

AutomotiveSuppliers.pl

review



ISSN 1899-4369

LIPIEC - WRZESIEŃ 2020 | NR 3 (50)

TEMAT
WYDANIA

Upadłość lub restrukturyzacja zakładu
produkcyjnego w dobie regulacji
tzw. Tarczy Antykryzysowej

20

W NUMERZE

Elektryczna IZERA - jest
model pokazowy.
Co z produkcją?

6

Wywiad z nowym
prezesem
Volkswagen
Poznań

16

COVID-19 uderzył
w sektor
dostawców

28

Jedynе cykliczne wydawnictwo menadżerów przemysłu motoryzacyjnego w Polsce



NASZE ATUTY:

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

Zarezerwuj
już teraz
swoją reklamę

Zadzwoń lub napisz

☎ 22 215-05-05

@ review@automotivesuppliers.pl



Motoryzacja walczy ze skutkami COVID-19

Na początku tego roku chyba nikt z nas nie przewidywał jak szybko na skutek pandemii koronawirusa zmieni się nasze życie zawodowe i prywatne. Z branż przemysłowych sektor motoryzacyjny należy do najbardziej dotkniętych skutkami COVID-19. Przystoje na masową skalę rozpoczęły się w połowie marca. Odmrażanie zakładów produkcyjnych na dużą skalę nastąpiło w maju.

Jak w każdym kryzysie klienci ograniczają zamówienia na nowe samochody. Już teraz prognozy rocznej produkcji aut w tym roku są niższe, na przykład w Niemczech o co najmniej 1/4. W Polsce spadek w produkcji samochodów osobowych i pojazdów użytkowych wyniesie prawdopodobnie aż 40 proc. Niższe wolumeny produkcyjne oznaczają niestety cięcia w zatrudnieniu, zarówno w koncernach samochodowych jak i u dostawców.

Skutki COVID-19 będziemy odczuwali jeszcze przez co najmniej kilkanaście miesięcy choć niektórzy przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego zakładają powrót do normalności nie wcześniej niż 2022 roku.

Zachęcam do lektury najnowszego wydania naszego kwartalnika. Staraliśmy się w sposób syntetyczny przybliżyć skutki pandemii koronawirusa w branży motoryzacyjnej nie tylko w Polsce ale i w innych krajach Unii Europejskiej. Poruszamy również takie zagadnienia jak upadłość lub restrukturyzacja podmiotów produkcyjnych w ramach tzw. Tarczy Antykryzysowej czy zmiany w przeprowadzaniu auditów.

Zapraszam do lektury!

Rafał Orłowski

Partner

AutomotiveSuppliers.pl
review

REDAKCJA:

Rafał Orłowski

tel: 666 863 863

e-mail: orlowski@automotivesuppliers.pl

**NR 3 (50)/2020
LIPIEC-WRZESIEŃ**

WYDAWCA:

AutomotiveSuppliers.pl

Zborowska-Stęplewska, Orłowski sp. j.

ul. Śtaniewicka 14, 03-310 Warszawa

tel. 22 215-05-05

e-mail: review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

WSPÓŁPRACA:

Marcin Bagiński, Adam Franczek,

Magdalena Kasiarz, Daniel Kowalski,

Maciej Mazur, Magdalena Paszkiewicz,

Mateusz Płóciennik, Piotr Podsiadło,

Tomasz Romanik, Tomasz Rudalski,

Magdalena Wróblewska, Michał Zwyrtek

OPRACOWANIE GRAFICZNE:

Doroła Mirowska, Dominika Kostka

MEDIA DORA

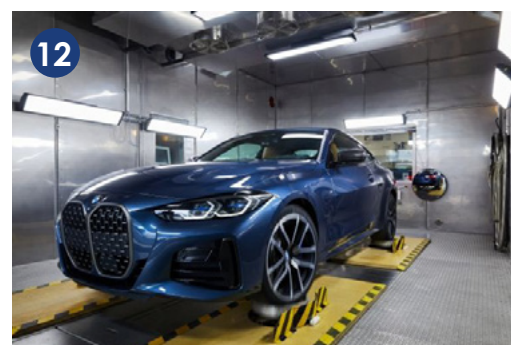
MARKETING, SZKOLENIA, KONFERENCJE:

Małgorzata Zborowska-Stęplewska

tel: 600 003 239

e-mail: zborowska@automotivesuppliers.pl

- 5 Tomasz Gębka nowym dyrektorem fabryki FCA Poland
- 6 Elektryczna IZERA - jest model pokazowy. Co z produkcją?
- 11 150 000 MAN z Niepołomic
- 12 Niemiecki przemysł motoryzacyjny na ostrym zakręcie
- 16 Moją pasją są jednak nie tylko moje stare auta
- wywiad z prezesem VW Poznań
- 20 Upadłość lub restrukturyzacja zakładu produkcyjnego
w dobie regulacji tzw. Tarczy Antykryzysowej
- 25 Motoinwestycje w przyszłość, czyli nowe
wyzwania branży motoryzacyjnej
- 28 COVID-19 uderzył w sektor dostawców
- 31 HQ Plastics - kolejny krok w rozwoju
i wsparcie dla klientów Automotive
- 32 Pademia cofnęła eksport motoryzacyjny o 6 lat
- 36 Jak partnerstwo i jakość radzą sobie w trudnych czasach
- 38 Audyty w czasach zarazy
- 40 SimplyLoan Finansowanie oprogramowania
Siemens Digital Industries Software
- 42 Alternatywne linie produkcyjne to przyszłość
nowoczesnych zakładów produkcyjnych
- 44 Logistyka 4.0 w Volkswagen Poznań - planowanie
opakowań w rozszerzonej rzeczywistości
- 48 Baza dostawców



Tomasz Gębka nowym dyrektorem fabryki FCA Poland



FOT. FCA

W sierpniu br. nastąpiła zmiana na stanowisku dyrektora zakładu FCA Poland w Tychach. Po 46 latach pracy w strukturach koncernu, w tym ostatnich 10. na stanowisku dyrektora tyskiego zakładu i członka zarządu spółki, przeszedł na emeryturę pan Antoni Greń.

Na jego miejsce został powołany pan Tomasz Gębka, który przez ostatnie pięć lat pełnił funkcję dyrektora Zakładu FCA w Belvidere, stan Illinois w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Tomasz Gębka wraca do Polski, by rozpocząć kolejny rozdział w swojej karierze zawodowej.

Tomasz Gębka jest absolwentem Politechniki Śląskiej w Gliwicach. W 2005 r. rozpoczął pracę w ówczesnej fabryce Fiat Auto Poland S.A. (od 2015 r. - FCA Poland S.A.). Brał aktywny udział we wdrażaniu rozwiązań technicznych oraz w aplikację i rozwój metodologii WCM w tyskiej fabryce. Pierwsze doświadczenie międzynarodowe zdobył w latach 2007-2008 w World Class Manufacturing Development Center w Turynie, gdzie współpracował z działami centralnymi i zakładami produkcyjnymi koncernu we Włoszech, Turcji i innych krajach (fabryki CNH). W 2008 r.

wrócił do Tychów na stanowisko Kierownika Utrzymania Ruchu Spawalni.

W latach 2012- 2014 został oddelegowany do Włoch na stanowisko szefa wydziału produkcyjnego Spawalnia w zakładzie Giambattista Vico w Pomigliano d'Arco, gdzie była uruchamiana produkcja nowego Fiata Panda. W latach 2014-2015 Gębka pełnił funkcję szefa Wydziału Montażu w Zakładzie Avv. Giovanni Agnelli, produkującego Maserati Quattroporte i Ghibli. W roku 2015 został powołany na stanowisko dyrektora zakładu Giambattista Vico w Pomigliano d'Arco, a rok później objął funkcję dyrektora fabryki FCA w Belvidere w Stanach Zjednoczonych. W ramach pełnionych obowiązków Tomasz Gębka zreorganizował strukturę tego zakładu, przygotowując go do uruchomienia produkcji dwóch modeli - Jeep Cherokee (2017 r.) i new MCA Jeep Cherokee (2018 r.).

Zakład FCA Poland w Tychach jest jednym z największych zakładów produkcyjnych FCA. W 2019 roku zakład FCA w Tychach wyprodukował łącznie 263 176 samochodów (model Fiat 500, Abarth 500 i Lancia Ypsilon). FCA Poland jest jednym z największych pracodawców na Górnym Śląsku - zatrudniał na koniec 2019 roku prawie 2 500 osób.

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



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

EMW 
STEEL SERVICE CENTRE



FOT. IZERA



Rafał Orłowski

Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Elektryczna IZERA - jest model pokazowy. Co z produkcją?

Spółka ElectroMobility Poland zaprezentowała dwa prototypy nowej marki aut elektrycznych IZERA. Pierwsza odsłona zapowiadanych już 2016 roku samochodów „made in Poland” pozostawiła więcej pytań niż odpowiedzi.

Prezentacja, która odbyła się 26 lipca z udziałem m.in. zarządu i przedstawicieli ElectroMobility Poland (EMP), Torino Design (włoskiej firmy odpowiedzialnej za wygląd aut) oraz dziennikarzy, spotkała się z bardzo dużym zainteresowaniem. Atmosferę podgrzano miesiąc wcześniej zapowiadając datę premiery oraz prezentując tzw. teaser z przykrytymi dwoma autami. Efekt okazał się imponujący - ponad 450 tys. osób oglądało online premierę Izery a w pierwszym dniu po wydarzeniu opublikowanych zostało blisko 4,5 tys. informacji i artykułów.

KRÓTKA HISTORIA PROJEKTU

Początki projektu sięgają połowy 2016 r., kiedy ówczesny minister gospodarki Mateusz Morawiecki zapowiedział, że w ciągu 10 lat po polskich drogach będzie poruszać się

milion samochodów elektrycznych. W październiku tego samego roku cztery spółki energetyczne PGE, Energa, Enea oraz Tauron powołały do życia spółkę ElectroMobility Poland, której celem działalności miało być przyczynienie się do przyspieszenia elektromobilności w naszym kraju i wspieranie stworzenia prototypu polskiego e-auta a następnie uruchomienia jego produkcji.

W marcu 2017 r. ruszył konkurs na projekt karoserii pojazdu. W założeniu polski samochód elektryczny miał być pojazdem segmentu A. Zwycięzcę ogłoszono we wrześniu tego roku a w listopadzie ruszył kolejny konkurs na budowę prototypu, o którym z czasem zrobiło się cicho. Ale w marcu zeszłego roku EMP nawiązana została współpraca z niemiecką firmą EDAG Engineering jako tzw. integratorem technicznym, który ma przełożyć pla-

ny na rzeczywistość. W tym samym czasie nowy prezes EMP Piotr Zaremba (trzecia osoba na tym stanowisku) w wywiadzie dla PAP podał, że produkcja auta ruszy na przełomie 2022 i 2023 roku a zakład ma wytwarzać 100 tys. pojazdów rocznie.

CO WIEMY

28 lipca br. zaprezentowano nie tylko modele pokazowe, hatchbacka oraz SUV-a ale także nazwę, logotyp, hasło oraz dwa modele pokazowe: hatchbacka oraz SUV-a.auta, które w przyszłości mają być produkowane w Polsce noszą nazwę Izera. Ma ona kojarzyć się z Górami Izerskimi na Dolnym Śląsku, na granicy z Czechami. Podczas prezentacji można było przyrzeć się z bliska tylko jednemu z dwóch wystawionych aut, białemu rodzinnemu hatchbackowi. Dość oszczędnie poinformowano o para-



FOT. IZERA

metrach aut pokazowych. Samochody mają być wyposażone w baterie o pojemności 30 lub 60 kWh, co pozwoli osiągnąć zasięg do 400 kilometrów. Auta mają rozpędzać się od 0 do 100 km w mniej niż 8 sekund. To chyba wszystkie pewne informacje, jakie obecnie posiadamy.

JAK WIELE NIE WIEMY

- To dzień narodzin polskiej marki samochodów elektrycznych. Wyzwań nam wciąż nie zabraknie, droga będzie ciężka i długa, ale chcemy przez to przejść - mówił podczas prezentacji Piotr Zaremba, prezes EMP. Fabryka Izery ma powstać na Śląsku, choć nie sprecyzowano gdzie konkretnie.

Skierowaliśmy wkrótce po konferencji kilka pytań do spółki. Chcieliśmy dowiedzieć się jaka kwota będzie potrzebna na budowę fabryki oraz z jakich środków ma być sfinansowana inwestycja. Ile potrwa budowa zakładu i czy będą w niej wykonywane najważniejsze procesy produkcyjne (spawalnia, lakiernia, montaż finalny)? Na te i inne pytania niestety do chwili obecnej nie otrzymaliśmy, pomimo skierowania kolejnych próśb, żadnej odpowiedzi.

Każdy menadżer w branży motoryzacyjnej doskonale wie jak długa jest droga od modelu pokazowego do seryjnej produkcji. Proces jest niezwykle długotrwały, kosztowny i rzecz ja-

śna złożony. W tym przypadku, gdy dysponujemy szczątkowymi informacjami, które trafiły do mediów musimy skonfrontować te założenia ze standardami naszej branży.

Zgodnie z deklaracjami początek produkcji e-aut zaplanowany jest na III kwartał 2023 r. A więc na wybór lokalizacji, budowę i wyposażenie fabryki, rekrutację i szkolenie pracowników, zbudowanie łańcucha dostaw oraz homologację i rozpoczęcie seryjnej produkcji są 3 lata. Rzeczywiście w tym czasie światowe koncerny samochodowe wykonują ten cały skomplikowany proces. Jednak czy może to zrealizować spółka bez doświadczenia w przemyśle motoryzacyjnym? Przeszkód jest wiele. Pierwszą jest platforma, na której mają być budowane Izery. Okazuje się, że jej dostawca nie został jednak jeszcze wybrany. EMP podaje, że prowadzi w tej sprawie zaawansowane rozmowy z dwoma koncernami. Nie wiemy kiedy sfinalizowane zostaną negocjacje. To już na starcie opóźnia cały projekt - przyjęcie innej platformy niż ta na której stworzono modele pokazowe spowoduje konieczność zmian inżynierskich wielu komponentów, zarówno nadwozia jak i podwozia, przeprojektowania narzędzi, głównie tłoczników i form wtryskowych.

EMP ma zgodnie z informacjami dokonać „wyboru partnerów strategicznych” oraz odpowiadać za „koordynowanie budowy i wyposażenie fabryki”. Nie wiemy jak ma być sfinansowana budowa zakładu produkcyjnego. Koszt nowej fabryki, ze spawalnią, lakiernią i montażem to od około 800 mln euro (tyle wyniosła inwestycja Volkswagena we Wrześni) do ponad 1 mld euro. Takich pieniędzy nie mają akcjonariusze EMP, którzy wyłożyli dotąd 70 mln zł. Spółki energetyczne muszą sprostać dwóm głównym kosztownym wyzwaniom - „Zielonej energii”, narzucanej przez Unię Europejską oraz wspierać chylący się ku upadkowi sektor górniczy. Trudno pałać wielkim optymizmem, że w czasach pandemii, szybko znajdzie się inny

POLSKA MARKA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH
zmiany na rynku

ElectroMobility Poland

WSPÓŁPRACA Z RENOMOWANYMI PARTNERAMI INŻYNIERYJNYMI ŹRÓDŁEM JAKOŚCI I TERMINOWOŚCI PROJEKTU

BIURO PROJEKTOWE | KONCERN SAMOCHODOWY
PLATFORMA KLUCZOWE KOMPONENTY

ELEKTROMOBILITY POLAND
koncepcja i specyfikacja produktu – nadzór

PODDOSTAWCY KOMPONENTY | INTEGRATOR
rozwój produktu | projektowanie i konfiguracja fabryki

GLOBALNI PARTNERZY

- bateria
- platforma
- kluczowe komponenty

KRÓTKOTERMINOWO

EMP + LOKALNI DOSTAWCY

- battery pack management system
- silnik elektryczny
- Advanced Driver Assistance System

DLUGOTERMINOWO

Role EMP

- Prowadzenie i koordynacja projektu
- Wybór partnerów strategicznych
- Budowanie Know how – transfer wiedzy
- Budowanie łańcucha dostawców – ostateczna decyzja o ich wyborze
- Animowanie działań badawczo rozwojowych
- Koordynacja budowy i wyposażenia fabryki
- Stworzenie oferty sprzedażowej oraz obsługi posprzedażnej
- Specyfikacja produktu

FOT. SITECH SP. Z O.O.

polski inwestor (lub inwestorzy), który wyłoży 3,5-5 mld złotych. Oczywiście warto szukać „partnerów strategicznych” zagranicą tylko czy wówczas będzie to projekt „made in Poland”. Pominę fakt, że obecnie największe koncerny motoryzacyjne znacząco tną koszty.

Już teraz inwestor powinien mieć wybraną lokalizację, aby wkrótce uruchomić wszelkie procedury związane z przejściem gruntów oraz uzyskaniem niezbędnych dokumentów i zezwoleń pozwalających na budowę obiektu produkcyjnego. I tu należy przyjąć, że te działania pozostają na razie w fazie opracowań.

Kolejną wątpliwość budzi skala zatrudnienia. Według Małgorzaty Królak, dyrektor biura projektu EMP, pierwotnie pracę ma znaleźć 3 tys. osób, a w późniejszym etapie kolejnych 3,5 tys. osób. Czy zakład, który ma wytwarzać 100 tys. aut rocznie powinien zatrudniać taką liczbę pracowników? Dla porównania, budowana pod Berlinem fabryka Tesla

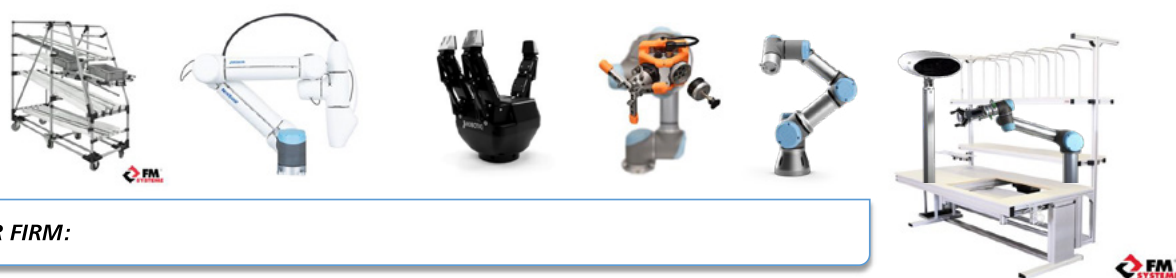
ma zatrudniać około 4 tys. osób przy produkcji do 500 tys. aut. Samo przeprowadzenia od zera tak dużego procesu rekrutacyjnego będzie ogromnym wyzwaniem. I skąd pracownicy będą czerpać wiedzę niezbędną do wykonywania pracy

innych istniejących zakładów, gdzie taką wiedzę zdobywają. Tu tego zabraknie. Szczególnie istotne będzie wykształcenia pracowników, którzy będą odpowiadali za logistykę i montaż w autach modułów baterii litowo-jonowych. Kto będzie chciał się tą wiedzą dzielić z EMP?

Izera będzie musiała stawić czoło autom takim marek jak VW, Opel, BMW, Renault, Hyundai, Nissan czy Tesla, które mają już swoją ogromną rozpoznawalność wśród klientów.

na spawalni, lakierni czy montażu? W przypadku koncernów nowi pracownicy są wysyłani na szkolenia do

Jestem przekonany, że nowa fabryka pojazdów jest szansą dla całego łańcucha dostaw w Polsce. Baza producentów komponentów jest tak szeroka, że niemal wszystkie części i podzespoły mogą pochodzić z rynku lokalnego (elementy podwozia, karoserii, szyby, systemy oświetlenia i in.). Nie można też zapomnieć o dostawcach nieprodukcyjnych, w tym wielu uznanych w Europie integratorów systemów produkcyjnych. EMP wskazuje (grafika na poprzedniej stronie), że od globalnych niewymienionych z nazwy partnerów będą pochodzić wspomniana już platforma, baterie i bliżej niesprecyzowane kluczowe komponenty. Także w tym przypadku na razie musimy zadowolić się bardzo skąpyimi informacjami.



OFICJALNY DYSTRYBUTOR FIRM:



5sAUTOMATE Sp. z o.o.
Graniczna 105
54-530 Wrocław

www.5sAUTOMATE.com
info@5sAUTOMATE.com

Wszystkie powyższe kwestie i brak przedstawienia pełnej koncepcji komercjalizacji projektu aut Izera powoduje, że to nadzwyczaj ambitne założenie należy traktować z dużą rezerwą. Zapowiedziany termin uruchomienia produkcji w nowej fabryce wydaje się niemożliwy do spełnienia.

Alternatywnym i najbardziej optymalnym rozwiązaniem byłoby stworzenie auta w oparciu o polskich i międzynarodowych dostawców, ale w kwestii samej produkcji nawiązać współpracę z koncernem posiadającym zakład w tej części Europy (np. FCA lub PSA, które mają jeszcze w tym roku stworzyć Stellantis). Pozwoliłby to znacząco przyspieszyć cały projekt, bez konieczności inwestycji w fabrykę, tworząc ją od zera.

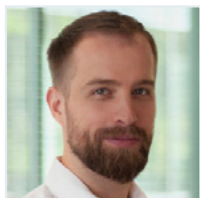
Na koniec zostawiłem podstawowe zagadnienie jakim jest kwestia stworzenia popytu na auta całkowicie nowej marki. Izera będzie musiała stawić czoła autom takim marek jak VW, Opel, BMW, Renault, Hyun-

dai, Nissan czy Tesla, które mają już swoją ogromną rozpoznawalność wśród klientów. Jeśli elektryczne Izery, będą w przystępnej cenie, o zadowalającym zasięgu i bez istotnych wad, mogą przyczynić się do przyspieszenia rozwoju elektromobilności przynajmniej na naszym rynku. Choć i tu plany polskiego rządu zostały zweryfikowane. W opublikowanej w zeszłym roku „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” wskazano, że za 10 lat liczba aut elektrycznych i hybrydowych „może osiągnąć ponad 600 tysięcy sztuk”. Tajemnicą pozostaje, ile samochodów elektrycznych będzie jeździć po naszych drogach, gdyż w założeniach jak widać uwzględniono hybrydy plug-in, które pozwalają na jazdę na krótkich dystansach z wykorzystaniem napędu elektrycznego. Aktualne dane dotyczące parku e-aut w Polsce nie napawają optymizmem. Z Licznika Elektromobilności, uruchomionego przez PSPA i ZPDM, na koniec lipca 2020 r. w Polsce było zarejestrowanych

13 057 samochodów osobowych z napędem elektrycznym. Przez pierwszych siedem miesięcy br. przybyło 4 061 aut z tego typu napędem (wzrost rok do rok o 78 proc.).

Warto przy tej okazji wspomnieć, że niedawno spektakularną klapą zakończył się rządowy program dofinansowania do nowych samochodów elektrycznych. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) przeznaczył na projekt „Zielony samochód” 37,5 mln złotych, które pozwoliłyby dofinansować zakup 2 tysięcy pojazdów. Okazuje się, że wpłynęło 261 wniosków o dofinansowanie. W innym projekcie „Koliber”, skierowanym do taksówkarzy, był tylko ... 1 zainteresowany.

Elektromobilność będzie rozwijała się w Polsce, choć jej droga jest bardziej wyboista niż w krajach Europy Zachodniej. My będziemy dalej przyglądać się działaniom EMP, za które, pomimo licznych krytycznych uwag, będziemy trzymać kciuki.



Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający
Polskie Stowarzyszenie
Paliw Alternatywnych



Izera zamierza ofero-

wać swoje pojazdy na bardzo wymagającym rynku, na którym rywalizują koncerny posiadające nieporównywalnie większą rozpoznawalność wśród potencjalnych nabywców, a także potężną bazę produkcyjną oraz zaplecze technologiczne i finansowe. Co więcej, konkurencja w segmencie EV cały czas się zaostrza. Pod koniec czerwca 2020 r. w ofercie na polskim rynku znajdowało się

85 różnych modeli samochodów elektrycznych (BEV oraz PHEV). Według prognoz, w 2021 r. klienci będą mieli do wyboru 210 modeli EV, a w 2023 r. – już ponad 500.

Abyśmy mogli mówić o szansach rynkowych, Izera musi najpierw trafić do produkcji. A na dzisiaj nie znamy ani dostawcy platformy, ani akumulatorów, nie ujawniono nawet lokalizacji fabryki, którą trzeba wybudować i wyposażać od podstaw. A poza tym konieczne jest zorganizowanie sieci sprzedażowej i serwisowej.

Problematyczne może okazać się również finansowanie tego projektu. Rozpoczęcie produkcji seryjnej wiąże się z koniecznością zainwestowania nieporównywalnie większych środków niż do tej pory, liczonych w miliardach złotych.

Spółka ElectroMobility Poland podkreśla aspekt „polskości” zapowiadanych pojazdów i dla wielu potencjalnych nabywców mógłby to być oczywiście argument przemawiający za podjęciem pozytywnej decyzji o zakupie. Jednak, aby produkt nowej marki zdobył szersze uznanie, powinien być co najmniej tak dobry jakościowo, jak propozycje większych koncernów oraz możliwie atrakcyjnie wyceniony.

Reasumując - życzymy oczywiście Izere, by w 2023 roku wyjechała na polskie drogi i trzymamy kciuki za sukces tego przedsięwzięcia. Ważne jednak jest, by oceniać ten projekt rzetelnie i obiektywnie. Nie ulega bowiem wątpliwości, że jest on bardzo trudny do realizacji, a finalny sukces obarczony jest znacznym ryzykiem.

150 000 pojazd ciężarowy z Niepołomic

Pod koniec sierpnia fabrykę MAN Trucks w Niepołomicach odwiedził z wizytą roboczą niedawno wybrany prezes MAN Truck & Bus SE i MAN SE Andreas Tostmann oraz członek zarządu Michael Kobriger.

Podczas wizyty Andreas Tostmann miał okazję poprowadzić 150 000-tyśięczny egzemplarz pojazdu ciężarowego, jaki został wyprodukowany od momentu powstania podkrakowskiego zakładu. Pojazd został zamówiony przez jedną z firm spedycyjnych w Polsce.

W otwartej przed blisko 13 lat temu, w październiku 2007 roku, fabryce w Niepołomicach powstają pojazdy klasy ciężkiej TGX i TGS. Trafiają na rynki całej Europy, a serie TGX WW i TGS WW również poza granice tego kontynentu.



WYBRANE FAKTY Z HISTORII FABRYKI W NIEPOŁOMICACH:

październik 2007	rozpoczęcie produkcji seryjnej
październik 2013	50 000 egzemplarz pojazdu ciężarowego
listopad 2017	wyprodukowanie 100 000 pojazdu
grudzień 2018	z linii montażowej zjeżdża 120 000 ciężarówka
sierpień 2020	wyprodukowanie pojazdu ciężarowego Nr 150 000

Studia podyplomowe

LUQAM

Polecane kierunki na
rok akademicki 2020/21:



Automotive Quality Expert



MBA in Quality Management



Lean Sigma Academy



Manager Industry 4.0

Dowiedz się więcej na

luqam.com/studia-podyplomowe



FOT. BMW



Rafał Orłowski

Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Niemiecki przemysł motoryzacyjny na ostrym zakręcie

Z powodu pandemii koronawirusa koncerny samochodowe w drugiej połowie marca zamknęły swoje fabryki w Europie a samo odmrażanie zaczęło się kilka a nawet kilkanaście tygodni później. Branża motoryzacyjna nadal mierzy się potężnymi problemami. Widać to bardzo wyraźnie na przykładzie Niemiec.

Kondycja przemysłu motoryzacyjnego za Odrą jest istotna z wielu powodów. Niemcy są zarówno największym europejskim producentem samochodów jak i ich największym eksporterem. Dodatkowo, w pierwszej „piątce” światowych top dostawców są aż trzy firmy niemieckie - Robert Bosch (1), Continental (4) i ZF (5). W przypadku relacji z przemysłem motoryzacyjnym w Polsce Niemcy są naszym najważniejszym rynkiem zbytu. W 2019 roku na ten rynek trafiło ponad 30 procent całego eksportu branży (8,31 mld euro), w tym niemal 34 procent wartości części i komponentów (4,28 mld euro).

Pandemia koronawirusa nie ominęła naszych zachodnich sąsiadów. Przystoje dotknęły fabryki Grupy VW, Daimlera, BMW Forda, Opla oraz niemal całą sieć dostawczą. W kwietniu z linii montażowych zjechało tylko 10,9 tys. aut a miesiąc później o 151,5 procent. Większa poprawa nastąpiła w czerwcu, gdy wyprodukowano 300,8 tys. pojazdów, o 20 procent mniej niż przed rokiem. W pierwszym półroczu zmontowano 1,49 mln aut osobowych (-40 procent rok do roku).

Niemieckie stowarzyszenie przemysłu motoryzacyjnego VDA spodziewa się, że produkcja aut osobowych w całym 2020 r. wyniesie 3,5 miliona sztuk, co

W I półroczu bieżącego roku upadłość ogłosiło więcej firm z branży motoryzacyjnej niż w całym ubiegłym roku

oznacza spadek w stosunku do zeszłego roku o 1/3. Zbliżoną prognozę dla sektora w Niemczech przedstawia Peter Fuss. - *Spodziewamy się w całym 2020 roku produkcji pomiędzy 3,6 a 3,8 miliona aut osobowych* - mówi dla AutomotiveSuppliers.pl Partner/Senior Advisory Partner Automotive GSA w Ernst & Young GmbH.

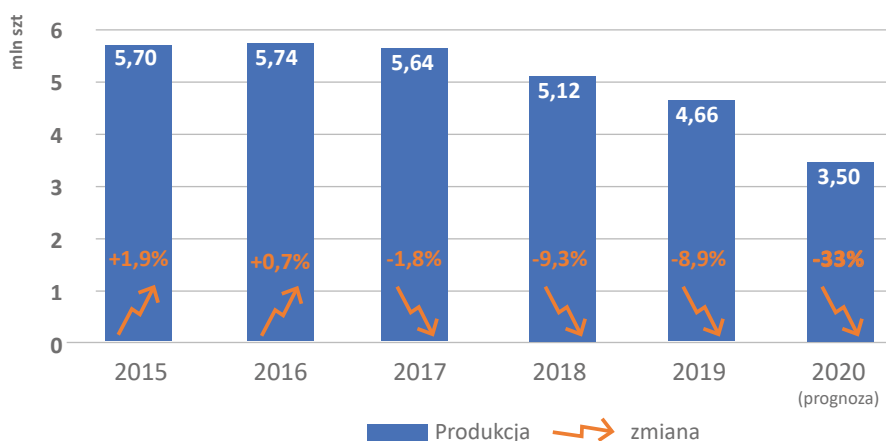
BRANŻA TNIE ZATRUDNIENIE

W ostatnich kilku latach zatrudnienie w tym sektorze w Niemczech rośnie.

W 2018 roku osiągnęło historyczny szczyt - 833,8 tys. pracowników. W kolejnym roku było tylko na nieznacznie niższym poziomie (832,8 tys.). Dane na koniec kwietnia tego roku pokazują, że w niemieckim przemyśle motoryzacyjnym zatrudnionych było 814 tys. osób, czyli o 3 procent mniej niż w tym samym okresie 2019 r. Jak zaznacza Peter Fuss z niemieckiego Ernst & Young spadek wynika nie z pandemii koronawirusa, ale także ze zmian jakie zachodzą w tej branży. - *Odchodzenie od silników spalinowych na rzecz napędów elektrycznych powoduje, że liczba pracowników spada* - podkreśla. Przedłużający się kryzys nadal będzie negatywnie wpływał na liczbę miejsc pracy. - *Znacznie niższa produkcja ma poważne konsekwencje nie tylko dla producentów pojazdów, ale przed wszystkim dla wielu dostawców* - mówi natomiast Hildegard Müller, Prezes VDA. - *Musimy założyć, że zatrudnienie będzie spadać do końca 2020 r.* Proces ten nie zakończy się w tym roku. Tylko jeden koncern, Daimler chce do 2025 roku zlikwidować około 10 tys. miejsc pracy. Na koniec zeszłego roku ten producent pojazdów zatrudniał na świecie około 299 tys. osób. To kolejny plan ograniczania zatrudnienia - w listopadzie 2019 r. zapowiedziano, że do 2022 r. w Daimlerze ubędzie 10 tys. miejsc pracy.

Planowane cięcia w jeszcze większym stopniu dotyczą dostawców. Pod koniec maja ZF Friedrichshafen, 5. na świecie producent komponentów, poinformował, że planuje zredukować do 2025 r. swoje zatrudnienie o 12-15 tys. osób. Połowa redukcji miejsc pracy ma nastąpić w Niemczech. - *W wyniku zamrożenia popytu przez klientów nasza firma poniesie poważne straty finansowe w 2020 r.* - pisał w maju do pracowników Wolf-

WYKRES: PRODUKCJA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH (W MLN SZTUK)



ŹRÓDŁO: VDA



FOT. VOLKSWAGEN

-Henning Scheider, dyrektor generalny ZF Friedrichshafen. Innym przykładem jest HELLA, która zapowiedziała, że zmniejszy liczbę stanowisk w administracji i w dziale rozwoju w swojej centrali w Lippstadt o około 900. Zwolnienia potrwać do końca 2023 roku. Znikają miejsca pracy także w centrach inżynierskich. Kilka lat temu francuska Segula przejęła centrum rozwoju Opla. Ponad 700 pracowników Opla przeszło do Seguli z gwarancją zatrudnienia do połowy 2023 roku. Teraz francuska firma chce zlikwidować około 300 z 1 100 miejsc pracy w Niemczech.

Plany ograniczenia zatrudnienia często oznaczają likwidację poszczególnych zakładów. Grupa MANN + HUMMEL ogłosiła z końcem lipca, że fabryka w Ludwigsburgu, działająca od 1954 r. nie będzie już przyjmować

nowych zleceń. Istniejąca produkcja zostanie wycofana lub przeniesiona do innej lokalizacji. Harmonogram wygaszenia zakładu zostanie uzgodniony z klientami oraz przedstawicielami pracowników. Decyzja dotknie około 400 pracowników. Także Eberspächer ogłosił, że zamknie zakład w Schwäbisch Gmünd, co pociągnie za sobą zwolnienie wszystkich 130 zatrudnionych. Dostawca argumentuje, że w obecnych warunkach nie jest w stanie pokryć kosztów produkcji.

Również NORMA Group zapowiada głęboką restrukturyzację. Firma chce zamknąć fabrykę w Gerbershausen w Turyngii zatrudniającą 150 pracowników i przenieść produkcję do Czech. Ponadto planuje zlikwidować do 200 z około 520 miejsc pracy w zakładzie w Maintal niedaleko Frankfurtu nad

Menem. Dodatkowo zamierza obniżyć wynagrodzenia nawet o 1 000 euro miesięcznie.

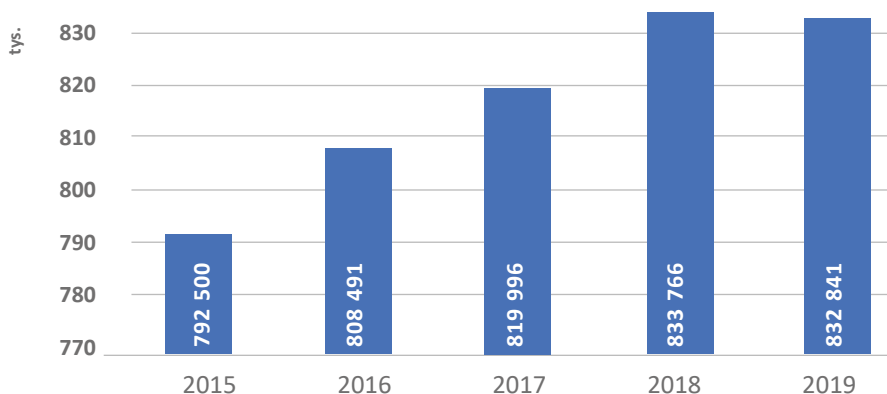
Prof. Ferdinand Dudenhöffer, ekspert branżowy i szef Center Automotive Research (CAR) spodziewa się, że w zakładach produkcyjnych może zniknąć nawet 100 tys. miejsc pracy. Argumentuje ograniczenie zatrudnienia spadającym na skutek pandemii popytem na samochody w Europie i Ameryce. Przyjmuje, że produkcja w Europie będzie mniejsza prawdopodobnie o 25 procent i wyniesie 12 milionów aut. Większym optymistą jest przedstawiciel Ernst & Young. - Spadek mocy produkcyjnej spowodowany COVID-19 może doprowadzić do zmniejszenia zatrudnienia w niemieckim przemyśle motoryzacyjnym o 10 procent w następnych latach - zaznacza Peter Fuss.

WZROST LICZBY UPADŁOŚCI

W I półroczu bieżącego roku upadłość ogłosiło więcej firm z branży motoryzacyjnej niż w całym ubiegłym roku, poinformowała firma FalkenSteg. W okresie styczeń-czerwiec 2020 r. 31 firm o rocznych obrotach powyżej 10 mln euro znalazło się w tak trudnej sytuacji, że musiały zwrócić się do sądu o ogłoszenie niewypłacalności. W 2019 roku w sektorze motoryzacyjnym doszło do 30 upadłości. Jak zaznacza Peter Fuss, z powodu niższej produkcji samochodów i wysokich kosztów transformacji zachodzącej w sektorze, wielu dostawców miało problemy zanim zaczęła się pandemia koronawirusa. COVID-19 a z nim przestoje i a następnie zmniejszona produkcja przystawowo dobiły finansowo poszczególne firmy. O tym jak poważne są problemy w łańcuchach dostaw świadczy między innymi skala upadłości firm o obrotach powyżej 50 mln euro. W całym zeszłym roku wnioski o ogłoszenie niewypłacalności złożyło 7 podmiotów, podczas gdy w I połowie tego roku już 14.

Dużą grupę bankrutów stanowią odlewnie (7 firm), wśród których są tak znane firmy jak Finoba czy KSM Casting. Wnioski o ogłoszenie upadłości składali także dostawcy komponentów z tworzyw sztucznych (5 firm, w tym

WYKRES: NIEMCY: ZATRUDNIENIE W PRZEMYŚLE MOTORYZACYJNYM



ŹRÓDŁO: VDA

Minda) oraz podmioty zajmujące się obróbką powierzchni (4 firmy). Niemieckie prawo upadłościowe ma na celu uratowanie spółek i dalszego prowadzenia ich działalności, albo po przeprowadzeniu restrukturyzacji albo poprzez przejęcia przez inwestorów. Dotychczasowy zarząd nadal kieruje firmą, ale działania nadzoruje sąd upadłościowy i wyznaczony tymczasowy zarządca.

Firmy już tną zatrudnienie. W ramach planu restrukturyzacyjnego dostawca odlewów KSM Casting w swojej centrali i największym w zakładzie w Hildesheim ma zredukować około 270 z obecnych 900 miejsc pracy. Zwolnienia dotyczą zarówno obszaru produkcji jak i administracji. W pozostałych dwóch zakładach w Niemczech planowana jest redukcja kolejnych około 120 miejsc pracy.

MOTORYZACJA WYCHODZI NA PROSTĄ?

Druga połowa tego roku rozpoczęła się od pozytywnego sygnału. W lipcu w Niemczech zostało wyprodukowanych 334 tys. samochodów osobowych. To tylko o 6 procent mniej

niż przed rokiem. Lipcowy spadek jest najniższym jaki zanotowano w tym roku. Jednak wyniki sierpniowej ankiety przeprowadzonej przez VDA wśród dostawców nie są zbyt optymistyczne. Około 2/3 firm twierdzi, że ich moce produkcyjne są obecnie wykorzystane od 50 do 75 procent. Mimo to tylko około 1/4 dostawców zatrudnia ponad połowę pracowników na zasadach Kurzarbeitu (skrócony czas pracy). Około 60 procent firm deklaruje, że planuje zwolnienia wśród pracowników. Około połowa z tych firm chce zredukować od 5 do 10 procent miejsc pracy. Z kolei około 1/3 wszystkich ankietowanych planuje zmniejszyć swoje zatrudnienie o ponad 10 procent.

Jeszcze przed rozpoczęciem COVID-10 prawie 40 procent dostawców planowało przenieść produkcję za granicę w ramach procesu transformacji. Teraz ponad 2/3 z nich twierdzi, że przyspieszy te działania. Ponad 80 procent firm twierdzi, że posiada wystarczające źródła finansowania a prawie 20 procent wskazuje, że w obecnych warunkach ma zabezpieczoną płynność maksymalnie na dwa-trzy miesiące. Jeszcze nie-

dawno eksperci spodziewali się jesienią, kiedy wygasną środki ochronne rządu federalnego nastąpi wielka fala niewypłacalności. Według Johanna von Neumann-Cosel, partnera w FalkenSteg do końca może zbankrutować ponad 60 podmiotów w przemyśle motoryzacyjnym. Skala ta może być jednak mniejsza, ponieważ rząd Angeli Merkel zdecydował się na bezprecedensowy krok. Chce przedłużenie dopłat do pracy krótkoterminowej (Kurzarbeit) z 12 do 24 miesięcy. Dłuższy okres ich pobierania będzie dotyczył firmy, które do 31 grudnia 2020 r. wprowadziły Kurzarbeit. Dopłaty mają obowiązywać maksymalnie do końca 2021 roku. Do końca 2020 roku przedłużono także pomoc pomostową dla małych i średnich firm.

Jednak do znaczącej poprawy w niemieckim przemyśle motoryzacyjnym, tak jak w innych krajach Unii Europejskiej, jest jeszcze daleko. Połowa dostawców motoryzacyjnych, pytanym przez VDA spodziewa się, że poziom zamówień odnotowywany przed kryzysem zostanie ponownie osiągnięty w 2022 r. natomiast co dziesiąty zakład, że nastąpi to dopiero w 2023 r.



FOT. FORD

**Moją pasją są
jednak nie tylko
moje stare auta,
ale też te produkowane w Poznaniu i we Wrześni**

Wywiad z Dietmarem Mnichem,
Prezesem Zarządu Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

Ze spółką VW Poznań związany jest Pan od wielu lat. Jak wyglądała Pana droga zawodowa w Grupie VW a następnie w poznańskim zakładzie?

Już od ponad 30 lat jestem zawodowo związany z koncernem Volkswagen. Swoją pracę rozpocząłem w 1990 roku w dziale techniki zakładowej i inżynierii mechanicznej. Od tego czasu pełniłem różne funkcje w zakładach koncernu, m.in. funkcję dyrektora zakładu Volkswagen w Pacheco w Argentynie, a także dyrektora zakładu w Hanowerze, w Niemczech. W 2014 roku objąłem stanowisko dyrektora zakładu w Poznaniu. W tym roku, od 1 lipca dodatkowo objąłem funkcję prezesa zarządu Volkswagen Poznań.

Przejęcie przez Pana stanowiska prezesa zarządu przypadło w bardzo ważnym, ale i trudnym okresie. Z jednej strony cały europejski przemysł motoryzacyjny zmaga się z epidemią koronawirusa, a z drugiej strony na rynek sprzedaży trafi niebawem najnowsza generacja sztandarowego modelu z Antoninka - Caddy.

Bardzo cieszę się z tego, że mogę przejąć tę funkcję, a tym samym nowe zadania i wyzwania. Mam już doświadczenie, ponieważ od sześciu lat kieruję zakładem w Poznaniu, więc dokładnie wiem, z jakimi zadaniami i wyzwaniami przyjdzie mi się zmierzyć. W tych trudnych czasach, w których aktualnie się znajdujemy, mogę liczyć na świetne zasoby, świetnych ludzi z niesamowicie wysokimi kompetencjami. I myślę, że to są właśnie te elementy, które pomogą nam przetrwać ten trudny czas. Jednym z największych wyzwań, z którym przyszło nam się dzisiaj zmierzyć jest zagwarantowanie bezpiecznych warunków pracy dla naszych pracowników. Opracowaliśmy katalog blisko 50 różnych środków, działań profilaktycznych, które to bezpieczeństwo mają zagwarantować, z drugiej natomiast strony ciągle poszerzamy ten zakres i wprowadzamy kolejne rozwiązania prewencyjne jak np. bezpłatne, dobrowolne testy w kierunku COVID-19 dla naszych pracowników.

Jeśli natomiast chodzi o nasz nowy samochód Caddy 5, około 90 proc. wszystkich inwestycji związanych z przygotowaniem zakładu do produkcji tego modelu jest zakończonych. Trwa produkcja samochodów testowych, a przed samym uruchomieniem montażu seryjnego jesienią tego roku, planujemy ostateczną przebudowę zakładu pod nowego Caddy. Produkcja będzie rozwijała się stopniowo, od kilkudziesięciu egzemplarzy w fazie wstępnej do pełnych mocy produkcyjnych, jakie osiągniemy w 2021 roku.

Grupa Volkswagena rozszerza współpracę z Fordem. Jednym z jego elementów będzie produkcja w Poznaniu nowego Transita, bliźniaka Caddy. Kiedy rozpocznie się produkcja nowego modelu i na jakim etapie wdrożenia jest obecnie ten projekt?

Fabryka w Poznaniu jest już w tej chwili dobrze przygotowana na współpracę z Fordem, mamy już bowiem za sobą kilka inwestycji, takich jak rozbudowa spawalni czy budowa

nowej hali logistycznej. Po niewielkich zmianach będziemy gotowi produkować auta dla Forda w II połowie przyszłego roku. Od 2021 roku fabrykę opuszczać będzie 650 sztuk samochodów dziennie. Na razie nie wiemy jednak, ile z tego będzie produkowane na nasze potrzeby, a ile dla Forda.

Niedawno zarząd spółki zawarł porozumienie z załogą, które daje do 2024 roku gwarancję zatrudnienia dla około 8,5 tysiąca pracowników. Obecnie VW Poznań zatrudnia ponad 10 tysięcy osób. Czy to oznacza rezygnację ze wszystkich nieobjętych porozumieniem?

Tak, rzeczywiście podpisaliśmy porozumienie ze Związkiem Zawodowym Solidarność, które z jednej strony gwarantuje 8500 pracownikom umowy na czas nieokreślony, z drugiej natomiast strony zawiera ważne ustalenia dotyczące wsparcia osób, których umowy nie zostaną przedłużone. Gwarancje zatrudnienia, o których tu mowa będą utrzymane pod warunkiem, że do tego czasu nie wydarzy się żadna katastrofa, która zmusiłaby nas do renegotjowania warunków umowy. Jeśli natomiast chodzi o redukcję zatrudnienia, to nie będą to klasyczne zwolnienia. Nie przedłużymy umów z osobami zatrudnionymi na czas określony. Mówimy tutaj o dwóch przyczynach tych zmian. Pierwszą przyczyną jest automatyzacja procesów produkcyjnych, która spowoduje zmniejszenie zatrudnienia o 750 osób. Drugą natomiast przyczyną są skutki wywołane pandemią i spadek popytu na samochody. W tym przypadku oznacza to dalsze zmniejszenie zatrudnienia o 450 etatów. Chciałbym tu jednak podkreślić, że pracownicy których te zmiany dotyczą objęci zostaną programem offboardingowym i otrzymają kompleksową pomoc. Nawiazaliśmy w tym celu współpracę z około 20 firmami, w głównej mierze z Wielkopolski, które aktywnie poszukują pracowników i prowadzą procesy rekrutacyjne. Co do współpracy z Fordem stanowi ona z pewnością zabezpieczenie dla wielu miejsc pracy w naszej firmie, samochody te jednak będziemy budowali wykorzystując zasoby jakie posiadamy.

Epidemia COVID-19 w sposób niezwykle mocny dotknęła przemysł motoryzacyjny. Zakłady Volkswagena miały najkrótszy przestój ze wszystkich fabryk aut osobowych i dostawczych w Polsce. Produkcja pojazdów będzie w tym roku niższa niż w 2019 roku. Jaki wynik dla Volkswagen Poznań uzna Pan za zadowalający?

W wyniku 5 tygodniowego przestoju wywołanego koronawirusem produkcja w fabrykach w Poznaniu i Wrześni spadła o około 60 tysięcy samochodów. Po tym okresie uruchamialiśmy ją także stopniowo, poczynając od jednej zmiany, doszliśmy ponownie do trzech. To jedna z oczywistych przyczyn, tego że liczba wyprodukowanych w tym roku aut będzie niższa niż w roku ubiegłym. I mamy nadzieję, że nie będziemy musieli się zmierzyć z drugą falą epidemii. Z drugiej natomiast strony na tegoroczny wynik będzie miał wpływ z pewnością rozruch produkcji nowego Caddy, który jak wspominałem już wcześniej, będzie się odbywał stopniowo.

Fabryka w Poznaniu jest już w tej chwili dobrze przygotowana na współpracę z Fordem, mamy już bowiem za sobą kilka inwestycji, takich jak rozbudowa spawalni czy budowa nowej hali logistycznej. Po niewielkich zmianach będziemy gotowi produkować auta dla Forda w II połowie przyszłego roku.

Europejski rynek motoryzacyjny na skutek epidemii na pewno ulegnie przeobrażeniu. Jaki zmian w postawach konsumentów powinniśmy się spodziewać?

Większość rynków po pierwszej wiosennej fali zachorowań wciąż boryka się ze zmniejszoną liczbą zamówień. Nadal też wielu klientów obawia się zakażenia, dla innych z kolei doświadczenia minionych miesięcy sprawiły, że samochód przestał być postrzegany jako artykuł pierwszej potrzeby. Mniej podróżujemy, więcej czasu spędzamy w domach. Najważniejsze stało się bowiem zagwarantowanie stabilności finansowej dla siebie i rodziny. Z drugiej natomiast strony obserwujemy rozwój rynku i sprzedaży internetowej. Jeśli chodzi o przejście na online i zakup samochodów przez internet nie jest to takie proste. Niewątpliwie kanały cyfrowe zyskują na znaczeniu. Internet jest dobrą drogą na przygotowanie się

do zakupu - zamiast sięgać do broszur na miejscu, można to zrobić na odległość dopasowując jednocześnie auto do swoich preferencji. W istocie w okresie pandemii odnotowaliśmy wzrost zainteresowania naszymi samochodami przez internet również w Polsce. Pomimo tego, ostateczna decyzja zakupowa w zdecydowanej większości przypadków wciąż zachodzi w salonach. Ostateczne uzgodnienia cenowe czy fizyczne obejrzenie samochodu ciągle są nie do zastąpienia przez internet.

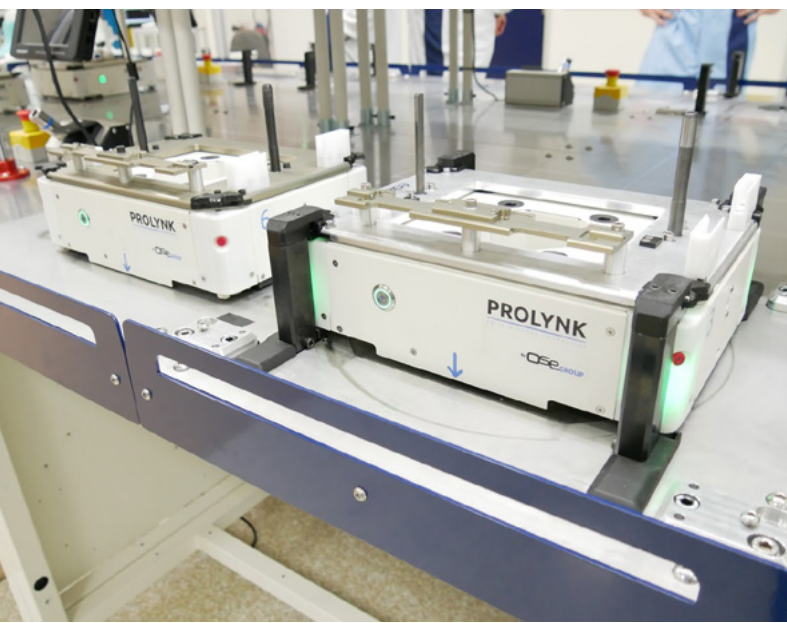
Na zakończenie chcemy zapytać kim jest Dietmar Mnich prywatnie. Jak spędza Pan wolny czas? W Polsce, w Niemczech? Co Panu daje oddech od pracy zawodowej?

Moją pasją są samochody, ale takie nieco starsze, z lat 70., 80. i z początku lat 90. XX wieku. Ale żeby wszystkich uspokoić – są to wyłącznie produkty koncernowe. Wydają niesamowicie piękne dźwięki (śmiech - przyp. red.). Mój napięty grafik, jeśli chodzi o pracę w Poznaniu i częściowo także w Niemczech, powoduje, że nie miałem możliwości i wystarczająco dużo czasu, żeby poświęcać się mojej pasji. W ostatnich latach ilość przejechanych kilometrów tymi autami była naprawdę bardzo znikoma i myślę, że w ciągu kolejnych kilku lat to się nie zmieni. Ostatnie badanie techniczne auta, które wykonałem, było bardzo znamienne, ponieważ daignosta, który dokonywał okresowej inspekcji, nie mógł uwierzyć, że od ostatniego badania przejechałem tym samochodem tylko 57 km, przy czym do samego miejsca badania musiałem jechać około 15 km w jedną stronę. Moją pasją są jednak nie tylko moje stare auta, ale też te produkowane w Poznaniu i we Wrześni.





wyłączny dystrybutor PROLYNK w Polsce





FOT. FREEPIK.COM



Piotr Podsiadło

Adwokat,
Senior Associate w EY Law



Magdalena Kasiarz

Adwokat,
Doradca Restrukturyzacyjny,
Associate Partner w EY Law



Mateusz Pióciennik

Doradca Podatkowy,
Senior Consultant w Dziale
Doradztwa Podatkowego EY

Upadłość lub restrukturyzacja zakładu produkcyjnego w obliczu regulacji tzw. Tarczy Antykryzysowej

Negatywnemu wpływowi pandemii na działalność niektórych branż trudno zapobiec. W przypadku branży motoryzacyjnej mamy do czynienia nie tylko z wrażliwością na zaburzenia w łańcuchach dostaw, zmniejszeniem produkcji przy wzroście jej kosztów, czy spadkiem zamówień i sprzedaży samochodów oraz podzespołów, ale także z długofalowym oddziaływaniem na biznes, w związku ze zmieniającymi się zachowaniami konsumentów.

W rezultacie, część firm produkcyjnych może znaleźć się na granicy wypłacalności. To z kolei może oznaczać dla nich konieczność otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego bądź nawet upadłościowego.

UPADŁOŚĆ A RESTRUKTURYZACJA

Nie każdy zdaje sobie sprawę z tego, że postępowanie restrukturyzacyjne jest procedurą całkowicie odrębną i niezależną od upadłości. Przede wszystkim, upadłość zmierza do likwidacji przedsiębiorstwa, spieniężenia jego majątku i spłaty wierzycieli, a jej celem nie jest uratowanie firmy. Taki cel przyświeca natomiast restrukturyzacji, która ma pomóc w uniknięciu upadłości poprzez umorzenie części długów i zapewnienie ochrony prawnej, dającej szansę na optymalizację biznesu w trudnej dla firmy sytuacji.

KIEDY FIRMA ZOBOWIĄZANA JEST ZŁOŻYĆ WNIOSEK O OGŁOSZENIE UPADŁOŚCI

Przed pandemią, zarząd zobowiązany był do złożenia wniosku upadłościowego w terminie 30 dni od momentu, gdy spółka stała się niewypłacalna, czyli od chwili, gdy:

- utraciła zdolność do wykonywania swoich wymagalnych zobowiązań pieniężnych (domniemuje się, że utrata zdolności następuje, jeśli opóźnienie w płatnościach przekracza 3 miesiące),
- wartość zobowiązań pieniężnych (z wyłączeniem rezerw na zobowiązania oraz zobowiązań wobec jednostek powiązanych) przekroczyła wartość majątku firmy, a ten stan utrzymuje się co najmniej 24 miesiące (domniemuje się, że przesłanka jest spełniona, jeśli zgodnie z bilansem wartość zobowiązań przekracza wartość aktywów).

Wraz z wejściem w życie Tarczy Antykryzysowej 2.0, termin na złożenie wniosku upadłościowego został zawieszony na czas trwania epidemii pod warunkiem, że niewypłacalność powstała w czasie epidemii i została

Z chwilą ogłoszenia upadłości zakładu produkcyjnego, zarząd traci nad nim kontrolę. W przypadku restrukturyzacji, pozostawienie zarządowi kontroli nad zakładem zależy w znacznej mierze od rodzaju postępowania restrukturyzacyjnego.

nią spowodowana. Jeśli więc po zakończeniu epidemii niewypłacalność w dalszym ciągu będzie się utrzymywać, zarząd zobowiązany będzie do złożenia wniosku upadłościowego na dotychczasowych zasadach.

Obowiązek zgłoszenia wniosku o upadłość ciąży na każdym z członków zarządu, niezależnie od przyjętych zasad reprezentacji. W ich interesie leży monitorowanie sytuacji finansowej spółki, ponieważ niezłożenie wniosku w terminie po zakończeniu epidemii może skutkować osobistą

odpowiedzialnością cywilną, podatkową, a nawet karną.

Z obowiązku złożenia wniosku upadłościowego można być zwolnionym, jeżeli w ciągu trzydziestu dni dojdzie do otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego. W tym przypadku do wyłączenia odpowiedzialności osobistej jest konieczne nie tylko samo złożenie wniosku o otwarcie postępowania, ale również jego pozytywne rozpatrzenie przez sąd. Biorąc pod uwagę istniejące opóźnienia w sądach, roztropny zarząd powinien jednocześnie przygotować wniosek o ogłoszenie upadłości, który zostanie złożony nie później niż przed upływem ustawowego terminu. Zgodnie z regulacjami prawnymi, sąd w pierwszej kolejności rozpatrzy wniosek restrukturyzacyjny i jeśli zadecyduje o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego, to wniosek o ogłoszenie upadłości nie będzie rozpatrywany.

Złożenie przez zarząd wniosku o otwarcie restrukturyzacji nie jest obligatoryjne. Co więcej, może się to wydarzyć nie tylko gdy spółka jest już niewypłacalna, ale także w sytuacji zagrożenia niewypłacalnością, a więc gdy sytuacja ekonomiczna wskazuje na to, że w niedługim czasie może stać się niewypłacalna, na przykład na skutek wystąpienia czynników związanych z pandemią, jak np. znaczący spadek przychodów, ale też rozwiązania kluczowej umowy, niekorzystnego wyroku sądowego lub negatywnych i wyników kontroli podatkowej.

Co istotne, otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego uniemożliwia uzyskanie wsparcia finansowego dostępnego w ramach tzw. Tarczy Finansowej. Nic nie stoi natomiast na przeszkodzie, aby najpierw takie wsparcie uzyskać, a dopiero je-

śli mimo wsparcia ryzyko niewypłacalności nie zostanie zażegnane, złożyć wniosek restrukturyzacyjny.

SKUTKI OGŁOSZENIA UPADŁOŚCI I OTWARCIA RESTRUKTURYZACJI DLA ZAKŁADU PRODUKCYJNEGO

Z chwilą ogłoszenia upadłości zakładu produkcyjnego, zarząd traci nad nim kontrolę. Zarządzaniem i reprezentowaniem przedsiębiorstwa zajmuje się od tego momentu syndyk, którego zadaniem jest wygasić działalność, korzystnie spieniężyć majątek zakładu (stanowiący od tego momentu tzw. masę upadłości) i zaspokoić wierzycieli w jak najwyższym stopniu. Jednocześnie zawieszono zostają wszystkie egzekucje prowadzone przeciwko przedsiębiorcy, a także obowiązek spłacania zobowiązań, które powstały przed ogłoszeniem upadłości. Umowy z kontrahentami zakładu, znajdujące się w zakresie jego działalności, pozostają w mocy, a kontrahenci zobowiązani są do dalszego ich wykonywania. Po ogłoszeniu upadłości, syndyk bę-

dzie jednak weryfikował umowy i od części z nich może odstąpić, jeśli np. uzna, że generują one niepotrzebne koszty lub są niekorzystne dla zakładu.

W przypadku restrukturyzacji pozostawienie zarządowi kontroli nad zakładem zależy w znacznej mierze od rodzaju wybranego postępowania restrukturyzacyjnego i tylko w przypadku otwarcia postępowania sanacyjnego, zasadą wynikającą z przepisów powinno być przekazywanie zarządu ustanowionemu przez sąd zarządcy. W praktyce takie sytuacje zdarzają się jednak rzadko - w sytuacji, gdy zarząd nie daje rękopisów prawidłowego przeprowadzenia restrukturyzacji. Po otwarciu restrukturyzacji w mocy pozostają wszystkie umowy zawarte z kontrahentami zakładu. Obie strony zobowiązane są do ich wykonywania na dotychczasowych zasadach, przy czym zakład nie może spłacać długów, które powstały przed otwarciem postępowania (powinien natomiast płacić na bieżąco długi powstałe w toku postępowania). Kontrahent

nie może żądać spłaty zamrożonych długów. Dostawca nie może również przerwać produkcji przeznaczonych dla dłużnika – wszelka dotychczasowa działalność powinna być kontynuowana bez zmian. Co istotne, niedopuszczalne jest rozwiązanie bądź zmiana umowy z powodu ogłoszenia upadłości bądź otwarcia restrukturyzacji. Postanowienia, zgodnie z którymi jedna ze stron może wypowiedzieć umowę, jeżeli druga strona ogłosi upadłość lub złoży wniosek restrukturyzacyjny są z mocy prawa nieważne, więc przedsiębiorca może zasadnie domagać się dalszego wykonywania umowy (również na drodze sądowej) na dotychczasowych zasadach, nawet jeżeli kontrahent złożył oświadczenie o wypowiedzeniu z powodu upadłości lub restrukturyzacji. W szczególności kontrahent będący dostawcą, nie może zająć składników majątku (narzędzi, materiałów, itp.) przekazanych przez przedsiębiorcę, lecz powinien bez zmian używać ich w celu prawidłowego wykonywania umowy. Dotyczy to również banków,

TABELA: RODZAJE POSTĘPOWANIA RESTRUKTURYZACYJNEGO

Typ postępowania	Szczegóły
Uproszczone	Umożliwia objęcie ochroną przed windykacją także wierzytelności zabezpieczonych, bez konieczności zatwierdzania przez sąd. Do otwarcia wystarczy podpisanie umowy z doradcą restrukturyzacyjnym, przygotowanie spisu wierzytelności i propozycji układowych oraz ogłoszenie decyzji o otwarciu postępowania w Monitorze Sądowym i Gospodarczym. Jeśli w ciągu 4 miesięcy przedsiębiorca nie jest w stanie uzgodnić układu z wierzycielami, postępowanie kończy się i ochrona wygasa, chyba że przedsiębiorca skorzysta z otwarcia innego postępowania restrukturyzacyjnego.
O zatwierdzenie układu	Przedsiębiorca przy wsparciu doradcy restrukturyzacyjnego musi zebrać poparcie większości wierzycieli dla zaproponowanych przez siebie propozycji umorzenia części wierzytelności, bez ochrony przed egzekucjami i przy zachowaniu pełnej kontroli nad przedsiębiorstwem. Postępowanie odformalizowane, sąd występuje dopiero na ostatnim etapie.
Przyspieszone układowe	Postępowanie sądowe rozpoczynane wnioskiem przedsiębiorcy o jego otwarcie. Przedsiębiorca zyskuje ochronę przed egzekucjami wierzycieli niezabezpieczonych, ale traci kontrolę nad przedsiębiorstwem w sprawach przekraczających zakres zwykłego zarządu.
Układowe	Podobne do postępowania przyspieszonego układowego, z tym że prowadzone w przypadku znacznej wartości wierzytelności spornej. Wierzyciele mogą kwestionować spis wierzytelności przygotowany w postępowaniu, co dodatkowo wydłuża czas jego trwania.
Sanacyjne	Najdłuższe i najbardziej sformalizowane postępowanie, ale dające ochronę przed wszystkimi egzekucjami (w tym wierzycieli zabezpieczonych) oraz umożliwiające restrukturyzację całego biznesu (np. poprzez rewizję niekorzystnych umów, bezobciążeniowe sprzedanie zbędnych składników majątku oraz uproszczoną restrukturyzację zatrudnienia). Przedsiębiorca traci kontrolę nad przedsiębiorstwem na rzecz wyznaczonego przez sąd zarządcy, chyba że ze względu na okoliczności sąd zezwoli na zachowanie kontroli w sprawach zwykłego zarządu.

Źródło: Opracowanie własne

które powinny utrzymać dotychczasową linię kredytową. W praktyce jednak istnieje duże prawdopodobieństwo, że restrukturyzowane przedsiębiorstwo będzie musiało zmagać się z odcięciem źródeł finansowania oraz z utrudnionym dostępem do nowego finansowania, ponieważ brakuje w Polsce przepisów wystarczająco chroniących instytucje finansowe ponoszące większe ryzyko w przypadku udzielania finansowania restrukturyzowanemu podmiotowi.

Jeśli natomiast upadłość ogłosi dostawca korzystający z materiałów dostarczonych przez klienta (np. narzędzi czy komponentów) to dopóki umowa między dostawcą a klientem pozostaje w mocy, dostawca obowiązany jest w dalszym ciągu wykorzystywać dostarczone materiały do produkcji, a klient nie może domagać się ich zwrotu. Materiały te po zakończeniu umowy powinny zostać zwrócone klientowi. Jeżeli syndyk odmawia ich zwrotu, klientowi przysługuje roszczenie do sądu o ich wydanie. Klient powinien na bieżąco monitorować sytuację dostawcy, aby nie dopuścić do spieniężenia jego materiałów przez syndyka, z przeznaczeniem na zaspokojenie wierzycieli. Domniemuje się bowiem, że przedmioty znajdujące się w posiadaniu upadłego stanowią jego własność i w związku z tym możliwe jest wpisanie materiałów klienta do spisu inwentarza, co może skutkować ich sprzedażą. By uniknąć takiej sytuacji, po ogłoszeniu upadłości dostawcy, klient powinien zawiadomić syndyka o swoim prawie do materiałów. Jeżeli tego nie zrobi lub jeśli syndyk zakwestionuje to zgłoszenie, klient powinien niezwłocznie złożyć do sądu wniosek o wyłączenie swoich materiałów ze spisu, wykazując, że są one jego własnością. Dzięki wyłączeniu materiałów ze spisu inwentarza, klient będzie mógł skutecznie dochodzić ich wydania od syndyka.

Dla zakładu produkcyjnego w kłopotach finansowych istotna może być możliwość restrukturyzacji zatrudnienia. W tym celu postępowanie sanacyjne umożliwia uproszczoną redukcję zatrudnienia, wyłączając za-

stosowanie przepisów Kodeksu pracy chroniących przed wypowiedzeniem lub rozwiązaniem umowy o pracę.

Celem otwarcia restrukturyzacji jest zawarcie układu z wierzycielami, który będzie określał zasady spłaty zadłużenia i środki restrukturyzacyjne (najczęściej umorzenie części długów, rozłożenie spłaty na raty czy konwersja na udziały). Najważniejsze jest więc, aby od początku prowadzić dialog z wierzycielami i negocjować z nimi warunki układu. Bez poparcia wierzycieli układ nie dojdzie do skutku i restrukturyzacja skończy się najprawdopodobniej upadłością.

Szczególną pozycję w postępowaniu restrukturyzacyjnym zajmują wierzyciele zabezpieczeni rzeczowo (np. hipoteką czy zastawem). Nie muszą oni uczestniczyć w układzie i zachowują prawo do pełnej spłaty swoich wierzytelności. Co więcej, mogą bez zmian prowadzić egzekucję z przedmiotu zabezpieczenia, chyba że otwarto uproszczone postępowanie restrukturyzacyjne lub postępowanie sanacyjne, chroniące przed wszystkimi rodzajami egzekucji. Wierzyciele rzeczowi mogą jednak wyrazić zgodę na przyłączenie się do układu, dlatego przedsiębiorca odrębnie od pozostałych wierzycieli może negocjować

EFEKT PÖPPELMANNA:

Elementy ochronne wykonane w 100 % z materiałów pochodzących z recyklingu w zastosowanym tworzywie sztucznym.

Standardowe serie GPN 608 i GPN 610 są teraz dostępne i wysyłane bezpośrednio z magazynu, również jako zasobooszczędna alternatywa w kolorze „Recycling Blue”. Wykonane są w 100 % z recyklingu w zastosowanym tworzywie sztucznym i podobnie jak istniejące serie standardowe przekonują sprawdzoną jakością KAPSTO®. Obydwa elementy ochronne są częścią inicjatywy PÖPPELMANN blue®, która ma na celu osiągnięcia zamkniętego cyklu materiałowego w przetwórstwie tworzyw sztucznych.

www.poeppelemann.com/kapsto



My to robimy.
Chroniący zasoby naturalne.

z tą grupą wierzycieli zasady spłaty w ramach układu.

PIĘĆ POSTĘPOWAŃ RESTRUKTURYZACYJNYCH

Obecnie obowiązujące przepisy dają przedsiębiorcom możliwość wybrania jednego z pięciu postępowań restrukturyzacyjnych (opisane w tabeli), które różnią się stopniem skomplikowania i formalnościami, czasem trwania, ale także dostępnymi środkami zapewniającymi ochronę przed wierzycielami.

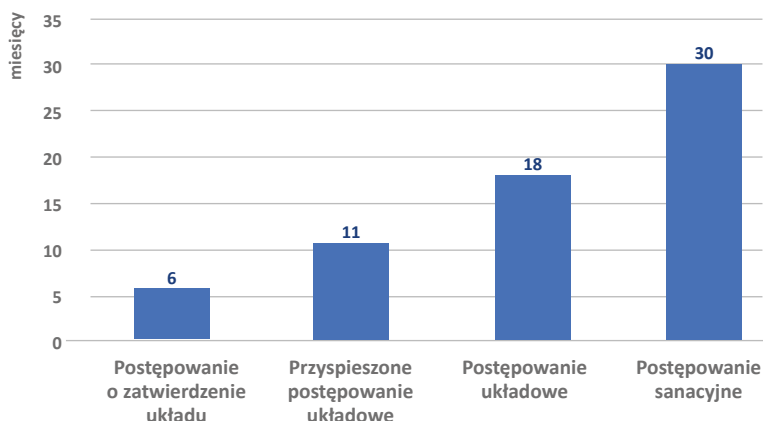
NA CO NALEŻY SZCZEGÓLNIIE ZWRÓCIĆ UWAGĘ (PUŁAPKI PODATKOWE)

Perspektywa podatkowa wiąże się z koniecznością sprawnego reagowania przez organ zarządczy. Członkowie zarządów spółek kapitałowych odpowiadają solidarnie całym swoim majątkiem za zaległości podatkowe, w razie bezskuteczności egzekucji wobec spółki. Warunkiem uwolnienia się od tej odpowiedzialności jest wykazanie, że we właściwym czasie złożono wnioski o ogłoszenie upadłości, otwarte zostało postępowanie restrukturyzacyjne lub niezgłoszenie wniosku o ogłoszenie upadłości nastąpiło bez winy członka zarządu.

Przepisy nie precyzują przy tym, jak należy rozumieć „właściwy czas” na złożenie wniosku lub otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego, w celu uwolnienia się od odpowiedzialności. W praktyce przyjęto się, że okres ten jest równoznaczny z 30-dniowym terminem od wystąpienia podstawy upadłości, przewidzianym przez Prawo upadłościowe. Co istotne, przerwanie biegu tego terminu na mocy Tarczy 2.0 do czasu odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii dotyczy wyłącznie wniosku o ogłoszenie upadłości i nie powinno wstrzymywać decyzji zarządu dotyczącej otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego.

Co za tym idzie, na mocy zapisów Tarczy 4.0, odpowiedzialność za zaległości wyłączona jest również w odniesieniu do tzw. uproszczonych

WYKRES: ŚREDNI CZAS TRWANIA POSTĘPOWANIA RESTRUKTURACYJNEGO W SĄDZIE WARSZAWSKIM - I PÓŁROCZE 2019 R. (W MIESIĄCACH)



Źródło: Roczne sprawozdania statystyczne Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie

postępowań restrukturyzacyjnych, tj. gdy członek zarządu: 1) w ciągu 30 dni od powstania przyczyny niewypłacalności, opublikuje ogłoszenie o otwarciu takiego postępowania, które zakończy się prawomocnym zatwierdzeniem układu lub 2) w przypadku gdy nie dojdzie do zatwierdzenia układu, w ciągu 7 dni od umorzenia postępowania złoży wnioski o upadłość albo wnioski, który spowoduje otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego.

PLAN RESTRUKTURYZACYJNY KLUCZEM DO SUKCESU

W czasie restrukturyzacji, przedsiębiorca przy wsparciu doradcy restrukturyzacyjnego sporządza plan restrukturyzacyjny. Jest to dokument, w którym powinna znaleźć się między innymi analiza przyczyn trudnej sytuacji firmy, propozycja przyszłej strategii biznesowej i proponowane środki restrukturyzacyjne, mające na celu wyprowadzenie firmy na prostą, wraz z harmonogramem ich wdrożenia.

W praktyce często obserwuje się pobłażliwe podejście do planu restrukturyzacyjnego i traktowanie go jako zbędnej formalności, której dochować można kopiując standardowe, a więc bardzo ogólne plany innych firm. Takie podejście może okazać się jednak krótkowzroczne – plan restrukturyzacyjny stanowi uwiarygodnienie podjętych przez przedsiębiorstwo

działań w negocjacjach z wierzycielami. Od jego jakości będzie często zależało, czy wierzyciele uwierzą w przyszłe uzdrowienie przedsiębiorstwa, a w konsekwencji czy zgodzą się głosować za układem. Plan powinien więc być możliwie szczegółowy i wieloaspektowy, uwzględniający sytuację biznesową, finansową, rachunkową, prawną i podatkową dłużnika. Często w przygotowaniu planu restrukturyzacyjnego pomocne jest skorzystanie ze wsparcia niezależnego doradcy, który da dodatkową rękojmię jego rzetelności.

CZAS TRWANIA POSTĘPOWANIA ARGUMENTEM ZA RESTRUKTURYZACJĄ POZASĄDOWĄ

Podjmując decyzję o restrukturyzacji, przedsiębiorca powinien mieć świadomość, że tego typu sądowe postępowania potrafią toczyć się latami. Dlatego jeśli tylko jest to możliwe - w szczególności jeśli przedsiębiorca nie jest jeszcze niewypłacalny - przed wstąpieniem na sformalizowaną ścieżkę powinien rozważyć pozasądową, nieformalną restrukturyzację swojego biznesu. Praktyka pokazuje, że kontrahenci lepiej reagują na propozycję umorzenia części zadłużenia czy zawieszenia egzekucji, gdy wynika to z otwartej i szczerzej rozmowy z dłużnikiem, niż gdy jest to wymuszone przez procedurę sądową, która jest najczęściej inicjowana bez ich wiedzy.

Motoinwestycje w przyszłość, czyli nowe wyzwania branży motoryzacyjnej.



Skomplikowany system gospodarczych powiązań w branży automotive pomiędzy podmiotami osobno funkcjonującymi na rynku, to finalnie jeden zintegrowany biznesowo mechanizm. Aktualny kryzys jest swoistym testem istniejących struktur i trzeba się spodziewać nadchodzących zmian.

Branża automotive a rynek europejski



FOT. PWC



298

zakładów montażu samochodów i produkcji silników działa w Europie

196

z nich znajduje się w Unii Europejskiej

ACEA wylicza, że w Europie następująca liczba zakładów produkuje:

142

samochody osobowe

38

lekkie samochody dostawcze

58

samochody ciężarowe

58

autobusy

71

silniki

Źródło: ACEA, Post-corona recovery plan taking shape as auto industry makes concrete recommendations to Commission

Od lat na strukturę sektora motoryzacyjnego w coraz większym stopniu składają się nie tylko wiodące koncerny motoryzacyjne, ale również szereg niezależnych producentów części i akcesoriów samochodowych.

Dla podkreślenia gospodarczej wartości branży, należy wspomnieć, że w samej Europie działa 298 zakładów montażu samochodów i produkcji silników, z których 196 znajduje się w UE. ACEA wylicza, że 142 z tych zakładów produkuje samochody osobowe, 38 produkuje lekkie samochody dostawcze, 58 produkuje samochody ciężarowe, 58 produkuje autobusy, a 71 zajmuje się produkcją silników.

W pierwszej połowie 2020 r. branża motoryzacyjna znalazła się w obliczu niepewności, jakiej nie obserwowano od czasu ostatniej recesji z lat 2008-2010. W zakresie fuzji i przejęć (M&A) wolumen transakcji spadł o 16 punktów procentowych, a wartość transakcji aż o 54 punkty procentowe w porównaniu z pierwszą połową 2019 r. Inwestycje w technologie CASE (połączone, autonomiczne, współdzielone, zelektryfikowane) nadal jednak napędzały aktywność transakcyjną. Pandemia COVID-19 stłumiła aktywność transakcji M&A w drugim kwartale 2020 r. do najniższego poziomu od czasu Wielkiej Recesji, ale wraz z tymi wyzwaniami pojawiają się nowe możliwości kon-

solidacji. Ekspertcy spodziewają się, że technologia będzie głównym motorem fuzji i przejęć w drugiej połowie 2020 roku.

TRENDY, OCZEKIWANIA I WYZWANIA - WSPÓŁCZESNE KONCEPCJE W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

Idąc z duchem czasu i bacznie obserwując zapotrzebowanie na rynku motoryzacyjnym, producenci w Polsce doskonale zdają sobie sprawę z rosnącej roli nowych technologii w tej branży. Ostatnie lata stały pod znakiem dynamicznego rozwoju i digitalizacji polskiej branży automotive. Dynamicznie zmieniające się oczeki-

wania klientów, wyzwania regulacyjne i wysoka konkurencyjność branży wciąż stanowią wyzwanie dla przemysłu samochodowego, który musi dostosowywać ofertę do zmieniających się potrzeb. Eksperci wskazują, że rynek samochodów prywatnych docelowo będzie się kurczyć, a coraz większa troska o ekologię wpłynie na znaczny wzrost w zakresie produkcji pojazdów z alternatywnymi źródłami napędu oraz w obszarze nowych rozwiązań mobilności takich jak pojazdy współdzielone. Z raportu PwC „Five trends transforming the Automotive Industry” wynika, że w 2030 roku co trzeci kilometr przejechany w Europie będzie realizowany w formie współdzielenia. Analitycy PwC przypuszczają, że zmiany w sposobie wykorzystania samochodów doprowadzą do zmniejszenia potrzeb konsumpcyjnych. Szacuje się, że z 280 mln aut zarejestrowanych w Europie, w 2030 roku zostanie zaledwie 200 mln. Aktualnym wyzwaniem dla przemysłu motoryzacyjnego jest także autonomiczność.

Również coraz ostrzejsze normy emisji spalin i dwutlenku węgla napędzają wyścig w branży motoryzacyjnej. Cele obniżenia emisji CO₂ w pojazdach o 37,5 proc. do 2030 roku w postaci określonych limitów emisji dla producentów samochodów weszły w życie pomimo protestów branży, odnoszących się do brawurowego tempa wprowadzania zmian. Narzucone tempo zmniejszenia emisji stanowi duże wyzwanie dla branży, biorąc pod uwagę realia technologiczne, przemysłowe i gospodarcze oraz różnorodne podejście do limitów emisji na czołowych światowych rynkach samochodowych. Przewidziana została jednak paleta rozwiązań, które mają ułatwić przedsiębiorcom adaptację do nowych wymogów, w tym dopuszczenie tworzenia grup producentów i łączenia flot. Tę swego rodzaju technologiczną współpracę zastosował już koncern FCA, łącząc siły z Teslą. Dzięki temu partnerstwu włosko-amerykański koncern będzie w stanie spełnić wyśrubowane normy dotyczące emisyjności samochodów. Rezultatem umowy jest sprzedaż w Europie samochodów

grupy FCA (w tym marek jak Jeep, Fiat i Alfa Romeo), dla których normy emisyjne będą liczone łącznie z autami Tesli, co pozwoli na utrzymanie ich uśrednionych parametrów emisji CO₂ zgodne z unijnymi wymogami. Szacuje się, że FCA będzie płacić Tesli 150-200 mln euro co kwartał aż do 2023 roku, de facto kupując prawa Tesli do emisji CO₂ na rynku europejskim.

Niewątpliwie swoje piętno w trendach branży i w oczekiwaniach klientów odcisnęła pandemia COVID-19. Dotkliwie wpłynęła na większość światowych

Dostrzeżona została nowa potrzeba zabezpieczenia sektora produkcyjnego i skrócenia łańcucha dostaw, co bez wątpienia odcisnie swoje piętno na tendencji do delokalizacji produkcji.

rynków i zmusiła wielu przedsiębiorców do szybkiego podejmowania decyzji pozwalających na funkcjonowanie przemysłu w nowej normalności. Obserwując ruchy w branży motoryzacyjnej, można dostrzec, że sytuacja epidemiczna i czasowy lock down spowodowały przyspieszenie cyfryzacji na różnych etapach produkcji.

Jak wskazuje raport ekspertów PwC "Global automotive deals insights: Mid-year 2020" - podsektor producentów pojazdów był najbardziej odporny na zawirowania rynku i liczba transakcji spadła w nieznacznym zakresie, a wartość tych transakcji pomimo trudnych okoliczności nawet osiągnęła niewielki wzrost w porównaniu z pierwszą połową 2019 r. Podsektor produkcji części i komponentów miał największy udział w sektorze moto-

ryzacyjnym pod względem wartości i liczby transakcji w pierwszej połowie 2020 r., napędzany przez 5 z 10 największych transakcji w I kwartale 2020 r. Jest to jedyny podsektor, w którym odnotowano wzrost liczby transakcji (8,5 proc.) względem pierwszej połowy 2019 roku. Zauważalna jest tutaj konsekwencja w kontynuowaniu inwestycji w nowe technologie, czego dowodem jest przejście przez Volkswagen producenta akumulatorów Gotion High-Tech oraz przejście kontroli przez BorgWarner nad Delphi Technologies, by wzmocnić kompetencje w zakresie napędów elektrycznych.

RYNEK M&A I MODELE BIZNESOWE W NOWEJ RZECZYWISTOŚCI GOSPODARCZEJ

Zawirowania na rynku motoryzacyjnym wywołane przez COVID-19, spowodowały, że decydenci muszą na nowo skoncentrować swoje strategie fuzji i przejęć, aby ponownie połączyć produkcję i łańcuchy dostaw, nie tracąc przy tym z oczu swoich strategii technologicznych i inwestycji. Rzeczywistość gospodarcza jest zupełnie odmienna od czasów sprzed pandemii. U przedstawicieli branży motoryzacyjnej wzrasta zainteresowanie strategią biznesową opartą na działaniach takich jak: fuzje i przejęcia, współpraca na zasadzie joint venture a także outsourcing. Podejmowane inwestycje muszą mieć stabilne podłoże ekonomiczne, co jednocześnie sprzyja i utrudnia konsolidację kapitału wśród przedstawicieli tego sektora.

W aktualnej sytuacji gospodarczej, istotnym elementem długofalowej strategii wielu przedstawicieli branży motoryzacyjnej staje się podejmowanie działań mających na celu rozproszenie produkcji i konsolidację kapitału. Jako zalety takiego rozwiązania wskazać można na racjonalizację kosztów, doskonalenie technologii i możliwości produkcyjnych, komasację zasobów, zwiększenie konkurencyjności i poszerzenie oferty klienckiej. Trendy ostatnich lat pokazują, że dla koncernów samochodowych coraz mniejsze znaczenie ma to, gdzie zlokalizowa-



FOT. PwC

na jest produkcja, a bardziej istotnym jest, jakie korzyści i oszczędności może wygenerować. To podejście zweryfikował jednak w ostatnich miesiącach globalny lockdown, który nastęrczał problemów z dostawami i paraliżował proces produkcyjny.

Również w odniesieniu do koncentracji kapitału, w tym szczególnie procesu fuzji i przejęć, zauważyć można nadchodzące zmiany. Zdaje się, że czasowemu wyhamowaniu ulegnie łączenie się gigantów motoryzacji, a siłą napędową M&A staną się przejęcia mniejszych firm i startupów z segmentu technologicznego oraz produkcji części i komponentów na krajowych rynkach. Takie rozwiązanie będzie się wiązało z potrzebą dostępu do nowych technologii, niekoniecznie z branży stricte motoryzacyjnej. Dotyczy to takich kwestii jak poszukiwanie nowych źródeł energii, sztuczna inteligencja czy procesy autonomizacji. Być może jedną z ostatnich wielkich fuzji w najbliższym czasie, stanie się ogłoszone pod koniec października 2019 roku połączenie koncernów FCA i PSA Group, które straciło na rozpędzie kiedy COVID-19 opanował światowe rynki.

Druga połowa 2020 roku z pewnością będzie burzliwym okresem w branży motoryzacyjnej, naznaczonym przez wiele gospodarczych niewiadomych, jak również problemy, przed którymi stoi społeczeństwo. Kluczowe znaczenie będą miały programy rządowych

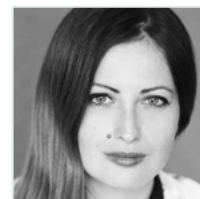
wsparcie dla tego przemysłu i szerzej pojętej gospodarki, aby utrzymać ożywienie. Nowe wyzwania i pokryzysowych trudności, mogą stać się katalizatorem dla prób wykorzystania tzw. wrogich przejęć przez światowych liderów automotive na europejskim rynku motoryzacyjnym. Odpowiedzią krajowego ustawodawstwa jest tzw. Tarcza 4.0, a jej mechanizm może spowodować na krajowym rynku trudności w inwestowaniu kapitału, który nie pochodzi z Unii Europejskiej ani z Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Ma to chronić rodzime spółki przed wrogimi przejęciami z powodu gorszej sytuacji gospodarczej wywołanej epidemią COVID-19. Zmiany wpisują się także w działania, jakie podejmują inne kraje europejskie np. Francja czy Włochy, dla ochrony krajowych spółek w interesie publicznym. Międzynarodowe przejęcia przez zagranicznych inwestorów staną się więc trudniejsze do realizacji w krajach Starego Kontynentu. Ciężko na chwilę obecną ocenić wpływ tych regulacji na sytuację wewnątrzspółnotową i transakcje M&A. Zaznaczyć jednak trzeba, że polscy przedsiębiorcy w początkowej fazie kryzysu przyjęli strategię defensywną, bacznie obserwując rozwój wydarzeń. Najbliższe miesiące jednak powinny przynieść zwiększenie aktywności również na rodzimym rynku.

FILARY WCIAŹ STABILNE

Branża automotive od ponad stu lat nie ustaje w dążeniu do doskonalenia

techniki w zakresie procesu produkcyjnego. Współczesny rynek samochodowy co krok mierzy się z koniecznością przededefiniowania zmiany modelu biznesowego i dopasowania swojej oferty do zmieniających się potrzeb klientów jak i realiów gospodarczych. Rynek motoryzacyjny nie jest jednorodny a jego elastyczność pozwala na zachowanie stabilnej pozycji wśród najważniejszych gałęzi światowej gospodarki. Pomimo zbierających się ciemnych chmur, motoryzacja nie cofa się przed żadnym wyzwaniem, co daje solidne podstawy, żeby tańcuch podmiotów tworzących tę branżę uznać za dobrze naoliwioną maszynę, która sprawnie dostosowuje się do okoliczności jakie przyniesie przyszłość.

Autorzy:



Magdalena Wróblewska

Konsultant
PwC



Marcin Bagiński

Starszy Menedżer
PwC



Michał Zwyrtek

Dyrektor
PwC



FOT. BORGWARNER



Rafał Orłowski

Partner
AutomotiveSuppliers.pl

COVID-19 uderzył w sektor dostawców

Epidemia koronawirusa niezwykle mocno odcisnęła swoje piętno na przemyśle motoryzacyjnym. Przeszoje i produkcja na niższych wolumenach spowodowały, znaczące ograniczenie zatrudnienia w ciągu pierwszych miesięcy 2020 roku.

Na końcu zeszłego roku obserwowaliśmy pierwsze symptomy ograniczania zatrudnienia u największych dostawców w naszym kraju, wynikające z malejącej produkcji samochodów w Europie. W ciągu 12 miesięcy 2019 roku analizowanej grupie firm nastąpił spadek o ponad 600 miejsc pracy (pracownicy etatowi oraz tymczasowi) choć nie każdy dostawca redukowało zatrudnienie.

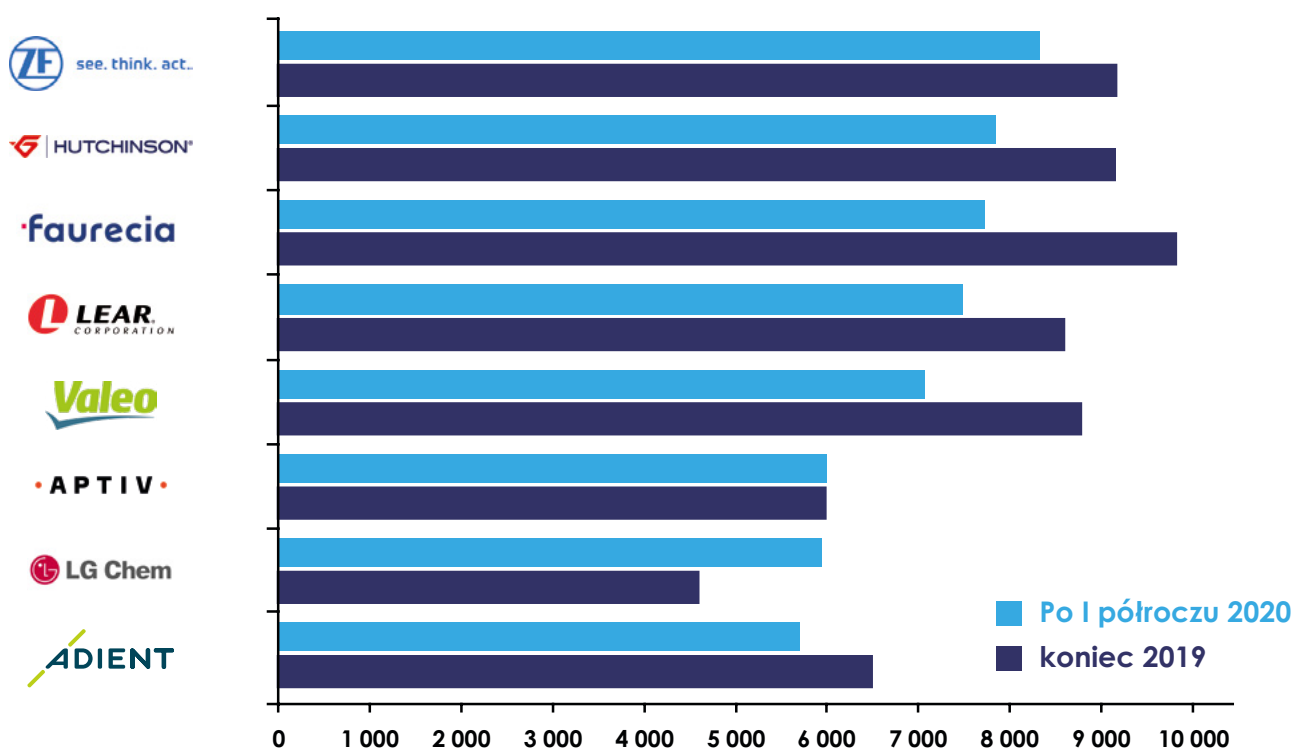
Dane GUS za I półrocze będą dostępne we wrześniu więc obecnie musimy oprzeć się na dostępnej informacji za I kwartał 2020 roku. Choć są to dane praktycznie sprzed epidemii COVID-19 w Europie, są one i tak niepokojące. Przeciętne zatrudnienie w sektorze motoryzacyjnym w Polsce

(PKD 29, pow. 9 zatrudnionych) wyniosło 208,1 tys. W ciągu trzech miesięcy nastąpił spadek o 1,9 tys. W grupie zakładów średnich i dużych (powyżej 49 osób) w tym samym okresie przeciętne zatrudnienie spadło do 197,8 tys. wobec 199,5 tys. na koniec zeszłego roku (-2,3 tys.). Niezmiennie najwięcej miejsc pracy przypada na producentów części i akcesoriów (PKD 29.3). W porównaniu do końca 2019 roku (153,7 tys.) po I kwartale bieżącego roku ubyło 2,1 tys. miejsc pracy (151,6 tys.). Także w segmencie producentów przyczep i naczep osiągnięty wynik jest gorszy od zeszłorocznego (11,3 tys. po I kwartale 2020 wobec 11,5 tys. na koniec 2019 r.). Jedyne wzrost odnotowano u producentów pojazdów i silników. Projek-

ty realizowane w zakładach Toyoty i Mercedesa przyczyniły się do zwiększenia przeciętnego zatrudnienia 0,5 tys. do poziomu 34,9 tys.

Trend ograniczania zatrudnienia w sektorze dostawczym możemy bardziej szczegółowo prześledzić na przykładzie największych pracodawców w tym segmencie. Na koniec zeszłego roku w siedmiu największych podmiotach zatrudnionych było 57,9 tys. osób, w tym blisko 52,3 tys. pracowników etatowych. O tym jak bardzo zmieniła się sytuacja świadczy fakt, że w ciągu sześciu miesięcy ubyło aż 7,5 tys. miejsc pracy. - *Skala redukcji zatrudnienia jest bardzo znacząca* – mówi Małgorzata Zborowska-Stęplewska,

NAJWIĘKSZY PRACODAWCY W SEKTORZE DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH



ŹRÓDŁO: AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL, NA PODSTAWIE DANYCH PRODUCENTÓW

Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - To tak jakby w ciągu jednego półrocza zniknęła jedna firma z grupy największych pracodawców. Aktualnie największym pracodawcą wśród dostawców w Polsce jest niemiecka grupa ZF, która posiada obecnie sześć zakładów (trzy w Częstochowie i po jednym w Czechowicach-Dziedzicach, Gliwicach i Bielsku-Białej) a także Europejskie Centrum Obsługi Finansowej, Centrum Informatycznym i Biurze Zakupów oraz dwa ośrodki badawczo-rozwojowe (w Częstochowie i Bielsku-Białej). Stan zatrudnienia zmalał do 8 380 osób. W ciągu sześciu miesięcy ubyło 324 miejsca etatowe. Niemal do zera ograniczono zatrudnienie pracowników tymczasowych – zrezygnowano z 462 osób pozostawiając jedynie 6 osób.

Kolejny raz awansuje Grupa **Hutchinson**. Francuski dostawca w 2018 r. był 5. pracodawcą, rok później 3. a po I półroczu zajął 2. pozycję. Hutchinson, posiadając w Polsce sześć zakładów produkcyjnych (po dwa w Żywcu i Łodzi oraz po jednym w Dębicy i Bielsku-Białej) zatrudniał 7 810 osób, w tym 7 287 pracowników etatowych. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2020 r. ubyło 434 etatów i 915 pracowników tymczasowych.

Faurecia, największy pracodawca na koniec 2019 roku spadła na trzecią lokatę. Przyczyniło się do tego ograniczenie zatrudnienia w I półroczu o aż 1 959 osób, w tym 1 131 pracowników etatowych. Po sześciu miesiącach br. ten francuski dostawca miał 7 754 osób, wliczając 7 301 pracowników na etatach i 453 pracowników, najętych za pośrednictwem agencji pracy.

Faurecia posiada dziesięć zakładów w Polsce w pięciu lokalizacjach Grójec, Wałbrzych (4 zakłady), Jelcz-Laskowice, Gorzów Wielkopolski (2 zakłady) i Legnica (2 zakłady) i dwa ośrodki badawczo-rozwojowe R&D w Grójcu i Wałbrzychu.

Kolejnym pracodawcą jest **Lear**. Po I półroczu br. spółka Lear Corporation Poland II, która obejmu-

je sześć zakładów (dwa w Tychach oraz w Bieruniu, Mielcu, Jarosławiu i Legnicy) oraz dwa centra rozwojowe (Tychy i Legnica) zatrudniała 7 536 osób (7 275 etatowych i 260 tymczasowych). W porównaniu do końca zeszłego roku nastąpił spadek o 1 052 miejsca pracy, głównie stanowisk etatowych (-871 pracowników).

Spadek o jedną pozycję zanotował kolejny francuski dostawca - **Valeo**. Firma posiada w naszym kraju cztery zakłady (dwa w Skawinie, po jednym w Chrzanowie i Czechowicach-Dziedzicach) i przy wszystkich działają centra badawczo-rozwojo-



O tym jak bardzo zmieniła się sytuacja świadczy fakt, że w ciągu sześciu miesięcy u siedmiu pracodawców ubyło aż 7,5 tys. miejsc pracy.

we. Dostawca ten zanotował jeden z największych spadków zatrudnienia. W ciągu sześciu miesięcy tego roku ubyło 1 589 miejsc pracy, w tym 1 044 etatowych. Zatrudnienie w zakładach i centrach Valeo spadło do 7 167 osób (6 733 pracowników etatowych i 434 tymczasowych).

Aptiv jest jedynym dostawcą, który może pochwalić się minimalnym wzrostem. Po I półroczu w zakładach w Jeleśni, Gdańsku i Centrum Technicznym w Krakowie pracowało 6 040 osób. Liczba pracowników tymczasowych zmalała o 40 osób ale etatowych wzrosła o 50 osób.

Rozwój produkcji samochodów elektrycznych w Europie i pozyskanie nowych kontraktów spowodowały, że do grupy największych pracodawców dotoczyła spółka **LG Chem Wro-**

claw Energy. W ciągu pierwszego półrocza podwrocławski producent baterii litowo-jonowych zatrudnił aż 1 422 osoby (pracownicy etatowi i tymczasowi) zwiększając poziom zatrudnienia do 5 980 osób. To najprawdopodobniej największy wzrost zatrudnienia w omawianym okresie w firmie motoryzacyjnej w Polsce. Warto zaznaczyć, że w odróżnieniu do pozostałych podmiotów, spółka z kapitałem południowokoreańskim działa tylko w jednej lokalizacji.

Analizowaną grupę ośmiu firm (w 2019 roku siedmiu podmiotów, bez LG Chem Wrocław Energy) zamyka **Adient**, który w ciągu dwóch pierwszych kwartałów 2020 roku zrezygnował z 783 osób, w tym 290 pracowników etatowych. Zatrudnienie u tego amerykańskiego dostawcy, który posiada zakłady w Siemianowicach, Bieruniu, Żorach, Skarbmierz i Świebodzinie, spadło do 5 710 osób, w tym 5 560 pracowników etatowych.

Podobnie jak na początku poprzedniego kryzysu (2008-2010) znacząco ograniczono zapotrzebowania na pracowników tymczasowych. Na koniec zeszłego roku co 10. miejsce pracy należało do osób zatrudnianych przez agencje pracy. - Sześć miesięcy później tylko 4,6 proc. zatrudnionych to tzw. tymczasówka - podsumowuje Małgorzata Zborowska-Stęplewska.

Pierwsze tygodnie II półrocza wskazują, że w przemyśle motoryzacyjnym będziemy obserwowali dwa trendy. Część zakładów motoryzacyjnych skorzystało z ochrony miejsc pracy jakie dawała rządowa Tarcza, w postaci pokrycia kosztów postoju lub dopłat do wynagrodzeń. Teraz gdy trzymiesięczne wsparcie wygasło lub wygasa a poziom zamówień nie pozwala zapewnić pracy całej posiadanej załogi, zwolnienia, w tym także grupowe są niestety nieuchronne. Z drugiej strony, niestabilność i zmienność wolumenów produkcyjnych powodują, że firmy ponownie zwiększają swój „bufor” pracowników agencyjnych.

HQ Plastics - kolejny krok w rozwoju i wsparcie dla klientów Automotive



W dzisiejszych czasach szybki rozwój technologii i innowacyjności napędza producentów do podjęcia kroków, które zbudują silny łańcuch dostaw spełniający wymagania krótkich terminów realizacji, wysokiej jakości produktów i usług oraz szybkiej decyzyjności.



HQ Plastics to polski producent elementów tworzywowych działający głównie w branży motoryzacyjnej. Po prawie 7 latach działalności osiągnął od początku założony cel stania się niezależnym producentem we wszystkich procesach, aby oferując klientom wszystko co wymagają, w możliwie najkrótszym czasie. Szeroka i uszczegółowiona wiedza, począwszy od budowy i konstrukcji form wtryskowych po realizację seryjnej produkcji, tworzy pełny pakiet obsługi najbardziej wymagających klientów. HQ Plastics jest firmą rodzinną. Jej właściciele są niezmiennie bezpośrednim kontaktem dla klientów. Posiadają ogromne wsparcie od swoich najbliższych, którzy dopełniają zarządzanie wszystkimi procesami firmy.

HQ Plastics działa na rynku od 2013 roku, ale bazuje na ponad 17-letnim doświadczeniu właścicieli. W zakładzie w Skoczowie produkowane są elementy na maszynach wtryskowych (35t-550t) metodą wtrysku, obtrysku tworzywo-tworzywo, tworzywo-me-

tal i montażu (z metalem, taśmami, piankami), z elementami zgrzewania ultradźwiękowego oraz tampodrukami. Przy realizacji wielu kolejnych projektów struktura firmy musiała zostać rozbudowana, aby zapewnić sprawną komunikację z klientami oraz dostawcami. Zgodnie z polityką firmy kierownicy działów zostali przeszkoleni, począwszy od obsługi maszyn po całość procesów, aby zapewnić klientowi pełną i profesjonalną obsługę.

HQ Plastics oferuje samodzielne wsparcie, które jest bardzo ważne w obecnym tempie rozwoju branży motoryzacyjnej - projektowanie i wdrażanie zmian do konstrukcji elementów tworzywowych, projektowanie i budowa form wtryskowych - prototypowych i seryjnych, realizacja procesów na formach powierzonych.

Sprawne zarządzanie procesami wspiera, zaprojektowany pod potrzeby HQ Plastics i specyficzne wymagania wszystkich klientów, system ERP z pełną

elektroniczną rejestracją poszczególnych procesów. Generowanie raportowania BI z systemu pozwala nadzorować wszystkie wskaźniki i panować nad wydajnością i jakością procesów. Firma uzyskała certyfikację IATF 16949:2016 i ISO 9001:2015 na projektowanie i produkcję elementów tworzywowych. Wszystko co tworzy HQ Plastics wynika z wymagań klientów i rynku, wszystko czego nie posiadają a byłoby wymagane może zostać w trybie szybkim zaadoptowane pod wymagania odbiorców. Samodzielny nadzór nad wszystkimi procesami pozwala na wprowadzanie szybkich zmian.

HQ Plastics jest coraz bardziej rozpoznawalną marką. Jej właściciele stworzyli markę od zera i wprowadzili na rynek bardzo pozytywny przekaz, którym zarządzają młodzi ludzie z ogromną wiedzą techniczną. Zachęcamy do współpracy wszystkich potencjalnych klientów i dostawców - HQ Plastics to młody, ale solidny partner na rynku Automotive.



FOT. VOLKSWAGEN POZNAŃ



Rafał Orłowski

Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Pandemia cofnęła eksport motoryzacyjny o 6 lat

W ostatnich latach przemysł motoryzacyjny w Polsce był na fali rosnącej. Potwierdzał to między eksport tej branży, który z roku na rok ustanawiał nowe rekordy. Pandemia COVID-19 spowodowała, że poziom eksportu spadł do tego z 2014 roku.

MIESIĄC PO MIESIĄCU

Początek tego roku był nad wyraz pomyślny dla przemysłu motoryzacyjnego. Zarówno w styczniu jaki i w lutym wartość eksportu była wyższa niż rok wcześniej. W styczniu na rynki zagraniczne trafiły produkty motoryzacyjne o wartości niemal 2,3 mld euro, o 4,91 proc. więcej w tym samym miesiącu 2019 r. Choć spadł nieznacznie eksport części i akcesoriów (1,09 mld euro, -1,68 proc.) to dzięki kilku innym grupom osiągnięto wartość dodatnią. Wyższe wartości mieliśmy w eksporcie samochodów osobowych i towarowo-osobowych (517,3 mln euro, +5,68 proc.) oraz silników spalinowych (88,2 mln euro, +34,39 proc.). Szczególnie interesujący jest znaczący wzrost eksportu silników wysokoprężnych, który w ostatnich kilkudziesięciu miesiącach systematycznie malał. W pierwszym miesiącu bieżącego roku popyt od klientów zagranicznych na tego typu silniki był aż o 79,0 proc. wyższy niż w tym samym okresie 2019 r. (184,9 mln euro).

Także luty przemysł motoryzacyjny mógł zapisać na plus. Wartość eksportu wzrosła rok do roku 1,82 proc. i wyniosła 2,49 mld euro. Wyższe niż 12 miesięcy wcześniej wyniki odnotowano zarówno w eksporcie części i akcesoriów (1,1 mld euro, +1,19 proc.), samochodów osobowych i towarowo-osobowych (581,35 mln euro, +9,61 proc.), silników wysokoprężnych (180,87 mln euro, +52,11 proc.) oraz silników spalinowych (43,76 proc.).

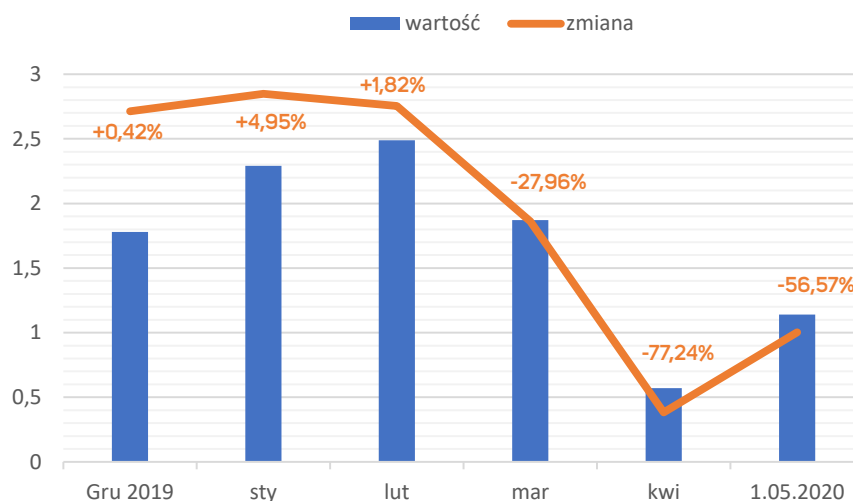
Warto zaznaczyć, że wyniki jaki uzyskano w styczniu i lutym 2020 r. były rekordowymi dla tych miesięcy w historii w tej branży w Polsce. Uzyskano także najwyższe wartości (w lutym) w dwóch grup produktów: części i akcesoriów oraz silników benzynowych.

Szanse na kolejny rekordowy rok w eksporcie przemysłu motoryzacyjnego zostały przekreślone w drugiej połowie marca, gdy rozpoczął się proces zatrzymywania produkcji w fabrykach samochodów oraz komponentów w Europie.

Szanse na kolejny rekordowy rok w eksporcie przemysłu motoryzacyjnego zostały przekreślone w drugiej połowie marca, gdy rozpoczął się proces zatrzymywania produkcji w fabrykach samochodów oraz komponentów w Europie

W marcu spadek był jeszcze stosunkowo niski, który wyniósł 27,76 proc. (1,87 mld euro). W dwóch głównych grupach produktów motoryzacyjnych spadki przekroczyły 30 proc. Eksport części i akcesoriów spadł do poziomu 1,17 mln euro (822,6 mln euro, -30,54 proc.) a samochodów osobowych i towarowo-osobowych do 359,6 mln euro (-37,45 proc.). Prawdziwe załamanie nastąpiło miesiąc później gdy stał niemal cały europejski sektor motoryzacyjny. Do klientów zagranicznych trafiły produkty motoryzacyjne o wartości tylko 570,8 mln euro. Porównując z wynikiem z kwietnia 2019 r. nastąpił spadek o 77,24 proc. Praktycznie zatrzymano produkcję i eksport jednostek napędowych. W przypadku silników wysokoprężnych wyeksportowano napędy o wartości ... 9 mln euro (-93,41 proc.) a silników spalinowych – 3,48 mln euro (-94,82 proc.). W przypadkach dwóch głównych grup, czyli części i akcesoriów oraz samochodów osobowych i towarowo-osobowych spadki były również bardzo duże i wyniosły odpowiednio 78,14 proc. (251,5 mln euro) oraz 85,7 proc. (81,23 mln euro).

WYKRES: EKSPORT PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO (W MLD EURO)



ŹRÓDŁO: EUROSTAT, OBLICZENIA WŁASNE



FOT. GROUPE PSA

Powolny restart produkcji w Europie spowodował, że w maju nieznacznie wzrosły zamówienia w omawianej branży. Eksport wyniósł 1,14 mld euro. W stosunku do tego samego miesiąca zeszłego roku nastąpił spadek 55,57 proc. We wszystkich grupach produktowych miały miejsce spadki, który w częściach i akcesoriach wyniósł 54,96 proc. (528,7 mln euro) a w segmencie samochodów osobowych i towarowo-osobowych -71,1 proc. (173,9 mln euro).

PIĘĆ MIESIĘCY 2020 R.

W okresie styczeń-maj 2020 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniosła 8,38 mld euro. To aż o 4 mld euro mniej niż rok wcześniej (-32,3 proc.). Po raz ostatni taką wartość osiągnięto w 2014 roku (8 mld euro).

Do krajów członkowskich Unii Europejskiej trafiło 81,59 proc. całości ekspor-

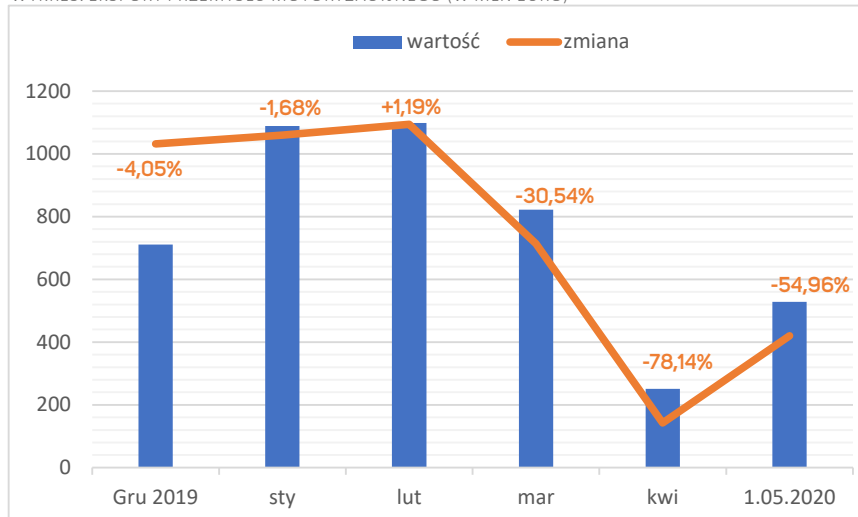
tu. Eksport na rynki UE zmalał o 29,08 proc. a poza kraje UE o 27,98 proc.

We wszystkich 10. najważniejszych rynkach zbytu spadki były nie mniejsze niż 25 proc. Największym odbiorcą niezmiennie pozostają **Niemcy** (32,58 proc. całości, -25,51 proc.). Kolejne rynki zbytu to Czechy (7,39 proc., -33,69 proc.), Włochy (6,86 proc., -30,65 proc.) oraz Francja (5,95 proc., -35,75 proc.).

Eksport części i akcesoriów wyniósł **3,91 mld euro**. W porównaniu do tego samego okresu zeszłego roku nastąpił spadek o 33,52 proc. (-1,91 mld euro). Na tę grupę przypadło 45,25 proc. całości eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu 2019 roku, udział części i akcesoriów w całości eksportu spadł o 0,83 punktu procentowego.

Do 27 krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 84,74 proc. eksportowanych części i komponentów, przy spadku o 34,25 proc. Niższy był także eksport na rynki pozaujnie (-29,19 proc.).

WYKRES: EKSPORT PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO (W MLN EURO)



ŹRÓDŁO: EUROSTAT, OBLICZENIA WŁASNE

We wszystkich dziesięciu najważniejszych rynkach zbytu miał miejsce znaczący trend spadkowy. Nadal największym odbiorcą części i akcesoriów wytwarzanych w Polsce pozostają Niemcy (33,33 proc. całości, -34,58 proc.), znacząco wyprzedzając Czechy (9,16 proc., -29,19 proc.), Słowację (7,08 proc., -35,17 proc.) oraz Hiszpanię (5,01 proc., -40,95 proc.).

Ekspert **samochodów osobowych i towarowo-osobowych** miał wartość **1,71 mld euro**, o 38,03 proc. mniej niż przed rokiem. Udział tej grupy w całości eksportu branży spadł do 20,45 proc. (-1,89 punktu procentowego). Spadki na rynkach UE 80,14 proc. całości) jak i pozaunijnych (pozostałe 19,86 proc.) wyniosły odpowiednio: -38,30 proc. i -36,82 proc.

W pierwszej „dziesiątce” najważniejszych rynków odnotowano jeden przypadek wzrostu eksportu. Dotyczy on rynku tureckiego (9. pozycja,

+17,67 proc.). Rynek niemiecki odpowiadał za 31,84 proc. eksportu aut (spadek o 32,94 proc.). Kolejnymi rynkami są: Włochy (14,07 proc. całości, -40,17 proc.), Wlk. Brytania (7,14 proc., -49,64 proc.) i Francja (7,02 proc., -48,17 proc.).

Ekspert trzeciej najważniejszej grupy, **pojazdów ciężarowych** osiągnął wartość **0,98 mld euro** (-39,52 proc.). Udział tego typu pojazdów w całości eksportu branży spadł o 1,40 punktu procentowego do 11,74 proc. Niemal 76 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej, ale dynamika była malejąca (85,64 proc.).

Wartość eksportu trzech głównych grup: części i akcesoriów, samochodów osobowych i towarowo-osobowych oraz pojazdów ciężarowych, stanowiła 77,44 proc. całości branży wobec 81,56 proc. w analogicznym okresie zeszłego roku.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych wzrosty nastąpiły w eksporcie podwozi (dynamika 101,78 proc.), nadwozi (dynamika 110,03 proc.), pojazdów ciężarowych (dynamika 112,57 proc.), przyczep i naczep (dynamika 1115,02 proc.) i silników spalinowych (dynamika 151,05 proc.).

PODSUMOWANIE

Dane z pierwszych miesięcy 2020 roku pokazują w sposób bardzo dobitny jak mocno pandemia koronawirusa dotknęła przemysł motoryzacyjny w Polsce. Sektor ten silnie powiązany jest z rynkami europejskim. Wymuszone w drugiej połowie przestoje w fabrykach pojazdów i komponentów spowodowały załamanie się całego łańcucha dostaw i bardzo negatywnie wpłynęły na eksport z Polski. Prawdziwe załamanie nastąpiło w maju i spadek rok do roku przekroczył 77 proc.

Bramy szybkobieżne dla branży automotive

Jako światowy lider w produkcji bram szybkobieżnych dostarczamy rozwiązania przeznaczone do specjalnych zastosowań, łączące najwyższą jakość, wydajność i bezpieczeństwo użytkowania.

www.efaflex.pl



EFAFLEX 
szybkie i bezpieczne bramy

Jak partnerstwo i jakość radzą sobie w trudnych czasach.



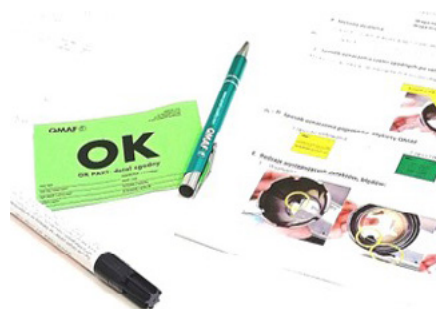
Zastanawialiście się kiedyś czy fundamenty, na których zbudowana jest Wasza organizacja są na tyle silne, aby oprzeć się nagłym zmianom przychodzącym z zewnątrz?

Dopiero pandemia uświadomiła niektórym jak bardzo wszyscy jesteśmy potężniejsi i jednocześnie zależni od siebie. Przemysł automotive jest tak silnie powiązany globalnym łańcuchem dostaw, że śmiało można go określić jako jeden organizm. W tej branży zdrowe partnerstwo, jakość i elastyczność to podstawa w budowaniu stabilnych relacji, które przetrwają niejednego kryzys.

Zerwane łańcuchy dostaw, zatrzymane fabryki, niepewność i dezorganizacja. Tak wyglądał obraz kilku ostatnich miesięcy. Spadki i wahania rynkowe czy nawet okresowy lockdown spowodowany pandemią COVID-19 to dla niejednej organizacji najważniejszy test w historii jej istnienia. Nie wszyscy jednak byli przygotowani na takie zmiany – brak elastyczności i odpowiedniego zaplecza doprowadziły w wielu firmach do poważnych kłopotów. Jak każdy poprzedni kryzys ten również twardo zweryfikował rzeczywistość sprzed pandemii, którą wielu uznawało za obowiązującą normę. Czy można było tego uniknąć? Jak odrobić poniesione straty?

QMAF Sp. z o.o. wspiera firmy w zapewnieniu właściwej jakości produkowanych wyrobów. Zespoły kontrolerów codziennie przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu sortują, kontrolują i naprawiają części oraz komponenty używane do produkcji samochodów. Jak mówi Prezes Zarządu, Maria-Magdalena Varga - po kwietniowych spadkach i zamknięciach fabryk spowodowanych pandemią u większości naszych klientów widać już poprawę wyników oraz wyraźne ożywienie produkcji. Niektóre wskaźniki wbrew oczekiwaniom, przekroczyły na plus prognozowane poziomy. W II kwartale 2020 zanotowaliśmy ostre odbicie i przy-

rost zamówień również od nowych klientów, którzy do tej pory nie korzystali ze wsparcia QMAF. Większa liczba nowych zamówień spowodowana była przede wszystkim stopniowym wznowianiem produkcji i uruchamianiem na nowo łańcucha dostaw.



Za każdym razem podczas uruchomienia projektu szczególną uwagę należy zwrócić na jakość. Wyraźnie wzrosło zapotrzebowanie na kontrole GP12 czy CSL. I tutaj doskonale sprawdził się model biznesowy, w którym działamy od lat. Klienci doskonale wiedzą, że to bardzo dobry moment na zastosowanie outsourcingu do realizacji procesów jakościowych i produkcyjnych. W obecnej sytuacji,

kiedy większość firm chce nadrobić straty szczególnie ważna jest elastyczność operacyjna i kosztowa. Nasz personel pojawia się na projekcie dokładnie wtedy, kiedy występuje taka potrzeba, realizuje zamówienie, raportuje wyniki i kończy zlecenie. W ten sposób zadania są realizowane w odpowiednim czasie bez angażowania dodatkowych zasobów po stronie zamawiającego, a koszt powstaje tylko wtedy, kiedy jest potrzebny, jest tawny do skalkulowania i niższy od tego, który musiałby ponieść klient gdyby, chciał organizować wszystko samodzielnie. Nasi partnerzy szczególnie cenią sobie elastyczność jaką daje im QMAF, prosty i szybki sposób dokonywania zamówień oraz finalne raporty. Wiedzą, że zawsze mogą na nas liczyć. Bardzo ważna jest dla nich oszczędność czasu, którego wszyscy jak zwykle mamy coraz mniej. QMAF przejmuje na siebie przygotowanie i kompleksową organizację zlecenia, kontakt z dostawcą, przygotowanie instrukcji, raporty oraz inne niezbędne dokumenty. W QMAF szybkie podejmowanie decyzji i odpowiednich działań mamy wpisane w DNA. Tak pracowaliśmy również w trakcie wznowiania produkcji po przestojach. Uzbrojeni w akcesoria do walki z COVID byliśmy cały czas do dyspozycji naszych partnerów. Zamówienia na sortowania lub akcje poprawkowe od klienta lub jego dostawcy realizowaliśmy bez przeszkód na terenie fabryk oraz w naszej lokalizacji. Pomagaliśmy również niektórym naszym partnerom wyposażyć się w środki ochrony indywidualnej takie jak maseczki, płyny do dezynfekcji czy rękawiczki jednorazowe. Te zabezpieczenia z pewnością będą musiały zostać z nami na jakiś czas. Wspieramy firmy, które chcą poprawić swoją elastyczność i płynność finansową w okresach dużej zmienności zamówień. Realizujemy procesy ja-

kościowe, produkcyjne i magazynowe m.in. klasyczny sorting, control, rework oraz montaż, pakowanie, etykietowanie czy kompletowanie wysyłek. Część z nich wykonujemy na terenie własnych magazynów uwalniając w ten sposób powierzchnię produkcyjną u klienta np. pod rozbudowę istniejących lub uruchomienie nowych projektów.

BIZNES MA LUDZKĄ TWARZ

To był dla nas wszystkich trudny czas, niejednokrotnie wielu z nas musiało oddać z siebie więcej niż kiedykolwiek wcześniej. Pandemia dotknęła nas wszystkich zarówno prywatnie jak i zawodowo, została w każdym jakiś ślad. Bez znaczenia było tutaj pochodzenie, stanowisko czy język, w którym rozmawiamy. Kolejny raz przekonaaliśmy się, że ludzie są największą siłą każdej organizacji. Chęć robienia czegoś dobrego i niesienia pomocy innym to nadrzędne cechy, które kształtują nasz zespół nie tylko w trudnych czasach. Zresztą takie właśnie motywy są motorem napędowym QMAF.

Mocne fundamenty, na których budujemy naszą organizację i przygotowawa-

nie do elastycznej reakcji na zmianę to podstawowe elementy funkcjonowania w branży, dla której pracujemy. Każdego dnia pomagamy naszym partnerom w trudnych sytuacjach, najczęściej wtedy, kiedy mają do czynienia z wadliwymi komponentami od dostawców i istnieje ryzyko niezrealizowania planu produkcyjnego, zamontowania niezgodnej części lub komponentu. Wtedy liczą się szybkość i zdecydowane działania dopasowane do aktualnych potrzeb. W takich sytuacjach trzeba zachować zimną krew i postępować zgodnie z procedurami i przyjętą strategią. W QMAF po tym wszystkim jeszcze mocniej utwierdził się w przekonaniu, że silne, szczere partnerstwo i uczciwe relacje z klientami oraz wewnątrz naszego zespołu, zawsze będą najlepszą gwarancją na przyszłość. To nie pierwszy i z pewnością nie ostatni raz kiedy przyjdzie nam wspólnie mierzyć się z takim wyzwaniem. Od początku istnienia QMAF postawiliśmy na zrównoważony, organiczny rozwój i to się sprawdza. My wiemy, że biznes robią ze sobą ludzie. To co robimy na co dzień trafia do kogoś, kto potrzebuje i chce dostać wsparcie, a najlepszą miarą tego wsparcia jest zawsze zadowolenie klienta.

NAJTRUDNIEJSZE JUŻ ZA NAMI

Długoterminowe prognozy dla branży są pozytywne, ale potrzebny jest czas na ich realizację. Transformacja i rywalizacja producentów o tytuł lidera w dziedzinie elektromobilności nakłada na ten czas kolejne zmienne. Pozostajemy w okresie postępujących zmian. Liczyć się będzie zdrowe partnerstwo, aktywne monitorowanie sytuacji na rynku i szybka reakcja na zmianę. Jesteśmy gotowi do dalszych działań i jak zawsze otwarci, żeby wspierać naszych partnerów biznesowych. Dziękujemy Wam za zaufanie, codzienną współpracę oraz Wasze rekomendacje. Bez tych elementów stabilny rozwój QMAF byłby niemożliwy. Dzięki temu możemy być z Wami zawsze, kiedy tego potrzebujecie.



Adam Franczak

Dyrektor ds. Strategii i Rozwoju
oraz Prokurent
QMAF SP. Z O.O.

Więcej informacji o QMAF Sp. z o.o. znajdą Państwo na stronie www.qmaf-quality.com
lub kontaktując się z: Adam Franczak +48606646379, a.franczak@qmaf-quality.com

Tak jak silnik jest sercem w samochodzie tak naszym sercem jest jakość. To ona nadaje rytm w naszym zespole, napędza do działania i ciągłego doskonalenia. Dzięki niej poruszamy się naprzód i zdobywamy wiedzę. Chcemy dzielić się z Tobą rozwiązaniami które zaprowadzą nas do wspólnej, lepszej przyszłości.

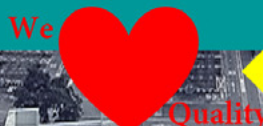


Automotive Quality Solutions

QMAF Sp. z o.o.
Al. Karkonoska 10
53-015 Wrocław

Tel.: +48717156612
Fax: +48717156613
E-mail: info@qmaf-quality.com
www.qmaf-quality.com

Sorting
Control
Rework



Audyty w czasach zarazy



Wiem, że tytuł tego artykułu brzmi niczym gazetowy nagłówek w filmie z gatunku fantastyki postapokaliptycznej, ale - niestety - są to realia, z którymi musimy się borykać każdego dnia w tym jakże nieprzewidywalnym roku 2020.



FOT. FOTOLIA

Pandemia SARS-CoV-2 uderzyła w nas niczym fala tsunami. Nie spodziewaliśmy się, że we współczesnym świecie wydarzy się wirus, który wyrzuci nasze życie do góry nogami. Nie sądziliśmy, że nasze przyzwyczajenia i normalny tryb życia zostaną zakłócone w brutalny sposób i będziemy musieli nauczyć się funkcjonować na nowo.

I znów możesz sobie, drogi Czytelniku, pomyśleć: „A cóż to za czarny obraz malowany przez autora? Przecież świat za moim oknem wygląda tak samo, jak jeszcze parę miesięcy temu”. A jednak wiele się zmieniło! Pierwsze miesiące pandemii pokazały, że zwłaszcza w życiu zawodowym nadejdą zmiany, które dotychczas czały się gdzieś za rogiem, ale nie były jeszcze tak blisko nas.

Choć na pierwszy rzut oka wiele rzeczy wygląda tak samo, to jeśli przyjrzymy się bliżej zobaczymy, jak inna jest nowa rzeczywistość. Dziś już możemy śmiało powiedzieć, że świat po COVID-19 nie będzie już taki sam, że to, w jaki sposób żyliśmy i otaczaliśmy się dobrami wszelkiego rodzaju, zmieni się i spowoduje, że wszelkiego rodzaju firmy usługowe będą musiały zmienić sposób pracy i rozwoju dalszych kierunków.

BRANŻA MOTORYZACYJNA W DOBIE PANDEMII

Jedną z branż, która otrzymała bodaj najmocniejsze razy, jest motoryzacja. Bo kto w dobie niepewności czy wręcz kryzysu myśli o nowym czy używanym samochodzie? Dotyczy to nie tylko użytkowników indywidualnych, lecz

także (a może nawet przede wszystkim) przedsiębiorców, którzy w tej chwili bardziej zastanawiają się, czy i ile miejsc pracy utrzymać, niż czy jest teraz czas na zakup nowych pojazdów służbowych. Mimo to życie gospodarcze toczy się dalej.

Pewne standardy i wymagania naszych klientów się nie zmieniły. Jednym z nich, które pomimo pandemii pozostaje niezmiennie, to wszelkiego rodzaju certyfikacje systemów. Klienci cały czas wymagają dostarczenia potwierdzenia, że nasz system funkcjonuje i gwarancji, że ciągłość naszych działań jest zapewniona pomimo trudności, których przysporzył koronawirus.

Rodzą się jednak pytania: jak podejść do audytów, gdy nasi pracownicy albo wykonują obowiązki zdalnie, albo produkcja jest ograniczona ze względu na zmniejszenie zamówień? Co zrobić, jeśli wymagania organizacji rządowych nakładają różne obostrzenia i restrykcje, co utrudnia kontakt między ludźmi, a w związku z tym również przeprowadzenie audytu? Jak sobie z tym poradzić?

AUDYT ZDALNY, CZYLI NOWA NORMALNOŚĆ

Otóż IAF (International Accreditation Forum) oraz ISO (International Organization for Standardization) postawiły na audyt zdalny, który pozwala wykonać większość działań związanych ze zbieraniem dowodów na zgodność z wymaganiami określonego standardu poprzez różnego rodzaju narzędzia komunikacji internetowej. Dotyczy to jednak tylko systemów z grupy podstawowych, czyli np.: ISO 9001, ISO 14001 itp.

Jak to wygląda w przypadku systemów dla motoryzacji? Również i w tym przypadku IATF (International Automotive Task Force) postanowił pójść swoją ścieżką.

Nie ma tutaj mowy o jakiegokolwiek zdalności - audyt nadal musi się odbyć w tradycyjny sposób. Jak więc w takiej sytuacji ma on wyglądać? Co, jeśli audytor nie może podróżować? Co, jeśli krajowe obostrzenia uniemożliwiają wpuszczenie audytora na teren zakładu? Odpowiedź IATF można streścić w następujący sposób: „Przeczekajmy to. Może za chwilę będzie lepiej? Może się uda przeprowadzić audyt w późniejszym okresie?”.

Zazwyczaj, gdy konieczne jest jakiegokolwiek odstępstwo od wymagań zawartych w „Rules 5th Edition”, jednostki certyfikacyjne muszą występować o odstępstwo (waiver), które musi uzyskać akceptację IATF. W związku z tym, że w dobie pandemii liczba odstępstw idzie w tysiące, IATF postanowiła wydać globalny waiver, w którym opisano zasady przeprowadzania i przesunięć audytów. Dokument zatytułowano „IATF Measures Coronavirus Pandemic COVID-19” i jego ostatnia (czwarta) rewizja pochodzi z 17 lipca 2020.

CZEGO DOTYCZY GLOBALNY WAIVER IATF?

Przede wszystkim IATF postanowiła, że wszystkie aktualne certyfikaty, niezależnie od daty ich wydania, zostają automatycznie wydłużone o 6 miesięcy (183 dni kalendarzowe). Oznacza to również, że o 6 miesięcy wydłuża się okres na odnowienie certyfikacji, jeśli właśnie dobiega końca okres ważności certyfikatu. W następnych punktach dokumentu opisane są możliwości związane z przesunięciem terminu audytu w poszczególnych fazach trzyletniego cyklu. W związku z tym, że dokument ten stanowi globalną odpowiedź IATF na pandemię, nie wymaga od jednostek każdorazowego uzyskania zezwolenia ze strony IATF. Nie oznacza to jednak, że jednostka certyfikacyjna nie musi dokumentować każdorazowo takich przypadków.

Jednostki certyfikacyjne, w momencie, kiedy klient zwraca się z prośbą o przesunięcie audytu, mają obowiązek przechowywać dokumentację uzasadniającą takie przesunięcie z wyraźnym uzasadnieniem przestaniek przemawiających za przeprowadzeniem audytu i związanych z COVID-19. Dlatego też niejednokrotnie audytowana organizacja musi wystosować oficjalne pismo zawierające opis sytuacji panującej w organizacji. Na podstawie takiego pisma oraz globalnego waivera wydawana jest automatyczna decyzja o przesunięciu. A jakie są możliwości, jeśli chodzi o odstępstwa od obowiązujących terminów audytu? Poniżej krótki przegląd informacji zawartych w dokumencie IATF

Audyt certyfikujący faza 2 - jeśli nie jest możliwe przeprowadzenie 2 fazy certyfikacji w terminie 90 dni od zakończenia fazy 1, IATF umożliwia przedłużenie o kolejne 90 dni takiego okresu.

Audyt nadzoru - gdyby audyt nie mógł się odbyć zgodnie z wymaganiami (-3/+1 miesiąc od daty rocznicy ostatniego dnia audytu certyfikującego lub wznowienia certyfikacji), IATF wydłuża taki czas o 90 dni bez rozpoczęcia procesu decertyfikacji. Na przykład:

Audyt certyfikujący zakończony 4 maja 2019. Zgodnie z zasadami 1 audyt nadzoru musi odbyć się maksymalnie do 2 sierpnia 2020. Dzięki wydłużeniu zgodnie z komunikatem IATF powinien odbyć się do 31 października 2020.

Jeśli nadal audyt nie będzie mógł się odbyć, rozpoczyna się oficjalny proces decertyfikacji, który daje kolejne 90 dni na realizację audytu. Ostatnią możliwością, w sytuacji, gdyby audyt nadal nie mógłby się odbyć, jest monitoring.

Audyt recertyfikujący - w sytuacji braku możliwości przeprowadzenia audytu zgodnie z zasadami (minus 3 miesiące od rocznicy audytu certyfikacyjnego lub wznowienia certyfikacji) IATF daje możliwość przeprowadzenia audytu w okresie maksymalnie 120 dni przed końcem ważności obecnego certyfikatu (biorąc pod uwagę, że obecne certyfikaty są wydłużone o 183 dni). Na przykład:

Obecny certyfikat jest ważny do 20 grudnia 2020. Z automatu certyfikat jest przedłużony do 21 czerwca 2021. To oznacza, że audyt wznowienia musi się odbyć maksymalnie do 21 lutego 2021.

Zarządzanie niezgodnościami - jeśli nie ma możliwości dostarczenia wszelkich dokumentów związanych z niezgodnościami zgodnie z wymaganiami, IATF gwarantuje kolejne 90 dni na zamknięcie tematu niezgodności.

To tylko krótkie streszczenie informacji zawartych ww. dokumencie. Opisuje on szczegółowo wszelkie rozwiązania związane z COVID-19. Łącznie z odpowiedziami na najczęściej pojawiające się pytania (FAQ) dotyczące treści dokumentu.

Czy takie rozwiązania wystarczą? Czas pokaże. Może się wkrótce okazać, że IATF będzie zmuszone przynajmniej część procesu przenieść do świata wirtualnego, czyli przystać na audyt zdalny z wykorzystaniem narzędzi internetowych. W razie wątpliwości co do interpretacji zapisów wskazanego dokumentu zapraszamy do kontaktu z ekspertami DEKRA oraz do śledzenia profilu na LinkedIn (www.linkedin.com/company/grupa-dekra-w-polsce), gdzie na bieżąco będziemy informować o wszelkich zmianach i opisywać poszczególne punkty dokumentu.

Życzę wszystkim, aby obecna sytuacja skończyła się jak najszybciej i abyśmy mogli przekuć ją później w sukces, korzystając z możliwości usprawnienia naszych organizacji i wprowadzenia rozwiązań, na które - w normalnej sytuacji - szybko byśmy się nie zdecydowali.



Tomasz Romanik
Head of Automotive OEM
- Key Account Manager
DEKRA CERTIFICATION Sp. z o.o.

SimplyLoan

Finansowanie oprogramowania

Siemens Digital Industries Software:

NX CAD/CAE/CAM, TEAMCENTER, TECNOMATIX, Solid Edge

Najkorzystniejsza pożyczka online:

- Pożyczka całkowicie online nawet do 200 000 PLN
- Finansowanie już od 0% na pierwsze 12 miesięcy finansowania
- Finansowanie oprogramowania wraz z jego utrzymaniem oraz usług
- Finansowanie do kwoty inwestycji brutto
- Elastyczne okresy finansowania – nawet do 3 lat
- Wypełnienie wniosku o pożyczkę zajmuje 3 minuty

Jak to działa?



**„SimplyLoan to szybka,
wygodna i bezpieczna pożyczka
na oprogramowanie Siemens”**

CAMdivision



Szybko
finansowanie
otrzymasz w 15 minut



Wygodnie
umowę finansowania
podpiszesz online
korzystając z platformy
Autenti



Bezpiecznie
pełna ochrona
Twoich danych dzięki
szyfrowanej platformie
SimplyLoan

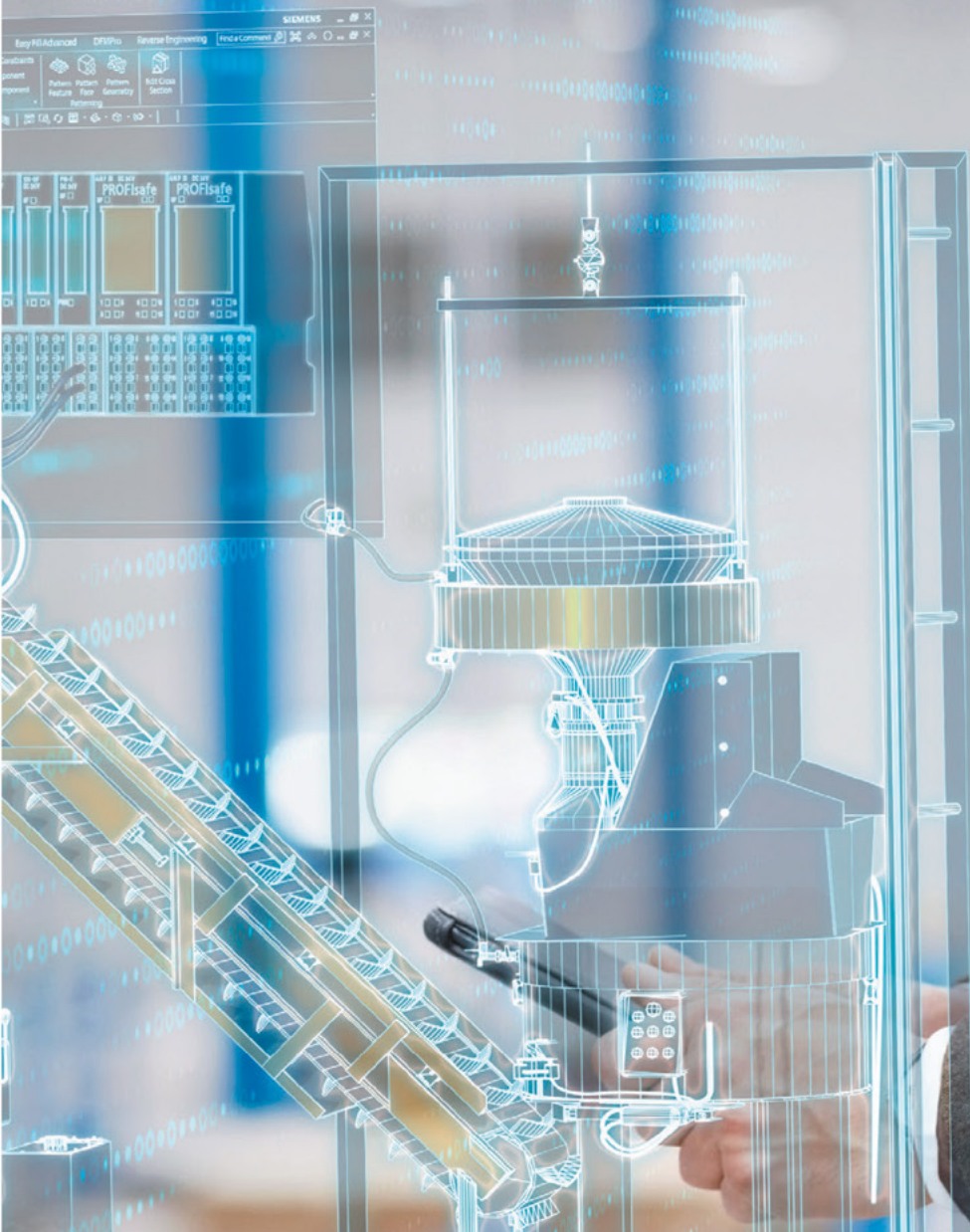


CAMdivision®

TOP EUROPEAN PARTNER IN DIGITAL MANUFACTURING

Solution
Partner
Smart Expert
Digital Industries
Software

SIEMENS



SIEMENS

SimplyLoan

CAMdivision Sp. z o.o. – Platinum Smart Expert Siemens Partner FY2020

CAMdivision Sp. z o.o. jest największym partnerem handlowym SIEMENS Digital Industries Software w Polsce. Oferujemy kompleksowe rozwiązania CAX/PLM (NX CAD/CAE/CAM, TEAMCENTER, TECNOMATIX, Solid Edge) powiązane z pełnym wdrożeniem, szkoleniami, postprocesorami i wsparciem technicznym.

Park Przemysłowy Źródła-Błonie k/Wrocławia
Błonie 55-330, ul. Sosnowa 10
tel.: 71 780 30 20, kom. 600 902 903
info@camdivision.com

www.camdivision.com

Alternatywne linie produkcyjne to przyszłość nowoczesnych zakładów produkcyjnych



Stosowane do niedawna narzędzia produkcyjne muszą odejść do lamusa. Przynajmniej tam, gdzie pozwolą na to zasoby i wielkość komponentów.



FOT. 5SAUTOMATE

Standardowe podejście do budowy flow w kształcie litery U lub za pomocą taśm, czy roletoków nie są złe, ale chcielibyśmy zaproponować inne, alternatywne rozwiązanie, które swoją elastycznością i modułową budową pozwoli nie tylko na szybszą reakcję na zapotrzebowanie klientów, nowe projekty, ale przede wszystkim umożliwi sprawniejsze zarządzanie przepływem materiału oraz wykorzystaniem dostępnych narzędzi.

Na bazie naszych doświadczeń może dojść do poniżej przedstawionej sytuacji. Klient chce wdrożenia szybkiej zmiany w istniejącym procesie / komponentie albo chciałby na np. 5000 sztuk powrócić do wcześniejszej wersji produkowanego komponentu. W realiach produkcji „zabudowanej”,

czyli takiej, gdzie linia produkcyjna jest zwarta, ale zamknięta, nie mamy możliwości podjęcia szybkiej decyzji i wprowadzenia odpowiedniej zmiany, gdyż byłaby ona kosztowna. Tracimy zatem czas, pieniądze, a może też stajemy przed dylematem trudnych rozmów z naszym klientem.

W przypadku linii modułowej, jaką możemy zaproponować wraz z naszymi partnerami, przewagę stanowi elastyczność, a koszty sprowadzamy do rangi podrzędnej, gdyż przebrojenie i dopasowanie linii może opierać się jedynie na wymianie jednego konkretnego narzędzia lub wyborze odpowiedniego programu z listy.

Jeśli spojrzycie Państwo na nasze portfolio, to nie trudno się przekonać,

że jesteśmy w stanie zaproponować naszym Klientom kompleksowe rozwiązania od symulacji procesu produkcyjnego, czy intralogistycznego, zwizualizowania procesów i ich optymalizację jeszcze przed transformacją kosztową po dostarczenie gotowych rozwiązań z zakresu robotyki (coboty Universal Robots) i intralogistyki opartej o autonomiczne wózki AMR Robotize lub mini AGV francuskiej firmy ProLynk.

Uzupełnieniem tej oferty są narzędzia, dzięki którym ramię robota stanie się użyteczne i funkcjonalne. Wystarczy spojrzeć na gamę chwytaków SetupRobotics, Robotiq, czy NewScaleRobotics, a ten ostatni uzupełniony o funkcje pomiarowe i możliwość weryfikacji poprawności wraz z SPC stać się może zautomatyzowaną, lepszą formą standardowego narzędzia kontrolno-pomiarowego.

Bardziej zaawansowaną formę stanowić będzie 3D Infotech. Rozwiązanie oparte o oprogramowanie PolyWorks z nakładką systemową do pomiarów 3D z użyciem skanerów; bezdotykowo, szybko, bez długotrwałego programowania osiągniemy poprawę wydajności procesowej, zminimalizujemy błędy pomiarowe i zautomatyzujemy proces kontroli jakościowej.

W każdym z tych przypadków nie powinniśmy się przejmować ułożeniem wstępnym komponentów, gdyż przy zastosowaniu nowoczesnych kamer 2D Robotiq, 3D - PickIt lub Cambrian (ta ostatnia wyposażona w moduł samouczący się - AI) przechodzimy od



FOT. 5SAUTOMATE

fazy projektu aplikacji do uruchomienia w ciągu kilkunastu godzin.

Całość stanowiska, już teraz bez względu na funkcje, zbudujemy i wyposażymy dzięki profilom aluminiowym i/lub 28 mm systemom rurkowym z firmy FM Systeme. Nie bez znaczenia w dzisiejszych aplikacjach są systemy bezpieczeństwa. W naszej ofercie posiadamy zarówno bierne, jak i aktywne moduły - YouRing, AirSkin, czy też SmartRobots z funkcją „collision avoidance” - unikania kolizji w czasie rzeczywistym.

Bagger-Nielsen to przede wszystkim zabezpieczenia przewodów i kabli, które prowadzimy wzdłuż ramienia robota, a także ochrona samego robota, poprzez wykorzystanie pokrowców ochronnych

Końcowym, co nie oznacza najmniej ważnym elementem jest przeprowadzenie analizy ryzyka stanowiskowego. Naturalnie cały proces zaczyna się dużo wcześniej, bo już w momencie projektowania samego stanowiska. Narzędzie jakim zweryfikujemy później poprawność naszej aplikacji pod kątem bezpieczeństwa jest nieoceniona. Od narzędzia i metody

badawczej może zależeć jak mocno będziemy musieli rozbudowywać stanowisko o dodatkowe elementy zabezpieczające typu kurtyny świetlne, bramki lub w najgorszym przypadku wygradzenia.

Udźwig Universal Robots kończy się na 16 kg, ale to nie oznacza wyczerpania naszych możliwości, gdyż dzięki CobotLift możemy zwiększyć nośność aż do 30 kg. System umożliwia szybkie

wdrożenie automatyzacji procesu paletyzacji lub depaletyzacji na EOL dla worków, paczek, kartonów, ale również koszy i boxów przy użyciu robota współpracującego UR10, co sprawia, że nadal możemy cieszyć się aplikacją kolaboratywną.

Dodatkowym wsparciem zwiększającym elastyczność robotów Universal Robots są tzw. 7-me osie firmy Ewellix, umożliwiające zwiększenie zasięgu robota w pionie (LiftKit), bądź poziomie (SlideKit).

W 5sAUTOMATE opieramy się o nasze doświadczenia z procesów produkcyjnych, wdrożenia naszych partnerów, ale i tzw. dobre praktyki, obserwujemy bardzo świadomie zmiany w nadchodzącym świecie, a także śledzimy dokładnie trendy w nowych technologiach, aby bazując na praktyczności wybrać te, które dla naszych Klientów stanowiąc będą rozwiązania trapiących ich problemów lub przynajmniej przyczynią się do ciągłego doskonalenia procesów.

KONTAKT

<https://5sAUTOMATE.com>
info@5sAUTOMATE.com



FOT. 5SAUTOMATE



FOT. VW WRZEŚNIA



Magdalena Paszkiewicz

Młodszy Specjalista
Planowanie Logistyczne
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

Logistyka 4.0 w Volkswagen Poznań - planowanie opakowań w rozszerzonej rzeczywistości



Tomasz Rudalski

Projekt Manager
zakład Wrzeźnia
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

Technologia rzeczywistości rozszerzonej (Augmented Reality, AR) kojarzy się przede wszystkim z nowoczesnymi grami smartfonowymi, które łączą prawdziwy świat fizyczny (ulice, budynki, ukształtowanie terenu) z wirtualnymi obiektami nałożonymi na to, co widzimy poprzez ekran urządzenia.

Obrazy z naszej rzeczywistości, rejestrowane przez kamerę smartfona, zsynchronizowane zostają z animacjami trójwymiarowymi i statycznymi grafikami, generowanymi komputerowo w taki sposób, aby ich odbiorca miał poczucie, że obie te sfery stanowią jedność. Wystarczy wspomnieć o grach typu Pokemon Go lub aplikacjach wykorzystywanych przez popularne firmy meblarskie. Prawdziwy świat fizyczny zostaje „rozszerzony” o obiekty wirtualne – w przeciwieństwie do technologii rzeczywistości wirtualnej (Virtual Reality, VR), która w całości symuluje świat stworzony komputerowo.

Rzeczywistość rozszerzona służy nie tylko do rozrywki. To także poważne rozwiązania przemysłowe i niezwykle skuteczne wsparcie dla pracowników, zwłaszcza w tworzeniu prototypów, w procesach planowania produkcji i logistyki jak również utrzymania ruchu. Tam, gdzie potrzebna jest precyzja, gdzie tworzy się innowacyjne projekty i gdzie jest możliwość zwiększenia produktywności pracowników, dzięki rozwiązaniom Przemysłu 4.0 technologia AR sprawdza się znakomicie. Technologia rzeczywistości rozszerzonej coraz silniej gości w przemyśle motoryzacyjnym. Od kilku miesięcy stosowana jest także w obu fabrykach Volkswagena Poznań, w Poznaniu i we Wrześni. Wybrano rozwiązanie wykorzystujące technologię AR, ponieważ do jej wykorzystania potrzebne są tylko: okulary obsługujące technologię AR, serwer oraz modele w odpowiednim formacie. Wybrane rozwiązanie jest stosunkowo tanim rozwiązaniem, ponieważ nie wymaga dużych inwestycji początkowych oraz kosztów utrzymania natomiast dotychczas funkcjonujący proces jest bardzo długotrwały i kosztowny. Jest to pierwsze takie rozwiązanie na miarę całego koncernu VW.

Rozwiązanie stosowane w polskich fabrykach marki VW Samochody

Użytkowe powstało we współpracy z poznańską firmą Apzumi. System opracowany przez Apzumi łączy funkcje AR z algorytmami uczenia maszynowego i integruje dane z wewnętrznych systemów. Wykorzystywane są możliwości okularów HoloLens, zaprojektowanych przez Microsoft, za których pośrednictwem wspiera pracowników produkcyjnych, inżynierów i projektantów w sektorze przemysłowym. Innowacyjność zaprojektowanego rozwiązania tkwi w połączeniu funkcji rozpoznawania przestrzeni, wyświetlania obiektów holograficznych i elementów sztucznej inteligencji, przy jednoczesnym postrzeganiu otaczającej pracownika rzeczywistości (łączenie hologramów z rzeczywistością). Takie rozwiązanie daje użytkownikowi wiele korzyści - może on oglądać wyświetlany hologram z różnej perspektywy, ponieważ zachowuje on stałe położenie w przestrzeni. Dodatkowo może za pomocą komend głosowych i gestów wchodzić w interakcję z obiektami (przenosić, obracać, itp.)

OD PROJEKTU DO WDROŻENIA

Celem projektu realizowanego w Volkswagen Poznań było usprawnienie projektowania oraz testowania pojemników specjalnych - jednej z krytycznych składowych systemu logistycznego w przemyśle

motoryzacyjnym. W ciągu roku w fabrykach VW w Poznaniu i Wrześni wprowadzanych jest nawet kilkadziesiąt nowych konstrukcji pojemników specjalistycznych, w których transportowane są części wymagające szczególnej ochrony w procesie dostaw części do fabryki. Największe pojemniki osiągają wymiary nawet do 5,4 x 2,2 m. Każdy pojemnik musi zostać zaprojektowany uwzględniając specyfikę transportowanych elementów. Dopasowywane są wymiary, elementy wzmacniające oraz mechanizmy blokujące. Wykorzystanie AR pozwala na szybsze opracowanie i zwizualizowanie koncepcji przyszłego pojemnika. Co więcej, całość odbywa się przy wykorzystaniu modeli 3D części, bez konieczności ich fizycznego posiadania.

Po zaprojektowaniu pojemniki są testowane pod kątem kompatybilności z systemami transportu, docelowymi lokalizacjami i otoczeniem linii montażowej. Dzięki rozszerzonej rzeczywistości weryfikowane jest dopasowanie części, wykorzystanie przestrzeni i ergonomia pracy. Pozwala to na znaczne oszczędności, gdyż cały proces jest możliwy do zrealizowania bez konieczności budowy fizycznego prototypu pojemnika.

- Wdrożenie AR Container Planning to przede wszystkim oszczędność kosztów



FOT. VW WRZEŚNIA

Logistika 4.0: Hololens & AR Container Planning
Technologia

Łączność z siecią WiFi

Objekty 3D w realnym otoczeniu




Interaktywne hologramy

Microsoft HoloLens

...Augmented Reality w Logistyce VWP

Logistika 4.0: Hololens & AR Container Planning
Sterowanie



Gesty

Wzrok

Mowa

Xbox Pad

Logistika 4.0: Hololens & AR Container Planning
Rozwiązanie – AR Container Planning




Planowanie opakowań

Koncepty/Raporty

Manipulowanie w przestrzeni

Aplikacja i serwer

Logistika 4.0: Hololens & AR Container Planning
Zalety



Skrócenie procesu rozwoju opakowań specjalistycznych

Automatyczne raporty

AR Container Planning

Oszczędności kosztów transportu

„Digital twin” Synergia!

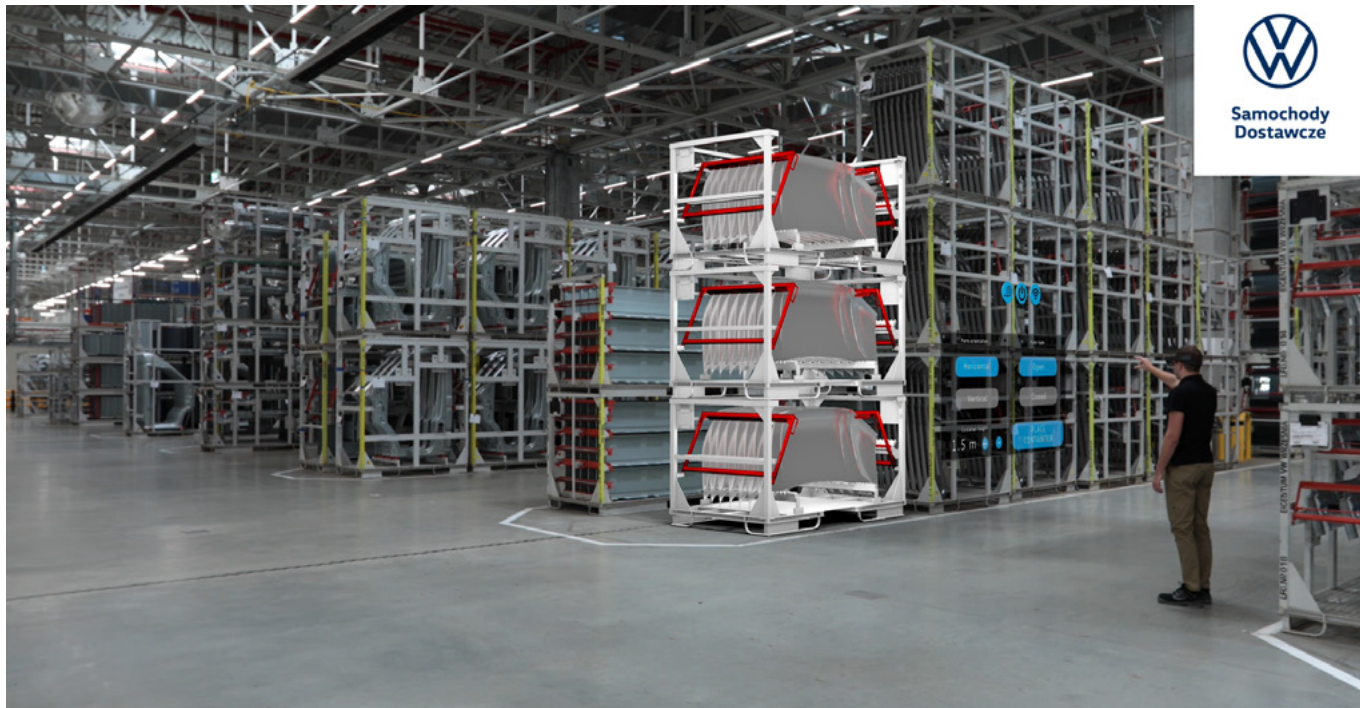
tów transportu pojemników prototypowych wysyłanych od firm konstrukcyjnych. Wirtualny model pojemnika może być sprawdzony przez planistę w dowolnym otoczeniu i czasie przed ostatecznym wybudowaniem pojemnika i transportem do naszego zakładu produkcyjnego - wyjaśnia Tomasz Rudalski, Projekt Manager wdrożenia w fabryce VW we Wrześni.

Wdrożenie technologii opartej na Augmented Reality w fabrykach VW Poznań rozpoczęło się od serii warsztatów, których celem było opracowanie innowacyjnego, ale przede wszystkim praktycznego narzędzia wsparcia planowania logistycznego. Uczestnicy analizowali możliwości wykorzystania rozszerzonej rzeczywistości do usprawnienia procesów, jak również oczekiwania użytkowników oraz otoczenie techniczne i biznesowe. Pozwoliło to na opracowanie spójnej wizji oraz oszacowanie potencjalnych korzyści z wykorzystania nowej technologii.

Drugi etap stanowiło uruchomienie fazy pilotażowej w zakładach Volkswagen Poznań w 2018 roku w ograniczonej skali, którego celem było potwierdzenie założeń przyjętych podczas warsztatów oraz zgromadzenie i analiza doświadczeń z praktycznego wykorzystania aplikacji. Faza pilotażu składała się z kilkunastu iteracji polegających na projektowaniu, wdrażaniu i testowaniu kolejnych udoskonaleń systemu. Ostatnim krokiem było zintegrowanie aplikacji z wewnętrznymi systemami VW oraz wdrożenie w trybie produkcyjnym, co nastąpiło w zakładzie Volkswagen Poznań w II kwartale 2019 roku.

Na tym etapie w systemie gromadzone są dane z wykorzystania aplikacji na dużą skalę oraz dalsze sugestie od użytkowników, co pozwala na wprowadzanie kolejnych usprawnień. Zastosowanie technologii rozszerzonej rzeczywistości pozwala na wcześniejsze wykrycie błędów w konstrukcji pojemników oraz ewentualnych kolizji z istniejącą infrastrukturą logistyczną oraz produkcyjną.

- W ramach projektu AR Container Planning utworzyliśmy bibliotekę opakowań i części, z których składają się nasze auta. Możliwość wizualizacji ich wirtualnych

Samochody
Dostawcze

FOT. VW WRZESNIA

modeli bez dotychczasowej konieczności angażowania pracowników magazynu oraz wózka widłowego przenosi nas w inny wymiar planowania - dodaje Tomasz Rudalski. Całość prac realizowana była według zwinnej metodyki Scrum (metodyka o charakterze iteracyjnym oraz przyrostowym, zaliczana do zwinnych metod pracy zgodnych z manifestem Agile), co oznacza, że projekt był podzielony na krótkie przyrosty kończące się demonstracją i zebraniem uwag od użytkowników. Wśród wymiernych korzyści zastosowania AR w obszarze logistyki w fabryce Volkswagena wskazać można oszczędność kosztów produkcji prototypów o 15 proc., skrócenie cyklu wprowadzania nowych pojemników o 4 tygodnie, szybszą i dokładniejszą współ-

pracę z dostawcami projektującymi i wykonującymi pojemniki oraz w pełni cyfrowy workflow pracy.

W projekcie Apzumi wsparło prace projektowe i planistyczne w obszarze logistyki. Ale to nie jedyny obszar wykorzystania tego rozwiązania w fabrykach Volkswagen Poznań. Platforma Apzumi Spatial jest wykorzystywana także do zdalnej komunikacji z ekspertem, pozwala na dostęp do interaktywnych instrukcji i procedur, automatyzuje proces raportowania i dokumentacji i pozwala na dostęp do bazy wiedzy interaktywnej dokumentacji technicznej. Jest także wykorzystywana w procesie szkolenia pracowników oraz przy wizualizacji projektów.

Technologia rozszerzonej rzeczywistości ma duży potencjał rozwoju i wdrożeń. Można ją zastosować nie tylko w dziale Planowania Logistyki, lecz także w Produkcji czy Utrzymaniu Ruchu. - W Planowaniu Logistycznym aplikacja AR Container Planning na platformie Spatial ma wspierać planistę w tworzeniu nowych konceptów pojemników specjalistycznych, umożliwia również generowanie ich wirtualnych modeli, tzw. digital twin, i prace z nimi w realnych miejscach fabryk w całym koncernie VW - mówi Piotr Maćkowiak, Planowanie Logistyczne zakładu w Poznaniu. Rozwiązanie będzie prezentowane podczas Dni Innowacyjności w Logistyce 2020 w ramach całego koncernu Volkswagen.

AR CONTAINER PLANNING W VOLKSWAGEN POZNAŃ

Aplikacja wykorzystująca rozszerzoną rzeczywistość służąca planowaniu opakowań specjalistycznych oraz magazynów:

- skraca czas rozwoju nowych opakowań oraz ich modernizacji przez fizycznym wykonaniem,
- umożliwia wykrycie kolizji części w pojemniku oraz pojemnika z otoczeniem,
- pozwala na symulacje ustawienia opakowań przy linii produkcyjnej,
- daje możliwość symulacji ustawienia opakowań w magazynie w rzeczywistych wymiarach oraz w skal
- pozwala na konsultacje w czasie rzeczywistym poprzez wideokonferencje np. z konstruktorem czy prowadzenie odbiorów koncepcji pojemnika z działami fachowym



 Dojutrów 1 B
 62-812 Dojutrów
 + 48 62 764 35 37
 + 48 606 809 801
 www.trazmet.com

Firma Trazmet Lager Technik Sp z o.o. z siedzibą w Dojutrowie specjalizuje się w produkcji: pojemników metalowych, palet, pojemników siatkowych, koszy magazynowych, palet dłuźycowych oraz nadstawek paletowych. Wykonujemy także zamówienia indywidualne dostosowane do potrzeb klienta. Na rynku charakteryzujemy się wysoką jakością wyrobów oraz terminowymi dostawami. Posiadamy wykwalifikowaną kadrę z wieloletnim doświadczeniem, która podnosi swoje umiejętności poprzez kursy i szkolenia.



 Osiek 212a
 32-300 Olkusz
 + 48 32 645 57 56
 + 48 664 124 952
 www.malbox.pl

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



 ul. Sosnowa 2
 13-306 Nielbark
 + 48 56 649 89 06
 www.luettgens.pl




Firma Lüttgens produkuje wyroby z technicznych tw. sztucznych, specjalizując się głównie w częściach termoplastycznych formowanych wtryskowo. Są to przede wszystkim artykuły konstrukcyjne, o wysokich wymaganiach jakościowych i wymiarowych. Park maszynowy składa się z 40 wtryskarek marki Arburg o sile zwarcia od 250kN do 3.200kN. Mamy doświadczenie m.in. w branży motoryzacyjnej, elektrotechnicznej czy technice zamków i okuć. Specjalizujemy się we wtrysku hybrydowym, tj. oprysku insertów wykonanych np. z metali czy spieków. Wytwarzamy też tzw. safety parts/D-Teile wymagających szczególnej precyzji i dokładności.



 ul. Polna 17 C. Komorniki
 55-300 Środa Śląska
 + 48 603 299 071
 www.fiuka.de

Fischer & Kaufmann (FIUKA) – produkujemy komponenty głęboko tłoczone z metalu dla przemysłu motoryzacyjnego do układów: jezdnych, wydechowych, napędowych oraz poduszek powietrznych. Specjalizujemy się również w technologii „flow-forming” stosowanej w najnowszej produkcji elementów tj. stojan i wirnik dla jednostek napędowych do samochodów elektrycznych. Nasze kompetencje technologiczne w zakresie obróbki plastycznej części metalowych pozwalają na osiągnięcie najbardziej kompleksowych wymagań klientów z branży motoryzacyjnej – wg. IATF 16949.



 ul. Gdańska 23
 66-520 Dobiegniew
 + 48 609 604 321
 www.holzverpackung-huefingen.com/pl

Holzverpackung Hufingen Sp. z o.o. jest wiodącym producentem opakowań przemysłowych – naszą główną domeną jest drewno i tektura.

Projektujemy i produkujemy opakowania do transportu silników, skrzyń biegów, szyb, elementów karoserii czy baterii hybrydowych. Wykorzystujemy maszyny CNC wiodących producentów. Wspomagamy i optymalizujemy procesy logistyczne na magazynach klienta lub własnych.



 Pcim 1512
 32-432 Pcim
 + 48 12 274 32 23
 www.klgs.pl

KLGS Sp. z o.o jest producentem i dostawcą technicznych detali z tworzyw sztucznych dla klientów z branż: motoryzacyjnej, elektronicznej, elektromaszynowej, energetycznej, sprzętu gospodarstwa domowego, kolejowej oraz budowlanej. Zajmujemy się obsługą całego procesu produkcyjnego. Służymy naszym klientom w doborze materiałów, drukujemy modele 3D elementów, produkujemy formy wtryskowe produkcyjne i prototypowe, wytwarzamy prototypy, prowadzimy seryjną produkcję, a wytworzone wypraski wtryskowe dekorujemy, zabezpieczamy, spajamy oraz obrabiamy zgodnie z życzeniami klientów.



 Bakumer Strasse 73
DE 49393-Lohne


 + 48 883 368 688


 www.poeppelmann.com


Elementy ochronne z tworzyw sztucznych KAPSTO® są optymalną ochroną podczas produkcji, magazynowania i transportu. Poza naszym standardowym zasięgiem produkcyjnym z ponad 3.000 elementów ochronnych, oferujemy aktualnie termoforowane tacki chroniące delikatne komponenty.

Wszeczhonne korzyści z naszych produktów i usług: Program standardowy z ok. 3.000 części – dostępnymi na magazynie / Design / Prototypowanie / Dowolne ilości zamawiane, brak opakowań standardowych / Bezpłatne wzory / Doradztwo zastosowania, zamówienie katalogu i produktów.



 ul. Limanowskiego 48/7.
30-551 Kraków
Zakład produkcyjny:
ul. Piłsudskiego 40.
33-230 Szczucin k/Tarnowa

 + 48 12 257 12 24

 www.krak-old.pl

KRAK-OLD to profesjonalny i sprawdzony dostawca, na rynku od 1989 r. Specjalizujemy się w tłoczeniu metali, w szczególności tłoczeniu progresywnym elementów metalowych na narzędziach postępowych, produkcji izolacji elektrycznych oraz wykonawstwie narzędzi do wykrawania i tłoczenia. Produkujemy dla firm z branży motoryzacyjnej, oświetleniowej, AGD i innych. Dzięki wieloletniemu doświadczeniu i wykwalifikowanej kadrze dostarczamy detale o dowolnym stopniu skomplikowania w konkurencyjnych cenach. Zapewniamy wysoką wydajność oraz jakość produkcji.



 ul. Lodowa 93D
93-232 Łódź

 + 48 604 171 788

 www.coko-werk.pl

Coko-Werk specjalizuje się w produkcji komponentów z tworzyw sztucznych, uszlachetnianiu ich powierzchni oraz montażu w podzespoły. Fabryki w Łodzi i Konstantynowie Łódzkim zapewniają elastyczność oraz podnoszą poziom bezpieczeństwa w sytuacjach nadzwyczajnych. Dysponujemy ponad 50 maszynami wtryskowymi o sile zwarcia 40-1200 ton oraz automatami do formowania metodą rozdmuchu, zgrzewarkami, linią do aplikacji piany PU, hotstampingiem i tampoprintingiem, lakiernią, laboratorium pomiarowym.



 ul. Rynkowska 9
85-503 Bydgoszcz

 + 48 697 117 904

 www.rrkeurope.com

ARRK Shapers' Polska jest dużą, nowoczesną narzędziownią z 20 letnim doświadczeniem. Wchodzi w skład międzynarodowej grupy ARRK. Narzędziownia w Bydgoszczy specjalizuje się w **produkcji form wtryskowych** o masie od 5 do 55 T do części dla przemysłu samochodowego, a także świadczy szeroki zakres usług **serwisu form wtryskowych i narzędzi** o masie od 500 kg do 55 T (modyfikacje, regeneracje, naprawy) dla różnorodnych branż. Firma wykonuje również usługi szybkiego prototypowania.

MIEJSCE
NA REKLAMĘ

**TWOJEJ
FIRMY**

DOŁĄCZ
DO INNYCH DOSTAWCÓW.





BANER REKLAMOWY



SKORZYSTAJ ZE SPECJALNIE DEDYKOWANEGO MIEJSCA NA TWOJĄ REKLAMĘ

MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE



OBSERWUJ NASZE DZIAŁANIA KOMENTUJ I UDOSTĘPNIJ

BAZA DOSTAWCÓW

NAJNOWSZE WPROTY W BAZIE DOSTAWCÓW



ZWIĘKSZ SWOJĄ SZANSĘ NA WIĘKSZY UDZIAŁ W RYNKU

WYDARZENIA



WEŹ UDZIAŁ I BĄDŹ PARTNEREM KONFERENCJI I SPOTKAŃ ZAKUPOWYCH

KWARTALNIK ON-LINE



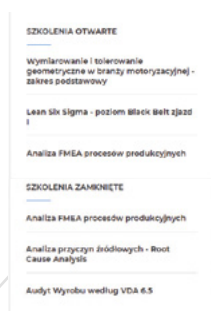
PRZECZYTAJ AKTUALNE WYDANIE NASZEGO BRANŻOWEGO KWARTALNIKA

NEWSLETTER



ZYSKAJ BEZPŁATNY DOSTĘP DO NAJNOWSZYCH WIADOMOŚCI Z RYNKU MOTORYZACYJNEGO

SZKOLENIA



ZYSKAJ NOWĄ WIEDZĘ I KWALIFIKACJE

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRMĘ

BANERY REKLAMOWE



OFERTY PRACY

Nazwa oferty	Opis	Dotyczy
	Mechanik	2019-07-30
	Służarz narzędziowy	2019-07-30

ZNAJDŹ PRACOWNIKA Z NAMI TO MIEJSCE NA TWOJE OGŁOSZENIE