głównie łączenie elementów wykończenia wewnątrz, tapicerki, czy montaż części dekoracyjnych.*

We współczesnych samochodach coraz częściej stosuje się kleje strukturalne czyli takie, które w istotny sposób wpływają na funkcjonalność lub bezpieczeństwo użytkownika wyrobu. Konieczność użycia klejenia strukturalnego w dużej mierze wynika z wprowadzania do konstrukcji pojazdu materiałów takich jak metale lekkie, tworzywa sztuczne, czy ostatnio kompozyty, których często nie da się inaczej połączyć niż klejeniem. Od wielu lat do montażu stopek do lusterek samochodowych na przedniej szybie z powodzeniem stosowana jest



hybrydowa taśma 3M SBT. Stopkę przykleja się w procesie produkcji szyb na zasadzie dwustronnej taśmy samoprzylepnej, następnie w procesie autoklawizacji w wysokiej temperaturze ulega ona utwardzeniu do znacznie wyższej wytrzymałości.

Po kilku latach opracowywania rozwiązań, związanych z klejeniem strukturalnym, firma 3M zaproponowała następcę kleju strukturalnego - taśmę strukturalną SAT do wzmacniania i usztywniania połączeń zaginanych blach na krawędziach drzwi i klap. Jest to jeden z obszarów, gdzie kleje strukturalne są już powszechnie używane i właśnie w tym miejscu, nowość na rynku - epoksydowa taśma strukturalna nowej generacji 3M SAT sprawdzi się lepiej niż klasyczny klej, czy inne tradycyjne metody łączenia. Taśma pozwala na ciągłe, powtarzalne i równomierne wypełnienie połączenia, utwardzenie przebiega w trakcie suszenia farb w procesie lakierowania kataforetycznego.

Krzysztof Kaczmarczyk, Inżynier ds. Aplikacji w firmie 3M, dodaje: - *Zaletą taśmy 3M SAT jest możliwość pominięcia procesu oczyszczania i odtłuszczenia łączonych elementów oraz jednoczesne*

wzmocnienie i uszczelnienie połączenia, co pozwala wyeliminować stosowanie zewnętrznych uszczelniaczy, które nie zawsze skutecznie zabezpieczają przed korozją. Dodatkowo nanoszeniem taśmy może się zająć robot.

Czy powinniśmy się bać, że samochody za kilka lat rozkleją się niczym stare buty?

Lata doświadczeń w tworzeniu zaawansowanych klejów i najnowsze technologie taśm powodują, że karoseria pojazdów może wytrzymać teraz znacznie dłużej. Ograniczenie spawania przez użycie systemów klejących to nie tylko oszczędność czasu i kosztów, ale również możliwość lepszego uszczelnienia i zabezpieczenia przed korozją.

3M Poland Sp. z o.o. jest filią koncernu Minnesota Mining and Manufacturing. W 2016 roku firma obchodziła 25-lecie istnienia na polskim rynku.

3M w Polsce nie jest jedynie firmą handlową i produkcyjną, to także centrum badawczo-rozwojowe. Naukowcy oraz inżynierowie aplikacji potrafią opracować rozwiązania i produkty dopasowane do procesu produkcji klienta.

3M dostarcza szeroką gamę rozwiązań dla producentów samochodów oraz podzespołów samochodowych:

- taśmy strukturalne SAT do połączeń zginanych
- izolację akustyczną Thinsulate™
- maty Interam™ do zabezpieczania i pozycjonowania monolitu w katalizatorach
- folie chroniące lakier przed uszkodzeniami mechanicznymi
- taśmy strukturalne do montażu akcesoriów do szyb i karoserii
- akrylowe taśmy piankowe do montażu uszczelek, listew bocznych, spojlerów, czujników, itp.
- samoprzylepne ciężarki do wyważania kół samochodowych wraz z systemem ich aplikacji (WWS)
- kolorowe folie imitujące lakier bądź elementy chromowane
- folie graficzne do personalizacji samochodu
- kleje wykorzystywane do montażu elementów samochodu
- cienkie taśmy dwustronne do mon-



STRUKTURALNA TAŚMA KLEJĄCA 3M SAT DO POŁĄCZEŃ ZGINANYCH

- tażu we wnętrzach samochodów
- narzędzia i materiały szlifiersko-polarskie, taśmy maskujące
- materiały wykorzystywane przez działy utrzymania ruchu
- środki ochrony osobistej

3M Poland Sp. z o.o.
al. Katowicka 117, Kajetany
05-830 Nadarzyn
Tel.: (22) 739 60 00

www.3m.pl



PIECE PRÓŻNIOWE, KOMOROWE,
 GENERATORY I LINIE DO OBRÓBK
 CIEPLNEJ Z SETKAMI REFERENCJI
 NA CAŁYM ŚWIECIE
www.ipsen.de



PIECE DO AZOTOWANIA PLAZMO-
 WEGO, PONAD 200 INSTALACJI
 W PRAWIE 50 KRAJACH ŚWIATA
www.rubig.com



PIECE CIĄGŁE DO LUTOWANIA
 I SPIEKANIA W ATMOSFERACH
 OCHRONNYCH
www.schwamberger-anlagen.de



PIECE WGLĘBNE DO OBRÓBK
 CIEPLNEJ I CIEPLNO-CHEMICZNEJ
www.kgo-gmbh.com



OPRZYRZĄDOWANIA WSADOWE
 Z KOMPOZYTÓW WĘGLOWYCH
 (RÓWNIEŻ DO HARTOWANIA
 W OLEJU)
www.gtd-graphit.de



BERLIN CARBIDE
 by Gühring

PÓLFABRYKATY Z WĘGLIKA
www.berlin-carbide.com



URZĄDZENIA DO PLAZMOWYCH
 POKRYĆ PVD I PACVD
www.hauzertechnocoating.com



MYJKI PRÓŻNIOWE DLA KAŻDEJ
 RENOMOWANEJ HARTOWNI
 I INNYCH GAŁĘZI PRZEMYSŁU
 (ZANURZENIOWE, ZALEWOWE,
 PAROWE, ROZPUSZCZALNIKOWE,
 HYBRYDOWE, BEYOND,
 I Z KONSERWACJĄ)
www.emo-ot.de
www.hoesel-gmbh.de



MYJKI ZANURZENIOWE,
 ZALEWOWE I NATRYSKOWE
www.lpw-reinigungssysteme.de



MYJKI NATRYSKOWE,
 KONCEPTY IN-LINE
www.mecanolav.com

Formel D. The Driving Force.

Jesteśmy globalnym dostawcą usług dla przemysłu motoryzacyjnego. Działamy w 3 obszarach, które odzwierciedlają cykl życia produktu w branży motoryzacyjnej; Rozwój produktu, produkcja, obsługa posprzedażowa.

Jako siła napędowa - prowadzimy przemysł naprzód! Naszą działalność rozpoczęliśmy w 1993 roku, w Troisdorfie w Niemczech gdzie do dzisiaj znajduje się nasza główna siedziba. Po 24 latach pracy zatrudniamy ponad 7000 osób. Nasi pracownicy działają w międzykulturowych zespołach w ponad 80 oddziałach w 19 krajach. Dzięki globalnej obecności możemy wymieniać się doświadczeniami i korzystać z doświadczenia zdobytego na całym świecie.

Formel D w Polsce

Formel D Polska rozpoczęło swoją działalność w 2003 roku. Działamy głównie w obszarze jakości zarówno kontroli jakości w zakładach dostawców 1 i 2 rzędu, jak i szeroko pojętego zarządzania jakością. Po dzień dzisiejszy, prowadzimy projekty bezpośrednio z każdym z

naszych OEMów w Polsce, od produkcji samochodów osobowych jak i produkcję pojazdów ciężarowych, daje na to odpowiednią satysfakcję i motywację do stałego - wysoko postawionego serwisu! Po 14 latach rozwoju zatrudniamy około 500 pracowników. Jesteśmy dumni ze swojego zespołu, dlatego wciąż inwestujemy w jego rozwój. W swoich szeregach mamy zarówno kontrolerów jakości, mechaników, jak i doświadczonych inżynierów, certyfikowanych audytorów i konsultantów branży motoryzacyjnej, chętnie także korzystamy z zasobów i doświadczenia współpracowników z Formel D Group.

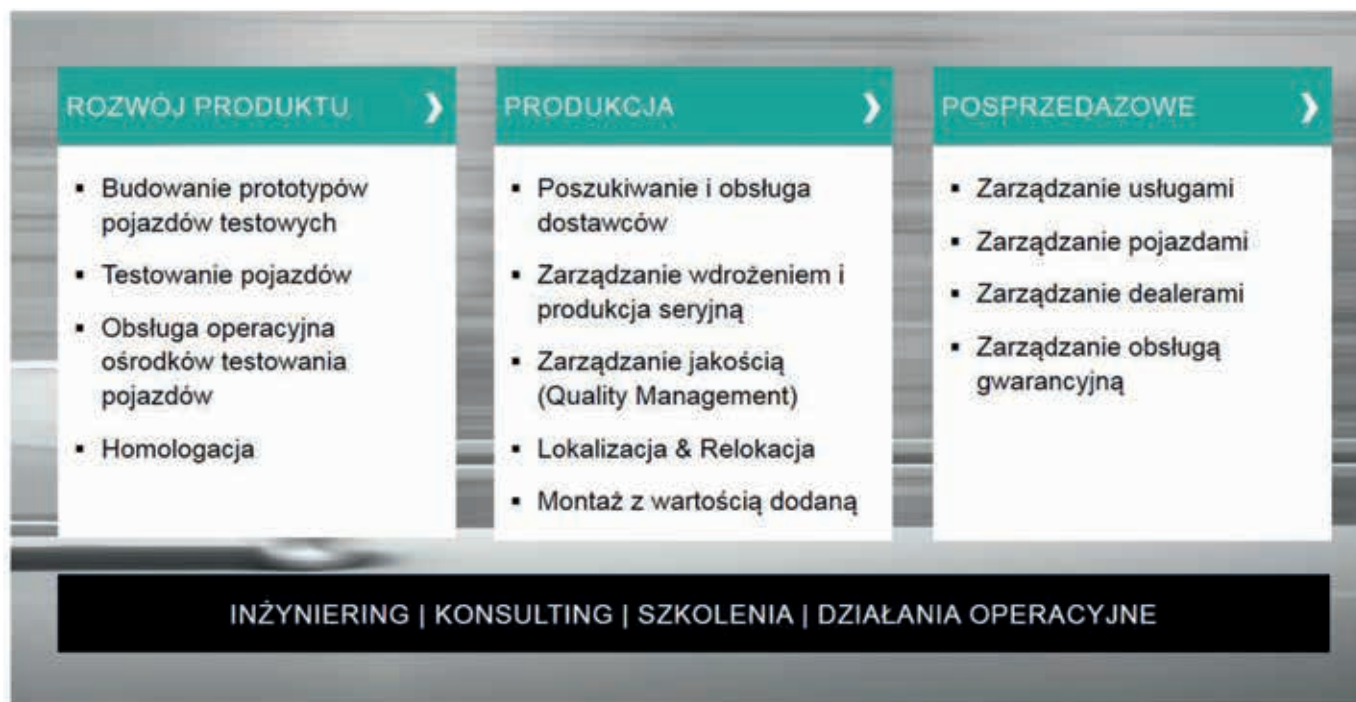
Nasze stałe biura znajdują się w Gliwicach, Legnicy, Świebodzinie oraz w Poznaniu i odzwierciedlają lokalizację, w których działamy najprężniej, jednak możemy zagwarantować zasięg ogólnopolski.

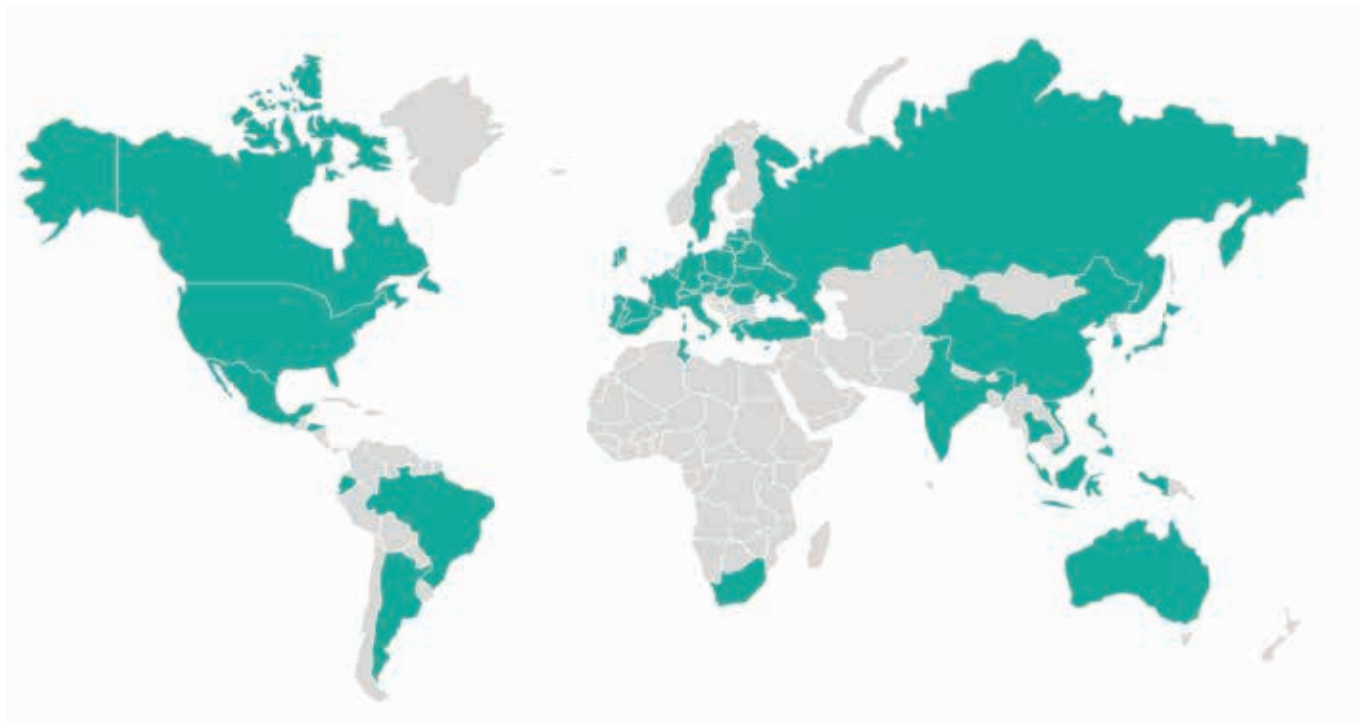
Co nas wyróżnia?

Przedstawiając swoim klientom siebie jako siłę napędową przemysłu motoryzacyjnego - wiele ryzykujemy. Naprawdę jednak mamy do zaproponowania więcej. Przede wszystkim wyróżnia nas obecność na całym świecie - w dobie globalizacji i korporyzacji zapewniamy wsparcie nie tylko w sposób kompleksowy, ale także międzynarodowy i ponad podziałami.

Wyróżnia nas także sposób naszego działania i myślenia.

Przed rozpoczęciem współpracy naszym pierwszym celem jest rozpoznanie sytuacji naszego klienta oraz poznanie w sposób prawidłowy jego oczekiwań. Dlatego tak ważna jest dla nas transparentna komunikacja. Nie dopasowujemy oczekiwań do tego co możemy zaoferować - oferujemy to czego od nas oczekują.





Przede wszystkim wyróżnia nas obecność na całym świecie - w dobie globalizacji i korporacji zapewniamy wsparcie nie tylko w sposób kompleksowy, ale także międzynarodowy i ponad podziałami.

W fazie ofertowania - skupiamy się głównie na tym, aby proponowana cena była relatywnie dopasowana do faktycznych potrzeb i konkurencyjna.

Dla projektów realizowanych w kraju, wspiera nas zewnętrzny dział jakości - sterowany przez centralę. Jednym z działań w jakich wspiera nas dział jakości, jest LPA - Audyty Wartsowe przeprowadzane przez pracowników każdego szczebla organizacji. Obligujemy do pracy zarówno brygadzystów jak i menadżerów projektowych - wszystko po to aby kierownictwo znalazło się bliżej projektów i procesów.

W tym celu stosujemy także innowację w postaci aplikacji audytowej dopasowanej do trybu naszej organizacji, uwzględniającej możliwości planów działań, jak

również lesson learn wewnątrz organizacji - efektywne zarządzanie personelem jest tu dla nas priorytetem. Stała rosnące zmiany na rynku pracy powodują, że musimy jako firma usługowa dopasować potrzeby naszych klientów do naszej obecnie rosnącej kadry.

Dla klientów, jako stały element współpracy, zapewniamy również innowacje w postaci platformy E-Report, która powstała na bazie doświadczenia naszej globalnej organizacji.

Platforma daje możliwości tworzenia raportów dopasowanych do potrzeb klienta, a także możliwość dostępu do dokumentacji projektowej, instrukcji pracy, prezentacji - wszystko w trybie on-line, z możliwością wygenerowania pożądaných plików.

Możliwości serwisu Formel D - dostrzegają klienci również na etapie szkoleniowym, z racji pełnego zasięgu i pracy na standardach OEM - jesteśmy na bieżąco ze zmianami, które zachodzą w sektorze motoryzacyjnym. W tym celu organizacja posiada własnych trenerów i ekspertów w wielu dziedzinach. Zapraszamy do udziału w naszych szkoleniach otwartych na terenie całego kraju, jak również wyłącznie dopasowanych pod dokumentację i standardy Państwa organizacji, tzw „szyte na miarę”.

Szkolenia dopasowane do klienta wymagają na nas ciągły rozwój i są wyzwaniem, ale dają także stale rosnącą satysfakcję, bo jesteśmy tam, gdzie nas potrzebują!

Nasze Biura:

GLIWICE
Ul. Toszecka 101
44-100 Gliwice

POZNAŃ
Ul. Świętego Michała 43
61-119 Poznań

LEGNICA
Plac Wolności 4,
Budynek C
59-220 Legnica

ŚWIEBODZIN
ul. 30 Stycznia 30/9
66-200 Świebodzin

Motoryzacja w Strategii 2020



W zeszłym roku właściciele marki LUMEL, hinduska Grupa Rishabh rozpoczęła realizację projektu Strategia 2020, którego celem jest jeszcze szybszy rozwój wydzielonych spółek: LUMEL S.A., zajmującej się produkcją w obszarze systemów automatyki, energetyki oraz EMS oraz LUMEL ALUCAST Sp. z o.o., dostawcy precyzyjnych odlewów ciśnieniowych oraz form i narzędzi a także usług w zakresie obróbki CNC i powierzchniowej dla klientów m.in. z motoryzacji i automatyki.

Wspomniana strategia umożliwi zwiększenie konkurencyjności oraz rozwój LUMEL Alucast w różnych obszarach i na nowych rynkach, co pozwoli podwoić sprzedaż z 81 mln złotych w 2016 r. do około 175 mln złotych w 2020 r. Dominującym sektorem pozostanie motoryzacja. Sprzedaż w tej branży wzrosnie o 27 mln złotych do poziomu około 87,5 mln złotych. Zysk EBIDTA zwiększy się w tym czasie z 10 mln złotych do 21 mln złotych. Do grona takich firm jak Kimball Electronics, Haldex, Fideltronik, Webasto, ZF/TRW czy Sanden w ostatnim czasie dołączyły kolejne, m.in. Valeo i MAHLE. Rozwój wielkoseryjnych projektów motoryzacyjnych będzie wspomagany pozyskaniem nowych klientów z innych branż o odmiennej specyfice

produkcji (produkty niskoseryjne, bardziej skomplikowane i wymagające pod względem jakościowym).

Przyjęta strategia skupia się na wzroście zdolności produkcyjnych narzędziowni i odlewni, outsourcingu procesów pomocniczych (np. utrzymanie ruchu, czyszczenie ręczne czy selekcja i kontrola komponentów) oraz zwiększeniu funkcjonalności systemu SAP. Sama narzędziownia jest rozwijana jako osobne „centrum zysku” - jej udział w obrotach spółki ma wzrosnąć do 13 proc. w 2020 roku.

Strategia 2020 wymaga nowych inwestycji zarówno w narzędziowni jak i w pozostałych obszarach produkcyjnych. Przykładowo, uruchomienie

projektów dla Valeo wiązało się z inwestycją (m.in. dedykowana zautomatyzowana linia obróbki CNC z 6 obrabiarkami) w wysokości 1,4 mln euro. W przypadku współpracy z nowymi klientami zostanie zakupiona nowa w pełni zautomatyzowana cela odlewnicza o sile zwarcia 840T, kolejny piec szybowy czy urządzenie do śrutowania. Jednocześnie usprawniane są oraz automatyzowane procesy, począwszy od odlewania aluminium i obróbki CNC.

Aktualnie firma z Zielonej Góry kładzie także nacisk na inwestycję w centrum badawczo-rozwojowe (rozwój technologii procesów produkcji komponentów oraz wytwarzanie i konstrukcja form odlewniczych). Ponadto na lata 2018-2019 zaplanowano rozbudowę zakładu, w postaci nowej hali odlewni. Finalnym akordem Strategii 2020 ma być ekspansja marki LUMEL na rynku azjatyckim, poprzez powołanie podmiotu joint venture z firmami grupy Rishabh oraz budowę nowego zakładu w Azji.



LUMEL ALUCAST

LUMEL ALUCAST Sp. z o.o.

ul. Słubicka 1, 65-127 Zielona Góra
certyfikaty: ISO/TS 16949:2009,
ISO 9001:2008, ISO 14001:2004

Zatrudnienie: 400 osób

tel.: 68 45 75 100 (centrala)

e-mail: lumel@lumel.com.pl,

www.odlewy.lumel.com.pl

What are your MATERIAL PERFORMANCE NEEDS?

nexeo[®] solutions

Nexeo Solutions' plastics industry professionals provide expertise in **material selection** to cover your **applications specific needs**.

*Are you
looking for...*

10-20% cycle
time reduction
in PP?



Anti-Bacterial,
non-migrating
packaging?



Soft material
with a very wide
temperature range?



A new generation
of styrenic materials
in automotive?



Non-migrating
wear and friction
properties?



Custom made
high-performance
compounds?



3D Printing
advanced
materials?



www.nexeosolutions.com

NEXEO SOLUTIONS POLAND SP. Z O.O.
ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa
Tel. 22 57 55 621 / Tel. 601 960 456
mszulczyk@nexeosolutions.com

ENGINEERING THERMOPLASTICS

Product	Subproduct	Producer
ABS		KUMHO, TRINSEO
ASA		KUMHO
PA 4.10	Bio-Based	DSM
PA 46		DSM
PA 6		DSM, EUROTEC
PA 66		DSM, EUROTEC
	MoS2	DSM
PBT		DSM, EUROTEC, MITSUBISHI
PC		TRINSEO, EUROTEC, MITSUBISHI
PC/ABS		TRINSEO, MITSUBISHI
PC/PBT		EUROTEC
PEEK		EUROTEC
PEI		EUROTEC
PESU		EUROTEC
PET		DSM, EUROTEC
PMMA		SUMITOMO
POK		EUROTEC
POM		MITSUBISHI
PPA		DSM, EUROTEC
PPO		EUROTEC
PPS		DSM, EUROTEC
SAN		TRINSEO, KUMHO
TPC		DSM
TPU		EUROTEC
MB	Siloxane	DOW CORNING
Colour MB		TRINSEO
Antimicrobial		PARX

STANDARD THERMOPLASTICS

Product	Subproduct	Producer
PP	Homopolymer	BOREALIS, SASOL
	Copolymer	BOREALIS, SASOL
	Random Copolymer	BOREALIS
	Compounds	BOREALIS, TRINSEO, EUROTEC, AUDIA PLASTICS
PE	LDPE	BOREALIS
	LLDPE/mLLDPE	BOREALIS
	HDPE	BOREALIS, SABIC
	Compounds	BOREALIS
PS	GPPS	TRINSEO
	HIPS	TRINSEO
PLASTOMERS		BOREALIS

* Znak towarowy lub zarejestrowany znak towarowy będący własnością strony trzeciej.

Zakupy przemysłowe – aktualne trendy i perspektywy na przyszłość

Rok 2017 to rok rewolucyjnych zmian w sposobie dokonywania zakupów przemysłowych. Platformy internetowe powoli wypierają tradycyjne kanały sprzedaży, a nabywcy z sektora produkcyjnego oczekują nowych, innowacyjnych rozwiązań. UPS świadomy zachodzących przemian stale monitoruje aktualne trendy i bada zachowania konsumentów, by świadczyć usługi dopasowane do ich potrzeb. Kolejne już badanie Industrial Buying Dynamics przeprowadzone na zlecenie firmy, jako jedno z nielicznych dokonuje dogłębnej analizy e-commerce segmentu produkcyjnego i jest istotnym źródłem informacji dla nabywców i dostawców produktów przemysłowych¹. Porównanie wyników obu edycji badania pozwala dostrzec trendy i tendencje występujące w tym segmencie.

Zmiany w tradycyjnym modelu zakupów

Firmy z sektora produkcyjnego coraz częściej nabywają produkty przez Internet. W Europie, w przeciągu dwóch lat odnotowano wzrost udziału zakupów online w budżecie o 8%, z 41% w 2015r. do 49% w 2017r., a 75% nabywców deklaruje, że kupuje produkty przemysłowe przez platformę internetową.

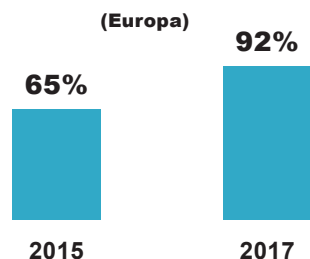
Pomimo rosnącego znaczenia e-commerce tradycyjne kanały nadal stanowią główne źródła informacji na temat dostawców dla sektora przemysłowego. Badanie UPS pokazuje, że nabywcy przemysłowi szczególnie preferują targi branżowe (43%) oraz bezpośrednie kontakty z przedstawicielami (40%).

75% nabywców przemysłowych kupuje produkty przez platformę internetową

Platformy internetowe stymulują zmiany w zakupach przemysłowych, podobnie jak rosnąca liczba nabywców produktów bezpośrednio od producenta. Według najnowszego badania Industrial Buy-

ing Dynamics liczba ta wzrosła z 65% w 2015 r. do 92% w 2017 r.. Co więcej, 1/3 respondentów deklaruje zamiar zakupu produktów przemysłowych bezpośrednio od producenta, a ponad połowa z nich zwiększy udział zakupów poprzez rynki elektroniczne. Przeobrażenia są ewidentne, a dostawcy muszą nieustannie inwestować w kanały online i mobilne, by sprostać oczekiwaniom klientów.

Sprzedaż bezpośrednio od producenta



Usługi posprzedażowe wyróżnikiem firm sektora przemysłowego

Konkurencyjny rynek oraz rozwój technologiczny sprawia, że rosną oczekiwania klientów w zakresie obsługi posprzedażowej. W porównaniu z rokiem 2015, odsetek respondentów oczekujących świadczenia tych usług na miejscu zwiększył się o 8% i wynosi w bieżącym roku 86%. Kompleksowa obsługa stanowi istotny wyróżnik dla firmy

z sektora przemysłowego. Jak wynika z badania UPS, najważniejszą usługą posprzedażową jest efektywny proces zwrotów, który wskazany został przez 77% respondentów. Ponadto, nabywcy oczekują sprawnego serwisu i naprawy na miejscu oraz realizacji usług w czasie nie dłuższym niż 48 godzin.

Wyzwania i perspektywy na rok 2017

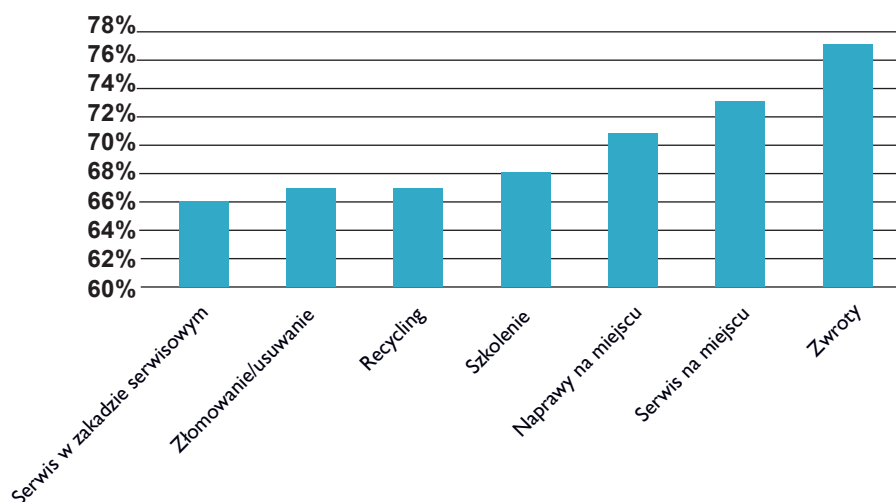
Dynamiczny rozwój internetowych platform zakupowych oraz coraz bardziej wymagający rynek zwiększający oczekiwania nabywców to główne wyzwania sektora produkcyjnego. Najnowsze badanie UPS wykazało, że dla konsumentów najistotniejsze są ulepszenia procesu zwrotów, szybsze dostawy oraz zapewnienie serwisu i naprawy na miejscu. Rośnie również znaczenie ubezpieczenia przesyłek, które jest jednym z czynników decydujących o wyborze nowego dostawcy. Badanie dynamiki zakupów przemysłowych podkreśla również rosnący udział sprzedaży zagranicznej w modelu B2B.

Zakupy przemysłowe ewoluują pod wpływem dynamicznego rozwoju e-commerce oraz rosnących oczekiwań

¹ Badanie zostało przeprowadzone przez Katar TNS pośród 800 nabywców przemysłowych z Europy oraz 1500 z USA i 200 z Chin. Wszyscy respondenci dokonywali zakupów z przynajmniej jednej spośród następujących kategorii: wyposażenie, części OEM do montażu końcowego, części serwisowe, materiały eksploatacyjne i surowce, produkty do sprzątania i sanitarne.

Link do całego badania: https://pressroom.ups.com/mobile0c9a66/assets/pdf/pressroom/white%20paper/PL_Europe%20White%20Paper_IBD%202017_FINAL.pdf

Oczekiwania wobec obsługi posprzedażowej



konsumentów. Duża konkurencja w tym sektorze powoduje, że firmy zmuszone są śledzić światowe trendy i dostosowywać się do zmieniających się potrzeb rynkowych. Ta wiedza powinna być również implementowana przez polskie firmy przemysłowe, które chcą rozwijać swoją działalność, zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym. Norbert Kręcicki, Marketing Manager w UPS

Polska podkreśla znaczenie znajomości najnowszych trendów i preferencji konsumentów. „Badanie Industrial Buying Dynamics jest źródłem wartościowej wiedzy o zachowaniach klientów sektora produkcyjnego, który jest podstawą gospodarki Polski. Obsługujemy bardzo wielu klientów z tej branży, dlatego uważnie analizujemy wyniki badania, by przewidywać trendy i wyprzedzać ocze-

kiwania klientów. Od dłuższego czasu skupiamy nasze wysiłki na doskonaleniu usług posprzedażowych, takich jak usługi zwrotne oraz rozwijamy sieć alternatywnych punktów odbioru i nadań paczek UPS Access Point, by ułatwić klientom z tego sektora szybką dostawę części do napraw realizowanych na miejscu - obecnie posiadamy w Polsce ponad 1200 takich lokalizacji”.

EFAFLEX 
szybkie i bezpieczne bramy

Brama spiralna EFA-STT TURBO®

SZYBKOBIEŻNE BRAMY DLA BRANŻY AUTOMOTIVE

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

www.efaflex.pl



5 TOOL-SHOP

KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

28-29 WRZEŚNIA
CZĘSTOCHOWA 2017



KONFERENCJA

PRELEGENCI



Marcin Piętka
Doradca techniczny
Fibro GmbH



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



Marcin Sawicki
Tooling Manager
Nifco Poland
Sp. z o.o.



Grzegorz Banakiewicz
Manager ds.
Rozwoju i Projektów
Partnerskich
Balluff Sp. z o.o.



Andrzej Michalak
Project Manager
SIROPOL
Sp. z o.o.



Marcin Karpeta
Dyrektor Zakładu
FRECH Tools
Poland Sp. z o.o.



Marcin Antosiewicz
CAMDivision
Sp. z o.o.



Marcin Działocha
Dyrektor Działu
Sprzedaży
Stali Narzędziowych
Schmolz+Bickenbach
Polska Sp. z o.o.



Paweł Szulc
Główny Technolog
Bodycote
Polska Sp. z o.o.



Sylwia Jasińska
Commercial Manager
ARCAPOL Sp. z o.o.

Dlaczego warto wziąć udział?

5. Konferencja Tool-Shop daje możliwość:

- zaprezentowania swoich możliwości produkcyjnych, kooperacyjnych i usługowych
- spotkania nowych partnerów biznesowych
- spotkania w jednym miejscu potencjalnych klientów lub dostawców - znacząca oszczędność czasu i pieniędzy
- zaprezentowania oferty na dostępnych stoiskach wystawienniczych
- poznania interesujących case studies z zakładów narzędziowych
- nieformalnych rozmów podczas wieczornego bankietu na zakończenie spotkania
- wymiany opinii, myśli i doświadczenia między uczestnikami
- integracji środowiska
- nawiązania nowych kontaktów biznesowych

Partner Główny



Partnerzy Branżowi





WYSTAWA



ROZMOWY B2B

28 września 2017
I dzień Konferencji

29 września 2017
II dzień Konferencji

09.30-10.00	Rejestracja uczestników
10.00-10.10	Powitanie uczestników <i>Rafał Orłowski, Partner AutomotiveSuppliers.pl</i>
10.10-12.30	Rozmowy B2B (wymagana rejestracja online)
12.30-13.30	Lunch
13.30-13.50	Współpraca z dostawcą formy wtryskowej jako kluczowy czynnik wdrożenia projektu w branży motoryzacyjnej na przykładzie firmy Nifco Poland Sp. z o.o. <i>Marcin Sawicki, Tooling Manager Nifco Poland Sp. z o.o.</i>
13.50-14.30	Efektywność Nowoczesnej Tłoczni <i>Marcin Piętka, Kierownik Sprzedaży Polska Fibro GmbH</i>
14.30-14.50	Strategia narzędziowa w branży AGD do potwierdzenia
14.50-15.20	Przerwa kawowa - networking
15.20-15.50	Wpływ modernizacji parku maszynowego narzędziowni na wykonawstwo elementów form wtryskowych <i>Andrzej Michalak, Project Manager SIROPOL Sp. z o.o.</i>
15.50-16.20	Wysokie technologie w branży narzędziowej. BALINIT® CROMA PLUS; FORMERA; Powłoki Advanced <i>dr Marek Danis, Dyrektor Generalny Oerlikon Balzers Coating Poland Sp. z o.o.</i>
16.20-16.50	Przemysł 4.0 - gospodarka narzędziami w obliczu dynamicznych zmian <i>Grzegorz Banakiewicz, Manager ds. Rozwoju i Projektów Partnerskich, Balluff Sp. z o.o.</i>
16.50-17.00	Zakończenie I dnia Konferencji
17.30	Wyjazd do zakładu Bodycote Polska w Częstochowie
20.00-24.00	Bankiet

09.30-10.00	Zależności ceny formy odlewniczej od jakości zapytania ofertowego <i>Marcin Karpeta, Dyrektor Zakładu FRECH Tools Poland Sp. z o.o.</i>
10.00-10.30	Nowoczesne stałe narzędziowe do odlewania aluminium i wtrysku tworzyw sztucznych <i>Marcin Działocha, Dyrektor Działu Sprzedaży Stali Narzędziowych Schmolz+Bickenbach Polska Sp. z o.o.</i>
10.30-11.00	Utrzymanie ruchu narzędzi odlewniczych w Odlewni Volkswagen Poznań <i>Tomasz Kamiński, szef planowania produkcji w Zakładzie Odlewnia Volkswagen Poznań Sp. z o.o.</i>
11.00-11.40	Przerwa kawowa - networking
11.40-12.10	PCM - Wykorzystanie nowoczesnych metod kosztorysowania narzędzi – formy wtryskowe, formy odlewnicze, tłoczniaki <i>Marcin Antosiewicz, CAMdivision Sp. z o.o.</i>
12.10-12.40	Próżniowa obróbka cieplna w praktyce - hartowanie stali narzędziowych <i>Paweł Szulc, Główny Technolog Bodycote Polska Sp. z o.o.</i>
12.40-13.10	Zmiany w zakresie sprzedaży i budowy form wtryskowych <i>Sylvia Jasińska, Commercial Manager ARCAPOL Sp. z o.o.</i>
13.10-13.15	Zakończenie konferencji
13.15	Pożegnalny lunch

Organizator zastrzega sobie prawo zmiany programu Forum

Rejestracja online na
www.nowoczesnanarzedziownia.pl

Patroni Medialni



500 miejsc pracy w fabryce IFA w Ujeździe



29 czerwca br. został oficjalnie otwarty w Ujeździe (opolskie) zakład IFA Powertrain Polska, spółka należąca do niemieckiego przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej IFA Rotorion. Zakład produkujący półosie napędowe powstał w podstrefie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Zimnej Wódce w gminie Ujazd. Kamień węgielny pod jego budowę wmurowano w lipcu 2016 r., a w niespełna rok wybudowano hale o powierzchni 33 tys. metrów kw. IFA dysponuje też w zakładzie w Zimnej Wódce częścią logistyczną o pow. 6,5 tys. metrów kw. Docelowo będzie tu pracować około 500 osób. Obecnie zatrudnionych jest już 125.

W tym i kolejnym roku w halach ma zostać zainstalowanych ponad 300 maszyn. Pierwsze linie produkcyjne już produkują półosie napędowe. Początkowo firma zamierza produkować około 2 tys. półosi dziennie, a w 2019 r. - 12 tys. półosi dziennie. - *Nasze produkty z Polski będą montowane do niemieckich pojazdów typu premium* – powiedział dr Robert Gutsche, dyrektor zarządzający IFA Rotorion Holding GmbH.

Klientem, który zapewnił podstawowy portfel zamówień dla fabryki jest Daimler. W Ujeździe będą wytwarzane półosie w szczególności dla modeli Mercedes Benz klasy C, E i S. - IFA Polska jest kamieniem milowym dla całej Grupy IFA.

Summary

On 29 June, IFA Powertrain Polska, a company owned by IFA Rotorion, a German automotive company, officially opened its manufacturing facility in the town of Ujazd (in the province of Opole). Located in a subzone of the Katowice Special Economic Zone, the new plant will make half-shafts.

The cornerstone for the plant was laid in July 2016. Less than a year later, the construction of a production hall of 33 thousand sq. m. was completed. The company plans to create about 500 jobs at the new facility. Currently, the headcount is already 125.



Dośkonale powierzchnie to nasza pasja

- Innowacyjne powłoki galwaniczne**
m. in. dla przemysłu motoryzacyjnego i budowlanego
- Przygotowanie powierzchni i pasywacje**
dla cynkowni ogniowych
- Przygotowanie powierzchni pod lakiery i farby**
- Specjalistyczna chemia dla obróbki metalurgicznej**

POSIADAMY:

✓ **doświadczony i kompetentny zespół technologów**



✓ **profesjonalnie wyposażone laboratorium**, w którym wykonujemy m.in.

- Analizę składu kąpielii**
- Analizę zanieczyszczeń metodą ASA**
- Pomiary grubości i składu powłoki**
- Badania korozyjne i klimatyczne**



UFI Filters inwestuje w Opolu

W opolskiej podstrefie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK uruchomi produkcję kolejny inwestor z branży motoryzacyjnej, poinformowało Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera. Włoska firma UFI Filters w 2018 r. rozpocznie w CTP Opole Park produkcję filtrów dla tego sektora.

Filtry tej firmy są wykorzystywane w takich markach jak BMW, Fiat, Ford, GM, Hyundai, KIA, Mercedes Benz, PSA, Nissan-Renault, Volkswagen, Lamborghini, Porsche, MAN, Scania czy nawet Husquarna. Od 35 lat firma jest dostawcą dla teamów ścigających się w Formule 1 (Sauber F1, Toro Rosso F1, Williams, Ferrari), samochodowych (Audi, Maserati, Aston Martin) czy motocyklowych (Ducati Moto, Aprilia).

Nowy zakład powstanie niedaleko fabryki UFI w czeskiej Ostrawie. Produkcja w Polsce rozpocznie się w II kwartale 2018 r. Dostawca UFI Filters deklaruje poniesienie nakładów w wysokości około 40 mln złotych i utworzenie około 100 miejsc pracy.

Bardzo ważnym graczem w procesie inwestycyjnym była firma developerska CTP Polska, która wspierała firmę na wcześniejszych etapach związanych decyzją czy inwestować i jaki kształt inwestycja powinna przybrać. W projekt zaangażowane było Opolskie Centrum Rozwoju Gospodarki, Urząd Miasta Opola, Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna oraz Polska Agencja Inwestycji i Handlu.

W opolskiej podstrefie działa zakład Global Steering Systems Europe Sp. z o.o. a na ukończeniu jest fabryka International Automotive Components (IAC).



Summary

In early July, Opole City Hall and the Centre for Investor and Exporter Services announced that Italian company UFI Filters would launch production in Opole. The Italian company is planning to set up its new European facility in Opole and a company under the name UFI Filters Poland Sp. z o.o. Production will be launched in Q2 2018. The Italian automotive supplier will create at least 65 jobs.

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



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

EMW 
STEEL SERVICE CENTRE

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

Mabuchi rozpoczyna inwestycję w Bochni



12 lipca br. w Bochni odbyła się ceremonia rytualnego oczyszczenia miejsca na budowę, która rozpocznie realizację nowej inwestycji motoryzacyjnej. Mabuchi Motor Poland sp. z o.o., spółka-córka japońskiego koncernu Mabuchi Motors otrzymała zezwolenie na działalność w krakowskiej specjalnej strefie ekonomicznej. W ramach zezwolenia dostawca zadeklarował poniesienie nakładów inwestycyjnych w wysokości 113 mln zł oraz utworzenie 253 nowych miejsc pracy.

W ceremonii wmurowania kamienia węgielnego wzięli udział m.in. prezes grupy Mabuchi Motors Hiroo Okoshi, przedstawiciele Ambasady Japonii oraz agencji JETRO w Polsce.

Jak zapowiadają przedstawiciele firmy - jest to pierwszy etap inwestycji. Docelowo firma zamierza zainwestować w Bochni około 360 mln zł. W efekcie inwestycji powstanie zakład produkcyjny o powierzchni około 26 tys. m², wytwarzający części dla przemysłu motoryzacyjnego, w tym części do silników elektrycznych (m.in. silniki sterujące szybami, spryskiwaczami czy pasami bezpieczeństwa) i spalinowych, elementy elektroniczne, wyposażenie elektryczne i elektroniczne do pojazdów silnikowych, łożyska, koła zębate i elementy napędowe.

Uruchomienie produkcji zaplanowano na 2019 rok. Do 2023 roku inwestor planuje też stworzyć łącznie 400 nowych miejsc pracy.

Summary

On 12 July, in the town of Bochnia, Mabuchi held an official ceremony clearing the site for its new facility in the town. Mabuchi Motor Poland Sp. z o.o. has been given permission to operate within the Kraków Special Economic Zone. In return for the permission, the company has agreed to invest PLN 113 million and to create 253 new jobs.

In 2019, in the Bochnia sub-zone of the Kraków Special Economic Zone, Mabuchi Motor Poland Sp. z o.o. will launch production of motors for powering windows, windscreen washers and seat belts for the Japanese manufacturer. Mabuchi Motor is planning to invest about PLN 360m (EUR 83.4m) in the new plant. By 2013, the company plans to create 400 jobs.

NewZinc

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

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

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

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

W swojej ofercie posiadamy:

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

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

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

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





Dr. Schneider rozbudował zakład w Radomierzu

14 lipca br. w Radomierzu miała miejsce uroczystość otwarcia nowej części spółki Dr. Schneider Automotive Polska sp. z o.o., która działa na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości S.A. (SSEMP). Uczestniczyli w niej pracownicy, przedstawiciele SSEMP, lokalne władze i partnerzy biznesowi. Zakład powiększył się o 3 tys. m².

Inwestycja została wykonana bez generalnego wykonawcy. Na każdym etapie projektowania i budowy uczestniczyli pracownicy Dr. Schneider, dzięki czemu inwestycja została „uszyta na miarę” i jest idealnie dopasowana do potrzeb firmy.

Dr. Schneider to rodzinna niemiecka firma o międzynarodowym zasięgu działania - wiodący producent elementów z tworzyw sztucznych dla przemysłu motoryzacyjnego i jednocześnie jeden z największych pracodawców w Kotlinie

Jeleniogórskiej. Firma posiada własne centrum badawczo-rozwojowe.

Aktualne Dr. Schneider Automotive Polska sp. z o.o. zatrudnia 1 421 osób. Dzięki rozbudowie utworzonych ma zostać 200 nowych miejsc pracy.

Summary

On 14 July, Dr. Schneider Automotive Polska Sp. z o.o., based within the Special Economic Zone (SSEMP), officially opened a new part of its facility in Radomierz. The plant was extended by 3 thousand sq. m. Dr. Schneider is a family-owned company with an international presence and a leading manufacturer of plastic components for the automotive industry. It is also the largest employer in Jelenia Góra Valley. Dr. Schneider Automotive Polska Sp. z o.o. currently employs 1,421 people. The extension of the plant is expected to help the company create 200 new jobs.

Dbamy o Twój komfort i bezpieczeństwo gdziekolwiek jesteś

Starsprings jest dostawcą w branży motoryzacyjnej od ponad 40 lat



Nasza firma dostarcza:

- łóżka
- materace
- siatki bezpieczeństwa
- formatki kieszeniowe
- sprężyny faliste

oraz inne komponenty dla motoryzacji

Starsprings Poland Sp. z o.o.
ul. Rolna 10, Sady
62-080 Tarnowo Podgórne
+48 61 896 50 96
biuro@starsprings.pl



www.starsprings.com



STARSPRINGS

COMFORT BY INNOVATION

Siódmy zakład Hutchinson w Polsce rozpoczyna działalność



19 lipca 2017 roku w Zawadzie pod Dębicą został oficjalnie otwarty zakład należący do spółki Hutchinson Poland.

W wydarzeniu wzięli udział, m.in. Jacques Maigné, CEO Hutchinson, William Cazzoli, Senior VP i Piotr Gąska, VP Dywizji Europejskiej Body Sealing System, przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju, Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu, lokalnych władz samorządowych i pracownicy zakładu.

Cała hala produkcyjno-magazynowa o powierzchni 21 tys. m² będzie dostępna do końca tego roku. - *Zakład powstał w ekspresowym tempie 6 miesięcy - powiedział Piotr Gąska. Zaznaczył, że nowy zakład pozwoli wspomóc i odciążyc fabrykę w Łodzi. - Zamykamy pewien etap, ale najważniejsze zaczyna się jutro - dodał. Wkrótce w zakładzie zo-*

stanie uruchomiona produkcja systemów uszczelnień karoserii samochodowych dla takich klientów jak Grupa PSA oraz Volvo Cars. W ciągu najbliższych dni rozpocznie się montaż linii produkcyjnych - do końca roku będzie wyposażony w trzy linie ekstruzyjne. Łączna wartość poniesionych w Zawadzie inwestycji to 160 mln złotych. W 2018 roku planujemy przekroczyć w Polsce poziom ponad

10 tys. pracowników. Szef europejskiej dywizji Body Sealing System powiedział również, że rozważane jest uruchomienie w naszym kraju funkcji centralnych tej francuskiej grupy.

Do końca 2017 roku zatrudnienie w zakładzie w Zawadzie wynosić będzie około 240 osób, a docelowo może osiągnąć poziom 700 osób.

Summary

On 19 July, a facility owned by Hutchinson Poland was officially opened in Zawada near the town of Dębica. The entire production and warehousing hall of 21 thousand sq. m. will be made available by the end of this year. The new facility will make sealing systems for cars bodies, for customers such as the PSA Group or Volvo Cars. By the end of the year, three new extrusion lines will have been added to the facility. By the end of 2017, the Zawada plant's headcount will have increased to about 240 people, although the target number is 700.

The total amount invested in the project is PLN 160m.



NOWE TECHNOLOGIE:

- gwintowanie otworów oraz montaż śrub w narzędziu.
- prasa Bihler - tłoczenie detali o przekroju cylindrycznym
- własna narzędziownia

GŁÓWNE MASZYNY:

- tłoczenie progresywne: 60 ÷ 400 ton - 15 pras
400 ÷ 800 - 10 pras
- wykrawanie precyzyjne: Finetool / Schmid
80 ÷ 630 ton - 9 pras
- tłoczenie transferowe

Firma Carcoustics otworzyła nowy zakład w Polsce



17 sierpnia 2017 roku firma Carcoustics otworzyła we Wrocławiu swoją nową, już 13, lokalizację.

Firma Carcoustics jest czołowym dostawcą technologii w zakresie innowacyjnych produktów spełniających określone rozwiązania. Otwarcie nowego zakładu produkcyjnego we Wrocławiu, który charakteryzuje się dobrym położeniem pod względem logistycznym, pozwoli zorientowanej na technologiczne rozwiązania firmie zwiększyć obecność na rynku wschodnioeuropejskim i równocześnie sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na produkty termoforowane.

Zakład w Polsce zorientowany jest na procesy technologiczne, które umożliwiają dowolne łączenie różnych surowców i są zoptymalizowane pod kątem produkcji akustycznie lub termicznie skutecznych produktów, na przykład elementów obudowy. Dodatkowa zaleta zastosowania tego typu technologii to integracja w produkcie dodatkowych

funkcji, takich jak nośność strukturalna, wytrzymałość czy powierzchniowe właściwości optyczne.

Ze względu na niezależność materiałową Carcoustics może korzystać z całej palety surowców oferowanych na rynku i biorąc pod uwagę potrzeby swoich klientów zawsze dobrac idealnie pasujący materiał. Wynika to z tego, że w procesie termoforowania można uzyskać dowolną formę z prawie wszystkich tworzyw termoplastycznych lub termoutwardzalnych. Umożliwia to indywidualne dostosowanie rozwiązań produktowych do potrzeb klientów, a to z kolei jest główną kompetencją Carcoustics.

W chwili obecnej w zakładzie Carcoustics we Wrocławiu pracuje ponad 60 pracowników, wytwarzających produkty głównie dla takich firm jak Daimler, Porsche oraz VW. Do końca tego roku liczba pracowników wzrośnie do ok. 100, a za trzy lata nowy zakład będzie zatrudniał prawie 200 osób.

Summary

On August 17, 2017, Carcoustics opened its new, already 13th, location in Wrocław. Carcoustics specializes in producing and developing acoustic and thermodynamic solutions for the automotive industry and other industries.

Carcoustics is on an international growth path. Thanks to the investment in Wrocław the company strengthened its position in Eastern Europe and thus responded to the growing demand for thermoformed products.



PERFEKCYJNE
ZABEZPIECZENIE
ELEMENTÓW METALOWYCH

CYNK LAMELOWY
– ochrona antykorozyjna

**POWŁOKI
PREAPLIKOWANE**
– zabezpieczenie złącza

Cynk lamelowy (płatkowy)

- Delta Protekt® – Dörken MKS
- Magni™

**Powłoki klejące, blokujące,
uszczelniające, smarujące**

- Precote®-OmniTECHNIK
- 3M/Scotch Grip™
- Henkel/Loctite®
- Tecnologic3®

GALFA
OT POLSKA

Galfa OT Polska Sp. z o.o.
ul. Księdza Stefana Kóski 43
43-512 Kaniów
tel. + 48 32 214 50 41
e-mail: polska@galfa.de
www.galfa.de

Logistyka wejścia w branży motoryzacyjnej: duże wyzwania, duże korzyści

Logistyka wejścia to innymi słowy logistyka inbound lub logistyka zaopatrzenia fabryk w komponenty. O specyfice działalności w tym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem branży motoryzacyjnej oraz o wymaganiach, jakie musi spełniać operator logistyczny opowie Marcin Zasuń, Kierownik ds. Rozwoju Biznesu GEFCO Polska.

Wyzwania, którym muszą sprostać dostawcy

Logistyka zaopatrzenia ma ogromne znaczenie szczególnie w branży motoryzacyjnej, gdzie dostawy muszą odbywać się w trybie just-in-time lub just-in-sequence. Wynika to z aspektów ściśle związanych z kosztami. Po pierwsze producenci dążą do utrzymywania jak najniższych zapasów magazynowych, co pozwala ograniczyć zamrożony kapitał. Wielkość zapasów musi być jednak na takim poziomie, aby zapewnić płynność produkcji. W zależności od firmy jest to zabezpieczenie na kilka godzin, a czasami na kilka dni. Po drugie każde większe opóźnienie może skutkować zatrzymaniem linii produkcyjnej, co dla dostawcy oznacza gigantyczne kary finansowe. Dlatego też priorytetem Grupy GEFCO jest dostarczanie właściwego komponentu do właściwego miejsca we właściwym czasie i w idealnym stanie.

Przewagi konkurencyjne - stały monitoring, globalny zasięg, sprawdzony zespół

Istotnym aspektem logistyki wejścia jest stały monitoring. Przykładowo GEFCO posiada zespoły dedykowane poszczególnym

klientom, które pracują w systemie 24 h, a ich członkowie przez całą dobę monitorują przesyłki, raportują ich położenie oraz są dostępni pod telefonami alarmowymi na wypadek sytuacji kryzysowej. Dzięki tak dokładnemu nadzorowi bezpieczeństwo dostaw, które w usługach inbound stanowi klucz do sukcesu, jest dużo wyższe. Pracownicy GEFCO są w stanie reagować na bieżąco, organizując na przykład transport zastępczy. Takie podejście do klienta jest również możliwe dzięki globalnemu zasięgowi operatora. Usługi logistyki wejścia mogą zaoferować tylko duzi gracze, posiadający rozwiniętą siatkę kontaktów, spółek zależnych w innych krajach, sieć agentów celnych i sieć drobnicową.

Przykładowo jeden z klientów GEFCO produkuje w Rosji wiązki elektryczne dla firm motoryzacyjnych właśnie na rynku rosyjskim. Jego dostawcami są zarówno lokalne podmioty, jak również spółki z Europy, a nawet ze Stanów Zjednoczonych. Naszym zadaniem jest koordynacja całego łańcucha logistycznego, od odbioru towaru w Ameryce Północnej, poprzez jego dostawę do portu, odprawę celną, transport morski do Europy, ponowną odprawę, transport do magazynu przeładunkowego, konsolidację z innymi produktami od dostawców europejskich, ułożenie towaru w kolejności wskazanej przez klienta, ponowną odprawę aż do finalnego dostarczenia materiałów przez GEFCO Rosja. Przy tak złożonym procesie łatwo zauważyć, że bez określonej skali działania tego typu operacje byłyby niemożliwe.

Co ważne w przypadku logistyki wejścia bardzo istotny jest stały zespół wyspecjalizowanych pracowników obsługujących zlecenia klienta. Niska rotacja w zespole jest na wagę złota. Z satysfakcją przyznam, że udało się nam to osiągnąć w GEFCO i obecnie posiadamy grupę pracowników będących z nami od wielu lat. Dzięki temu też możemy stale budować swoje doświadczenie w branży motoryzacyjnej, z którego nasza firma jest znana na rynku.

Nowe potrzeby, nowe usługi, czyli trendy na rynku

Jak niemal w każdej dziedzinie, tak w logistyce wejścia można zaobserwować coraz bardziej zaawansowaną optymalizację. Jeszcze kilkanaście lat temu dostawy były realizowane przede wszystkim poprzez rozbudowaną sieć drobnicową i transporty całopojazdowe. Jednak niedawno operatorzy i klienci dostrzegli lukę pomiędzy tymi dwoma modelami, któ-



ra ę rynek szybko zagospodarował. Chodzi o transporty typu milk-run. Sprawdzają się one w przypadku dostawców mających do przewiezienia więcej niż jedną paletę towaru, którego jest jednak za mało, aby zapełnić całą naczepę. Wtedy wykorzystywany jest dedykowany samochód, który zabiera 3-4 ładunki od różnych dostawców i dostarcza je bezpośrednio do jednego odbiorcy.

Największa korzyść z takiego rozwiązania jest oczywiście finansowa. Cena usługi jest dużo niższa niż w przypadku całego pojazdu obsługującego pojedynczą lokalizację, ale jest też bardziej atrakcyjna niż w typowym transporcie drobnicowym. Przewagę modelu milk-run widać również w czasie realizacji usługi, który jest zbliżony do transportu dedykowanego. Zalety tego rozwiązania przekładają się na jego rosnącą popularność, co odnotowujemy w rosnącej liczbie zapytań oraz zleceń.

Innym zjawiskiem, które niebawem może stać się trendem rynkowym, jest cross-dock zarządzany przez operatora logistycznego. Tendencję tę widać szczególnie wśród dużych firm posiadających kilka lub nawet kilkanaście fabryk oraz kilkuset dostawców na całym świecie. Dla takich klientów zupełnie nieopłacalny jest transport z poszczególnych miejsc zaopatrzenia do każdej z fabryk, ponieważ jest on nieefektywny. Firmy wolą zainwestować w kilka magazynów przeładunkowych w regionie, gdzie towary od dostawców są dostarczane, konsolidowane, a następnie układane w przesyłki całopojazdowe i transportowane do fabryk. Taki model w przypadku klientów o dużej skali działalności pozwala na znaczące zoptymalizowanie procesu.

Co nas czeka w najbliższym czasie?

W mojej ocenie obszarem, w którym widać nadal bardzo duże pole do rozwoju oraz wzrostu, jest szeroko rozumiane IT. Automatyzacja procesów w branży logistycznej rozpoczęła się dość niedawno, a postęp w tej dziedzinie najprawdopodobniej będzie dokonywać się równolegle z rozwojem autonomicznych samochodów i ciężarówek. Wymagać to będzie szeregu połączonych ze sobą narzędzi, które np. będą szczytywać aktualną pozycję pojazdów, tak aby dane zostały automatycznie przekazane do systemów operatorów logistycznych, skąd z kolei trafią bezpośrednio do klienta. Pozwoli to uzyskiwać informację o pozycji realizowanego transportu w czasie rzeczywistym. Podobne rozwiązania są już dziś stosowane w przesyłkach kurierskich, jednak przewiduję, że w przypadku logistyki na dużą skalę otrzymywane dane będą jeszcze bardziej precyzyjne.

AUTOR

Marcin Zasuń

Kierownik ds. Rozwoju Biznesu
GEFCO Polska Sp. z o.o.
marcin.zasun@gefco.net



PERFEKCYJNE ROZWIĄZANIE W KATEGORII STOSUNKU JAKOŚCI DO CENY.

NOWA SERWOPRASA MSP 400.

Innowacyjna koncepcja napędu, krótki czas dostawy i atrakcyjna cena. Nowe urządzenie MSP 400 dzięki innowacyjnej koncepcji napędu oferuje wiele zalet w bardzo atrakcyjnej cenie.

Korzyści w porównaniu z konwencjonalnymi prasami:

- Produkcja zoptymalizowana pod względem kosztów
- Elastyczność i łatwość obsługi dzięki wstępnie zdefiniowanemu krzywemu ruchowi suwaka prasy
- Wysoka dyspozycyjność i bezpieczeństwo procesu produkcji
- Wydajność energetyczna
- Optymalny serwis
- Niskie koszty inwestycji

Kontakt ze specjalistami firmy Schuler z zakresu obróbki plastycznej:

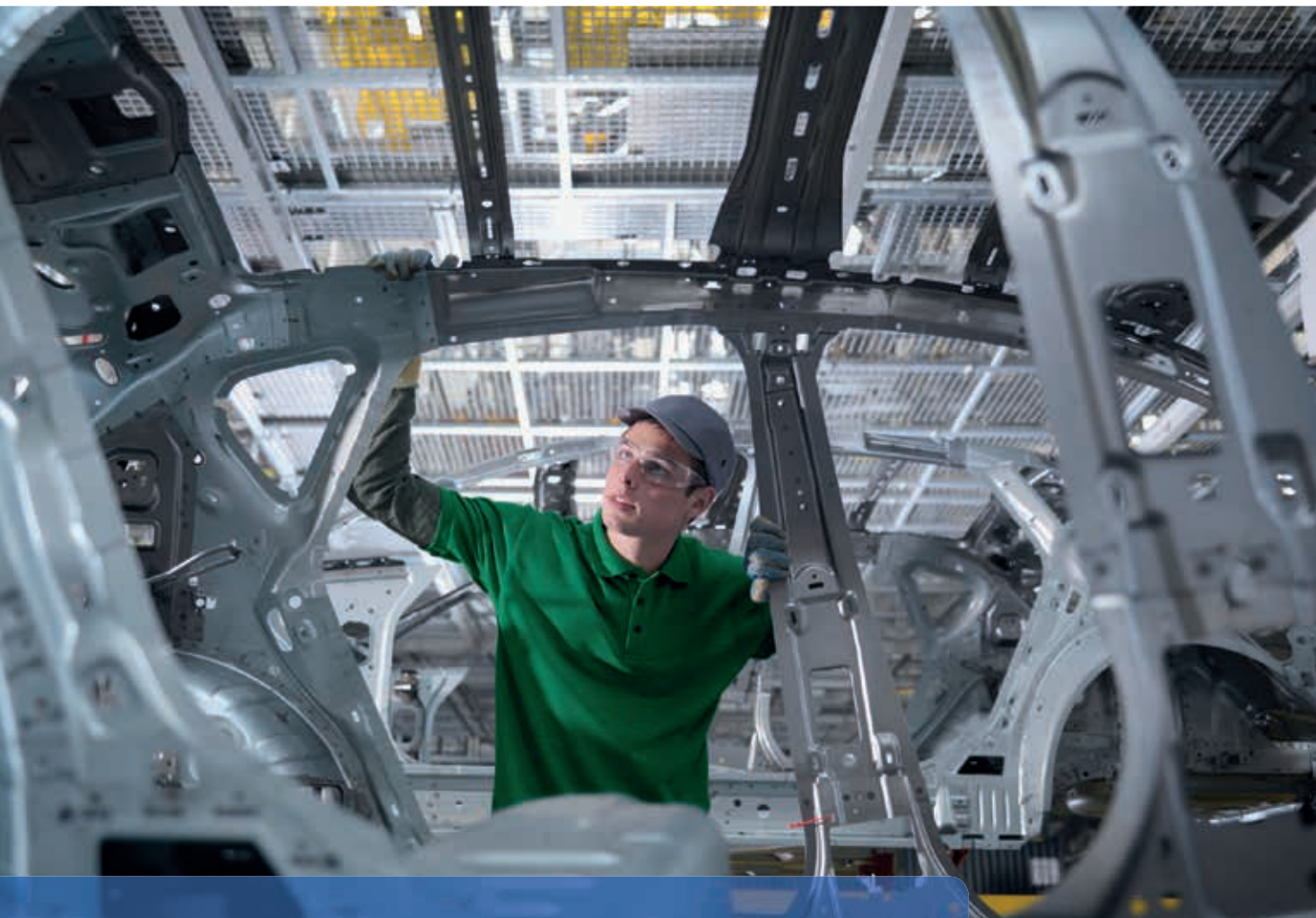


Schuler Poland Service Sp. z o.o.

Tel. +48 77 4874234

service.poland@schulergroup.com

www.schulergroup.com/stamping_cutting



DEKRA

Jak pomóc firmom motoryzacyjnym reagować na szybko postępujące zmiany w branży i rosnące wymagania klientów?

Zmienność to cecha charakterystyczna praktycznie wszystkich elementów naszego życia. Nie inaczej jest także w branży samochodowej, gdzie panuje przekonanie, że - paradoksalnie - jedyną pewną i niezmienną rzeczą jest właśnie zmiana. Na rynku światowym widoczne są nieustanne przeobrażenia: zmiany właścicielskie, fuzje, przejęcia czy nawet bankructwa.

Nawet w obszarach wydawałoby się tak stabilnych, jak produkcja samochodów, doświadczamy istotnych i niespodziewanych przetasowań (np. sprzedaż przez GM Opla/Vauxhalla francuskiej grupie PSA) oraz pojawienia się nowych podmiotów, które powstały za sprawą śmiałej wizji i determinacji założycieli (Tesla, Inc.). W poukładanym świecie motoryzacyjnym nagle okazało się, że jest jeszcze miejsce na nowy produkt, nowa markę i nowe spojrzenie na tę branżę.

Owo „nowe spojrzenie” musi uzmysłowić nam, że podobne procesy rozgrywają się również w sferze „mikro”, czyli w samych przedsiębiorstwach. Zdajemy sobie sprawę, że powstają nowe obszary, usługi oraz oddziaływania zewnętrzne, które powodują, iż należy ponownie przemyśleć, czy nie szukać nowych (innych) modeli działania firmy, wpływających na usprawnienie jej efektywności.

Dotychczasowe modele zakładały pewną samodzielność każdego podmiotu w jego podstawowym funkcjonowaniu. Koncepcja ta została jakiś czas temu zaburzona po upowszechnieniu usług outsourcingowych, ale za ich powstaniem w większym stopniu stała kwestia obniżenia kosztów funkcjonowania niż konieczność operacyjna.

Obecnie potrzeba sięgnięcia po wsparcie zewnętrzne wynika już nie tylko z optymalizacji kosztów, ale również z braku specjalistycznych zasobów wewnątrz organizacji oraz z sytuacji i procesów występujących na globalnym rynku motoryzacyjnym, na którym aktywnie działają także polskie firmy.

Motoryzacja zmienia się coraz szybciej

Jak zaznaczyłem we wstępie, zmienność (jako główna cecha rynku motoryzacyjnego) spowodowała, że zapotrzebowanie na specjalistów-inżynierów osiągnęło punkt kulminacyjny. Rynek przyśpieszył jeszcze bardziej, a cykl życia produktów uległ znaczącemu skróceniu. Dziś istotne zmiany następują nie w ciągu lat, ale mie-

sięcy. Nowe modele pojazdów szybciej wypierają starsze; zmiany inżynierskie wprowadzają nowsze rozwiązania, face-liftingi modeli następuje jeden po drugim. Wszystko to razem powoduje, że zarówno producenci aut jaki ich dostawcy są w nieustannej fazie uruchomień i zatwierdzeń.

Współczesne przedsiębiorstwa z branży stają w obliczu wyzwania nieustannych sourcingów, zatwierdzeń i odbiorów. Wszystko stale przyśpiesza, bo klienci oczekują produktów jeszcze lepszych i jeszcze lepiej spełniających ich oczekiwania.

Opisany powyżej stan dodatkowo umacnia sytuacja rynkowa. Duże inwestycje, szybki rozwój, sytuacja makroekonomiczna oraz kondycja rynku pracy spowodowały, że dotychczasowy model działania doszedł już do granicy swoich możliwości. O ile w przypadku maszyn i urządzeń można zwiększyć ich wydajność poprzez inwestycje np. w coraz nowocześniejsze roboty, o tyle nie da się w prosty sposób zwiększyć wydajności zasobów ludzkich. Po pierwsze, coraz trudniej znaleźć odpowiednio wykwalifikowany personel, po drugie koszt jego pozyskania jest znaczny. Po trzecie, proces szkolenia nowego inżyniera jest rozciągnięty w czasie i nieustannie się wydłuża z uwagi na brak doświadczonych współpracowników, od których mogliby uczyć się „dobrych praktyk”.



AUTOR



Tomasz Kilka

Business Development
Manager - Automotive
Management Services
Grupa DEKRA w Polsce

Reakcja na zmiany - krótkookresowe wsparcie zewnętrzne dla firm motoryzacyjnych

Potrzeba skorzystania z doświadczenia zewnętrznych specjalistów, mogących w krótkim okresie wejść do przedsiębiorstwa i rozwiązać problem (niejako na zasadzie „plug & play”) nabrała obecnie więc kluczowego charakteru. W tym przypadku chodzi najczęściej o różnego rodzaju kwestie z obszarów jakości, produkcji czy logistyki. Na pierwszy plan wysuwają się jednakże dwa aspekty: szeroko rozumiany problem solving oraz współpraca z dostawcami.

Obszary te w największym stopniu dotknięte są brakiem specjalistów posiadających wiedzę i znajomość wymagań klientów końcowych. Ciągłe uruchomienia sprawiają, że eksperci ci są potrzebni w zakładzie w krótkim czasie, ale w znacznej liczbie, aby przeprowadzić wiele audytów, zatwierdzeń czy odbiorów.

Problematyka ta jest dostrzeżona przez Grupę DEKRA w Polsce, znaną ze swojego wieloletniego doświadczenia w sektorze motoryzacyjnym a która rozszerzyła działalność również o ten nowo powstały obszar. Celem było nie tylko dostarczenie poszukiwanej usługi dla tej branży, ale przede wszystkim stworzenie merytorycznego systemu, opartego na doświadczeniu, wspartego wiedzą i specyficznymi wymaganiami klientów.

Rynek motoryzacyjny wymaga specjalizacji usług, nadzoru systemowego oraz profesjonalnego podejścia do zagadnienia. Świadczona przez DEKRA usługa Assurance Services opracowana została tak, aby zagwarantować spełnienie powyższych wymagań.

Trzy filary Assurance Services dla przemysłu motoryzacyjnego

Assurance Services opiera się na trzech filarach:

1. Quality Assurance - ukierunkowanym na realizację potrzeb wewnątrz organizacji;
2. Supplier Quality & Readiness - skoncentrowanym na partnerach zewnętrznych i dostawcach;
3. Coaching & Training - łączącym procesy wewnętrzne i zewnętrzne o szkolenia i wiedzę ekspercką.

Na rynku pojawiło się wiele podmiotów (o różnej wielkości, także niezależnych freelancerów), które w jakimś stopniu, częściowo zajmują się poszczególnymi elementami. Nie stosują jednak one kompleksowego podejścia, jak też nie specjalizują się w pełni w tym obszarze. Co pod tym względem wyróżnia DEKRA?

DEKRA ASSURANCE SERVICES



1. DEKRA jest niezależną organizacją, kładącą nacisk na dbałość o standardy i normy. Audyty przeprowadzane przez audytorów DEKRA są obiektywne i rzetelne.
2. Wiedza ekspercka i międzynarodowe doświadczenie zapewniają bezpośredni dostęp do klientów oraz szerokiej gamy specjalistów z różnych dziedzin.
3. DEKRA jest firmą szkoleniową, która nieustannie dba o podnoszenie kwalifikacji współpracowników.
4. specyficznych wymagań (CSR);
5. Zastąpienie swoich wewnętrznych zasobów do innych działań co pomaga zoptymalizować ich obciążenie i zwiększyć efektywność;
6. Międzynarodowy obszar działania;
7. Obniżenie kosztów poprzez działania prewencyjne;
8. Zmniejszenie ilości reklamacji i obniżenie kosztów wynikających z powodu ich wystąpienia;
9. Utrzymanie i poprawa zaufania u klientów oraz utrzymanie ratingów.

Korzyści dla podmiotów z motoryzacji płynące ze współpracy z DEKRA:

1. Eksperci, czas ich pracy oraz miejsce dostosowane są do potrzeb klienta
2. Bardzo duże doświadczenie ekspertów poparte wieloletnią praktyką u czołowych producentów motoryzacyjnych gwarantuje znajomość ich

DEKRA jest największym dostawcą usług eksperckich i związanych z zapewnieniem jakości w branży motoryzacyjnej (trzydziestoletnie doświadczenie w tym zakresie). Powyższe sprawia, że DEKRA zapewnia swoim partnerom biznesowym bezpieczeństwo oraz stabilność realizowanych przez nich przedsięwzięć.

Quality Assurance / Zapewnienie jakości:

- > Wsparcie ekspertów DEKRA w procesie rozwiązywania problemów
- > Wsparcie w operacyjnym zarządzaniu jakością wyrobów, procesem produkcji i logistyką w zakładach oraz u dostawców
- > Monitorowanie dostawców usług
- > Audyty, asessmenty, działania prewencyjne i wsparcie inżynierskie.

Coaching & Training / Coaching i szkolenia:

- > Coaching
 - > Kreowanie liderów
 - > Opieka mentora
- > Szkolenia
 - > Specjalistyczne szkolenia i warsztaty
 - > Szkolenia zespołów i kadry zarządzającej

Supplier Sourcing & Readiness / Bezpieczeństwo dostaw:

- > Kwalifikowanie, weryfikacja, ocena gotowości dostawców i zgodności produkcji z wymaganiami
- > Koordynacja oraz zarządzanie projektami
- > Zatwierdzanie części i produkcji (PPAP, VDA, 2TP)
- > Korekta i doskonalenie procesu, działania prewencyjne, rezydentury, planowanie i monitoring
- > Przeprowadzanie audytów specjalistycznych wg specyficznych wymagań klienta OEM i Tier 1

Ocena spełniania wymagań prawnych:

- > Bezpieczeństwo środowiskowe
- > Bezpieczeństwo chemiczne
 - > Zarządzanie substancjami niebezpiecznymi
 - > Karty charakterystyki, klasyfikacja i znakowanie (REACH)
 - > Wsparcie przy rejestracji REACH
 - > Zarządzanie SVHC
- > Szkolenia:
 - > REACH
 - > RoHS
 - > CLP i inne

Piece i urządzenia do obróbki cieplnej i mycia przemysłowego – Nowoczesne technologie i najwyższe standardy już w Polsce!

FOKA ENGINEERING

jest jedynym przedstawicielem grupy wiodących na świecie producentów urządzeń i komponentów do obróbki cieplnej i mycia przemysłowego. Obsadzamy każdą niszę technologiczną firmą z najlepszymi osiągnięciami, największym doświadczeniem, często wynalazcą przełomowych technologii powielanych później przez innych. Będąc członkiem **Global Heat Treatment Network** korzystamy z wieloletniego doświadczenia 80-osobowej grupy fachowców branży hartowniczej. Wiemy, które urządzenia sprawdzają się na co dzień, które firmy mają pojęcie o technologii, a które tylko tak twierdzą. Lata, w których produkowane w Polsce urządzenia obróbki cieplnej należały do światowej czołówki już dawno minęły, a urządzenia z tamtych czasów nadal funkcjonują. Od 30 lat. Produkowano je na licencji firmy **Ipsen**. Czas na powrót do oryginału! Dostarczamy piece próżniowe i atmosferyczne, do hartowania, nawęglania, lutowania itd. **Ipsen** produkuje najnowocześniejsze generatory atmosfery a też unikatowe recykulacyjne urządzenia do nawęglania HybridCarb, zużywające prawie 90% mniej gazu procesowego, wydalając tylko 10% CO₂ wydalanego przez inne piece. Światowy sukces!

Po dłuższej nieobecności w kraju wracamy do dawnych sukcesów. Najczęściej stosowane na świecie urządzenia do azotowania plazmowego dostarcza **Rübig**. Już pierwsze funkcjonują w Polsce. Zaawansowana technika maskowania zastępuje ręczne pastowanie stosowane przy azotowaniu gazowym, eliminując żmudne usuwanie pasty po procesie. Technologia ta zastępuje coraz częściej nawęglanie. O 400°C niższa temperatura procesu powoduje mniejsze odkształcenia lub nie wywołuje ich w ogóle. Dostarczamy do wszystkich pieców oprzyrządowania nie tylko metalowe ale również z CFC, grafitu i ceramiki. Do pieców próżniowych i atmosferycznych. Unikalne oprzyrządowania wsadowe z kompozytów węglowych firmy **GTD** stosuje się również w hartowaniu olejowym (!). Oprzyrządowania te wytrzymują znacznie dłużej jak metalowe, nie krzywią się, nie chłoną energii cieplnej. Wprowadzamy na polski rynek urządzenia do plazmowych technologii pokryć **PVD** i **PACVD** (wszystkich znanych, łącznie z **HIPIMS**, **CARC+** czy też **DLC** i dla tworzyw sztucznych **Cromatipic®**) pochodzące od należącej do japońskiego koncernu **IHI**, holenderskiej firmy **Hauzer**.

Nasi polscy klienci, negatywnie doświadczeni problemami urządzeń innych dostawców, zawsze pytają o dostępność serwisu, nie rozumiejąc, że nowoczesne urządzenia wiodących technologicznie firm funkcjonują bez zarzutu od momentu ich uruchomienia, a serwis to z reguły przegląd i obsługa konserwacyjna. W pierwszym rzędzie sprzedajemy technologie, a nie usługi serwisowe. W naszym portfolio znajduje się również czterech producentów przemysłowych urządzeń myjących **EMO**, **Hösel**, **LPW**, **MecanoLav**. Dostarczamy myjki próżniowe, zanurzeniowe, natryskowe, parowe, ultradźwiękowe i najnowsze CNP (cyclic nucleation), opatentowane na całym świecie, które przynoszą lepsze efekty jak mycie ultradźwiękowe. Stosujemy media wodne, węglowodorowe, alkoholowe, hybrydowe, czy też najnowsze mieszanki wodno-rozpuszczalnikowe typu **Beyond** (jako jedyni na świecie). Wszystkie urządzenia są wykonane ze stali nierdzewnej lub z tworzyw sztucznych. Są produkowane w systemie modułowym, który pozwala na późniejszą wymianę lub uzupełnienie segmentów. Każda myjka może być wyposażona w urządzenie konserwujące, a części po procesie są suche i nie ociekają kon-



Karol A. Forycki / Foka Engineering

serwantem. W prawie 40-letniej historii tych firm i setek urządzeń, jeszcze nie zdarzyło się, aby dwóch klientów otrzymało dwa identyczne urządzenia. Każdy projekt zaczynamy od analizy chemicznej zabrudzeń i mycia laboratoryjnego a kończymy na indywidualnej konfiguracji maszyny. Osiągamy najwyższe klasy czystości. Zawsze i w każdej branży! Sensacyjnie krótkie procesy mycia mówią same za siebie. Bezkonkurencyjne rozpuszczalnikowe, alkoholowe i hybrydowe myjki próżniowe, stosowane w większości profesjonalnych hartowni na świecie produkuje **EMO**, wynalazca i właściciel patentu mycia i suszenia próżniowego. Myjki typu **VAIOCS** są niezbędne przed procesami nawęglania, procesami obróbki próżniowej i azotowania. Działają w Polsce już w najlepszych hartowniach i ciągle ich przybywa, w tym roku cztery następne. Dla wszystkich innych gałęzi przemysłu tą technologię dostarcza firma **Hösel**. Zaś dla zanurzeniowego i natryskowego mycia wodnego polecamy myjki **LPW** czy też **MecanoLav**.

Więcej informacji na stronie <http://global-heat-treatment-network.com/en/polska>



Rys. 1 Cykl zarządzania ryzykiem

Źródło: opracowanie własne Team Prevent

Analiza ryzyka jako podstawa zwiększenia skuteczności systemu zarządzania jakością

Organizacje, funkcjonujące w dzisiejszym świecie, stawiają czoła wielu wyzwaniom, a wszelkie działania przez nie podejmowane związane są z ryzykiem. Zarówno czynniki zewnętrzne, jak i wewnętrzne, wpływają na niepewność związaną ze stopniem osiągnięcia wyznaczonych przez przedsiębiorstwa celów i to właśnie ten wpływ nazywa się ryzykiem.

Wpływ niepewności z natury powoduje pewne odchylenie od oczekiwań i może posiadać zarówno negatywny, jak i pozytywny wydźwięk, mimo że słowo ryzyko potocznie używane jest w przypadku możliwych niekorzystnych następstw.

Omawiając temat dotyczący ryzyka w przedsiębiorstwie, nie sposób pominąć istotnego zagadnienia, jakim jest podejście oparte na ryzyku, przedstawione w ujęciu normatywnym w ISO 9001. Koncepcja ta nie była przedstawiona wprost w poprzednio obowiązującej wersji normy dla systemu zarządzania jakością z 2008 roku, ale też nie można umniejszać jej znaczenia w kontekście wymagań odnoszących się do ryzyka, ponieważ zagadnienia te znajdowały się w rozdziałach m.in.: związanych z analizowaniem wszystkich niezgodności w momencie, kiedy się pojawią, odnoszących się do ich przyczyn i skutków (ISO 9001:2008, rozdział 8.5.2), czy też z przeprowadzaniem działań zapobiegawczych, odnoszących się do potencjalnych niezgodności (ISO 9001:2008, rozdział 8.5.3). Rozszerzając nasze rozważania o wymagania dla przemysłu samochodowego, należy wspomnieć o planach awaryjnych (ISO/TS 16949:2009, rozdział 6.3.2), które w specyfikacji technicznej dla motoryzacji stanowią zestaw wymagań uzupełniających do normy ISO 9001:2008 związanych z zapewnieniem zasobów infrastrukturalnych oraz o FMEA wyrobu i procesu wytwarzania (ISO/TS 16949:2009, rozdział 7.3.3.1 oraz 7.3.3.2), które są jednymi z elementów danych wyjściowych z procesu projektowania.

Zatem czym różnią się te normy i standardy od ich znowelizowanych wersji, ISO 9001:2015 oraz IATF 16949:2016, w kontekście zagadnień związanych z ryzykiem? Otóż podejście oparte na ryzyku, mówiąc językiem nowomowy

normatywnej, powinno funkcjonować w organizacjach w sposób ciągły w całości systemu zarządzania oraz we wszystkich jego procesach, co z założenia powinno stanowić solidną podstawę do zwiększenia skuteczności systemu zarządzania jakością. Podejście to umożliwia organizacjom, a w zasadzie egzekwuje od nich poprzez konieczność spełnienia poszczególnych wymagań, określenie czynników, które mogą przyczyniać się do powstawania odchyłeń od zaplanowanych wyników, związanych z procesami i samym systemem zarządzania jakością, a co za tym idzie - implementację prewencyjnych środków nadzoru w celu maksymalizacji pojawiających się szans i redukcji bądź całkowitej eliminacji negatywnych skutków ryzyka. A więc stosowanie podejścia opartego na ryzyku w organizacji ma przyczyniać się nie tylko do zapobiegania niepożądanym wynikom, ale również do wykorzystania ukazujących się na horyzoncie szans np.: poprzez zaistnienie zbioru okoliczności, które przyczynią się do poprawy produktywności lub rozwoju nowego wyrobu. Śledząc wers po wersji wymagania zarówno ISO 9001:2015, jak i IATF 16949:2016, można z pełnym przekonaniem stwierdzić, że są one „naspikowane” wymaganiami odnoszącymi się do konieczności analizowania ryzyka, oceny i podejmowania działań w oparciu o priorytetyzację wzdłuż całego systemu zarządzania jakością. Można stwierdzić, że organizacje powinny zarządzać ryzykiem, stosując odpowiednie podejście w zależności od obiektu odniesienia (organizacja jako całość, jej poszczególne poziomy i obszary, funkcje, projekty i działania).

Odnosząc się do powyższych rozważań, nasuwa się następująca konkluzja - pomimo iż wymagania związane z analizowaniem ryzyka zaostrzyły się, a praktyka związana z jego zarządzaniem jest

AUTOR



Marta Gruszka
Trener/konsultant
Team Prevent Poland Sp. z o.o.

niezwykle różnorodna ze względu na konieczność spełnienia potrzeb szerokiego spektrum organizacji działających w wielu obszarach, jedynie przyjęcie spójnych procesów wewnątrz całościowej struktury organizacji umożliwi zarządzanie ryzykiem w sposób skuteczny i efektywny. Należy jednak nadmienić, że w normie ISO 9001:2015 nie istnieją wymagania w zakresie konkretnych, formalnych metod i narzędzi oraz udokumentowanych procesów zarządzania ryzykiem. W gestii organizacji jest odnalezienie najlepszych rozwiązań, zapewniających odpowiedni dla niej samej poziom zaawansowania np.: poprzez zastosowanie innych wytycznych lub norm bądź też poprzez stworzenie zestawienia wymagań wewnętrznych. Doskonałym źródłem uzupełniającym jest m.in. norma ISO 31000:2009 Zarządzanie ryzykiem - Zasady i wytyczne. Pozycja ta figuruje w bibliografii normy ISO 9001:2015 i opisuje zagadnienia związane m.in. z: projektowaniem struktury ramowej zarządzania ryzykiem, integracji z procesami w organizacji, ustaleniem mechanizmów komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej czy z samym procesem definiowania kryteriów ryzyka, jego oceną, analizą, ewaluacją oraz sposobem postępowania. Narzędzia i techniki, wykorzystywane w zarządzaniu ryzykiem, są z kolei opisane w normie ISO/IEC 31010:2010 - Techniki

METODA	PROCES OCENY RYZYKA			
	IDENTYFIKACJA	ANALIZA RYZYKA		EWALUACJA
		Konsekwencje	Prawdop.	
Burza mózgów (ang. brainstorming)	++	-	-	-
Metoda delficka (ang. Delphi method)	++	-	-	-
Lista kontrolna (ang. checklist)	++	-	-	-
Podstawowa analiza zagrożeń (ang. preliminary hazard analysis)	++	-	-	-
Analiza zagrożeń i krytycznych punktów kontroli (ang. hazard analysis and critical control points)	++	++	-	++
Metoda „co, jeśli?” (ang. Structured „what if?” technique)	++	++	++	++
Analiza przyczyn źródłowych (ang. root cause analysis)	-	++	++	++
Analiza rodzajów i skutków możliwych błędów (ang. Failure mode and effects analysis)	++	++	++	++
Analiza drzewa błędów (ang. Fault tree analysis)	+	-	++	+
Ocena niezawodności człowieka (ang. human reliability analysis)	++	++	++	-
Analiza Markova (ang. Markov analysis)	+	++	-	-
Symulacja Monte Carlo (ang. Monte Carlo simulation)	-	-	-	++
Krzywe wyniku fałszywie ujemnego (ang. FN curve)	+	++	++	++
Matryca skutek/ prawdopodobieństwo (ang. consequence/ probability matrix)	++	++	++	+
Analiza wielokryterialnej decyzji (ang. multiple-criteria decision analysis)	+	++	+	+

Legenda	
++	Zdecydowanie dotyczy
+	Dotyczy
-	Nie dotyczy

Tabela 1. Przykładowe metody do analizy ryzyka

oceny ryzyka (przypis tłum.). W tabeli 1 opisano zestawienie przykładowych metod, służących analizie ryzyka, wraz z przypisaniem poszczególnych etapów procesu oceny ryzyka.

Odnosząc się do kontekstu organizacji (zewnętrznego i wewnętrznego) (ISO 9001:2015, rozdział 4.1) oraz wymagań stron zainteresowanych (ISO 9001:2015, rozdział 4.2), organizacje powinny planować swoje systemy zarządzania jakością i podejmować działania, odnoszące się do ryzyk i szans w sposób, który zapew-

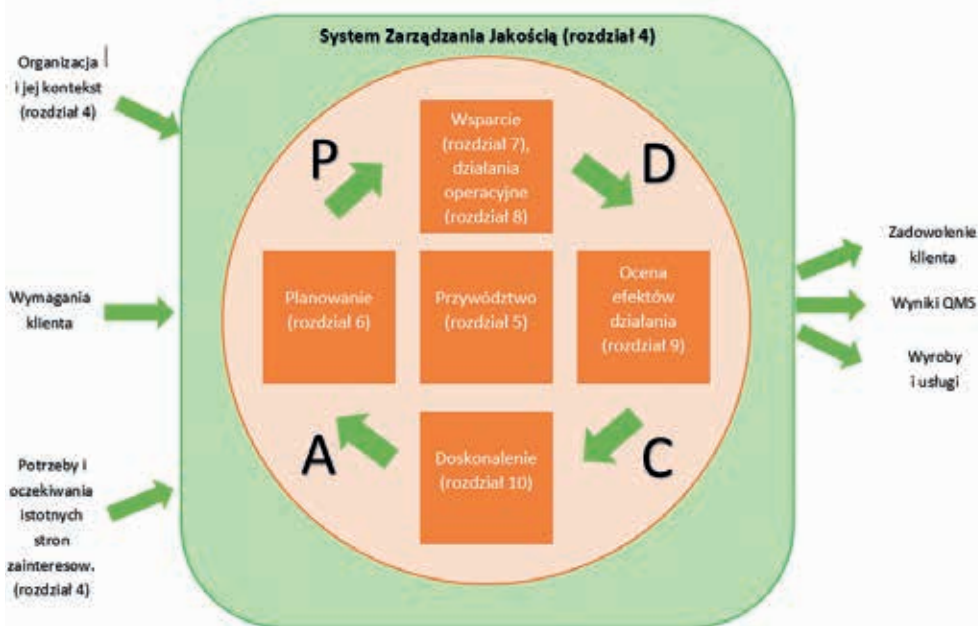
ni osiągnięcie zamierzonych wyników (ISO 9001:2015, rozdział 6.1.1). Jak widać kluczowym aspektem jest włączenie „ustalenia kontekstu” już na samym początku podejmowania działań związanych z ryzykiem. Ustalenie kontekstu polega na rozważeniu czynników i warunków, zarówno pozytywnych, jak i negatywnych, wynikających z umiejscowienia organizacji w pewnym kontekście zewnętrznym (np.: otoczenie prawne, technologiczne, konkurencyjne, społeczne itd.) przy jednoczesnym uwzględnieniu kontekstu wewnętrznego (np.: wiedza, wartości, kultura itd.). Kon-

tekst organizacji nierozdzielnie związany jest ze stronami zainteresowanymi, a wszystkie te czynniki razem powodują różnorodność rodzajów i kryteriów ryzyka, co z kolei jest pomocą poznać i ocenić złożoność oraz charakter ryzyk właściwych dla danej organizacji. Niezwykle istotne jest także działanie z zachowaniem odpowiedniej cykliczności w kontekście zarządzania ryzykiem (patrz rys. 1 - Cykl zarządzania ryzykiem).

Pożądaną sytuacją w organizacjach jest stworzenie oraz wdrożenie takiego

procesu zarządzania ryzykiem, wbudowanego w całość systemu zarządzania jakością, który w konsekwencji przyczyni się do „zautomatyzowania” procesu myślowego wśród wszystkich pracowników, opartego na podejmowaniu decyzji w oparciu o automatycznie uruchamiane postępowanie związane z analizą ryzyka i wnioski z niego wynikające. Poprzez usunięcie z treści normy ISO 9001 rozdziału dotyczącego działań zapobiegawczych (ISO 9001:2008, rozdział 8.5.3), podkreślono potrzebę stworzenia w organizacjach podejścia opartego na ryzyku, a nie podejścia, które sugerowałoby traktowanie prewencji jako oddzielnego komponentu systemu zarządzania jakością. Jednakże rozdział dot. działań zapobiegawczych na nowo pojawia się w standardzie IATF (IATF 16949:2016, rozdział 6.1.2.2), przez co zaakcentowano ważność działań podejmowanych w związku ze spełnieniem wymagań, przywołanych w tym punkcie. Warte uwagi jest także wskazanie na zmiany struktury rozdziałów zarówno w normie ISO 9001:2015, jak i w standardzie IATF 16949:2016 - działania odnoszące się do ryzyk i szans (ISO 9001:2015, rozdział 6.1.1 i 6.2.2), analiza ryzyka (IATF 16949:2016, rozdział 6.1.2.1), działania zapobiegawcze (IATF 16949:2016, rozdział 6.1.2.2) oraz plany awaryjne (IATF 16949:2016, rozdział 6.1.2.3) znajdują się w jednym „worku”, a mianowicie w rozdziale „Planowanie”, co jest ściśle związane z generalną przebudową struktury rozdziałów. Rysunek 2 przedstawia strukturę normy ISO 9001:2015 w cyklu PDCA.

Zrozumienie istoty zarządzania ryzykiem w przedsiębiorstwie jest pierwszym krokiem na drodze do sukcesu, będącego wynikiem wdrożenia działań, ograniczających skutki niepożądanych ryzyk oraz maksymalizujących korzyści, wynikające z nadarzących się szans. Rozwój świadomości



Rys. 2 - Przedstawienie struktury normy ISO 9001:2015 w cyklu PDCA

Źródło: ISO 9001:2015 Systemy zarządzania jakością. Wymagania.

w organizacji oraz szereg aktywności, podejmowanych na rzecz ukształtowania w przedsiębiorstwie solidnych fundamentów do budowy podejścia opartego na ryzyku z pewnością przyniesie wraz z upływem czasu wymierne korzyści. Nic nie jest dziełem przypadku - gdyby wszystkie zdarzenia były ślepym losem, to sztucznie odnosilibyśmy skutek do określonej przyczyny, a zarządzanie ryzykiem nie miałoby szans realizacji - dlatego kwintesencją dobrego

zarządzania ryzykiem jest ludzki wysiłek i zrozumienie zależności i związków przyczynowo-skutkowych. Niezwykle często wymaga to od organizacji zmiany sposobu myślenia, niekiedy nawet zmian w strategii bądź kulturze organizacji, ale z pewnością świadome i konsekwentne zarządzanie ryzykiem wspiera proaktywne zarządzanie, zwiększa prawdopodobieństwo osiągnięcia celów oraz ustala wiarygodną podstawę do podejmowania decyzji oraz planowania.

ENGLISH SUMMARY

Organizations of all sizes and types face internal and external factors influences that make it uncertain whether and when they will achieve defined objectives. The effect this uncertainty has on an organization's objectives is „risk”.

Organizations manage risk by identifying, analysing and evaluating it. All the activities related with so-called risk management can be applied to an entire organization, at its many areas and levels, a tany time, as well a to specific functions, projects and activities.

This article describes the concept of risk-based thinking as well as „risk” definitione itself with regards to the norm ISO 9001:2015 and standard IATF 16949:2016 requirements.

Fabryka przyszłości - przegląd najciekawszych zastosowań Przemysłu 4.0.

Wspólnie z inżynierami Crusara zapraszamy do świata czwartej rewolucji przemysłowej. Zwiedzimy razem fabrykę przyszłości, którą mieliśmy okazję tworzyć dla naszych klientów zgodnie z najnowszymi trendami technologicznymi. Jednym ze środowisk, w których automatyzacja przemysłu ma wielkie pole do popisu, jest bez wątpienia produkcja. Przeprowadziliśmy subiektywny przegląd najciekawszych według nas zastosowań Przemysłu 4.0 we współczesnym zakładzie produkcyjnym, których konkretne przykłady zobrazują możliwości zastosowania ich we własnej firmie.



System poka yoke – nawet dwukrotny wzrost produktywności

Wspólnie z Mitsubishi wdrażamy system poboru materiałów do montażu zintegrowany z poka yoke, czyli metodą zapobiegania błędom wynikającym z pomyłek użytkownika. Wspomniany system informuje operatora produkcji za pomocą migających diod LED, który materiał powinien wziąć z regału stanowiskowego, kontrolując tym samym ilość oraz kolejność pobieranych komponentów. Dodatkowo dzięki podłączonym czujnikom zabezpiecza przed błędnym pobraniem części. Zastosowana technologia powiadamia dedykowane osoby o występujących problemach. Poka yoke można połączyć z systemem wyższego rzędu (np. SAP), co pozwala na pełną

Stoimy u progu technologicznej rewolucji, która gruntownie zmienia sposób, w jaki żyjemy, pracujemy i współistniejemy.

W swojej skali, zakresie i kompleksowości ta transformacja będzie czymś, czego ludzkość dotychczas nie doświadczyła...

Klaus Schwab,
World Economic Forum

Podsumowanie efektów wykorzystania Poka Yoke	
Pozwala na łatwe alokowanie operatorów (łatwość montażu)	Wydatne skrócenie czasu montażu
Znaczna redukcja błędów przy sortowaniu/przygotowaniu kitów	Maksymalne skrócenie dystansów i wymaganego ruchu operatora
Natychmiastowe wyłapywanie ewentualnych pomyłek	Brak konieczności stosowania instrukcji montażowych
Nawet dwukrotny wzrost produktywności	

Rys. 1 Poka Yoke

konfigurację. System może zostać wzbogacony o dotykowy ekran LCD dla operatora, na którym mogą być wyświetlane komunikaty oraz opcje raportowania online, np. braków. To oczywiście w znacznym stopniu usprawnia raportowanie i zarządzanie produkcją.

Inteligentny regał przełykowy

Chcąc wzbogacić o nowe technologie również kolejne etapy pracy, po zautomatyzowaniu produkcji, następnym krokiem będzie zadbanie o odpowiednie magazynowanie.

Naszą propozycją dla chcących przechowywać swoje dobra w duchu przemysłu 4.0 jest inteligentny regał przełykowy, który dzięki czujnikom korzystających z technologii Internetu Rzeczy, potrafi samodzielnie komunikować o stanie zapasu na regale oraz sam powiadamia o konieczności jego zaopatrzenia.

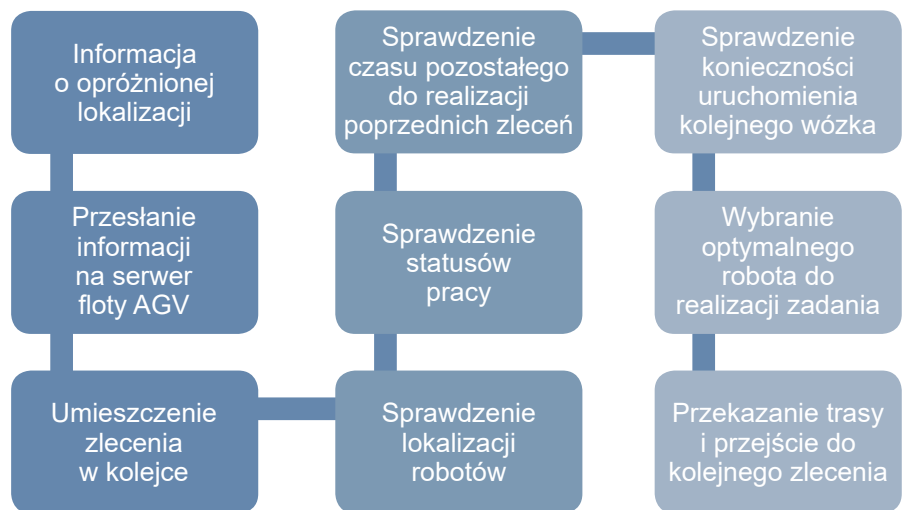
Można go stosować zarówno jako regał stanowiskowy na produkcji lub składowania na magazynie. Cały proces uzupełniania i pobierania towarów odbywa się bez konieczności skanowania kodu kreskowego – regał zrobi to za nas!

Automatyczne wózki AGV

Nie opuszczając hali produkcyjnej, przechodzimy do kolejnego etapu, jakim jest transport wewnętrzny. Naszym faworytem w kwestii automatyzacji są urządzenia, nazywane automatycznymi wózkami AGV. Ich zadaniem jest precyzyjne (zarówno pod kątem czasu jaki i przestrzeni) dostarczanie potrzebnych półproduktów, ich elementów lub innych komponentów w konkretne miejsca na hali produkcyjnej. Inteligentne wózki same określają swoją pozycję w fabryce i informują o zmianach w otoczeniu - rozpoznają przeszkody i omijają je.

Wózki zaprogramowane na korzystanie z algorytmów upodabnianych do sztucznej inteligencji, są w stanie same uprzedzić o swoich awariach, informują o konieczności wymiany części oraz udostępniają dane do analizy.

Przeływ informacji - Algorytm antcolony



Rys. 2 Automatyczne wózki AGV algorytm zarządzający przyporządkowywaniem do konkretnych zadań

KORZYŚCI
10-40% niższych kosztów utrzymania maszyny
45-55% wzrostu produktywności
85% wzrostu dokładności utrzymania ruchu

Rys. 3 Automatyczne wózki AGV

Opracował:

Marek Bajor
Menadżer Projektu



Jeżeli Cię zainteresowaliśmy i chciałbyś poznać możliwości zastosowania przemysłu 4.0 w Twoim zakładzie **skontaktuj się z nami powołując się na ten artykuł (quick.scan@crusar.eu, +48 725 840 844)**, a nasi specjaliści wykonają dla Ciebie bezpłatny audyt wybranych procesów produkcyjno-logistycznych.

SŁOWNICZEK POJEĆ

Internet Rzeczy – to wszystkie codzienne urządzenia włączone do globalnej sieci, inteligentne i zarządzane zdalnie.

Big Data – zbiory danych, które są tak duże lub złożone, że tradycyjne oprogramowanie do przetwarzania danych nie radzi sobie z nimi. Termin „duże dane” często odnosi się do używania analityki predykcyjnej, czy zachowania użytkownika wyodrębniających z danych wartość.

Sztuczna inteligencja – dziedzina wiedzy obejmująca logikę rozmytą, obliczenia ewolucyjne, sieci neuronowe, sztuczne życie i robotykę. To również dział informatyki zajmujący się inteligencją – tworzeniem modeli zachowań inteligentnych oraz programów komputerowych symulujących te zachowania.

Data Mining – odkrywanie wzorców (wiedzy) w bazach danych. To wyodrębnienie informacji z zestawu danych i przekształcenie go w zrozumiałą strukturę do dalszego wykorzystania.



EY

Nowe zasady przyznawania pomocy publicznej na inwestycje przedsiębiorców

10 lipca 2017 roku weszły w życie nowe zasady przyznawania pomocy publicznej na inwestycje przedsiębiorców. Firmy, które planują ubiegać się o pomoc publiczną, będą musiały zweryfikować czy ich plany inwestycyjne spełniają nowe wymagania Komisji Europejskiej. W przeciwnym wypadku nie otrzymają oferty wsparcia publicznego bez uzyskania zgody Komisji.

Omawiane zmiany mają związek z przyjęciem nowej definicji „przeniesienia działalności”, która zastępuje wskazaną w Rozporządzeniu Komisji nr 651/2014 uznającym niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym definicję „zamknięcia działalności gospodarczej”. Definicja „przeniesienia działalności” weszła w życie 10 lipca br. na mocy przyjętego w połowie czerwca br. Rozporządzenia nr 2017/1084, które zmieniło Rozporządzenie nr 651/2014.

Dotychczasowe podejście

W obowiązujących do 10 lipca br. przepisach Rozporządzenia nr 651/2014 za „zamknięcie działalności” uznawano zamknięcie takiej samej lub podobnej działalności (sklasyfikowanej w ramach tego samego czterocyfrowego kodu klasyfikacji statystycznej NACE) na terytorium EOG (Europejskiego Obszaru Gospodarczego, czyli w ramach Unii Europejskiej, Norwegii, Islandii i Liechtensteinu) w ciągu dwóch lat poprzedzających wnioski o przyznanie pomocy inwestycyjnej lub konkretne plany zamknięcia takiej działalności w ciągu dwóch lat od zakończenia inwestycji, której dotyczył wniosek o pomoc. Przykładki zamknięcia działalności, o których mowa wyżej, musiały być weryfikowane na poziomie całej grupy kapitałowej w EOG. Przykładowo, jeżeli przedsiębiorca w Polsce ubiegał się o dotację na utworzenie nowego zakładu produkującego elementy desek rozdzielczych, ale jednocześnie inny powiązany podmiot z grupy kapitałowej planował zlikwidować taką samą lub podobną działalność w zakładzie produkcyjnym, np. w Francji, to wsparcie publiczne w Polsce mogło zostać udzielone tylko pod warunkiem otrzymania akceptacji Komisji Europejskiej w procedurze notyfikacyjnej.

W marcu 2015 roku interpretacja zamknięcia działalności została doprecyzowana i jednocześnie zastrzeżona na mocy opublikowanego przez KE dokumentu w formie najczęściej zadawanych pytań (ang. FAQ). Zgodnie z nowymi wytycznymi KE definicja zamknięcia działalności obejmowała również przypadki „częś-

ciowego zamknięcia działalności”, które prowadziło do znacznej utraty miejsc pracy rozumianej, jako **redukcja 100 miejsc pracy w jednym zakładzie lub 50 proc. siły roboczej danego zakładu**. Ze względu jednak na formę w postaci FAQ, dokument ten nie stanowił powszechnie obowiązującego prawa, ale w praktyce zaostrożone rozumienie definicji zamknięcia działalności było stosowane przez polskie władze przy udzielaniu zwolnień podatkowych w Specjalnych Strefach Ekonomicznych czy dotacji z Funduszy UE. Gdy ten warunek nie był spełniony, instytucje odmawiały przyznania wsparcia publicznego przedsiębiorcom ze względu na brak spełnienia kryteriów formalnych oceny projektów.

W marcu 2016 roku powyższe znaczenie definicji „zamknięcia działalności” zostało zaproponowane przez KE, jako zmiana Rozporządzenia nr 651/2014, czyli przeniesienie do aktu prawnego mające bezpośrednie stosowanie w krajach EOG.

Stanowisko państw członkowskich oraz przedsiębiorców

W odpowiedzi na projekt zmian przepisów Rozporządzenia nr 651/2014, państwa członkowskie UE oraz organizacje reprezentujące przedsiębiorców zgłosiły swoje uwagi w ramach konsultacji społecznych, które odbyły się w dwóch turach w trakcie 2016 roku.

Swój punkt widzenia przedstawiła także Polska, która zaproponowała zmianę elementów ocenianych przy definicji „zamknięcia działalności” poprzez:

- zwiększenie wartości procentowej do poziomu 90%, a nie 50%, jak zostało zaproponowane oraz
- odstąpienie od kryterium bezwzględnej liczby miejsc pracy (proponowane 100), jako zupełnie nieadekwatnego do przedsięwzięć realizowanych na terenie Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Organizacje zrzeszające przedsiębiorców funkcjonujących w Polsce, takie jak Konfederacja Lewiatan, Pracodawcy

AUTOR



Grzegorz Kokoszkiwicz

Menedżer
w Zespole Ulg i Dotacji
EY

RP, Business Centre Club, Francusko-Polska Izba Gospodarcza, Amerykańska Izba Handlowa w Polsce, wyraziły w konsultacjach podobny pogląd jak stanowisko Polski w tej sprawie, a dodatkowo zaproponowały, aby definicja „zamknięcia działalności” uwzględniała analizę związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy zamykaną działalnością a nową inwestycją, na którą ma być przyznana pomoc inwestycyjna, w oparciu o obiektywne kryteria, przeprowadzaną przez organ publiczny na poziomie krajowym.

Zbliżone stanowisko do polskiego przedstawiły także Węgry, które wskazały na nieadekwatność progu redukcji 100 miejsc pracy, w szczególności w przypadku dużych, międzynarodowych przedsiębiorstw, które zatrudniają nawet kilka tysięcy osób w pojedynczym zakładzie - stąd redukcja zatrudnienia powyżej 100 osób nie musiała oznaczać zamknięcia działalności, a mogła być podyktowana innymi czynnikami, np. usprawnieniem procesów technologicznych w celu poprawy konkurencyjności.

W oficjalnym stanowisku Węgier, podobnie jak w przypadku stanowisk organizacji przedsiębiorców w Polsce, podkreślono także, iż przepisy prawne w takim kształcie mogą spowodować ucieczkę wielu inwestorów poza obszar EOG, gdzie takie restrykcje nie obowiązują (np. do Turcji, Serbii, Meksyku czy Brazylii).

Odmienne punkty widzenia w tej sprawie w ramach konsultacji wyraziły kraje z Europy Zachodniej. Przykładowo, Dania wskazała, iż jakakolwiek redukcja miejsc pracy w kontekście zamknięcia działalności w jednym kraju EOG i ubieganie się o pomoc publiczną w innym nie może być usankcjonowana, a tym samym każdy taki przypadek powinien być przeanalizowany przez urzędników KE. Zdaniem Danii tylko tak restrykcyjne podejście może przynieść odstrasający efekt wobec praktyk przenoszenia miejsc pracy pomiędzy krajami EOG.

Nowe definicja, nowe wyzwania dla przedsiębiorców

Ostatecznie w czerwcu 2017 r. Komisja Europejska przyjęła finalną wersję przepisów, w której wprowadziła definicję „przeniesienia” działalności” (w miejsce definicji „zamknięcia działalności”), która nie była prezentowana i analizowana w ramach uprzednio przeprowadzonych konsultacji społecznych.

Zgodnie z nowymi zasadami, które zaczęły obowiązywać 10 lipca br. przedsiębiorcy nie będą mogli otrzymać wsparcia w postaci dotacji lub zwolnienia podatkowego od krajowej instytucji na inwestycje, które prowadzą do przeniesienia tej samej lub podobnej działalności lub jej części w ramach grupy kapitałowej pomiędzy krajami EOG.

Przeniesienie występuje wówczas, gdy produkt lub usługa w zakładzie w jednym kraju EOG i zakładzie objętym pomocą (w innym kraju EOG) służy przynajmniej częściowo do tych samych celów oraz zaspokaja wymagania lub potrzeby tej samej kategorii klientów oraz w jednym z zakładów beneficjenta w EOG nastąpiła likwidacja miejsc pracy związanych z taką samą lub podobną działalnością (sklasyfikowaną w ramach tego samego czterocyfrowego kodu klasyfikacji statystycznej NACE).

Dodatkowo przedsiębiorca będzie musiał złożyć oświadczenie, że planowana przez niego **inwestycja nie spowoduje**

przeniesienia działalności w okresie do dwóch lat po zakończeniu inwestycji oraz nie dotyczy sytuacji, w której taka **działalność została przeniesiona w okresie dwóch lat przed złożeniem wniosku** o uzyskanie pomocy.

Na podstawie nowych przepisów można wnioskować, iż przeniesienie działalności wystąpi, gdy spełnione są łącznie następujące elementy:

- produkt lub usługa służy przynajmniej częściowo do tych samych celów,
- produkt lub usługa zaspokaja wymagania lub potrzeby tej samej kategorii klientów,
- nastąpiła likwidacja miejsc pracy związanych z taką samą lub podobną działalnością, oraz
- przeniesienie musi wystąpić w określonym czasie, tzn. w okresie od 2 lat poprzedzających wniosek o pomoc do 2 lat po zakończeniu inwestycji.

Nowelizacja przepisów może spowodować powstanie wielu niejasności po stronie przedsiębiorców. Już samo użycie sformułowań „tych samych celów” lub „kategorii klientów” wskazuje na możliwość szerokiej interpretacji.

W świetle nowych wymagań, uzyskanie pomocy publicznej na inwestycje typu „lift & shift”, gdzie występuje intencjonalne (czyli istnieje związek przyczynowy) przeniesienie biznesu pomiędzy krajami EOG, będzie bardzo trudne. Można także przypuszczać, iż nawet krajowe organy publiczne nie będą chętne do inicjowania procedury notyfikacji pomocy, wiedząc, iż szanse na uzyskanie pozytywnej decyzji w Brukseli są niskie.

Jednakże, w ramach innych inwestycji, gdzie nie występuje przypadek typu „lift & shift”, przedsiębiorcy mogą mieć nadal duże wątpliwości, co do stosowania rozważanych przepisów w praktyce, a tym samym możliwości uzyskania pomocy publicznej.

Przykładowo, grupa kapitałowa podejmuje decyzję o budowie fabryki autobusów elektrycznych w Polsce i ubiega się o dotację na tę inwestycję. Jednocześnie, w innym zakładzie produkcyjnym tej grupy (zlokalizowanym np. w Niemczech) zatrudniającym 1000 pracowników zostanie ograniczona produkcja autobusów z silnikami spalinowymi, co przełoży się na redukcję 200 miejsc pracy w tym zakładzie. Nastąpi to w okresie dwóch lat od zakończenia inwestycji w Polsce.

Według dotychczas obowiązujących przepisów prawnych oraz dodatkowych wyjaśnień KE wprowadzających proggi redukcji zatrudnienia (100 miejsc pracy lub 50% zatrudnienia w danym zakładzie), przyznawana **pomoc publiczna** w analizowanym przypadku **wymagałaby notyfikacji do KE**. Natomiast, **biorąc pod uwagę nowe przepisy, nie można jednoznacznie stwierdzić, czy ten przypadek może być zwolniony z notyfikacji do KE, ale przedsiębiorca ma szersze możliwości zbudowania skutecznej argumentacji na rzecz udowodnienia braku wystąpienia przeniesienia działalności**. W szczególności, konieczne byłoby wykazanie, iż nie występuje związek przyczynowy pomiędzy nową inwestycją w Polsce, a redukcją zatrudnienia w fabryce w Niemczech.

Zgodnie z nowymi przepisami prawnymi każdy przypadek będzie analizowany osobno, ale ostateczny efekt takiej analizy może okazać się korzystniejszy dla przedsiębiorcy w kontekście udowodnienia braku wystąpienia „przeniesienia działalności”, a tym samym możliwości uzyskania dofinansowania bez notyfikacji pomocy w Komisji Europejskiej. Jakość analizy i argumentacji powinna być na wysokim poziomie, gdyż ostatecznie to przedsiębiorca podpisuje oświadczenie, którego wiarygodność może być kontrolowana przez krajowe organy publiczne jak i Komisję Europejską.

Grupa Exact Systems w liczbach

12

LICZBA PAŃSTW, W KTÓRYCH FIRMA POSIADA PRZEDSTAWICIELSTWO



96

OEMs



700+

LICZBA OBSŁUGIWANYCH ZAKŁADÓW



5000+

LICZBA WYKWALIFIKOWANYCH KONTROLERÓW



ODBIORCY USŁUG EXACT SYSTEMS



Automotive (OEM, Tier I i II)

84%



AGD

9%



RTV

4%



Inne

3%

Usługi Grupy Exact Systems



Sorting & Rework

podstawowa usługa Grupy (generuje ok. 85% przychodów), polegająca na sprawdzaniu zgodności części / komponentów z instrukcją lub specyfikacją klienta, która jest wykonywana zgodnie z procedurami systemu ISO.



Controlled Shipping Level II (CSL II)

usługa obejmująca dodatkową kontrolę na osobnym stanowisku, przeprowadzaną przez przeszkolonych inspektorów Grupy.



Poprawa procesu produkcyjnego

usługa wykonywana u klienta przez konsultanta Exact Systems, który pracuje nad projektem wraz z zespołem inżynierów Grupy lub osób dobranych z zasobów Klienta.



Rezydentura

usługa polegająca na reprezentowaniu klienta Grupy w kontaktach z jego dostawcą bądź odbiorcą jego produktów. Dzięki temu klient ma możliwość szybkiego wyjaśnienia problemu na miejscu.



Zabezpieczenie wyrobu gotowego

usługa polegająca na kontroli wyrobu gotowego pod względem jakościowym przy założeniu naszej pełnej odpowiedzialności za efekt wykonanej pracy.



Audyt VDA 6.3

audyt procesu zgodny ze standardem VDA 6.3 ma na celu wskazanie tych elementów procesów produkcyjnych, które wymagają poprawy przed przystąpieniem do procesu certyfikacji ISO 9001 i TS 16949.

Akredytacje OEM

POLAND



Poznań
Września
Gliwice
Tychy

GERMANY



Wolfsburg
Berlin
Ludwigsfeld
Bremen
Sachsen
Eisenach
Rüsselsheim
Düsseldorf
Ingolstadt
Dingolfing
Regensburg

TURKEY



Kocaeli
Gölcük
Eskisehir
Aksaray
Bursa

BELGIUM / NETHERLANDS



Born
Opglabbeek
Gent
Brussel

SLOVAKIA



Teplička nad Váhom
Bratislava

CZECH REPUBLIC



Mladá Boleslav
Kvasiny
Nošovice

RUSSIA



Saint-Petersburg
Moscow
Yaroslavl
Nizhny Novgorod
Kaluga

CHINA



Shanghai

ROMANIA



Craiova
Mioveni
Pitesti

GREAT BRITAIN



Sunderland

Rozwiązania dla przemysłu

Coraz szybsze tempo zmian gospodarczych, technologicznych i społecznych sprawia, że rola banku zmienia się dynamicznie, a potrzeby klientów kreują nowe kierunki rozwoju. Bank ewoluuje do roli partnera, który rozumie specyfikę działania sektora, wspiera przedsiębiorców zarówno w ich codziennej aktywności, jak i w planach inwestycyjnych.

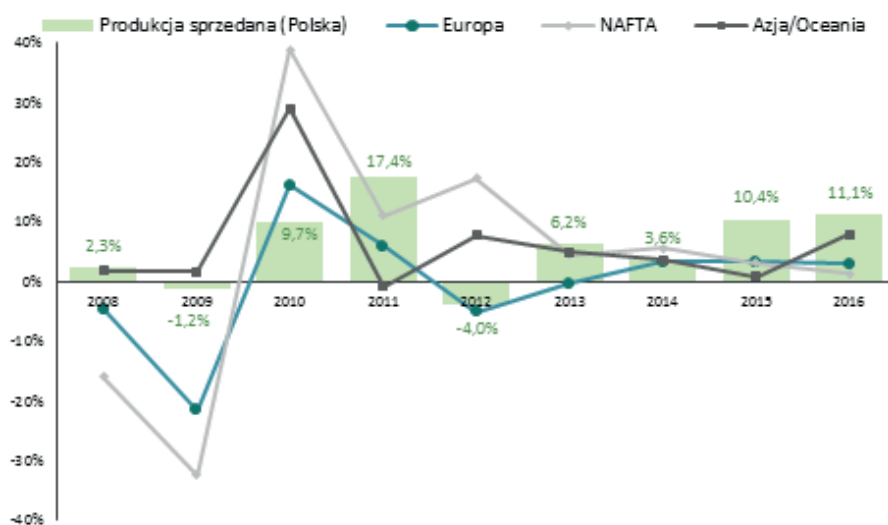
W ostatnich latach na świecie obserwowany był dynamiczny rozwój przemysłu motoryzacyjnego. Pomiędzy latami 2010-2016 roczny poziom produkcji samochodów wzrósł z 77,6 do 95,0 mln, głównie za sprawą krajów azjatyckich i USA. Z kolei rynek europejski w latach 2012-2013 zmagał się z kryzysem zadłużenia. Jednak od 2014 r. również tu produkcja samochodów rośnie systematycznie średnio o około 3% rocznie. Dostawcy w Polsce odczuli skutki spadku koniunktury w Europie Zachodniej - według danych GUS produkcja sprzedana przemysłu spadła w 2012 r. o 4% r/r. Jednak wciąż ostatnie lata można opisać jako historię sukcesu przemysłu motoryzacyjnego w naszym kraju. Zgodnie z danymi GUS pomiędzy 2010 i 2016 rokiem zatrudnienie w sektorze wzrosło o 29%, a roczna wartość produkcji sprzedanej o 52% do blisko 139 mld złotych. Tak dynamiczne wzrosty były

notowane za sprawą licznych inwestycji, w dużej mierze przez zagraniczne przedsiębiorstwa, reprezentujące różne poziomy w łańcuchu dostaw. Polska przyciągała atrakcyjną lokalizacją, poprawiającą się infrastrukturą, zachętami publicznymi w SSE, dobrze wykształconą kadrą oraz niższymi kosztami siły roboczej niż w krajach Europy Zachodniej. Chociaż są one w trendzie wzrostowym, to jednak wciąż pozostają na relatywnie niewysokim poziomie. Dane Eurostat wskazują, że Polska jest szóstym krajem UE o najniższych kosztach pracy. Co więcej w latach 2010-2017 w rankingu „Doing Business” Banku Światowego Polska awansowała z 72 na 24 pozycję, wyprzedzając kraje takie jak Czechy, Francja czy Hiszpania. Wraz z nowymi inwestycjami dynamicznie rosła także sprzedaż eksportowa. Dane Eurostat wskazują, że w latach 2011-2016 średnie roczne tempo jej

wzrostu wynosiło 5,7%, dzięki czemu w 2016 r. osiągnęła 21,7 mld euro. Tym samym przedsiębiorstwa potrzebowały coraz większego wsparcia finansowego i coraz bardziej kompleksowej obsługi, aby móc rozwijać działalność zarówno na rynku lokalnym, jak i zagranicznym.

Jednak dobra globalna passa sektora motoryzacyjnego była poprzedzona kryzysem finansowym w latach 2008-2009. Ucierpiał nie tylko światowy system bankowy, który był źródłem kryzysu, ale także pozostałe sektory, w tym w szczególności motoryzacyjny na skutek znacznego spadku popytu na auta w Europie i USA. Według danych OICA w samym 2009 r. sprzedaż obniżyła się odpowiednio o 11,8% i 13,4%. Chociaż Polska była jednym z nielicznych krajów Unii, w których dynamika PKB utrzymała się na dodatnim poziomie, to jednak zarówno sektor bankowy, jak i motoryzacyjny odczuli skutki zawirowań globalnych. Ta lekcja nauczyła banki, że nie wystarczy być jedynie partnerem finansowym. Do dobrej współpracy potrzebne jest partnerstwo merytoryczne i zrozumienie specyfiki działania sektora, co Bank BGŻ BNP Paribas stara się udoskonalać. Jest to możliwe m.in. dzięki podejściu opartemu na wiedzy, które od lat stosuje Grupa BNP Paribas. W centrali Grupy w Paryżu działa powołany zespół inżynierów dedykowanych poszczególnym sektorom gospodarki, w tym motoryzacyjnemu. Są to eksperci, którzy najczęściej karierę zaczynali w firmach motoryzacyjnych, dzięki czemu poznali specyfikę ich działania „od podszewki”. Obecnie zajmują się analizą sytuacji i zmian zachodzących w sektorze oraz wsparciem przy kluczowych

Dynamika produkcji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce na tle zmian w produkcji pojazdów samochodowych na świecie (% zmiany r/r)



Źródło: Opracowanie BGŻ BNP Paribas na podstawie danych OICA, GUS

transakcjach Grupy w obrębie sektora. Dodatkowo na poziomie lokalnym bank także posiada zespół analityków sektorowych, których zadaniem jest budowanie centrum wiedzy i kompetencji, z którego korzystają pracownicy linii biznesowych i ryzyka. Ponadto wspierają także klientów publikacjami zamieszczanymi w dedykowanym Serwisie Ekonomicznym Banku. W strukturze Banku znajdują się także specjaliści od współpracy z importerami i dealerami. Dzięki podejściu opartemu na wiedzy, łatwiej jest Bankowi zrozumieć potrzeby klienta i ryzyko jego działalności, co wpływa na poprawę współpracy i lepsze dostosowywanie rozwiązań do jego wymagań.

Przykładem tego jest wspieranie naszych klientów na rynku niemieckim, który jest głównym kierunkiem sprzedaży eksportowej produktów motoryzacyjnych z Polski. Chociaż daje on wiele możliwości, to jednak stawia swoje warunki. Powszechnie stosowane zapisy o zakazie cesji mogą skutecznie ograniczać możliwości dostawców w zakresie zarządzania kapitałem obrotowym. Rolą partnera finansowego, znającego realia tego rynku, jest zapewnienie rozwiązania, które jest bezpieczne w kontekście warunków ustalonych z klientem.

Odpowiedzią Grupy BNP Paribas jest program finansowania kierowany do firm motoryzacyjnych. Wykorzystując wiedzę dot. przepisów prawnych, zasad współpracy i rozliczeń między partnerami a także obiegu dokumentów (self billing), zapewniamy bezpieczne i efektywne rozwiązanie, które wspiera codzienną działalność przedsiębiorstw.

Kolejnym nieodłącznym elementem działalności dostawców jest obszar związany z toolingiem, dedykowanym dla danego klienta oraz realizowanych dla niego projektów. W naszej ocenie ten etap jest kluczowy, gdyż przedsiębiorca staje przed zadaniem, które wymaga od niego także działań w obszarze zarządzania płynnością. Proces tworzenia toolingu potrafi trwać kilkanaście

miesiący, podczas których, z reguły, to na dostawcy ciąży jego finansowanie. Finalne zasady rozliczenia kosztów toolingu także mogą postawić przedsiębiorcę w wymagającej dla niego sytuacji. Wiedza oraz doświadczenie Grupy BNP Paribas pozwala na kształtowanie indywidualnych rozwiązań wspierających dostawcę na etapie tworzenia toolingu oraz rozliczeń z jego dostawcą. Docelowo dopasowując spłatę zobowiązań wynikających z tego obszaru do źródła spłaty jakim jest umowa z odbiorcą. Znajomość oraz zrozumienie zasad współpracy obowiązujących w tym zakresie pozwala nam na realne wsparcie naszych klientów.

Innym ważnym aspektem współpracy banku z przedsiębiorstwami jest obserwowanie i reagowanie na nowe trendy w rozwoju sektora motoryzacyjnego. Patrząc na sektor globalnie, Bank BGŻ BNP Paribas wyróżnia trzy główne trendy, które najbardziej wpływają na zmianę jego oblicza. Pierwszym z nich jest rosnąca rola państw wschodzących, w tym w szczególności Chin, gdzie w ostatniej dekadzie roczny poziom sprzedaży wzrósł blisko 4-krotnie z 7,2 do 28,0 mln aut. Dodatkowo ekonomiści BNP Paribas prognozują, że wzrost gospodarczy w krajach rozwijających się powinien przyspieszyć w kolejnych latach. Nakładając na to prognozy demograficzne ONZ, które mówią, że populacja Azji i Afryki zwiększy się do 2030 (w porównaniu z 2015 r.) o ok. 1 mld ludzi, podczas gdy w Europie pozostanie na porównywalnym poziomie, rynek zbytu w krajach rozwijających będzie nadal rósł. Kolejnym trendem jest rozwój alternatywnych napędów, w tym elektromobilność i odwrót od silników diesla. Choć według danych ACEA w 2016 r. napędy alternatywne stanowiły jedynie około 4% rejestracji aut osobowych w UE (w Polsce wskaźnik ten był na podobnym poziomie), to jednak wzrost liczby modeli tego typu aut w ofercie koncernów motoryzacyjnych będzie pociągał za sobą wzrost ich sprzedaży i dosto-

sowanie infrastruktury do ich potrzeb. Ostatnim wyzwaniem jest zmiana oblicza samochodu. Dzisiejszy samochód to pojazd analizujący, komunikujący się oraz reagujący, innymi słowy „connected car”. W badaniu L'Observatoire Cetelem 48% ankietowanych w Polsce stwierdziło, że jest zainteresowanych korzystaniem z aut autonomicznych, podczas gdy w krajach takich jak Chiny czy Meksyk wskaźnik ten był powyżej 80%. Grupa BNP Paribas dopasowuje swoją politykę finansowania sektora do nowego trendu, zauważając rosnącą rolę dostawcy oprogramowania oraz szeroko rozumianych rozwiązań cyfrowych. Konsekwentnie doświadczenia grupowe są przekładane na rynki lokalne.

Bank BGŻ BNP Paribas S.A. ma przyjemność dołączyć do grona Partnerów 8. Forum MotoSolutions i wspólnie z pozostałymi uczestnikami konferencji poznać spojrzenie z różnych perspektyw na zmiany zachodzące w sektorze i brać udział we wzajemnej wymianie doświadczeń.

AUTORZY



Martyna Dziubak

Analityk Sektorowy
Departament Analiz Ekonomicznych,
Sektorowych i Rynków Rolnych



Agnieszka Fieback

Kierownik Zespołu
Team Leader
Bank BGŻ BNP Paribas S.A.

BADA AG

Twój partner w compoundingu tworzyw sztucznych w przemyśle motoryzacyjnym i transportowym



Spółka Bada, która w 2017 r. będzie obchodzić 20-lecie swojej działalności, wyznacza standardy w zakresie dostarczania indywidualnych rozwiązań w compoundingu dla branży motoryzacyjnej i transportowej.

Założona w 1997 r. w Bühl w Niemczech spółka produkuje rocznie 28 000 ton specjalistycznych mieszanek tworzyw, zatrudniając 150 pracowników w dwóch zakładach produkcyjnych w Niemczech i Hiszpanii.

Nasza działalność koncentruje się na opracowywaniu mieszanek z tworzyw sztucznych na miarę potrzeb naszych klientów. Kluczowym obszarem działalności Bada jest modyfikacja tworzyw sztucznych dostosowana do indywidualnych wymagań. Dzięki temu do rąk klientów trafiają dokładnie takie materiały, jakich potrzebują.

W typowym zastosowaniu **elastomerów termoplastycznych**, takim jak dywaniki samochodowe, uszczelki czy uchwyty, doskonale sprawdza się seria **Badaflex**

TPE-S. Nasza oferta obejmuje pełen zakres skali twardości Shore'a, a także dostosowaną do preferencji klienta kolorystykę i modyfikacje. Bada zapewnia również usługi w zakresie obtrysku tworzyw takich jak ABS, ASA/PC i PA tworzywem TPE-S. Części konstrukcyjne wymagające wysokiej wytrzymałości i odporności na wysokie temperatury to idealne zastosowanie dla tworzyw **Badamid A i B, Badamid PPA** oraz **Badatron PPS**. Badamid A i B to najbardziej wszechstronne spośród "standardowych" poliamidów. Polimery wysokotemperaturowe takie jak Badamid PPA i Badatron PPS są wykorzystywane w warunkach, w których stosuje się temperatury powyżej 250°C.

Blendy polimerowe oparte na styrenach są coraz bardziej popularne w produkcji wewnętrznych detali pojazdu. **Badalac ABS/PC** jest zazwyczaj stosowany do wytwarzania osłon i obudów o wysokim połysku - a na życzenie klienta dodatkowo barwionych na wybrany kolor z palety barw stosowanych w pojazdach. **Badalac ASA/PC** sprawdza się jeszcze lepiej niż ABS/PC w warunkach ekspozycji na słońce przez długi okres czasu. Z kolei

Badalac ABS/PA łączy w sobie matowe wykończenie powierzchni z doskonałą odpornością na uderzenia, czyli właściwości ABS oraz PA.

Lekka konstrukcja jest coraz bardziej pożądana w przemyśle motoryzacyjnym. Bada wychodzi więc naprzeciw również tym wymaganiom. **Badamid B70 CF40 black** to wzmacniane w 40% włóknami węglowymi tworzywo PA6 z Modułem Younga o wartości ok. 27 GPa i gęstości 1,32 g/cm³. Tworzywo to, o współczynniku gęstości niemal równym aluminium, idealnie sprawdzi się jako **substytut metalu**.

To zaledwie kilka przykładów oferowanych przez nas produktów i usług - zachęcamy do kontaktu z polskim przedstawicielem Bada, by odkryć świat specjalistycznych compoundingów. Nasz zespół techniczny pozostaje do dyspozycji w zakresie omówienia Państwa projektów.

Twój doradca techniczny w Polsce:
Rafał Vook
tel. : +48 724 598 635
e-mail: vook@bada.de
www.bada.de



Zachęcamy do poznania naszej szerokiej oferty produktów i specjalności podczas targów Fakuma 2017 we Friedrichshafen. Zapraszamy na stoisko B1-1214 w hali B1 w dniach 17-21 października.
Do zobaczenia!



THE SPECIALISTS FOR
THERMOPLASTICS & ELASTOMERS

BADA COMPOUNDS - TWORZYWA DLA ZASTOSOWAŃ W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ



INDYWIDUALNE ROZWIĄZANIA

- ABS/PC, ASA/PC, ASA/PA przeznaczone do wizualnych części wyposażenia wnętrza, barwione na kolor z palety barw stosowanych w pojazdach zgodnie z szablonem kolorów.
- Miękkie/twarde połączenia ABS/PC lub PA + TPE-S z optymalną przyczepnością do stosowania w procesie obtrysku.
- Wysokotemperaturowe poliamidy (PPA) cechujące się wysoką wytrzymałością i odpornością na temperaturę dla zastosowań pod maską pojazdu.
- PA46 z bardzo niskim współczynnikiem pełzania dla zastosowań w warunkach oświetleniowych. Zastosowanie: reflektory.
- Elastomery termoplastyczne dostępne w szerokim zakresie twardości do stosowania w procesie obtrysku i wytwarzania uszczelek i uchwytów.

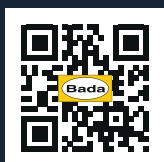
BADAFLEX®
TPE-S (SBS | SEBS)

BADALAC®
SPECJALNOŚCI ABS | BLENDY

BADAMID®
PA6/6T | PPA | PA12 | PA10T



Cieszymy się na Państwa wizytę
Friedrichshafen
17. - 21. Października 2017
Hala B1 stoisko B1-1214



Bada AG | Untere Strut 1 | 77815 Bühl/Badenia | Niemcy

Twój doradca techniczny w Polsce: **Rafał Vook**
tel. kom.: +48 724 598 635 | e-mail: vook@bada.de

www.bada.de/en



INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE



3M w Polsce oferuje ponad 10 000 produktów w ramach 5 grup biznesowych, zatrudnia ponad 2790 pracowników, posiada cztery ośrodki produkcyjne wraz z centrum badawczo-rozwojowym, wdrożyło ISO 9001, ISO/TS 16949, ISO 14001. Naukowcy oraz inżynierowie aplikacji potrafią opracować rozwiązania i produkty dopasowane do procesu produkcji klienta. Oferta 3M dla motoryzacji obejmuje: kleje; taśmy strukturalne; akrylowe taśmy piankowe; taśmy maskujące, izolację akustyczną Thinsulate™; maty do pozycjonowania monolitu Interam™; folie: ochronne, imitujące lakier, graficzne; mikrosfery szklane, narzędzia i materiały szlifiersko-polarskie i wiele innych.

www.3M.pl

Al. Katowicka 117
05-830 Nadarzyn

T: +48 22 739 60 00



A. Berger Polska jest częścią niemieckiej grupy Berger, której główna siedziba mieści się w Szwabii w mieście Memmingen, na południu Niemiec, 100 km od Monachium i Stuttgartu. Grupa Berger to rodzinny sukces, który z małego warsztatu tokarskiego rozwinął się w duże przedsiębiorstwo działające w obszarze technologii obróbki skrawaniem. Od ponad 60 lat zaopatrujemy światowej sławy koncerny w wysokoprecyzyjne toczone, frezowane oraz szlifowane części, jak również gotowe do montażu podzespoły. Wytwarzane przez nas części znajdują swoje zastosowanie w szerokiej gamie marek samochodów osobowych, ciężarowych, w lotnictwie i elektronarzędziach.

www.aberger.com

ul. Przyjaźni 47 A
47-225 Kędzierzyn Koźle

T: +48 406 07 00



Jesteśmy dostawcą usług, zapewniającym producentom i dostawcom samochodów jakość ich produktów i procesów. Jako partner naszych klientów jesteśmy dostępni na całym świecie. W jak najkrótszym czasie oferujemy zasoby i rozwiązania, które są gotowe do wprowadzenia na rynek i zapewniamy wdrażanie i optymalizację procesów serwisowych.

www.formeld.com

ul. Toszecka 101
44-100 Gliwice

T: +48 32 30 29 300



Firma Georg Utz jest producentem pojemników transportowych, palet i części technicznych z tworzywa sztucznego. Stanowi część założonej w 1947 r., szwajcarskiej grupy Georg Utz Holding AG - wiodącego gracza na rynku innowacyjnych, trwałych i funkcjonalnych rozwiązań magazynowych i transportowych.

www.utzgroup.com

ul. Nowowiejska 34
55-080 Kąty Wrocławskie

T: +48 71 316 77 60



Malbox The Stamping Company to polska prywatna firma założona w 1992 roku, będąca dostawcą tłoczonych metalowych części dla przemysłu motoryzacyjnego. Firma oprócz tłoczenia oferuje również procesy: spawania, zgrzewania, lutowania, cynkowania, mycia oraz montażu. Malbox posiada własne biuro konstrukcyjne oraz wydział narzędziowy, gdzie wykonywane jest przyrządzanie na bazie własnych projektów konstrukcyjnych. Firma wdrożyła, utrzymuje i rozwija systemy zarządzania w tym ISO 9001, ISO/TS 16 949 i ISO 14 001. Naszymi klientami są największe firmy branży motoryzacyjnej, a detale dostarczamy do ich lokalizacji na całym świecie.

www.malbox.com.pl

ul. Osiek 212a
32-300 Olkusz

T: +48 32 645 57 56



Specjalizujemy się w obróbce plastycznej metali na zimno w procesach: tłoczenie, tłoczenie postępowe, tłoczenie transferowe, tłoczenie z dwóch blach na prasach mechanicznych i hydraulicznych, profilowanie oraz w procesach uzupełniających: zagniatanie, spawanie, zgrzewanie punktowe, zgrzewanie garbowe, klejenie, nitowanie, mycie.

www.paksd.com.pl

ul. Strzelecka 74
43-100 Tychy

T: +48 33 842 36 88

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

ZAPREZENTUJ FIRME ZDOBĄDŹ NOWYCH PARTNERÓW BIZNESOWYCH



Bodycote

Bodycote jest światowym liderem w obróbce cieplnej i cieplno-chemicznej, posiadająca w swoich strukturach ponad 183 zakłady w 24 krajach, z czego 7 w Polsce: Warszawa, Częstochowa, Chełmno, Zabrze, Wrocław, Świebodzin i Rzeszów. Wykonuje się w nich procesy obróbki cieplnej, pokryć powierzchniowych oraz badania materiałowe na najwyższym poziomie technicznym. Bodycote oferuje Państwu procesy dla przemysłów: lotniczego, energetycznego, samochodowego oraz narzędziowego.

www.bodycote.com

ul. Wilgowa 65D
42-271 Częstochowa

T: +48 22 834 97 17



FESTO

Lider innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie automatyki przemysłowej. Festo oferuje rozwiązania automatyzacji dla całego procesu produkcji pojazdu od tłoczni, przez spawalnię, lakiernię i montaż finalny wraz ze specjalnymi rozwiązaniami dla dostawców Tier 1. Firma wprowadzając rocznie na całym świecie ok. 100 nowych produktów i posiadając 2800 patentów, zapewnia najwyższą produktywność w automatyzacji zakładów produkcyjnych i procesów technologicznych.

www.festo.pl

ul. Mszczonowska 7, Janki
05-090 Raszyn

T: +48 22 711 41 00



Jesteśmy wiodącym dostawcą rozwiązań z zakresu zapewnienia jakości i optymalizacji procesów produkcyjnych dla branży motoryzacyjnej. Specjalizujemy się w usługach outsourcingu jakościowego tj.: selekcja, kontrola, naprawa komponentów, podmontaż, wsparcie produkcji, kontrola i zabezpieczenie wyrobu gotowego, rezydentura, inspekcja wg procedur CS1 i CSL2. Wspieramy naszych Klientów w osiągnięciu najwyższej jakości produkowanych przez nich wyrobów na terenie całej Europy.

www.iqs-group.com

ul. Jasna 8
44-100 Gliwice

T: +48 32 334 73 25



Jesteśmy firmą consultingową i od 15 lat wspieramy naszych klientów z branży motoryzacyjnej w działaniach związanych z optymalizacją procesów wewnętrznych organizacji, prowadzimy audyty zewnętrzne: procesu, systemowe, certyfikacyjne i optymalizacyjne w zakresie lean management, ISO 9001 i IATF 16949. Oferujemy szkolenia z zakresu IATF 16949 oraz studia podyplomowe Automotive Quality Expert i inne z zakresu lean management, zarządzania jakością czy strategii zakupowych.

www.luqam.com

ul. Kamieńskiego 47
30-644 Kraków

T: +48 12 296 49 31



Świadczymy usługi śrutowania automatycznego. Realizujemy wieloseryjne zlecenia. Posiadamy nowoczesny park maszynowy, który gwarantuje wysokie wydajności. Na życzenie klienta zabezpieczamy detale antykorozyjne na czas transportu i magazynowania. Dla naszych klientów dostarczamy również automatyczne urządzenia do śrutownia. Jesteśmy przedstawicielem grupy OMSG w Polsce.

www.shotblasting.pl

ul. Reja 14
55-010 Radwanice k. Wrocławia

T: +48 501 145 302



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

www.zem.com.pl

ul. Świerczewskiego 14
57-340 Duszniki Zdrój

T: +48 748 697 500

2017

05-06.09, Kraków	AUTOMOTIVE Konferencja naukowo-techniczna www.konferencja-automotive.pl	25-26.10, Wrocław	Konferencja Przemysł 4.0 www.przemysl40.pl
28-29.09 Częstochowa	Tool-Shop 2017 Konferencja i spotkanie B2B dla narzędziowni AutomotiveSuppliers.pl www.nowoczesnanarzedziownia.pl	23-24.11 Kraków	8. Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym AutomotiveSuppliers.pl www.motosolutions.pl
02-05.10, Poznań	EPLA Targi Tworzyw Sztucznych i Gumy Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.epla.pl	07-09.12, Łódź	TOP Automotive Team Prevent Poland www.topautomotive.pl
03-05.10, Sosnowiec	TOOLEX Międzynarodowe Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	28-30.11, Kraków	FASTENER POLAND Międzynarodowe Targi Elementów Złącznych i Technik Łączenia http://fastenerpoland.pl Targi w Krakowie Sp. z o.o.
03-05.10, Sosnowiec	WIRTOTECHNOLOGIA Międzynarodowe Targi Metod i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	16-18.01, Norymberga, Niemcy	Euroguss Nürnberg Messe GmbH www.euroguss.de
05-06.10, Poznań	XIII Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej TUV Nord Polska Sp. z o.o. www.tuv-nord.pl	08-18.03, Genewa, Szwajcaria	Geneva International Motor Show www.salon-auto.ch
16-17.10, Praga	Central & Eastern European Automotive Forum www.ceeautomotive.com	marzec/kwiecień	AUTOMOTIVE CEE DAY 5. spotkanie zakupowe AutomotiveSuppliers.pl www.automotiveceeday.eu

2018

KONFERENCJA

TOP automotive 2017



PARTNER STRATEGICZNY



Qualitäts Management Center
im Verband der Automobilindustrie

ORGANIZATOR



Team
prevent

07-09.12.2017
ŁÓDŹ, HOTEL AMBASADOR PREMIUM

PROGRAM

07.12.2017

08:00 – 10:00	Rejestracja uczestników
10:00 – 10:15	Powitanie uczestników i otwarcie Konferencji Dariusz Grzegorzczak, Donat Thomanek <i>Zarząd Team Prevent Poland</i> Heinz Günter Plegniere <i>Head of VDA QMC</i>
10:15 – 11:00	Nowości VDA QMC Hartmut Ide <i>Das Qualitäts Management Center im Verband der Automobilindustrie (VDA QMC)</i> Tanja Wälzholz <i>Trainer, VDA QMC</i>
11:00 – 11:30	Przemysł motoryzacyjny – koń roboczy w Europie Środkowo-Wschodniej? Rafał Orłowski <i>AutomotiveSuppliers.pl</i>
11:30 – 12:00	Przerwa kawowa
12:00 – 12:45	Panel Producentów Proces rozwiązywania złożonych problemów, wymiana informacji wewnątrz organizacji na przykładzie VW Poznań Mażena Pillich-Grońska <i>Dział Zapewnienia Jakości Części Zakupowych Volkswagen Poznań</i>
12:45 – 13:30	Wykorzystanie narzędzia WPI (WorkPlace Integration) jako przykład komunikacji wewnętrznej podczas uruchomienia nowej rodziny silników w FCA Powertrain Poland Wojciech Kawa, Przemysław Paluch, Dawid Cempiel <i>Supplier Quality Engineering FCA Group Purchasing Poland</i>
13:30 – 14:30	Lunch

14:30 – 15:15	Standardy i najlepsze praktyki komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej dostawców Krzysztof Domanowski, Marek Moś <i>Supplier Quality General Motors Manufacturing Poland</i>
15:15 – 16:00	Panel Partnerów Wartość – Jakość – Człowiek Donat Thomanek <i>Członek Zarządu Team Prevent Poland</i>
16:00 – 16:30	Przerwa kawowa
16:30 – 17:15	Partnerzy Konferencji
17:15 – 20:00	Networking
20:00 – 23:00	Kolacja

08.12.2017

09:00 – 09:45	Panel Dostawców – Powertrain Zarządzanie wymaganiami specyficznymi branży motoryzacyjnej w łańcuchu dostaw Dawid Cempiel <i>Quality Supervisor FCA Powertrain Poland</i>
09:45 – 10:30	Grzegorz Czapiński <i>Team Leader – Global Propulsion System Supplier Quality & Development GME Engineering – Global Product Integrity</i>
10:30 – 11:00	Przerwa kawowa
11:00 – 11:45	Paul Schwarzmaier <i>Dyrektor Działu Zakupów Mercedes-Benz Manufacturing Poland</i>
11:45 – 12:00	Przerwa kawowa
12:00 – 13:30	Warsztaty
13:30 – 14:30	Lunch
14:30 – 16:00	Warsztaty
16:00 – 16:30	Przerwa kawowa
16:30 – 17:15	Podsumowanie warsztatów, zamknięcie Konferencji
17:15 – 20:00	Networking

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

PARTNER STRATEGICZNY



Qualitäts Management Center
im Verband der Automobilindustrie

ORGANIZATOR



Nazwa firmy _____

Adres _____

Oświadczamy, że jesteśmy uprawnieni do otrzymywania faktur VAT i wyrażamy zgodę na wystawienie przez Team Prevent Poland Sp. z o.o. faktury bez podpisu odbiorcy.

Oświadczamy, że nie jesteśmy płatnikiem VAT.

NIP _____

Uczestnik 1
Imię i nazwisko _____

Stanowisko _____

Telefon _____

E-mail _____

Data _____

Uczestnik 2 - 10% zniżki
Imię i nazwisko _____

Stanowisko _____

Telefon _____

E-mail _____

Podpis i pieczęćka osoby upoważnionej _____

KOSZT UCZESTNICTWA

Cena regularna: 1.850,00 PLN/os. + VAT

Cena promocyjna: 1.700,00 PLN/os. + VAT
Cena promocyjna obowiązuje w przypadku zgłoszenia do 31.08.2017 r.

Koszt uczestnictwa obejmuje udział w części konferencyjnej, materiały konferencyjne, wyżywienie zgodnie z programem Konferencji, wydanie certyfikatu. Cena nie zawiera noclegu.

Ambasador Centrum Łódź Ambasador Premium
Al. Piłsudskiego 29 ul. Kilińskiego 145
90-307 Łódź 90-315 Łódź
tel.: +48 42 677 15 20 tel.: +48 42 677 15 20
fax: +48 42 677 15 40 fax: +48 42 677 15 40

Zgłoszenia prosimy przysyłać:
fax: +48 32 447 09 18
e-mail: katarzyna.hoinkis@teamprevent.com
do 15.11.2017 r.

Przesłanie wypełnionego formularza zgłoszeniowego jest równoznaczne z zapoznaniem się i akceptacją Regulaminu uczestnictwa.

Zapoznałem się i akceptuję Regulamin uczestnictwa.
Regulamin dostępny na stronie www.topautomotive.pl

Zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych informujemy, że:

1. administratorem Państwa danych jest Team Prevent Poland Sp. z o.o.,
2. Państwa dane osobowe będą przetwarzane w celach związanych z organizacją Konferencji TOP automotive 2017 oraz promocją usług Team Prevent Poland Sp. z o.o.,
3. podanie danych osobowych jest dobrowolne oraz przysługuje Państwu prawo dostępu do treści swoich danych, ich poprawienia lub usunięcia.

Zgłoś swojego kandydata do

Nagród Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2017

Zgłoszenie można dokonać na stronie

www.motosolutions.pl

w pięciu kategoriach:

- **MASTER OF AUTOMOTIVE INDUSTRY** • **POLISH SUPPLIER**
- **EMPLOYER** • **TOP MANAGER** • **CSR**



Nagrody zostaną ogłoszone podczas

8 Forum
MotoSolutions

w Hotelu Holiday Inn Kraków City Center *****

23-24 listopada 2017 r.