

AutomotiveSuppliers.pl

review



ISSN 1899-4369

KWIECIEŃ - CZERWIEC 2024 | NR 2 (65)

TEMAT
WYDANIA

Chińskie auta tym razem podbiją Europę?

14

W NUMERZE

KIRCHHOFF Polska:
historia 25 lat
sukcesu!

24

Produkcyjne Centrum
Szkoleniowe GKN
Automotive
Poland

38

Restrukturyzacja
i upadłość
w branży
motoryzacyjnej

42

Forum
13 Moto
Solutions

Kraków ■ 21-22 listopada 2024

www.motosolutions.pl

Bramy szybkobieżne dla branży automotive.

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





Zmienność jedyną pewną w motoryzacji

Od czasu wybuchu pandemii COVID-19 w każdym roku polski i europejski przemysł motoryzacyjny mierzy się z kolejnymi wyzwaniami. Gdy skończyła się pandemia weszliśmy w kryzys czipów. Później nastąpił wzrost cen energii i surowców. Dopiero 2023 rok wydawał się być stabilnym dla naszego sektora.

Jednak już pod koniec zeszłego roku pojawiły się pierwsze sygnały kolejnego kryzysu. Po kilku latach względnego spokoju przemysł motoryzacyjny zaczął ciąć zatrudnienie. W Niemczech i innych krajach Europy Zachodniej obserwujemy upadłości dostawców oraz zapowiedzi zamykania zakładów produkcyjnych. Fala ta nie omija także Polski. Swoje „dokłada” osłabienie popytu na auta elektryczne i zmniejszone wolumeny zamówień u dostawców.

Czy czeka nas odejście od elektromobilności? Jaka jest przyszłość przemysłu motoryzacyjnego w Unii Europejskiej? O tych i innych wyzwaniach będziemy rozmawiali i dyskutowaliśmy na **13. Forum MotoSolutions**, które odbędzie się 21 i 22 listopada w Krakowie. Warto wpisać sobie w kalendarz nasze wydarzenie i już teraz zachęcam do rejestracji.

Rafał Orłowski
Partner

AutomotiveSuppliers.pl
review

REDAKCJA:

Rafał Orłowski

tel: 666 863 863

e-mail: orlowski@automotivesuppliers.pl

MARKETING, SZKOLENIA, KONFERENCJE:

Małgorzata Zborowska-Stęplewska

tel: 600 003 239

e-mail: zborowska@automotivesuppliers.pl

**NR 2 (65)/2024
KWIECIEŃ-CZERWIEC**

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:

Anna Gabryk, Łukasz Pawęzka,

Joanna Plaisant, Piotr Podsiadło,

Anna Wiaksa

OPRACOWANIE GRAFICZNE:

Doroła Jaworska, Dominika Kostka

MEDIA DORA

5	13. Forum MotoSolutions (21-22.11.2024)
14	Chińskie auta tym razem podbiją Europę?
20	Automotive CEE Day 2024 - relacja
27	KIRCHHOFF Polska: historia 25 lat sukcesu!
28	Co nowego u dostawców
35	Raportowanie ESG to więcej niż zgodność
36	DANPLA - nowoczesne i ekonomiczne opakowania z tworzyw sztucznych dla Automotive
40	GKN Automotive Poland utworzył Produkcyjne Centrum Szkoleniowe
45	Restrukturyzacja i upadłość w branży motoryzacyjnej
46	Baza dostawców



Organizator

AutomotiveSuppliers.pl

13 Forum Moto Solutions

21-22 listopada 2024

DoubleTree by Hilton Kraków Hotel & Convention Center



DOŁĄCZ DO NAJWAŻNIEJSZEGO WYDARZENIA KONFERENCYJNEGO DLA MENADŻERÓW ZARZĄDZAJĄCYCH PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO W POLSCE!

Z przyjemnością informujemy, że od początku czerwca można zgłaszać poprzez stronę

www.motosolutions.pl

uczestnictwo w tegorocznej **13. edycji Forum MotoSolutions** - best practices w przemyśle motoryzacyjnym.

To największe wydarzenie konferencyjne w Polsce i jedno z najważniejszych w Europie Środkowo-Wschodniej. Forum co roku gromadzi elitę branży motoryzacyjnej. W minionym roku ten wyjątkowy event zgromadził rekordową liczbę 350 uczestników i 40 wystawców, tworząc niepowtarzalną atmosferę intensywnych dyskusji, wymiany wiedzy i nawiązywania kluczowych kontaktów.

dołącz →

 www.motosolutions.pl

13 Forum Moto Solutions

Jak zawsze przygotowując każdą kolejną edycję starannie dobieramy tematykę wystąpień i debaty, aby odpowiadać na aktualne wyzwania, przed którymi staje przemysł motoryzacyjny zarówno w Polsce jak i w Europie.

W tym roku w agencie Forum znajdują się między innymi:

- **Czy europejski przemysł motoryzacyjny przetrwa ofensywę aut „made in China”?**
- 2035 - to nie będzie ostatni rok produkcji samochodów spalinowych!
- **W Europie Wschodniej powstają nowe fabryki aut (case study)**
- AI - sztuczna inteligencja w zakładach motoryzacyjnych. Wsparcie czy zagrożenie?
- **Bezpieczeństwo cyfrowe zakładów produkcyjnych**
- Optymalizacja procesów produkcyjnych i logistycznych
- **Motoryzacja a zmienność na rynku pracy**
- Lean Office w motoryzacji
- **Transformacja energetyczna - motoryzacja w drodze do neutralności emisji CO₂**

**Już wkrótce zaprezentujemy
pierwszych potwierdzonych prelegentów i panelistów**

**NIE CZEKAJ!
SKORZYSTAJ BILETÓW EARLY BIRDS!**



EARLY BIRDS

**2150
PLN netto**

do 31.08.2024

oszczędzasz 2000 PLN

Zgłoś udział ↗

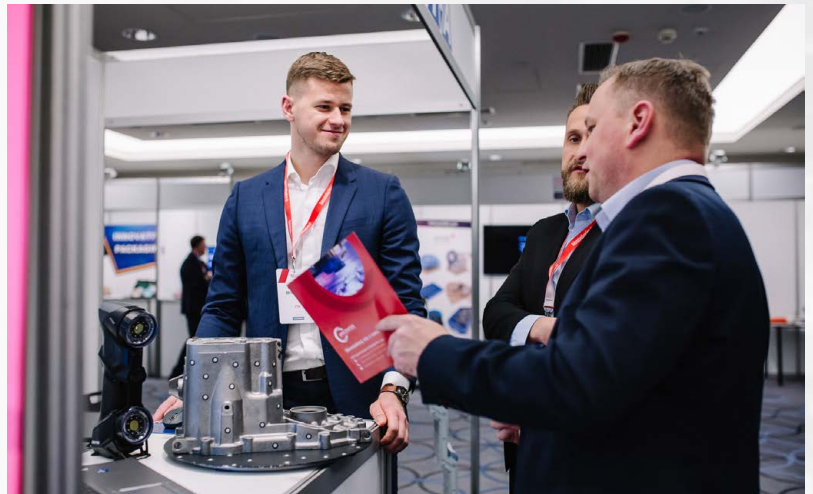
21-22 listopada 2024



Forum organizowane przez AutomotiveSuppliers.pl to nie tylko prezentacje i debaty. Na zakończenie pierwszego dnia uczestnicy biorą udział w bankiecie, podczas którego wręczane są Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego (w 2024 roku już po raz dziewiąty!).



Uroczysty bankiet to także doskonała okazja do wymiany opinii, doświadczeń, nawiązywania nowych znajomości ale przede wszystkim do dobrej zabawy.



**CHCESZ ZOSTAĆ CZYNNYM PRELEGENTEM
LUB PARTNEREM FORUM MOTOSOLUTIONS?**

**Skontaktuj się z nami:
tel. (22) 215-05-05
e-mail: review@automotivesuppliers.pl**

dołącz →

 www.motosolutions.pl

13 Forum Moto Solutions

Rekomendacje

Głos Uczestników Poprzednich Edycji

Forum MotoSolutions:

Rekomendacje, które Mówią Same za Siebie

Nasza publikacja prezentuje te rekomendacje w formie krótkich filmów wideo, byście mieli Państwo okazję posłuchać tych autentycznych głosów. To właśnie one składają się na niepowtarzalną aurę Forum MotoSolutions - miejsca, gdzie spotykają się innowacje, wiedza i pasja branżowych liderów.

Rekomendacje Wideo

- Własne Opowieści Uczestników

Nie ma nic bardziej przekonującego niż osobiste relacje i opowieści uczestników. To właśnie dlatego postanowiliśmy oddać głos osobom, które miały okazję uczestniczyć w poprzednich edycjach Forum MotoSolutions. Przez krótkie, lecz treściwe filmy wideo, przedstawili oni swoje doświadczenia i wnioski związane z udziałem w tym prestiżowym wydarzeniu.

W tych rekomendacjach uczestnicy wyrażają swoje wrażenia na temat:

- ✓ **Wartości Wiedzy i Networkingu:** wskazują na unikalną możliwość dostępu do wiedzy i doświadczenia najwybitniejszych postaci branży. Forum MotoSolutions to nie tylko prezentacje, to dialog, wymiana poglądów i inspirujące dyskusje.
- ✓ **Kontaktów Biznesowych:** opowiadają o wartości kontaktów nawiązywanych podczas Forum. Cenne relacje, które przekładają się na współpracę i nowe, ekscytujące możliwości w przemyśle.
- ✓ **Innowacyjności:** podkreślają, że Forum MotoSolutions jest miejscem, w którym można zobaczyć i zrozumieć przyszłość motoryzacji już dziś. Innowacje prezentowane na wydarzeniu to istotny punkt odniesienia dla branżowych liderów.
- ✓ **Atmosfery Wydarzenia:** podkreślają wyjątkową atmosferę Forum, która sprzyja nie tylko wymianie wiedzy, ale również integracji i tworzeniu nieformalnych relacji.

Przygotujcie się na ekscytującą podróż przez kolejną edycję Forum MotoSolutions, w której towarzyszyć będą nam inspirujące dyskusje, nowe spojrzenia na przyszłość motoryzacji i szansa na tworzenie niesamowitych relacji. Rejestracja na wydarzenie jest otwarta, zapraszamy do tego wyjątkowego świata, w którym przemysł motoryzacyjny kształtuje swoje jutro.

Poznaj opinie przedstawicieli współpracujących z nami firm



Rekomendacje uczestników Forum MotoSolutions



www.motosolutions.pl

zarejestruj się

21-22 listopada 2024

Wystawa

Zapraszamy do zakupu powierzchni wystawienniczej podczas 13. Forum MotoSolutions!

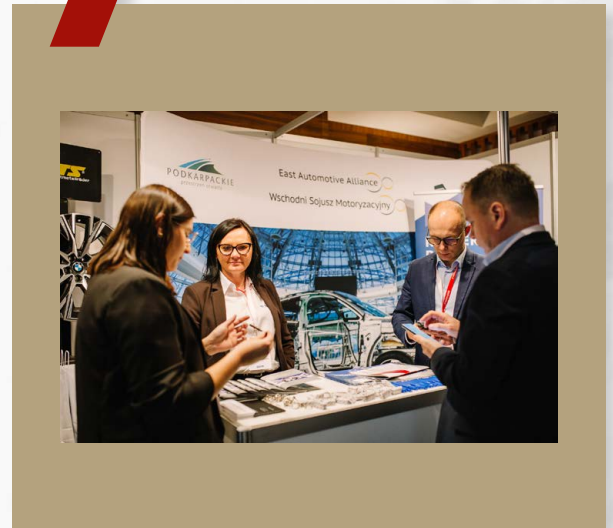
Udział w wystawie to świetna okazja do zaprezentowania swojej firmy oraz produktów wśród kluczowych graczy przemysłu motoryzacyjnego już niedługo stanie przed Tobą. 13. Edycja Forum MotoSolutions to nie tylko wyjątkowe spotkanie branżowe, ale również doskonała szansa do nawiązania jak i do zacieśnienia relacji biznesowych oraz promocję **oferowanych rozwiązań i usług** w gronie profesjonalistów.

Czego możesz się spodziewać na Forum MotoSolutions?

13. edycja Forum MotoSolutions towarzyszyć będzie imponująca wystawa, na której znajdziesz **do 40** doskonale przygotowanych stoisk wystawienniczych. To właśnie na nich możesz zaprezentować szeroką gamę produktów lub usług swojej firmy, a także nawiązać nieocenione kontakty biznesowe.

Kim będą uczestnicy wystawy?

Wśród uczestników wystawy znajdują się producenci części i komponentów, dostawcy nieprodukcyjni, firmy wspierające produkcję pojazdów i podzespołów oraz jednostki certyfikujące. **NIE PRZEGAP niepowtarzalnej okazji**, by spotkać się z przedstawicielami różnych segmentów przemysłu motoryzacyjnego i dowiedzieć się więcej o ich potrzebach oraz oczekiwaniach.



Promocja firmy i budowanie świadomości marki

Forum MotoSolutions to nie tylko miejsce dla prezentacji produktów, ale również doskonała okazja do zwiększenia rozpoznawalności Twojej firmy oraz budowania świadomości marki. W obecności kluczowych decydentów i przedstawicieli branży motoryzacyjnej, Twój udział w wystawie może zaowocować nowymi kontraktami, partnerstwami biznesowymi oraz wzmocnieniem pozycji rynkowej.



dołącz →

 www.motosolutions.pl

13 Forum Moto Solutions

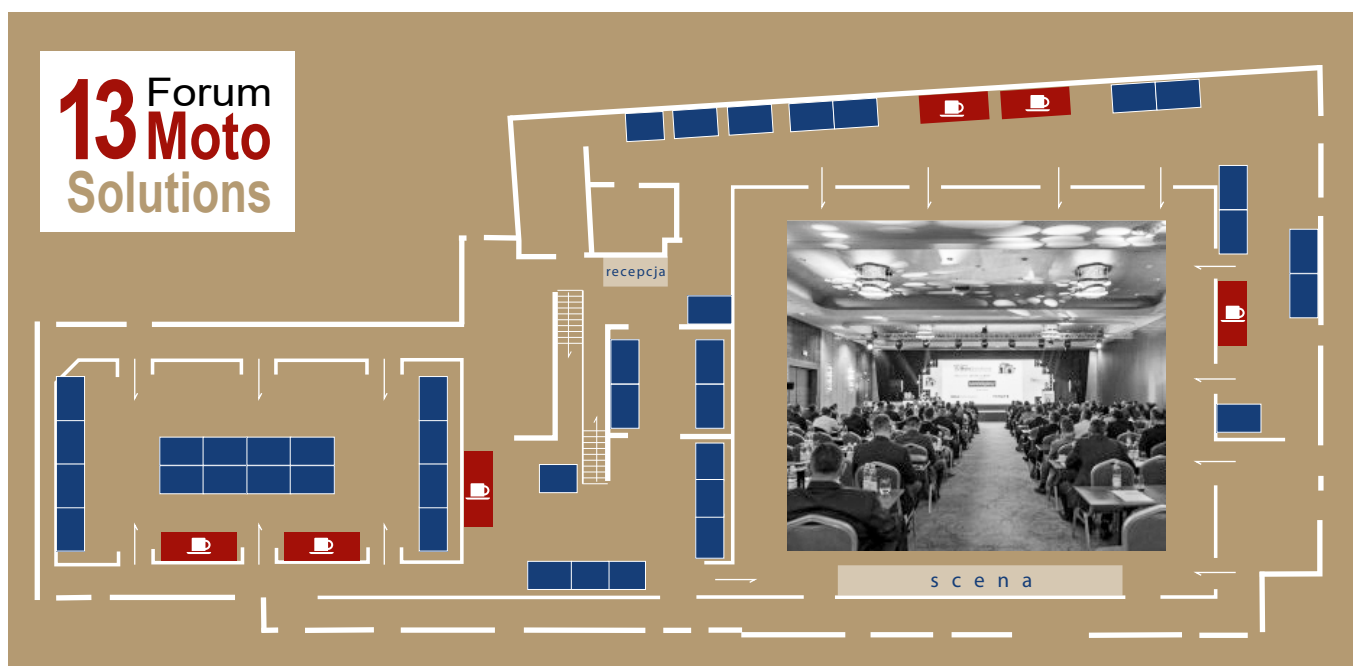
Wystawa

Nieformalny charakter i korzyści dla sponsorów

Forum MotoSolutions wyróżnia się atmosferą sprzyjającą nieformalnym rozmowom biznesowym. To doskonałe otoczenie dla Partnerów, którzy pragną zaprezentować swoją markę oraz produkty wśród osób zainteresowanych i wpływowych w swoich firmach. Poprzednie edycje wydarzenia udowodniły, że uczestnicy tworzą wyjątkowe środowisko, sprzyjające wymianie informacji i poglądów, co przekłada się na realne efekty w działalności przedsiębiorstw.

Kup powierzchnię wystawienniczą dla swojej firmy

Jeśli chcesz wykorzystać tę unikalną okazję do prezentacji swojej firmy przed elitą branży motoryzacyjnej, zachęcamy do zakupu powierzchni wystawienniczej na 13. Forum MotoSolutions. To doskonała inwestycja w rozwój Twojego biznesu, możliwość nawiązania cennych relacji oraz zwiększenia widoczności marki.



WEŹ UDZIAŁ W TYM WAŻNYM WYDARZENIU I DOŁĄCZYĆ DO GRONA CZOŁOWYCH GRACZY PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO W POLSCE.

Skontaktuj się z nami już teraz, aby zarezerwować swoje miejsce na stoisku wystawienniczym. Razem z nami możesz zdobyć nowe możliwości i otworzyć drzwi do kolejnych klientów w przemyśle motoryzacyjnym.

21-22 listopada 2024

Katalog

Dołącz do naszego Katalogu Konferencyjnego na 13. Forum MotoSolutions!

Nadchodząca kolejna, już trzynasta edycja Forum MotoSolutions - wyjątkowego wydarzenia skupiającego czołowych graczy z branży motoryzacyjnej. To nie tylko doskonała okazja do nawiązania kontaktów biznesowych, ale również świetna szansa na wzmocnienie swojej marki poprzez umieszczenie reklamy w naszym prestiżowym Katalogu Konferencyjnym.

Czym jest Katalog Konferencyjny?

Katalog Konferencyjny to profesjonalnie zredagowana i starannie wydana publikacja, pełna informacji istotnych dla uczestników Forum MotoSolutions. To prawdziwa skarbnica wiedzy, która zawiera:

Plan konferencji: Znajdziesz w nim szczegółową agendę wszystkich sesji, prezentacji i paneli dyskusyjnych, dzięki czemu nikt nie przegapi najważniejszych momentów Forum.

- ✔ Informacje branżowe: Katalog to doskonałe źródło wiedzy na temat najnowszych trendów i wyzwań w przemyśle motoryzacyjnym.
- ✔ Informacje o partnerach i prelegentach: Dowiesz się kto jest częścią tego wyjątkowego wydarzenia, co może otworzyć drzwi do ciekawych rozmów i współpracy.
- ✔ Reklamy partnerów: To doskonała szansa na wyróżnienie swojej firmy poprzez umieszczenie reklamy wśród innych znanych marek i graczy branżowych.

Dlaczego warto dołączyć do Katalogu?

Twoja firma ma szansę nie tylko zaprezentować się wśród kluczowych decydentów i partnerów branżowych, ale również wśród mediów, potencjalnych partnerów, instytucji oraz osób związanych z wydarzeniem. To unikalna okazja do wzmocnienia swojej pozycji na rynku oraz zwiększenia widoczności marki wśród grupy zainteresowanych i wpływowych osób.

Jak dołączyć do Katalogu Konferencyjnego?

Dołączenie do Katalogu Konferencyjnego to prosta droga do zaprezentowania swojej marki wśród kluczowych postaci branży motoryzacyjnej. Skontaktuj się z nami już dziś, aby uzyskać więcej informacji na temat opcji reklamowych oraz umożliwić Twojej firmie udział w tym prestiżowym wydawnictwie.



**NIE PRZEGAP TEJ UNIKALNEJ OKAZJI - UMIĘĆ SWOJĄ REKLAMĘ
W KATALOGU KONFERENCYJNYM 13. FORUM MOTOSOLUTIONS**
i zdobywaj nowe możliwości, nawiązując cenne relacje oraz
budując silniejszą pozycję w świecie motoryzacji.

dołącz →

 www.motosolutions.pl

13 Forum Moto Solutions

Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego

Wyróżnienia dla Wizjonerów Przemysłu Motoryzacyjnego: Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego na 13. Edycji Forum MotoSolutions

Przemysł motoryzacyjny w Polsce to dynamicznie rozwijająca się gałąź gospodarki, która nieustannie wyznacza nowe standardy i innowacje. Jest to efekt współpracy wielu zaangażowanych firm oraz ich zaawansowanych rozwiązań. W uznaniu wyjątkowych osiągnięć i wkładu w rozwój branży, już po raz ósmy na Forum MotoSolutions zostaną wręczone Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego.

Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego: Osiągnięcia Warto Podkreślić!

Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego to nie tylko zaszczytne wyróżnienia, ale również wyraz uznania dla firm produkcyjnych, które znacząco wpływają na rozwój całego przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Wyróżnienia te są przyznawane przez AutomotiveSuppliers.pl, firmę analityczną i organizatora Forum MotoSolutions.

Podczas Bankietu wieńczącego pierwszy dzień Forum zostaną wręczone Nagrody w kategoriach:

1. MASTER OF AUTOMOTIVE INDUSTRY: To wyróżnienie skierowane do firm, które poprzez swoją działalność oraz innowacyjny rozwój, mają kluczowy wpływ na całą branżę motoryzacyjną w Polsce. To właśnie te firmy wyznaczają nowe kierunki rozwoju.

2. POLISH SUPPLIER: Kategoria ta docenia dostawców, którzy wyróżniają się nie tylko jakością swoich produktów, ale również aspirują do roli ważnego gracza na arenie europejskiej i światowej. To firmy, które swoim zaangażowaniem i rozbudowaną ofertą stanowią wsparcie dla globalnej branży motoryzacyjnej.

3. EMPLOYER: Wartością dodaną dla przemysłu są ludzie. Wyróżnienie w kategorii „Employer” trafia do firmy, która aktywnie przyczynia się do wzrostu zatrudnienia w Polsce, tworząc nowe miejsca pracy i kształtując przyszłość pracowników w sektorze motoryzacyjnym.

4. TOP MENADŻER & TOP MENADŻERKA: To wyróżnienia dla liderów, którzy swoją wizją i kompetencjami kształtują kierunek rozwoju swoich firm oraz inspirują innych do osiągania jeszcze lepszych wyników w przemyśle.

5. CSR - „Firma Dobrych Uczynków”: To kategoria, która nie tylko zwraca uwagę na biznesową stronę przemysłu, ale również na odpowiedzialność społeczną. Nagroda ta docenia najlepsze inicjatywy w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu.

Świętujemy Wspólnie Innowacje i Zaangażowanie

Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego to nie tylko wyróżnienia dla osiągnięć, ale również inspiracja dla wszystkich uczestników przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Wartości, innowacje i zaangażowanie, które prezentowane są przez nagrodzonych, stanowią dowód na to, że przemysł motoryzacyjny w Polsce jest na światowym poziomie.



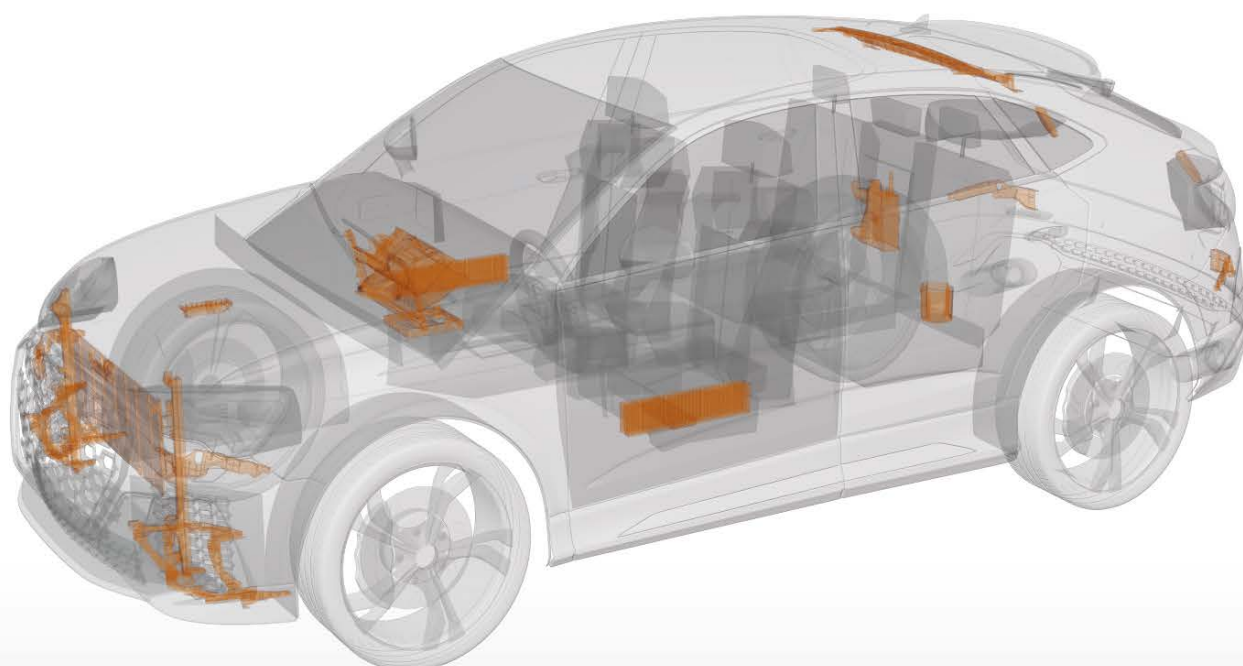
www.motosolutions.pl

zarejestruj się



Producent wyrobów z tworzyw sztucznych

z 40 letnim doświadczeniem na rynku motoryzacyjnym



PRODUKCJA ELEMENTÓW:

- nadwozia
- pomp paliwowych
- bezpieczeństwa
- systemów chłodzenia
- pochłaniaczy oparów paliwa
- oświetlenia
- kinematyki do klimatyzacji
- systemów dachowych
- systemów sterowania

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY

www.metchem.pl

METCHEM Sp. z o.o.

ul. Konstytucji 3 Maja 10, 34-100 Wadowice
metchem@metchem.pl tel.: +33 872 15 00

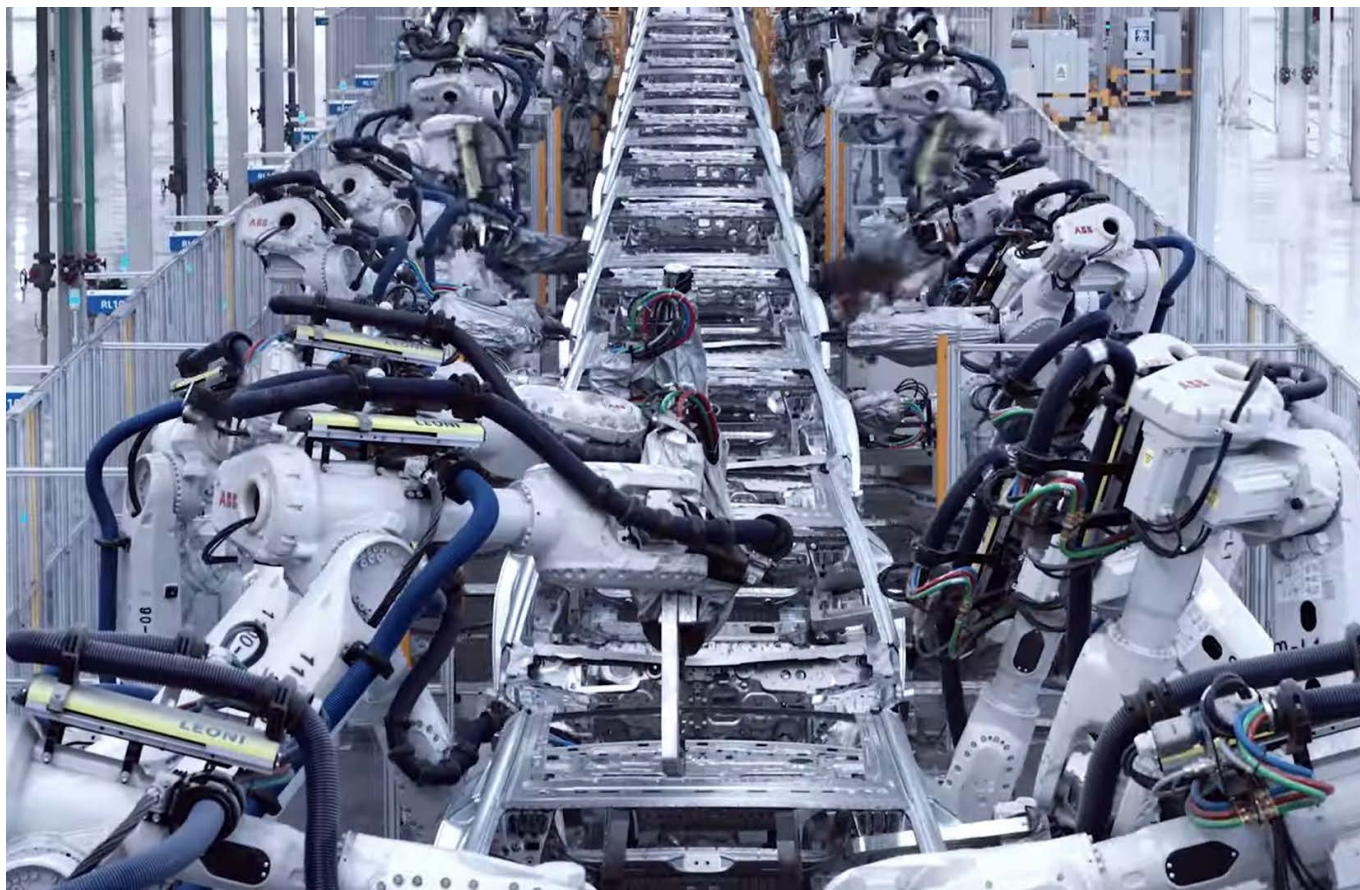


metchem.pl



LinkedIn





FOT. BYD AUTO



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Chińskie auta tym razem podbiją Europę?

W ostatnich dwudziestu latach chińscy producenci kilkakrotnie próbowali zaistnieć na rynku europejskim. Wydaje się, że po kilku porażkach tym razem auta „made in China” mogą już na stałe wpisać się w krajobraz unijnej motoryzacji.

Chiny to obecnie największy rynek motoryzacyjny na świecie. W ciągu ostatnich dwudziestu lat (2003-2023) produkcja aut osobowych wzrosła dziesięciokrotnie - z 2,01 mln (6. lokata) do 26,1 mln sztuk. W 2009 r. udział zagranicznych producentów w chińskim rynku motoryzacyjnym wynosił 85 proc., pod koniec października 2012 r. zmniejszył się do 72 proc. W połowie 2023 roku udział marek zagranicznych spadł do około 40 proc.

O sile chińskich marek niech świadczy fakt, że koncern BYD w 2023 roku zepchnął z pozycji lidera Volkswagena, sprzedając na rynku lokalnym 2,57 mln aut, co oznacza 43,3 proc. wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Ponad połowa przypadła na auta elektryczne (1,32 mln sztuk), co dało BYD 25,6 proc. udziału w tym segmencie. W pierwszej „dziesiątce” znalazły się jeszcze Changan (5. pozycja, 0,96 mln, -3,5 proc.), Geely (6. pozycja, 0,91 mln sztuk, +9,6 proc.) i Wuling (7. lokata, 0,84 mln, +7,8 proc.).

Mapa chińskich producentów jest dość złożona i w dużym stopniu związana jest centralną polityką Kraju Środka. Ponieważ obecnie działa około 60 producentów, do których należy ponad 110 marek aut osobowych i dostawczych, pozwolimy sobie zaprezentować tylko te naszym zdaniem najistotniejsze.

Firmy można podzielić na kilka grup:

1. producenci będący większością własnością rządu centralnego w Pekinie

- FAW (China First Automobile Works Group Corporation) - najstarszy producent pojazdów w Chinach utworzony w 1953 roku. Obecnie posiada takie marki własne aut

osobowych jak Hongqi i Bestune.

- Dongfeng (Dongfeng Motor Corporation) - działający od 1969 roku, która aktualnie w segmencie aut osobowych posiada marki Voyah, M-Hero, Aeolus, Nammi i Forthing.
- Changan (Chang'an Automobile Group) - którego początki działalności sięgają 1862 roku. Do tej firmy należą marki: Changan Auto, Avtr, Deepal i Kaicene.

Pierwsze modele, T03 i C10, trafią do klientów w Europie od IV kwartału 2024 roku. (...)

Jak poinformowała ostatnio agencja Reutersa, pierwsze egzemplarze T03 zostały już zmontowane w fabryce w Tychach.

2. producenci kontrolowani przez władze kantonalne

- SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) - posiada w swoim portfolio marki: IM Motors (joint venture z Alibaba Group i Zhanjiang Hi-Tech), MG, Rising Auto, Maxus, Roewe, Wuling i Baojun.
- GAC (Guangzhou Automobile Corporation) - marki: Trumpchi i Aion
- BAIC (Beijing Automotive Industry Corporation) - posiadający obecnie m.in. marki: Beijing, Arcfox (auta elektryczne) i Foton.
- JAC (Anhui Jianghuai Automobile Group Corporation) - z markami własnymi: JAC i Sehol.
- Chery (Chery Automobile) - do którego należą marki: Chery, Exeed, Jetour, iCar, Luxeed, Karry, Jecoo, Omoda i Soueast.

3. firmy z większością kapitałem prywatnym

- BYD Auto - z markami: BYD, Denza oraz nowe marki Yangwang i Fangchengbao
- Geely Group - do której należą: Geely Auto, Lynk & Co, Livan/Maple, Zeekr, LEVC ale także tak zna-



FOT. BELGEE



FOT. CHERY

ne Europejczykom marki jak Volvo Cars i Polestar.

- Great Wall Motors – posiadający: GWM, Haval, Wey, Ora i Tank
- Leapmotor
- Nio

W 2023 r. Chiny były nie tylko największym producentem ale także stały się największym eksporterem samochodów na świecie, detronizując Japonię. Było to możliwe dzięki takim firmom jak Chery, SAIC, Geely i BYD.

2005-2017: NIEUDANY REKONESANS W EUROPIE

Pierwszy raz marki chińskich aut zawiąły do krajów Unii Europejskiej na początku tego wieku.

W 2005 roku na europejskie rynki trafiła marka Landwind, należąca do firmy Jiangling Motor Holding (joint venture trzech chińskich firm Jiangxi Guokong Automotive Investment Corporation, Jiangling Motors Corporation Group i Changan Automobile. Unijnym klientom zaoferowano SUVa X6, który był kopią Opla Frontera I generacji. Auto nie podbiło rynku w czym nie pomogły mu fatalne wyniki bezpieczeństwa. W teście zderzeniowym EuroNCAP pojazd uzyskał ... zero gwiazdek na pięć możliwych. Pięć lat później, w 2010 roku Landwind powrócił do Europy z nowym minivanem CV9. Tym razem w próbie zderzeniowej EuroNCAP auto wyposażone tylko w dwa airbagi otrzymało dwie gwiazdki. Landwind był do-

stępny dla klientów w Beneluksie oraz w Niemczech. Plan sprzedażowy zakładał utworzenie do końca 2010 roku 75 punktów dealerskich. Jednak i tym razem chińska marka poniosła fiasko i próba podboju Europy zakończyła się w następnym roku.

Również w 2005 roku obecnością na targach w Lipsku zadebiutował w Europie Brilliance JinBei Automobile (oficjalnie Huachen Automotive Group Holdings). Chińska firma zaprezentowała wówczas modele spokrewnione z BMW, z którym w 2003 roku podpisała umowę na produkcję sedanów tej niemieckiej marki w Chinach. Jednak pomysł europejskiego importera aby sprzedawać auta Brilliance w supermarketach zakończył się całkowitym niepowodzeniem. Chińska firma dała o sobie szerszej znać w 2007 roku uczestnicząc w Salonie Samochodowym w Genewie prezentując cztery modele wraz z nowym dystrybutorem z Niemiec (HSO Motors Europe). Według danych JATO Dynamics łączna sprzedaż modeli Brilliance BS4 i BS6 w latach 2007-2009 w Unii Europejskiej wyniosła zaledwie 502 egzemplarze, w tym tylko 46 sztuk BS6. Niska sprzedaż i relatywnie wysoka cena aut doprowadziła, że HSO Motors upadło w listopadzie 2009 roku.

Obie wspomniane marki przeszły już do historii - Brilliance Motor ogłosił upadłość pod koniec 2020 roku (w 2024 reaktywowany przez Shenyang Auto) a ostatnie auta marki Landwind zjechały z linii montażowych w następnym roku.

Great Wall wybrał inną drogę. W Bułgarii pod koniec 2011 roku wraz ze swoim lokalnym partnerem Litex Motors uruchomił w Łowczu montaż aut. Pierwszym składanym autem z zestawów SKD był Voleex C10. Później ofertę rozszerzono o pick-upy Steet i SUVa Hover H6. Auta były dostępne przede wszystkim w Bułgarii choć podjęto próby rozszerzenia działalności na Rumunię i Serbię. Niska kilkutyśieczna roczna produkcja negatywnie odbiła się na działalności firmy - na początku 2017 roku Litex Motors ogłosił upadłość.

Jedynym w miarę udanym przyczółkiem stały się Włochy. W 2007 roku firma DR Automobiles rozpoczęła współpracę z Chery, uruchamiając montaż chińskich aut w Macchia d'Isernia (na północ od Neapolu) oraz ich dystrybucję pod marką DR na rynku lokalnym. Po początkowym sukcesie (5 tys. aut zarejestrowanych w 2010 roku) kolejne lata nie były udane. Dopiero od 2021 roku zainteresowanie autami sprzedawanymi przez DR Automobiles zaczęło stawać się znacząco większe (8,3 tys. w tym roku i 24,5 tys. w 2022 roku).

SILNY PRZYZCÓŁEK WE WSCHODNIEJ EUROPIE

W Ukrainie sprzedaż chińskich aut rozpoczęła się w poprzednim dziesięcioleciu od samochodów marek Chery i Geely. Na koniec zeszłego roku, pomimo trudnych wojennych realiów, u naszego wschodniego sąsiada można było kupić pojazdy aż 8 marek „made in China” - BYD, MG, Chery, JAC, Geely, Zeerk, Great Wall i Dongfeng.

Jak wynika z danych opublikowanych przez stowarzyszenie Ukrawtoprom w kwietniu 2024 roku Ukraińcy zarejestrowali prawie 1,2 tys. chińskich aut. To półtora raza więcej niż w tym samym miesiącu zeszłego roku. Samochody pochodzenia chińskiego stanowiły 15 proc. wszystkich kwietniowych nowych rejestracji. Co ciekawe, aż 77 proc. przypadło na elektryki.

W Rosji pierwsze chińskie modele, marek Great Wall, BYD i Lifan były dostępne na początku tego wieku. Długo nie odgrywały znaczącej roli - przykładowo

w 2011 roku auta chińskie odpowiadały jedynie za 1,6 proc. wszystkich rejestracji nowych samochodów osobowych i lekkich dostawczych. Pierwsza marka, Lifan, zajmowała odległą 28. lokatę. Dziesięć lat później, w 2021 roku udział chińskich aut zwiększył się do 6,9 proc. Dwie marki otarły się o pierwszą „dziesiątkę” zajmując odpowiednio 11. (Haval) i 12. (Chery) pozycje.

Stopniowo rosnąca sprzedaż spowodowała, że Rosja stała się atrakcyjna także jako miejsce produkcji. W 2006 roku firma Derways Automobile uruchomiła montaż aut „made in China” rozpoczynając m.in. od modelu Derways-313130 Land Crown, czyli Xinkai HXK 2031E (chińska kopia Toyoty Land Cruiser 90). Rok później nawiązano współpracę z firmą Lifan a pod koniec 2010 roku ruszył w zakładzie w Czerkiesku montaż auta Haima. Jednak wobec spadku popytu na chińskie marki w Rosji od 2015 roku, zakład Derways został zamknięty w 2018 roku.

Wkrótce potem, w połowie 2019 roku, swoją pierwszą fabrykę w Rosji z pełnym procesem produkcyjnym wybudował koncern Great Wall. Zakład powstał w Tule. W fabryce o mocy produkcyjnej wynoszącej do 100 tys. aut rocznie wytwarzane są auta marki Haval.

Kolejny chiński przyczółek został ustanowiony na Białorusi. Pod koniec 2017 roku w Borysowie została uruchomiona montownia Belgee, joint venture białoruskiej firmy BelAZ i chińskiego koncernu Geely. Zakład rozpoczął od montażu zestawów CKD modelu Geely Atlas, przechodząc stopniowo do wytwarzania Emgranda X7 i Emgranda 7. Zakład o zdolnościach na poziomie do 120 tys. pojazdów rocznie powstał z myślą o rynkach białoruskim rosyjskim i ukraińskim.

PODOBÓJ RYNKU ROSYJSKIEGO

Rosyjska inwazja na Ukrainę na początku 2022 roku zburzyła dotychczasowe motoryzacyjne status quo zarówno w Rosji jak i na Białorusi. W bardzo krótkim czasie wszystkie zachodnie koncerny motoryzacyjne oraz zagraniczni dostawcy zawiesili swoją działalność operacyjną a ich zakłady i fabryki zo-

stały finalnie zamknięte. Dodatkowo wprowadzone embargo do eksportu do Rosji doprowadziło do czasowego zawiedzenia produkcji m.in. przez AwtoWAZ, największego producenta aut (wówczas kontrolowanego przez Renault Group). W ciągu kilkunastu miesięcy zakłady należące, na przykład do Nissan (St. Petersburg), Renault (Moskwa), Mercedes (obwód moskiewski) czy VW (Katuga) zostały sprzedane za symboliczne kwoty rosyjskim firmom.

Jak każdy rynek, także rosyjski, nie znosi próżni. W kilka miesięcy po inwazji praktycznie wszystkie fabryki nawiązały współpracę z Chinami. W listopadzie 2022 roku w Moskwie (d. fabryka Renault w Moskwie) ruszył montaż auta marki JAC (na rynku rosyjskim Moskwie 3), zarówno o napędzie konwencjonalnym jak i w pełni elektrycznym.

W I połowie tego roku Awtozawod St. Petersburg (b. zakład Nissana) zaprezentował pierwszy model nowej marki XCITE - crossovera X-Cross 7, który jak podają lokalne media jest wizualnie podobny do Chery Tiggo 7 Pro.

Najszerszą współpracę z chińskimi partnerami nawiązał AwtoTotor w Królewcu. AwtoTotor to kontraktowy producent pojazdów. Na skutek rosyjskiej inwazji na Ukrainę w marcu 2022 roku w Królewcu został zakończony montaż aut marki BMW. Pod koniec września tego samego roku, z powodu braku nowych zestawów montażowych, ustała produkcja samochodów marek Hyundai i Kia. W ciągu kilkunastu ostatnich miesięcy w Królewcu został uruchomiony montaż takich chińskich marek jak

BAIC, SWM, KAIYI, Forthing czy użytkowych Jiangling. Do końca 2024 roku AwtoTotor planuje wytwarzać pojazdy aż 7 (!) chińskich marek.

Po wycofaniu się zachodnich koncernów chińskie marki samochodowe przeżywają prawdziwy boom na swoje auta w Rosji. Haval (Great Wall) ma w tym roku wyprodukować w zakładzie w Tule około 100 tys. pojazdów. To blisko dwa i pół raza więcej niż przed rokiem. Jednocześnie, od marca 2024 roku w Tule wytwarzane są również jednostki napędowe - silniki benzynowe 1.5 i 2l.

W 2023 roku w Rosji zostało zarejestrowanych około 940 tys. nowych samochodów osobowych i lekkich dostawczych. Na marki chińskie przypadło aż 49 proc. wszystkich rejestracji a w pierwszej „dziesiątce” najczęściej rejestrowanych marek znalazło się aż 6 chińskich producentów, przy czym aż trzy z nich (Haval, Chery i Geely) zajęły 2., 3. i 4. lokatę. Haval zanotował w miniony roku wzrost 2,3-krotny (111,7 tys. aut). Przebojem na rynek rosyjski wdarła się Omoda ze wzrostem sprzedaży 1,5 tys. w 2022 roku do 44,9 tys. rok później (wzrost o 2853 proc.!).

EUROPEJCZYCY BARDZIEJ PRZYCHYLNII AUTOM Z CHIN?

W ostatnich kilkadziesiąt miesięcy zauważana jest pewna zmiana dynamiki obecności aut z Chin na rynkach unijnych. W 2022 roku w wybranych krajach obecnych było 23 chińskich marek a rok później już 30. Jednak w minionym roku tylko 8 marek zarejestrowało w Europie więcej niż 1 000 aut, przy czym „domi-



FOT. HAVAL

natorem" było MG, na które przypadło 72 proc. wszystkich chińskich rejestracji. Jak podaje JATO Dynamics w 2023 roku zostało zarejestrowanych 321,9 tys. aut „made in China”, co oznacza wzrost o 79 proc. rok do roku.

Chociaż chińskie marki odnotowały wzrost udziału w rynku nowych aut do rekordowego poziomu 2,6 proc. (w porównaniu z 1,7 proc. w 2022 r.) to, jak komentuje Felipe Muñoz z JATO Dynamics stwierdzenie, że mamy do czynienia z chińską „inwazją” jest przesadzone.

Dobrym przykładem może być wspomniana już firma DR. W 2023 roku we Włoszech zostało zarejestrowanych 32,7 tys. aut marek DR (auta Chery), Evo (czyli BAIC), Sportequipe (Chery) i ICH-X (Beijing), co dało 2,08 proc. rynku nowych aut. Dzięki ekspansji na rynek hiszpański łącznie DR dostarczyło do klientów 39,2 tys. pojazdów, czyli o 78 proc. więcej niż w 2022 roku. Obecnie włoska sieć sprzedaży liczy łącznie 270 stacji dealerskich i 350 centrów serwisowych. Na największych rynkach motoryzacyjnych w Europie w pierwszych miesiącach tego roku marki chińskich mają nieznaczny w nich udział - w Niemczech nie przekracza on 0,8 proc. a we wspomnianych Włoszech około 3,0 proc. Wyjątkiem jest Wlk. Brytania, gdzie „chińczyki” odpowiadają za ponad 4,5 proc. wszystkich nowych rejestracji. Na wszystkich wymienionych rynkach dominuje marka MG.

A jak sytuacja przedstawia się w naszym kraju? W 2023 roku w Polsce zarejestrowano tylko 143 chińskie auta. Z tej liczby 64 rejestracje przypadły na auta MG. - *Prawdziwa ekspansja chińskich marek zaczęła się pod koniec ubiegłego roku debiutem na rynku właśnie MG* - mówi Marek Konieczny, partner zarządzający w firmie DCG Dealer Consulting. - *Chwilę potem zadebiutował BAIC, marka zdecydowanie mniej znana w Europie. Po BAIC przyszedł czas na Forthinga, który na razie jest obecny w Polsce jedynie modelami MPV i chińskie premium - markę Woyah.*

Jak poinformował IBRM Samar w I kwartale 2024 roku w Polsce zarejestrowano

już 906 „Chińczyków”, czyli ponad sześciokrotnie więcej niż w całym zeszłym roku. Do końca tego roku klienci będą mogli zacząć kupować także auta kolejnych marek – takich jak Omoda, Jacecoo, BYD, Elaris, Dongfeng, Changan i zapewne Leapmotor. - *Oczywiście polski rynek pozostaje w zainteresowaniu także innych marek chińskich obecnych już na zachodzie Europy takich jak Nio, Zeekr czy Ora/WEI – dodaje Marek Konieczny. - Z powodu gigantycznej dynamiki i płynności tworzenia chińskich sieci dealerskich w Polsce trudno podać ich dokładną liczbę, ale szacunkowo do końca tego roku powinno być w Polsce około 100-120 punktów dystrybuujących chińskie pojazdy, a w roku przyszłym liczba ta może sięgnąć nawet 200.*

CHIŃCZYKI „MADE IN UE”

Sprzedaż nowych aut importowanych z Chin to jeden z dwóch kanałów obecnej ekspansji na Europę. Drugim jest uruchomienie montażu lub produkcji aut w krajach unijnych.

Pierwszym była wspomniana już włoska firma DR z zakładem w Macchia d'Isernia. W tym roku planowana jest rozbudowa tej lokalizacji. Powstanie nowy zakład, który uzupełni dwa już działające. Wzmocnione będzie centrum badawcze i ponownie zwiększony zostanie magazyn części zamiennych.

W grudniu 2022 roku koncern BYD poinformował, że zdecydował o wybudowaniu swojej pierwszej fabryki samochodów osobowych w Europie. Wybór padł na Węgry. Zakład, w którym będą wytwarzane wyłącznie auta elektryczne jest realizowany na działce o powierzchni 300 hektarów niedaleko miasta Szeged, w pobliżu granicy z Serbią i Rumunią. Na początku 2024 roku została utworzona spółka BYD Auto Hungary, z kapitałem zakładowym w wysokości około 192 miliardów forintów (501 mln euro). W maju węgierski minister spraw zagranicznych i handlu poinformował, że uzyskane zostały niezbędne pozwolenia i rozpoczęto prace budowlane na terenie przyszłej fabryki. Pierwsze auta BYD mają zjechać z linii montażowych

w Szegedzie w 2025 roku. Choć, jak informował chiński koncern, fabryka na Węgrzech będzie budowana etapami a utworzonych ma zostać „tysiące miejsc pracy”, to można przyjąć niemal ze 100 procentową pewnością, że początkowo będzie to wyłącznie montaż zestawów, które dotrą na Węgry.

Przypomnijmy, że to kolejna inwestycja na Węgrzech tego chińskiego koncernu. Od 2017 roku w Komárom działa jego jedyna w Europie fabryka autobusów elektrycznych. W lipcu 2022 roku poinformowano, że w Fót (20 km od Budapesztu) powstanie zakład montażu akumulatorów.

Obecnie na terenie Węgier swoje fabryki samochodów ma trzech producentów: Suzuki (Esztergom), Audi (Győr) i Mercedes-Benz (Kecskemét) ale do 2026 roku liczba ta wzrośnie do pięciu, po uruchomieniu zakładu w BYD oraz BMW w Debreczynie.

Jednak jest inny koncern, który wyprzedzi BYD. 16 kwietnia br. w Barcelonie została podpisana umowa pomiędzy Chery a katalońską firmą Ebro EV-Motors w sprawie produkcji aut w pełni elektrycznych (BEV). Tym samym zostały potwierdzone wcześniejsze doniesienia agencji Reutersa o planowanym sfinalizowaniu rozmów, które pozwolą na wznowienie działalności produkcyjnej w byłej fabryce Nissana (w której wytwarzano do 2021 roku modele Navarro i e-NV200).

Strony umowy ogłosiły utworzenie spółki joint venture z większościowym pakietem udziałów Ebro EV-Motors. Spółka będzie wytwarzała auta marki Omoda oraz marki własnej Ebro.

Chociaż nie poinformowano o planach produkcyjnych niektóre prognozy sugerują, że Chery będzie mogła wytwarzać w Barcelonie 50 tys. swoich samochodów rocznie. Początkowo będzie to najprawdopodobniej montaż zestawów przywożonych z Chin. Chery chce zatrudnić 300 osób - pierwszych 150 pracowników miano przyjąć do pracy w I połowie 2024 roku, a rekrutacja pozostałych nastąpi w II półroczu tego roku.

Na początku tego roku marka Omoda rozpoczęła ekspansję na rynki unijne, zaczynając właśnie od Hiszpanii.

Obecność coraz większej liczby chińskich marek w UE budzi niepokój europejskich koncernów. Ale są tacy, którzy zacieśniają z nimi współpracę. Pod koniec 2023 roku Stellantis poinformował o planie zawiązania z Leapmotor, producentem aut elektrycznych, spółki joint venture Leapmotor International, która ma odpowiadać za sprzedaż aut Leapmotor poza Chinami. Pierwszym przyczółkiem będzie Europa. Skąd taka decyzja? - *Oni i tak by tu byli, z nami czy bez nas* - powiedział w maju podczas ogłoszenia powstania spółki Carlos Tavares, szef Stellantis. - *Dlatego lepiej jest korzystać z ich konkurencyjności, mając 51 proc. udziałów w spółce joint venture.*

Pierwsze modele, T03 i C10, trafią do klientów w Europie od IV kwartału 2024 roku. Dystrybucja nie będzie opierała się wyłącznie na sprowadzanych autach. Jak poinformowała ostatnio agencja Reutersa, pierwsze egzemplarze T03 zostały już zmontowane w fabryce w Tychach.

Wielką niewiadomą pozostaje natomiast budowa fabryki aut Izera i współpracy spółki Electromobility Poland z Geely. Jeszcze pod koniec zeszłego roku ówczesny zarząd deklarował, że budowa zakładu w Jaworznie może rozpocząć się pod koniec I kwartału 2024 roku. Jednak ta deklaracja się nie spełniła. Natomiast trwają w spółce zawirowania osobowe (nowo powołany prezes został odwołany po dwóch tygodniach urzędowania). Brak decyzji co do zatwierdzenia przez rząd polski projektu w Jaworznie ma niepokoić Geely, które podobno ma rozważać uruchomienie produkcji swoich samochodów na przykład w Turcji.

WOJNA CELNA NA HORYZONCIE?

Początek roku to nie tylko europejskie pasmo sukcesów dla chińskich koncernów. Pod koniec maja Great Wall poinformował, że likwiduje wszystkie miejsca pracy, w tym swoją siedzibę w Mona-



chium. Decyzja ma być podyktowana słabą sprzedażą na Kontynencie, szczególnie w segmencie aut elektrycznych. Koncern pozostanie jednak obecny na rynkach unijnych – za sprzedaż będą odpowiedzialni lokalni partnerzy, głównie grupa dealerska Emil Frey.

Niska sprzedaż może być tylko oficjalną wymówką. Według dziennika „Frankfurter Allgemeine Zeitung” decyzja Great Wall może mieć związek z planowanymi cłami jakie Komisja Europejska planuje wprowadzić na auta typu BEV.

Od października zeszłego roku Komisja Europejska prowadzi dochodzenie czy władze w Pekinie w sposób nieuczciwy subsydują auta elektryczne eksportowane do Europy. 13 czerwca Komisja poinformowała, że na rynek UE trafiają auta korzystające z takiego wsparcia i zaproponowała wprowadzenia ceł wyrównawczych od 4 lipca.

Komisja skontaktowała się z władzami chińskimi, aby omówić te ustalenia i zbadać możliwe sposoby rozwiązania zidentyfikowanych problemów w sposób zgodny z WTO. Podano poziom tymczasowych ceł wyrównawczych, jakie mają być nałożone na przywożone pojazdy elektryczne BEV z Chin. Jeżeli rozmowy z władzami chińskimi nie doprowadzą do skutecznego rozwiązania, tymczasowe cła wyrównawcze zostaną wprowadzone od 4 lipca.

Indywidualne cła, jakie Komisja nałożyłaby na trzech chińskich producen-

tów objętych próbą, byłyby następujące:

- BYD: 17,4 proc.;
- Geely: 20 proc.;
- SAIC: 38,1 proc.

Inni producenci pojazdów BEV w Chinach, którzy współpracowali w dochodzeniu, ale nie zostali objęci próbą, podlegaliby następującemu średniemu ważonemu cłu w wysokości 21 proc.

Wszyscy pozostali producenci pojazdów BEV w Chinach, którzy nie współpracowali w dochodzeniu, podlegaliby następującemu cłu w wysokości 38,1 proc. Na podstawie uzasadnionego wniosku jeden producent pojazdów BEV w Chinach - Tesla może otrzymać indywidualnie obliczoną stawkę cła wyrównawczego.

Władze w Pekinie ostrzegają już wcześniej, że jeśli Unia Europejska wprowadzi cło na chińskie elektryki, odpowie na przykład podwyższeniem taryf na import pojazdów z silnikami spalinowymi powyżej 2 litrów, o 25 procent.

Choć nie wiemy jeszcze jak zakończą się rozmowy z władzami Chin to wydaje się pewne, że tym razem auta z Kraju Środka zagospodzą na dobre na naszych drogach. Trudno wątpić w ekspansję chińskich producentów na Europę skoro taki koncern jak BYD został jednym z oficjalnych partnerów mistrzostw Europy w piłce nożnej rozgrywanych właśnie w Niemczech.



9 Automotive CEE Day

**OPOLE
18-19.04
2024**

Rekordowe Automotive CEE Day 2024

18 i 19 kwietnia 2024 r. w opolskim Centrum Wystawienniczo-Kongresowym odbyły się 9. spotkania zakupowe Automotive CEE Day, których organizatorem jest AutomotiveSuppliers.pl. Tegoroczna edycja cieszyła się jeszcze większym zainteresowaniem niż przed rokiem.





Przypomnijmy, że wydarzenie zostało przywrócone po raz pierwszy w 2023 roku, od czasu wybuchu pandemii COVID-19 w 2020 roku.

Tegoroczne Automotive CEE Day było rekordowe pod każdym względem. - W tym roku wystawa obejmowała kilkanaście stoisk więcej niż w 2023 roku a i tak wszystkie miejsca zostały zarezerwowane w jeszcze krótszym czasie niż przed rokiem - mówi Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. W wydarzeniu w Opolu, w którym gościmy od 2016 roku, wzięło udział ponad 720 osób. To o ponad 120 przedstawicieli branży motoryzacyjnej więcej niż w edycji

2023. - Cieszy nas szczególnie fakt, że z roku na rok rośnie liczba krajów, z których pochodzą nasi uczestnicy - zaznacza Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - O ile w edycji 2023 menadżerowie motoryzacyjni pochodzili z 13 krajów, to rok później „przybyli” już z 20 krajów, w tym tak odległych jak Stany Zjednoczone, Indie czy Chiny.

Podczas kwietniowego wydarzenia uczestnicy mogli spotkać się z działami zakupów reprezentującymi producentów pojazdów (Stellantis, Polaris, ElectroMobility Poland), naczepek (Grupa Wielton) oraz bardzo szerokim gronem dostawców i rzę-

18 i 19 kwietnia, jak co roku, byliśmy obecni na jednym z najważniejszych wydarzeń branżowych, które gromadzi najlepszych producentów, dostawców i partnerów z całego sektora motoryzacyjnego - Automotive CEE Day.

Dziękujemy organizatorom za doskonałą organizację oraz wszystkim uczestnikom za owocne dyskusje, wymianę poglądów oraz pouczające spotkania. Już nie możemy się doczekać kolejnej edycji tego wydarzenia!

MALBOX
The Stamping Company





W dniach 18-19 kwietnia specjaliści ds. zakupów Joysonquin Automotive Systems Polska uczestniczyli w 9. Automotive CEE Day, podczas którego mieli możliwość zapoznać się z dostawcami oraz wymienić doświadczeniami branżowymi.

**Joysonquin Automotive Systems
Polska**

du, w tym związanych z elektromobilnością (Minth, Mobis Czech). W czasie dwóch dni przeprowadzono rekordową liczbę blisko 2 200 spotkań B2B, zaaranżowanych przez specjalnie przygotowaną platformę IT. - Liczba rozmów pomiędzy uczestnikami była zdecydowanie wyższa, ponieważ na miejscu odbyło się kolejnych kilkaset spotkań umówionych ad hoc, między innymi

na blisko 90 stoiskach - podkreśla Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl.

Automotive CEE Day to także doskonała okazja do nieformalnych rozmów, wymiany opinii a także dobrej zabawy podczas bankietu, który zawsze kończy pierwszy dzień wydarzenia.

- Z każdą kolejną edycją nasz event umacnia swoją pozycję jako największego spotkania zakupowego przemysłu motoryzacyjnego w Europie Środkowo-Wschodniej - mówi Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Nie byłoby to możliwe bez udziału tak szerokiego grona uczestników z kraju i zagranicy oraz wsparcia i zaangażowania ze strony naszych Współorganizatorów, Partnerów i Patronów.

- Automotive CEE Day 2024 otrzymał bardzo wysokie oceny od uczestników - zaznacza Małgorzata Zborow-

Dziękujemy za tę wyjątkową okazję udziału w fenomenalnej formule spotkań B2B. Był to nasz pierwszy raz i na pewno nie ostatni udział w tym wydarzeniu. Wydarzeniu perfekcyjnie zorganizowanym co do minuty, konkretnymi spotkaniami i nowymi nawiązanymi kontaktami partnerskimi i biznesowymi. Sama forma 20-minutowych spotkań jest idealnym początkiem współpracy i rozpoczęciem relacji biznesowych, które będą teraz kontynuowane.

AutomotiveSuppliers.pl gratulujemy świetnego projektu i życzymy dalszego tak intensywnego rozwoju oraz zwiększania zasięgu wydarzenia. Natomiast każdej firmie zastanawiającej się, czy warto wziąć udział zdecydowanie podpowiem, że bardzo warto.

Wenz Kunststoff





W 9. spotkaniach zakupowych Automotive CEE Day 2024 wzięła udział jedna z naszych spółek SGP Quality Lab. To cykliczne wydarzenie przyciąga kluczowe firmy motoryzacyjne z Europy Środkowo-Wschodniej, stanowiąc doskonałą platformę do nawiązywania relacji biznesowych.

To były 2 dni pełne dynamicznych dyskusji i spotkań w gronie profesjonalistów i pasjonatów branży, które otworzyły perspektywy rozwoju biznesowego w przemyśle motoryzacyjnym.

SGP Group

ska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Dziękujemy również za otrzymane uwagi i spostrzeżenia, dzięki którym przyszłoroczne spotkania zakupowe będą mogły jeszcze bardziej odpowiadać po-

trzebom zmieniającego się europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i przyciągnąć (mamy taką nadzieję) jeszcze większą liczbę działów zakupów i menadżerów reprezentujących działy sprzedaży.

Składamy gorące podziękowania Współorganizatorom, Partnerom i Patronom Automotive CEE Day 2024

ORGANIZATOR

AutomotiveSuppliers.pl

WSPÓŁORGANIZATORZY



OPOLSKIE CENTRUM
ROZWOJU GOSPODARKI



JEDNOSTKA SAMORZĄDU
Województwa Opolskiego



OPOLE



CWK OPOLE

PARTNERZY

DUVENBECK
THE CULTURE OF LOGISTICS

KLÜBER
LUBRICATION

Sur
Tec

IGOPAK
WE DON'T PACK - WE PROTECT

SGP
Quality Lab
SGP Group

brands of
FREUDENBERG



PARTNERZY BANKIETU

ctp

Santander

AVIS®

CzechTrade

PGM
Polska Grupa Motoryzacyjna

PATRONI



FOT. KIRCHHOFF POLSKA



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl



KIRCHHOFF Polska: historia 25 lat sukcesu!

W dniu 27 maja br. kierownictwo Grupy KIRCHHOFF, zaproszeni przedstawiciele klientów, władz samorządowych oraz pracownicy świętowali 25-lecia utworzenia spółki KIRCHHOFF Polska Sp. z o.o. w Mielcu.

Koniec lat 90. XX wieku był czasem, w którym bardzo dynamicznie zaczął rozwijać się przemysł motoryzacyjny w naszym kraju. Jedną z kluczowych inwestycji stała się ogłoszona w 1996 roku przez General Motors decyzja o budowie w Gliwicach fabryki samochodów osobowych. Przyciągnęła ona wielu nowych dostawców, którzy otrzymali nominacje na produkcję komponentów i podzespołów dla zakładu Opel Polska.

Jednym z nich był KIRCHHOFF Automotive. Ta rodzinna firma istniejąca na rynku od 1785 roku jest częścią Grupy KIRCHHOFF, na którą obecnie składają się jednostki biznesowe Automotive, Ecotec, Mobility i WITTE Tools. Rozszerzenie działalności na Polskę było podyktowane oczekiwaniami klientów, którzy chcieli aby produkcja elementów metalowych została zlokalizowana bliżej ich fabryk produkcyjnych w Europie Wschodniej. Ostatecznie wybór padł na Mielec, w którym w 1998 roku rozpoczęto budowę zakładu o powierzchni 2 tys. m² - *W Mielcu znaleźliśmy doskonale wyszkolonych inżynierów oraz infrastrukturę, w której technologia i nauka doskonale się uzupełniają* - powiedział podczas obchodów 25-lecia J. Wolfgang Kirchoff, Prezes Zarządu i Dyrektor Generalny KIRCHHOFF Automotive.

Utworzona spółka KIRCHHOFF Polska stała się jednym z pierwszych inwestorów w Specjalnej Strefie Ekonomicznej EURO-PARK MIELEC. W kwietniu 1999 roku w nowym zakładzie rozpoczęto działalność pro-

KIRCHHOFF Polska jest też w czołówce najlepszych dostawców dla praktycznie wszystkich światowych producentów samochodów.

dukcyjną, wytwarzając elementy konstrukcyjne przodu samochodu dla producenta samochodów na Śląsku a także na Węgrzech. W momencie rozpoczęcia produkcji seryjnej załoga KIRCHHOFF Polska liczyła około 90 osób, którymi kierowali wówczas dyrektorzy Ryszard Muzyczka i Janusz Soboń, którzy podobnie jak większość zatrudnionej kadry kierowniczej związani byli uprzednio z przemysłem lotniczym.

Zakład był początkowo wyposażony w prasy mechaniczne o naciskach od 100 do 500 ton, dwie prasy automatyczne o nacisku 100 i 400 ton, placówkę zgrzewalni / wyposażoną w kilka stanowisk zrobotyzowanych i kilka zgrzewarek do zgrzewania garbowego.

Od początku uruchomienia działalności zakład w Mielcu dynamicznie się rozwijał, pozyskując nowe zamówienia od kolejnych klientów. Już w połowie 2001 roku KIRCHHOFF Polska uzyskał certyfikację Ford Q1 a dwa lata później certyfikat ISO/TS 16949.

Istotnym etapem rozwoju było oddanie do użytku w połowie 2007 roku drugiej hali produkcyjnej, która początkowo dedykowana była wydziału Tłocznicy oraz Narzędziowni. W Europie KIRCHHOFF Automotive ma dwie narzędziownie, w Niemczech w miejscowości Attendorn i właśnie w Polsce. Mielecka narzę-



FOT. KIRCHHOFF POLSKA



FOT. KRZEMIŃSKI

dziownia wspiera nie tylko miejscową działalność ale także inne zakłady Grupy na kontynencie.

Kolejne rozbudowy przeprowadzane w latach 2008, 2011, 2015 i 2016 pozwoliły na zlokalizowanie całej placówki Tłocznii Pras Automatycznych i Transferowych w jednej hali produkcyjnej. Obecnie w Mielcu na zabudowanej powierzchni ponad 36 tys. m² znajdują się dwa zakłady, w których produkowane są złożone konstrukcje metalowe oraz zespoły metalowo-aluminiowe do nadwozi i podwozi samochodowych. Produkcja obejmuje formowanie na zimno komponentów ze stali i aluminium, przy zastosowaniu najnowocześniejszych maszyn (w tym prasy transferowe o nacisku 550 - 1600 ton), a także montaż skomplikowanych struktur za pomocą zgrzewania punktowego, spawania łukowego i wiązką lasera na stanowiskach zrobotyzowanych.

Komponenty wytwarzane w Mielcu trafiają do większości fabryk samochodów w Europie.

KOLEJNE ZAKŁADY

Rozwój produkcji samochodów na Śląsku i potrzeba funkcjonowania w systemie just-in-time skłoniły KIRCHHOFF Automotive do uruchomienia działalności w Gliwicach. Początki KIRCHHOFF Automotive w Gliwicach sięgają marca 2004 roku, kiedy na terenie Zakładów Mechanicznych Bumar została wynajęta hala o powierzchni 3,8 tys. m², w której uruchomiono montaż podzespołów do samochodów klienta. Po pierwszych sukcesach tego niewielkiego zakładu podjęto decyzję o zakupie działki na terenie gliwickiej podstrefy Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej i budowie własnej fabryki przy ulicy Nobla. Rozpoczął on swoją działalność w 2006 roku.

Po rozbudowach realizowanych w kolejnych latach (2008-2018) zakład w Gliwicach (dzierżawa w Bumarze została wygaszona w 2016 roku) liczy obecnie ponad 50 tys. m² powierzchni produkcyjnej i magazynowej. Specjalizuje się w produkcji metalowych elementów konstrukcyjnych karoserii i podwozi samochodowych, wytwarzając takie komponenty jak ramy silników, wsporniki deski rozdzielczej, podwozia i zderzaki. Oprócz tradycyjnych procesów stosowanych w budowie samochodów, takich jak tłoczenie, spawanie i katodowe powlekanie zanurzeniowe warto wskazać, że w 2016 roku została uruchomiona technologia tłoczenia na gorąco (ang. hot forming). Tłoczenie na gorąco pozwala produkować lżejsze części z materiałów o wysokiej wytrzymałości, co obniża wagę pojazdu i tym samym zmniejsza zużycie paliwa. W całej grupie KIRCHHOFF Automotive ta technologia stosowana jest również w zakładach w Iserlohn w Niemczech, Esztergom na Węgrzech i w Ovar w Portugalii.

Powodem kolejnej inwestycji było nominowanie KIRCHHOFF Automotive na dostawcę kolejnego klienta, co skutkowało utworzeniem nowego oddziału w Gnieźnie. Budowa zakładu o powierzchni około 6,5 tys. m², w Gnieźnie rozpoczęła się we wrześniu 2015 roku a już w lutym 2016 roku ją ukończono. Argumentami o kluczowym znaczeniu dla lokalizacji fabryki w tym mieście były bliskość zakładów klienta oraz atrakcyjny rynek pracy. W marcu 2016 roku wyprodukowano pierwsze części do projektu a produkcja seryjna ruszyła we wrześniu tego samego roku.

Zakład został rozbudowany na przełomie 2019 i 2020 roku. Hala produkcyjna kompleksowych podzespołów oraz powierzchnia logistyczna została powiększona o 2 350 m² a część biurowa o 420 m². Na rozbudowanej powierzchni zgrzewalni znajdują się głównie roboty spawalnicze, zgrzewalnicze (punktowe i MAG). Lokalizacja w Gnieźnie specjalizuje się w procesach spawania i zgrzewania metalowych elementów konstrukcyjnych nadwozi i podwozi do aut osobowych i dostawczych.



FOT. KIRCHHOFF POLSKA

NIE TYLKO POLSKA

Pozyskanie nowych kontraktów na dostawy komponentów do fabryk zlokalizowanych w Europie Wschodniej oraz sugestie kierownictwa polskiego oddziału, w szczególności prezesa Janusza Sobonia, przyczyniły się do podjęcia przez KIRCHHOFF Automotive decyzji o budowie kolejnych zakładów w tej części kontynentu. W 2004 roku działalność produkcyjną rozpoczął zakład KIRCHHOFF Hungária w Esztergom na Węgrzech. Obecnie, po kolejnych rozbudowach fabryka ma 31 tys. m² i zatrudnia blisko 800 pracowników.

W roku 2012 KIRCHHOFF Automotive otworzył swój pierwszy zakład w Rumunii. Został on zlokalizowany w Craiova i dostarcza strukturalne części nadwozia w systemie just-in-time. W marcu 2019 roku rozpoczęto seryjną produkcję w drugim zakładzie w Rumunii w Pițești, który zaopatruje w części tłoczone inne europejskie lokalizacje KIRCHHOFF Automotive jak również klientów OEM. Łącznie w tym kraju dostawca zatrudnia 250 pracowników.

Zarówno w przypadku inwestycji na Węgrzech jak i w Rumunii, polski zakład wspierał zarówno procesy inwestycyjne, jak również szkolił pracowników w zakresie obsługi maszyn i urządzeń, znajomości systemów produkcyjnych, jakości i innych obszarach.

W STRONĘ NOWYCH MOŻLIWOŚCI

- Na przestrzeni 25 lat KIRCHHOFF Polska przeszedł fazę bardzo intensywnego rozwoju, zarówno pod kątem zwiększenia mocy produkcyjnych budując kolejne zakłady, uruchamiania najnowszych technologii, ale przede wszystkim pod kątem rozwoju kompetencji zatrudnionych pracowników - podkreśla członek zarządu Rafał Lechowski.

- W ciągu ćwierćwiecza staliśmy się jednym z najbardziej znaczących inwestorów motoryzacyjnych w naszym kraju. Inwestycje zrealizowane przez KIRCHHOFF Automotive w Polsce poczynszy od 1998 roku wyniosły 325 mln euro.



FOT. KIRCHHOFF POLSKA

KIRCHHOFF Polska jest też w czołowie najlepszych dostawców dla praktycznie wszystkich światowych producentów samochodów.

W trzech lokalizacjach pracuje łącznie prawie 2000 osób, w tym 860 pracowników w Mielcu, 950 w Gliwicach i kolejnych ponad 150 w Gnieźnie. Warto podkreślić, że zakład w Mielcu, od którego zaczęła się historia KIRCHHOFF Automotive w Polsce, jest obecnie jest jedną

z największych i najważniejszych lokalizacji Grupy na świecie.

Łącznie KIRCHHOFF Automotive, największa część KIRCHHOFF GRUPPE, zatrudnia blisko 8tys. pracowników na świecie. Jako globalny gracz oferuje swoim klientom w Europie, Azji i Ameryce Północnej wszechstronną wiedzę specjalistyczną w obszarach związanych z produkcją konstrukcji pojazdów, w tym samochodów przyszłości, od elektrycznych po autonomiczne.

HISTORIA KIRCHHOFF AUTOMOTIVE W POLSCE

marzec 1998	wpisanie spółki KIRCHHOFF Polska Sp. o.o. do Rejestru Handlowego przy Sądzie Rejonowym w Rzeszowie
kwiecień 1999	uruchomienie produkcji w zakładzie w Mielcu
lipiec 2001	uzyskanie Certyfikatu Q1 Forda
lipiec 2003	uzyskanie certyfikatu ISO/TS 16949 dla zakładu w Mielcu
marzec 2004	uruchomienie produkcji w Gliwicach (zakład Bumar)
styczeń 2006	uruchomienie produkcji w nowym zakładzie w Gliwicach (ul. Nobla)
wrzesień 2006	uzyskanie certyfikatu ISO/TS 16949 dla zakładu w Gliwicach
czerwiec 2007	rozpoczęcie działalności wydziału Narzędziownia w Mielcu
wrzesień 2008	rozpoczęcie rozbudowy zakładu w Mielcu
czerwiec 2012	zakończenie rozbudowy zakładu w Mielcu
styczeń 2015	zakończenie rozbudowy zakładu w Mielcu
styczeń 2019	zakończenie rozbudowy zakładu w Mielcu
marzec 2016	rozpoczęcie produkcji w zakładzie w Gnieźnie
styczeń 2020	zakończenie rozbudowy zakładu w Gnieźnie
czerwiec 2023	zakończenie rozbudowy w Gliwicach
marzec 2024	rozpoczęcie rozbudowy w Mielcu (KP3).
grudzień 2024	Przewidywane zakończenie

Certyfikat Ford Q1 dla Inalfa Roof Systems Polska

FOT.: INALFA ROOF SYSTEMS POLSKA



26 marca 2024 r. miało miejsce wręczenie prestiżowego certyfikatu Ford Q1 spółce Inalfa Roof Systems Polska Sp. z o.o. To pierwsza europejska fabryka Grupy Inalfa Roof Systems nagrodzona tym wyróżnieniem przez amerykański koncern.

Zakład w Białężyc współpracuje z Fordem od 2019 roku a otrzymany certyfikat to nadzwyczajne osiągnięcie będące ukoronowaniem dwuletniej ciężkiej pracy całego zespołu poczynając od zespołu produkcji wraz z działami wspomagającymi.

Hydro Extrusion Poland zwiększy zatrudnienie w Łodzi

FOT.: HYDRO EXTRUSIONS



Łódzki oddział Hydro Extrusions zatrudni w najbliższym czasie około 150 nowych pracowników, podał pod koniec marca portal łodz.pl.

To efekt przejęcia produkcji z Gloucester w Wlk. Brytanii. Polska lokalizacja okazała się bardziej konkurencyjna i teraz, w zakładzie przy ul. Granicznej, będą produkowane części aluminiowe dla największych marek samochodowych. Fabryka w Gloucester produkowała części aluminiowe dla takich marek samochodowych jak: Jaguar, Toyota, Volvo, Land Rover, Rolls-Royce oraz Scania.

W Polsce Hydro posiada w sumie trzy zakłady produkcyjne (pozostałe znajdują się w Trzciance i Chrzanowie). Wszystkie fabryki posiadają certyfikat IATF 16949:2016.

Łódzki oddział to największy producent w Polsce aluminiowych relingów dachowych i listew okiennych do samochodów. [AS](#)

Elemental Strategic Metals i Ascend Elements utworzyły spółkę

9 kwietnia 2024 roku spółki Elemental Strategic Metals (Polska) i Ascend Elements (Stany Zjednoczone) ogłosiły utworzenie AE Elemental™, spółki joint venture z siedzibą w Zawierciu.

Spółki będą wspólnie posiadać po 50 proc. udziałów i obsługiwać nowo wybudowany zakład recyklingu akumulatorów pojazdów elektrycznych (EV) w Zawierciu. W tym najnowocześniejszym obiekcie będą demontowane, rozładowywane i niszczone akumulatory pojazdów elektrycznych w celu wytworzenia czarnej masy, którą można wykorzystać do wytworzenia nowych materiałów do akumulatorów do pojazdów elektrycznych, w tym materiału aktywnego katody (CAM) i prekursora katody (pCAM). Zakład może poddać recyklingowi do 12 000 ton akumulatorów, czyli około 28 000 akumulatorów EV rocznie.

Obaj partnerzy JV zgodzili się wspólnie inwestować w ekstrakcję litu na dużą skalę z czarnej masy. Budowa instalacji do wydobycia litu przetwarzających do 20 000 ton czarnej masy rocznie rozpocznie się jesienią 2024 r. i zacznie działać w 2026 r. Ponadto firmy planują rozpocząć budowę nowego, najnowocześniejszego zakładu recyklingu akumulatorów pojazdów elektrycznych w środkowych Niemczech. Zakład AE Elemental w Niemczech będzie w stanie poddać recyklingowi do 25 000 ton akumulatorów, czyli około 58 000 akumulatorów rocznie. „Nasza współpraca z Ascend Elements

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



Dzięki nagrodzie Q1 Inalfa Roof Systems Polska jest obecnie w gronie dostawców preferowanych przez Ford Motor Company.

Wielkopolska fabryka działa od 2014 roku i jest największą w Grupie (obecnie ma 22,15 tys. m²). Spółka jest dostawcą głównie systemów dachowych oraz roletek (komponent służący do zakrywania lub odsłaniania od środka dachu samochodu).

Zakład w Białężycach posiada zautomatyzowane procesy produkcyjne

z wykorzystaniem w dużym stopniu robotów do transportu i przemieszczania elementów dachu z uwagi na wysokie ryzyko możliwości ich uszkodzenia, ale również dla utrzymania wysokich standardów jakościowych, w produktach do kluczowych klientów takich jak: Grupa VW (Audi, Porsche), Volvo, Ford, BMW, Mercedes-Benz, Jaguar Land Rover i Stellantis.

Dostawca posiada certyfikaty IATF 16949, ISO 14001, ISO 27001, ISO 45001 i ISO 50001. [AS](#)



FOT.



to coś więcej niż tylko strategiczne posunięcie w branży recyklingu akumulatorów, to krok transformacyjny w kierunku stania się kluczowym graczem w branży materiałów do akumulatorów", powiedział Paweł Jarski, dyrektor generalny Elemental Holding.

„Połączenie najnowocześniejszej technologii Ascend Elements z naszą wiedzą na temat recyklingu, dużą siecią zbiórki, platformą recyklingu i globalnym zasięgiem stawia AE Elemental na czołowej pozycji na tym rozwijającym się rynku.” „Zakład AE Elemental JV to znaczący kamień milowy dla Ascend Elements, reprezentujący nasz pierwszy w Europie zakład recyklingu akumulatorów na skalę komercyjną. Cieszymy się, że możemy ściśle współpracować z Elemental Strategic Metals”, powiedział Mike O’Kronley, dyrektor generalny Ascend Elements. „Ekspansja na Europę pozwoli nam lepiej obsługiwać naszych klientów lokalnie i pomoże branży spełnić nowe przepisy UE wymagające stosowania materiałów pochodzących z recyklingu w nowych bateriach. To doskonały moment na rozszerzenie naszej działalności.”

Zakład w Zawierciu zostanie oficjalnie otwarty jesienią 2024 roku. [AS](#)



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

EMW 
STEEL SERVICE CENTRE

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

BMZ Poland będzie produkował akumulatory do e-busów Mercedesa

Pod koniec kwietnia br. Daimler Buses i ekspert w dziedzinie systemów akumulatorów BMZ Poland, kluczowy podmiot w grupie BMZ Holding, poinformowały o nawiązaniu strategicznego partnerstwa na rzecz rozwoju i dostaw nowej generacji akumulatorów do autobusów elektrycznych niemieckiego koncernu.



FOT. BMZ

Razem z Daimler Buses BMZ będzie dalej rozwijać istniejącą technologię akumulatorów, specjalnie pod kątem wymagań autobusów o napędzie elektrycznym. Nowa generacja akumulatorów NMC4 - następczyni obecnej technologii NMC3 - będzie łączyć w sobie wysoką gęstość energii, co zapewni większy zasięg autobusom elektrycznym, z wyjątkowo długim cyklem życia. Klienci Daimler Buses będą korzystać z akumulatorów NMC4 od połowy tej dekady.

Michael Klein, dyrektor operacyjny Daimler Buses: „Współpraca między naszymi spółkami łączy w sobie dwa ważne aspekty: wiedzę specjalistyczną Daimler Buses w zakresie rozwoju i produkcji autobusów, a także know-how BMZ w zakresie rozwiązań w zakresie akumulatorów litowo-jonowych o dużej wytrzymałości. Nie mogę się doczekać opracowania nowej, wyjątkowej generacji akumulatorów do naszych autobusów napędzanych elektrycznie. Ta współpraca stanowi ważny kamień milowy w przejściu w kierunku bezemisyjnego transportu publicznego w całej Europie”.

Tomasz Jankowski, Dyrektor Generalny BMZ Poland: „Nasza strategia od deka-

dy jest rozwój i produkcja najlepszych w swojej klasie systemów do e-busów. Jesteśmy dumni, że możemy współpracować z Daimler Buses. Nominację tę osobiście traktuję jako nagrodę za konsekwentną strategię rozwoju i inwestowania w rynek autobusów elektrycznych. Teraz wspólnie z Daimler Buses będziemy mogli wdrożyć tę strategię na znacznie większą skalę”.

„Rozbudujemy naszą produkcję w Gliwicach, dzięki czemu będzie to pierwszy tego typu obiekt w UE zbudowany na potrzeby produkcji baterii autobusowych wraz z w pełni automatyczną linią montażową” - dodaje Paweł Kępski, Head of Business Unit EV, BMZ Poland.

Grupa BMZ to wiodący dostawca inteligentnych systemów zasilania i magazynowania energii opartych o technologię litowo-jonową. Znaczącą rolę w grupie pełni zakład BMZ Poland w Gliwicach. Polski oddział dynamicznie rozwija się od 2010 roku. Dostarcza baterie do elektronarzędzi, narzędzi ogrodniczych, autobusów elektrycznych, rowerów oraz skuterów elektrycznych, aplikacji medycznych i wielu innych produktów. BMZ Poland nie tylko produkuje baterie, ale również je projektuje i rozwija w dziale Badań i Rozwoju. [AS](#)

Zakład ANP Enertech rozpoczął już produkcję

Wraz ze wzrostem zapotrzebowania na zaawansowane materiały w pojazdach elektrycznych (EV), ANP Enertech, spółka zależna Advanced Nano Products, rozpoczęła działalność swojego pierwszego zakładu produkcyjnego, który zlokalizowany jest w Skarbmierzu (Opolskie).

Zakład ten zajmuje się produkcją zawiesziny przewodzącej na bazie nanorurek węglowych (CNT), która odgrywa kluczową rolę w zwiększaniu wydajności akumulatorów pojazdów elektrycznych.

Zakład w Skarbmierzu stanowi strategiczną inicjatywę mającą na celu bardziej bezpośrednie nawiązanie kontaktu z rozwijającym się europejskim rynkiem pojazdów elektrycznych. Włączenie CNT do technologii akumulatorów ma kluczowe znaczenie, ponieważ poprawia przewodność i znacząco zwiększa wydajność i żywotność akumulatorów.

Pomyślne uruchomienie zakładu w Skarbmierzu jest świadectwem solidnej współpracy pomiędzy koreańskim zespołem ANP Enertech a lokalnymi partnerami we Wrocławiu. Całym zadaniem od projektu po realizację zajmowały się polskie firmy pod silnym przewodnictwem Metroplan Polska, co podkreśla wysoki kunszt rzemieślniczy oraz inżynieryjny w Polsce. To partnerstwo zaowocowało nie tylko najnowocześniejszym obiektem, ale także pobudziło wzrost gospodarczy i postęp technologiczny lokalnej społeczności.

Oficjalnie otwarcie zakładu w Skarbmierzu nastąpi jesienią 2024 roku. [AS](#)



FOT. ENERTECH



Zwolnienia grupowe w Yazaki Automotive Products Poland

230 osób, czyli niemal cała załoga, ma stracić pracę w ramach zwolnień grupowych zapowiedzianych w zakładzie Yazaki Automotive Products Poland (YAPP) w Mikołowie, poinformował NSZZ „Solidarność”.

Redukcja zatrudnienia ma zostać przeprowadzona w dwóch turach. Pracę ma zachować jedynie 37 osób, jednak jak informuje „Solidarność” nie wiadomo, czym będą się one zajmować. YAPP produkuje wiązki elektryczne. Zakład zakończył kontrakt na dostawę wiązek do samochodów Maserati, a innych projektów nie ma.

Zwolnienia grupowe dotknęły załogę już w 2020 roku. Wówczas pracę straciło 500 osób, a w Mikołowie zakończyła się produkcja wiązek elektrycznych do Fiata 500. - Wówczas zapewniano nas, że w zakładzie przeprowadzone zostaną inwestycje, m.in. w automatyzację części produkcji. Zgodziliśmy się na redukcję zatrudnienia, na pogorszenie warunków płacowych, na brak podwyżek w kolejnych latach. Dzisiaj z obietnic pracodawcy nie zostało nic - powiedziała Katarzyna Grabowska, przewodnicząca „Solidarności” w YAPP.

„Solidarność” postuluje realizację znacznie wyższych odpraw. - Podczas pierwszej fali zwolnień grupowych w 2020 roku pracownicy z najdłuższym stażem dostali 15-krotność pensji. To były o wiele lepsze warunki od tego, co dzisiaj proponuje pracodawca. Taka sytuacja jest dla nas nie do zaakceptowania - podkreśla Katarzyna Grabowska.

7 czerwca odbyła kolejna runda rozmów między zarządem spółki

i przedstawicielami związków zawodowych na temat regulaminu zwolnień grupowych. Strona związkowa zwróciła się do pracodawcy z wnioskiem o wstrzymanie decyzji o przeprowadzeniu zwolnień grupowych, wskazując, że zgodnie z europejskimi i krajowymi przepisami, redukcja zatrudnienia powinna być poprzedzona konsultacjami na poziomie Europejskiej Rady Zakładowej koncernu.

13 czerwca odbyła się demonstracja przeciwko zapowiedzianym zwolnieniom grupowym.

Zakład w Polsce działa od ponad 22 lat.

Redukcje w Mikołowie są elementem większych cięć zatrudnienia zapowiedzianych przez japoński koncern. Yazaki zamierza w sumie zlikwidować 1,3 tys. miejsc pracy, w Polsce, na Słowacji, w Rumunii i Bułgarii. Wcześniej, w październiku zeszłego roku, zapowiedziano zamknięcie jednego zakładu w Rumunii (w Buzau, 400 pracowników) a ograniczenie zatrudnienia w drugim (Ploeszti).

W lipcu zeszłego roku Yazaki podpisało z rządem Egiptu umowę na budowę zakładu wiązek oraz elektroniki. Fabryka, która zostanie uruchomiona produkcja do końca 2024 roku i ma docelowo zatrudniać 3,5 tys. pracowników. [AS](#)

TOHO Group zamyka zakład w Radomiu

Działający od 2002 roku w Radomiu zakład TOHO Poland Sp. z o.o. dostawca dla przemysłu motoryzacyjnego części z metalu i tworzyw sztucznych, wkrótce przestanie istnieć.

Spółka jest częścią japońskiej TOHO Group. Rozpoczęła działalność w połowie 2002 roku uruchamiając produkcję w zakładzie na terenie dawnej fabryki „Łucznik” przy ulicy Koziennickiej. W 2016 roku spółka przeprowadziła się do parku przemysłowego przy ulicy Samorządowej.

TOHO Poland Sp. z o.o. to przede wszystkim dostawca elementów metalowych i z tworzyw sztucznych łożysk tocznych (kosze i blaszki łożyskowe), jak również innych części dla przemysłu motoryzacyjnego, w tym do amortyzatorów. Zakład w Radomiu posiada certyfikaty IATF 16949, ISO 9001 i ISO 14001.

„Echo Dnia”, powołując się na komunikat prasowy spółki, informuje, że japońska firma podjęła decyzję o likwidacji zakładu w Radomiu. Na decyzję wpłynęła „narastająca od kilku lat niesprzyjająca sytuacja makroekonomiczna, w szczególności wzrostem cen energii i surowców oraz wynikającym z niego spadkiem zamówień w połączeniu ze wzrostem kosztów operacyjnych”. Wygaszanie produkcji rozpocznie się w II połowie tego roku. Finalnie spółka TOHO Poland przestanie funkcjonować w III kwartale 2025 roku.

W związku z zamknięciem zakładu pracę straci 115 osób. [AS](#)



FOT: TOHO GROUP

POSCO International oficjalnie rozpoczęło budowę fabryki w Brzegu

11 czerwca br. w Brzegu (Opolskie) miała miejsce uroczystość oficjalnego rozpoczęcia budowy fabryki należącej do koreańskiego koncernu POSCO International.



FOT. POSCO

We wbiciu przystawki „pierwszej łopaty” wzięli udział m.in. Lee Young-woo, dyrektor Generalny POSCO International, Lim Hoonmin, Ambasador Korei w Polsce, przedstawiciele władz Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK, klientów (KIA i Hyundai) oraz przedstawiciele władz samorządowych lokalnych i na szczeblu wojewódzkim.

Przypomnijmy, że w maju 2023 roku dziennik „Korea Economic Daily” poinformował, że POSCO Mobility Solutions zdecydowało się na budowę fabryki w Polsce, ponieważ klienci zakontraktowali już produkcję wszystkich rdzeni silników trakcyjnych aż do roku 2030. Koreański dostawca do 2025 roku ma globalnie wytwarzać do 4,3 miliona rdzeni rocznie, a 5 lat później - już ponad 7 milionów.

Pod koniec grudnia zeszłego roku Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna INVEST-PARK (WSSE) poinformowała o wydaniu decyzji o wsparciu dla POSCO Mobility Solutions Poland, która jest wspólnym przedsięwzięciem POSCO International (80 proc.) i POSCO Mobility Solutions (20 proc.). Spółka ta kosztem 183 mln złotych (42,3 mln euro) wybuduje zakład rdzeni do

silników elektrycznych (napędzających auta elektryczne) w Brzegu, na terenie WSSE. W marcu 2024 r. została podpisana umowa sprzedaży gruntu, na którym stanie fabryka.

Zakład o powierzchni 30 000 tys. m² powstaje na 10-hektarowej działce. Generalnym projektantem i project managerem odpowiedzialnym za powodzenie inwestycji jest METROPLAN Polska. Firma ta od 25 lat z powodzeniem wspiera zagraniczne inwestycje przemysłowe w naszym kraju projektując najnowocześniejsze zakłady produkcyjne dla największych światowych marek. Rozpoczęcie prac inżynierjno-budowlanych zaplanowano na połowę czerwca, a zakończenie

budowy i wyposażenie obiektów produkcyjnych ma nastąpić w maju 2025 roku. - *Produkcja prototypów i certyfikacja jakości planowana jest na wrzesień 2025 roku, a w październiku zamierzamy rozpocząć produkcję* - powiedział Jeong Su Na, Prezes POSCO International Poland E-Mobility. - *W 2025 roku produkcja zacznie się od jednej prasy, ale stopniowo planujemy zwiększać ich ilość do ośmiu.*

Początkowe zdolności produkcyjne wyniosą 260 tys. sztuk rdzeni rocznie. Po zainstalowaniu wszystkich ośmiu pras zakład w Brzegu będzie mógł wytwarzać ponad 1,2 miliona zestawów rdzeni silników rocznie. Pierwsze zamówienie na dostawę rdzeni złożyła firma Hyundai-KIA Motors (1,03 mln sztuk). Produkowane w Brzegu komponenty będą montowane w samochodach elektrycznych wytwarzanych w Noszowicach (Czechy) i w Żylinie.

- *Nasza polska fabryka będzie produkować rdzenie silników elektrycznych, kluczowe elementy dla samochodów ekologicznych* - powiedział podczas uroczystości w Brzegu Young Woo Lee, Wiceprezes POSCO International. - *Stanowi ona ważne ogniwo w globalnej strategii POSCO International w sektorze pojazdów ekologicznych, która zakłada osiągnięcie corocznej produkcji na poziomie 1,2 miliona sztuk do 2030 roku.*

Do 2025 roku w zakładzie w Brzegu zatrudnienie znajdzie pierwszych 60 pracowników. Docelowo w 2030 roku przewidywany jest wzrost liczby pracowników do 180 osób. [AS](#)



FOT. POSCO



BANER REKLAMOWY



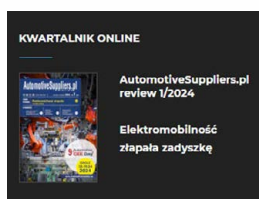
SKORZYSTAJ ZE SPECJALNIE DEDYKOWANEGO MIEJSCA NA TWOJĄ REKLAMĘ

MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE



OBSERWUJ NASZE DZIAŁANIA KOMENTUJ I UDOSTĘPNIJ

KWARTALNIK ON-LINE



PRZECZYTAJ AKTUALNE WYDANIE NASZEGO BRANŻOWEGO KWARTALNIKA

NEWSLETTER

ZAPISZ SIĘ DO NEWSLETTERA

ZAPISZ SIĘ

ZYSKAJ BEZPŁATNY DOSTĘP DO NAJNOWSZYCH WIADOMOŚCI Z RYNKU MOTORYZACYJNEGO

BANERY REKLAMOWE



ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRMĘ

OFERTY PRACY

Nazwa oferty	Dotyczy
brose sitech	Specjalista ds. Employer Branding
brose sitech	Specjalista wiodący ds. sprawozdawczości i podatków

BAZA DOSTAWCÓW

NAJNOWSZE WPISY W BAZIE DOSTAWCÓW



ZWIĘKSZ SWOJĄ SZANSĘ NA WIĘKSZY UDZIAŁ W RYNKU

www.automotivesuppliers.pl

ZNAJDŹ PRACOWNIKA Z NAMI TO MIEJSCE NA TWOJE OGŁOSZENIE

Raportowanie ESG to więcej niż zgodność



W ostatnich latach, ESG (Environmental, Social, Governance), wraz z digitalizacją oraz wdrażaniem koncepcji Industry 4.0, stało się kluczowym elementem strategii korporacyjnych na całym świecie. Firmy, inwestorzy i regulatorzy coraz częściej zwracają uwagę na aspekty środowiskowe, społeczne i ładu korporacyjnego, uznając, że są one równie ważne jak tradycyjne wskaźniki finansowe.



FOT. GETTYIMAGES

W tym kontekście, raportowanie ESG to coś więcej niż tylko spełnianie wymogów regulacyjnych; stanowi ono fundamentalny element budowania długoterminowej wartości i zrównoważonego rozwoju.

Początkowo, raportowanie ESG było postrzegane głównie jako sposób na spełnienie wymogów prawnych i regulacyjnych. Firmy publikowały raporty ESG, aby uniknąć sankcji i zaspokoić oczekiwania interesariuszy. Jednakże, w miarę jak świadomość społeczna i ekologiczna rośnie, a inwestorzy zaczynają zwracać większą uwagę na aspekty zrównoważonego rozwoju, raportowanie ESG przekształca się w narzędzie strategicznego zarządzania.

Firmy, które w sposób proaktywny zarządzają swoimi zobowiązaniami ESG, nie tylko minimalizują ryzyko, ale także korzystają z licznych korzyści. Przykłady tych korzyści obejmują: poprawę reputacji, dostęp do kapitału, zarządzanie ryzykiem - identyfikacja i zarządzanie ryzykami związanymi z ESG (np. ryzyko klimatyczne, ryzyko związane z prawami człowieka) pomaga firmom uniknąć potencjalnych kryzysów i strat finansowych. Ponadto skupienie się na zrównoważonym rozwoju często prowadzi do wdrażania innowacyjnych rozwiązań technologicznych, które mogą zwiększyć efektywność operacyjną i obniżyć koszty.

Dla wielu firm, prawdziwą wartością raportowania ESG jest jego integra-

cja w ogólną strategię biznesową. Raporty ESG, które są tylko formalnością, nie przynoszą realnych korzyści. Natomiast firmy, które traktują ESG jako integralną część swojej strategii, mogą zauważyć znaczące pozytywne zmiany.

OD ZGODNOŚCI DO TWORZENIA WARTOŚCI: PRZYGOTOWANIE DO ZASAD UJAWNIANIA INFORMACJI ESG

Dyrektywa w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD), obowiązująca od początku tego roku, nakłada na firmy prawny obowiązek raportowania swoich wyników w zakresie zrównoważonego rozwoju. CSRD to jednak znacznie więcej niż tylko raportowanie.

Oprócz narzucenia organizacjom wyższych standardów i włączenia ujawnień dotyczących zrównoważonego rozwoju do sprawozdań finansowych i raportów zarządczych, te nadchodzące zasady stanowią doskonałą okazję dla firm do wzmocnienia ich programów zrównoważonego rozwoju i przekształcenia ich działalności. Aby budować odporność i tworzyć wartość, zalecamy firmom skupienie się na następujących kluczowych obszarach.

- **Ocena wpływu na zrównoważony rozwój, ryzyka i możliwości na poziomie przedsiębiorstwa i łańcucha wartości.**

Analiza podwójnej istotności – element obowiązkowy stanowiący podstawę do ustalenia tematów objętych raportem, jest dla firm szansą, by wprowadzić ryzyka ESG do analizy ryzyk biznesowych. Należy rozważyć skalę tych zagrożeń i ich dotkliwość oraz sposób, w jaki mogą one wpłynąć na koszty, dostęp do kapitału, przewagę konkurencyjną lub generowanie przychodów, jednocześnie oceniając skalę i prawdopodobieństwo potencjalnego wpływu działalności na środowisko i ludzi. Przykłady obejmują ocenę potencjalnego wpływu fizycznych zagrożeń klimatycznych na ciągłość biznesową i odporność w całym łańcuchu wartości. Lub możliwości wynikające z wysiłków na rzecz dekarbonizacji poprzez efektywność zasobów, ekspansję rynkową, poprawę relacji z klientami lub inwestorami lub zaangażowanie i zatrzymanie pracowników. A może zagrożenia dla reputacji wynikające z relacji i programów pracowniczych lub zagrożenia dla praw człowieka wynikające z działalności dostawców.

- **Przyszłościowe strategie, zdefiniowanie zaangażowania i wiarygodnych planów wdrożenia w celu złagodzenia ryzyka i wzmocnienia odporności biznesowej.**

Przygotowanie do raportowania zgodnego z CSRD wymusza na firmach poprawę jakości danych dotyczących zrównoważonego rozwoju oraz integrację narzędzi i procesów cyfrowych, a także dostosowanie ujawnień związanych ze zrównoważonym rozwojem do ujawnień finansowych i harmonogramów.

Posiadanie wysokiej jakości danych i poziomów bazowych umożliwia ustanowienie wiarygodnych celów zgodnych z nauką, takich jak emisje gazów cieplarnianych lub cele oparte na przyrodzie, oraz ustanowienie wiarygodnych planów realizacji tych celów, popartych odpowiednią technologią i rozwiązaniami opartymi na przyrodzie. W ramach tych strategii i planów firmy powinny rozważyć wzmocnienie swoich strategii zaan-

gażowania dostawców w celu dostosowania ich do wartości zrównoważonego rozwoju oraz złagodzenia ryzyka i wpływu na zrównoważony rozwój w ich łańcuchu wartości. I wreszcie, przejście od strategii i sprawozdawczości na poziomie przedsiębiorstwa do transformacji na poziomie aktywności i jednostek biznesowych, w tym planowania odporności na poziomie aktywności i dekarbonizacji.

- **Wzmocnienie zarządzania zrównoważonym rozwojem w całej organizacji**

Nie ulega wątpliwości, że zarządzanie ma zasadnicze znaczenie dla efektywnej realizacji strategii zrównoważonego rozwoju. Firmy mogą wzmocnić swoje zarządzanie zrównoważonym rozwojem, ustanawiając i udoskonalając zarządzanie zrównoważonym rozwojem oraz osadzając je w całej organizacji, od poziomu zarządu i kierownictwa po zarządzanie i poziomy funkcjonalne. Dedykowana osoba podlegająca bezpośrednio kierownictwu, wspierana przez solidny zespół ds. zrównoważonego rozwoju, może umożliwić skuteczne wdrożenie strategii zrównoważonego rozwoju i integrację z kluczowymi funkcjami biznesowymi. Wreszcie, oparcie się na odpowiednich zasobach, zarówno zewnętrznych, jak i wewnętrznych, zapewnia specjalistyczną wiedzę i wgląd w spełnianie wymogów zrównoważonego rozwoju, teraz i w przyszłości.

Rozważania te mogą wydawać się wymagające, ale mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia wysiłków, które firmy muszą podjąć, aby przekształcić wymogi dotyczące raportowania zrównoważonego rozwoju w możliwości transformacji biznesowej.

Raportowanie ESG to strategiczne narzędzie, które może przyczynić się do budowy długoterminowej wartości, poprawy reputacji, zarządzania ryzykiem oraz innowacji. Firmy, które traktują ESG jako integralną część swojej strategii biznesowej, będą lepiej przygotowane na przyszłe wyzwania i będą mogły korzystać

z licznych korzyści płynących z zrównoważonego rozwoju.

Arcadis, globalna firma konsultingowa zajmująca się projektowaniem i zarządzaniem zasobami naturalnymi, oferuje szeroką gamę usług w zakresie ESG (Environmental, Social, Governance), które pomagają organizacjom sprostać wyzwaniom związanym ze zrównoważonym rozwojem.

Zajmujemy się zarządzaniem projektami w tym zarządzaniem środowiskowym - przeprowadzamy kompleksowe analizy wpływu projektów na środowisko, pomagając klientom zidentyfikować i zminimalizować negatywne skutki ekologiczne. Doradzamy w zakresie optymalizacji zużycia zasobów naturalnych, takich jak woda i energia, oraz wdrażania praktyk gospodarki cyrkularnej jak i wdrażaniu strategii dekarbonizacji. Arcadis wspiera organizacje w budowaniu relacji z lokalnymi społecznościami, pracownikami i innymi interesariuszami, promując dialog i współpracę. Arcadis pomaga firmom w identyfikacji i zarządzaniu ryzykami związanymi z aspektami ESG, w tym ryzykiem klimatycznym, prawnym i reputacyjnym. Arcadis wspiera organizacje w opracowywaniu i publikacji raportów ESG, zgodnych z CSRD. Z uwagi na nasze inżynierskie korzenie, doradzamy również w zakresie budowy zakładów przemysłowych i budynków zgodnie z zasadami ESG.

Usługi ESG świadczone przez Arcadis pomagają organizacjom nie tylko spełniać wymogi regulacyjne, ale także przyczynić się do zrównoważonego rozwoju, budowania pozytywnych relacji z interesariuszami i długoterminowego zarządzania ryzykiem.



Joanna Plaisant
Strategic Partnership &
Sustainability Director
Arcadis

DANPLA - nowoczesne i ekonomiczne opakowania z tworzyw sztucznych dla Automotive



Misją naszej firmy jest dostarczanie innowacyjnych rozwiązań opakowaniowych z tworzyw sztucznych, które spełniają najwyższe standardy jakości, funkcjonalności i zrównoważonego rozwoju.



Producent opakowań przemysłowych



CO NAS WYRÓŻNIA?

Firma Danpla działa na bazie kilkudziesięcioletnich doświadczeń zawodowych związanych z opakowaniami przemysłowymi. Projektujemy i produkujemy transportowe opakowania przemysłowe, głównie w oparciu o zastosowanie komorowych płyt polipropylenowych. Dzięki którym opakowania cechują się wyjątkowo korzystnym stosunkiem ceny do oferowanych właściwości. Wyróżnia nas doświadczenie, dynamiczny zespół, elastyczność i szybkość działania.

OPAKOWANIA NA ZAMÓWIENIE

Dostarczamy rozwiązania opakowaniowe szyte na miarę, które zapewniają oszczędność i optymalizację

logistyki produkcji. Nasi główni odbiorcy to szeroko pojęty sektor Automotive, dla którego realizujemy kompleksowe zamówienia. Od koncepcji opakowania, poprzez opracowanie projektu, prototyp, zatwierdzenie, po produkcję masową i terminową dostawę.

Wykorzystując sprawdzone know-how oraz innowacyjne projektowanie nasze opakowania w pełni spełniają stawiane im wymagania. Podnoszą efektywność procesów logistycznych oraz zyski naszych klientów.

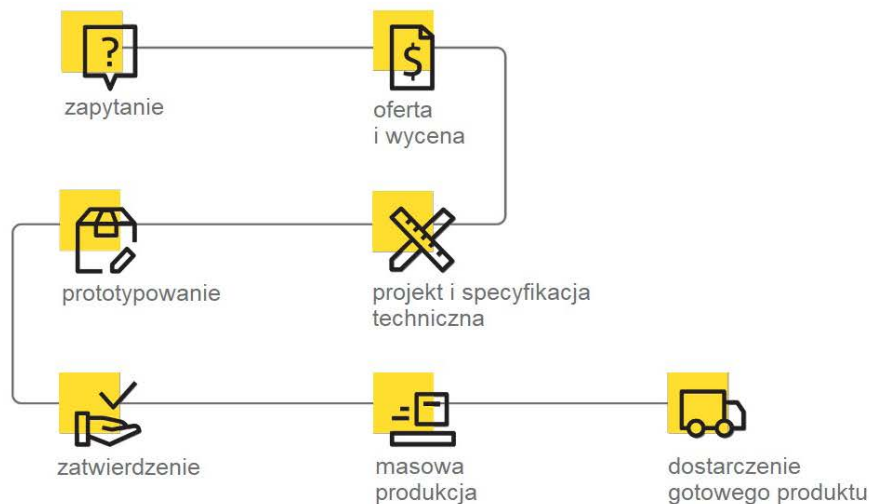
OPAKOWANIA POLIPROPYLENOWE KORZYŚCI STOSOWANIA

- Duża wytrzymałość mechaniczna pozwalająca na długotrwałą eks-

ploatację obiegową.

- Świetny poziom ochrony transportowanych przedmiotów.
- Niska waga obniżająca koszty obsługi, transportu i składowania.
- Wszechstronne możliwości konstrukcji optymalnie odpowiadające potrzebom.
- Odporność na warunki zewnętrzne, wodę, kwasy, zasady, niskie temperatury, pozwalająca na szerokie wykorzystanie.
- Opakowania podlegają pełnemu recyklingowi, nie obciążają środowiska i wpisują się w gospodarkę zamkniętego obiegu.

Jak działamy?



PRODUKTY I ROZWIĄZANIA

Tworzymy rozwiązania opakowaniowe zaspokajające potrzeby i optymalizujące procesy firm z szeroko pojętego sektora Automotive. Każdy projekt wyróżnia się indywidualnym podejściem oraz dostarczeniem wartości dodanej.

W palecie rozwiązań możemy wyróżnić:

- skrzyniopalety i pojemniki paletowe
- opakowania zbiorcze, kratownicowe, wkłady kratowe
- pojemniki, skrzynki, pudła danplabox
- opakowania sztaplowane
- opakowania tekstylne i wkłady szyte
- przekładki transportowe
- wypełnienia i kształtki piankowe
- opakowania w standardzie esd
- specjalistyczne opakowania transportowe skrojone pod konkretne komponenty, części czy podzespoły

Wszystkie produkty konstruowane są z założenia jako opakowania wielokrotnego użytku, zapewniając na-

leżyłą wytrzymałość i opłacalność procesów logistycznych.

Opakowania mogą być oczywiście indywidualnie dostosowane, poprzez kolorystykę, oznaczenia, nadruki, miejsce na dokumenty, dodatkowe akcesoria czy wzmocnienia.

KOMPLEKSOWA OBSŁUGA

Mając na uwadze najlepszy interes naszych klientów, tworzymy kompleksowe rozwiązania i przygotowujemy opakowania dostosowane do wymiarów oraz charakterystyki różnych komponentów czy to części mechanicznych, wyposażenia wnętrza, elektroniki, reflektorów, czy mniejszych elementów wykończeniowych.

W każdym przypadku dobieramy rozwiązania materiałowe, technologiczne i łączymy je dla osiągnięcia optymalnego efektu.

ROZWÓJ I ZESPÓŁ

Prętnie rozwijamy możliwości produkcyjne, park maszynowy oraz

procesy technologiczne dla zapewnienia konkurencyjności naszej oferty i przewagi jakościowej. Inwestujemy w dział badań i rozwoju.

Wielkim atutem, z którego jesteśmy dumni, jest wykwalifikowana i zaangażowana załoga, która wkłada serce w każdy aspekt naszej działalności. Wspieramy i inwestujemy w zespół na każdym szczeblu, ponieważ wierzymy w siłę pozytywnej motywacji, która przekłada się na najwyższą jakość, innowacyjność i korzyści zarówno dla naszego przedsiębiorstwa jak i naszych kontrahentów.



Łukasz Pawęzka
CEO
Danpla

GKN Automotive Poland utworzył Produkcyjne Centrum Szkoleniowe, którym inspirują się inne zakłady GKN na świecie



Nowe podejście do szkoleń pracowników w GKN Automotive Poland przyniosło konkretne efekty. Dzięki zaangażowaniu zespołu Produkcyjnego Centrum Szkoleniowego (PCS) firma zwiększyła wydajność i zredukowała rotację pracowników. To dowodzi, że inwestycje w rozwój kadry są fundamentem sukcesu w dzisiejszym świecie biznesu.



GKN Automotive jest światowym liderem, który specjalizuje się w opracowywaniu, budowaniu i dostarczaniu wiodących na rynku układów napędowych oraz zaawansowanych technologii ePowertrain. GKN Automotive Poland powstał w 1996 roku i zatrudnia obecnie blisko 1 600

pracowników w dwóch zakładach zlokalizowanych na terenie Oleśnicy. GKN zainwestował znaczne środki w rozwój nowoczesnego centrum inżynieryjnego, a w ostatnich latach całkowicie przekształcił zakłady kuźnicze oraz produkcyjne, aby zapewnić swoim zespołom narzędzia

i zasoby potrzebne do odniesienia sukcesu. GKN Automotive Poland to 100 linii produkcyjnych i 800 maszyn, które ulokowane są na powierzchni 68 000 m². Zakład w Oleśnicy stanowi ważny obiekt regionalny dla technologii układów napędowych, które GKN Automotive dostarcza do

większości światowych firm motoryzacyjnych.

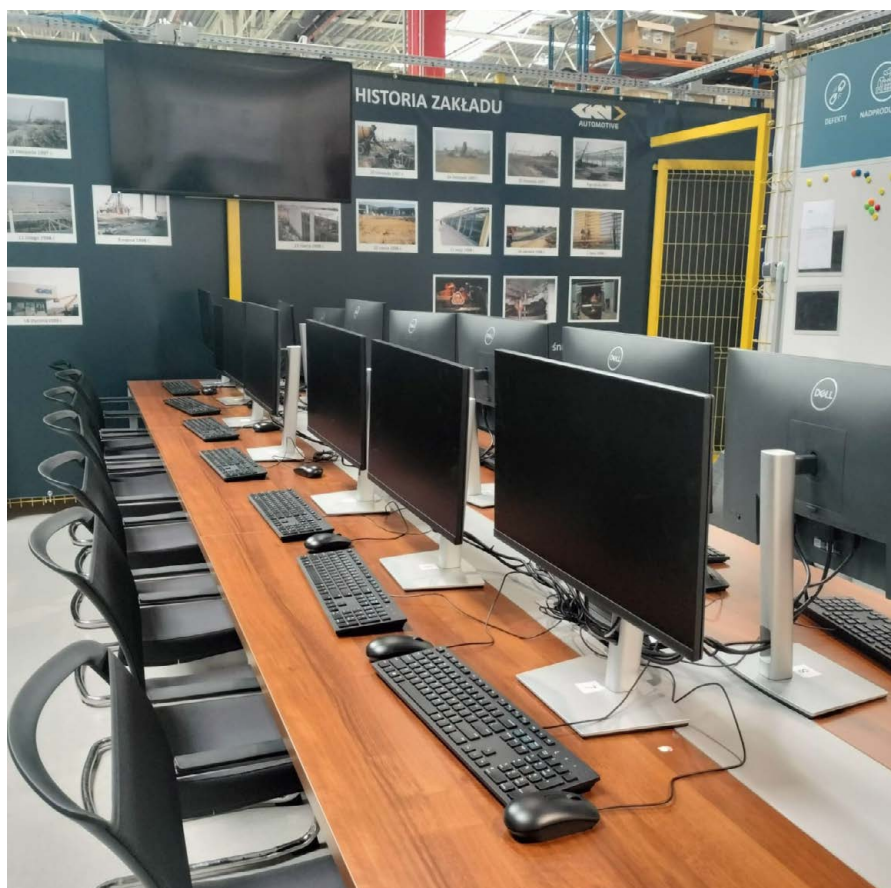
W GKN Automotive Poland zidentyfikowaliśmy potrzebę usprawnienia systemu szkoleń dla nowych pracowników. Dotychczasowe szkolenia miały głównie charakter teoretyczny, podczas gdy część praktyczna była realizowana w mniej ustandaryzowany sposób. W odpowiedzi na te wyzwania, postanowiliśmy wprowadzić zmiany, które uczynią proces szkoleniowy bardziej kompleksowym i efektywnym, a przede wszystkim zbalansować proporcje między teorią a praktyką, wprowadzając bardziej strukturyzowane i ujednoczone moduły szkoleniowe.

W październiku 2022 r. w strukturach Ciągłego Doskonalenia został powołany zespół, którego celem było utworzenie Produkcyjnego Centrum Szkoleniowego (PCS). W tym czasie rozpoczęto pracę nad analizą stanu obecnego w organizacji, wyznaczeniem słabych i mocnych stron oraz ustaleniem kluczowych zadań dla tego projektu. Zespół miał szansę odwiedzić również inne firmy, gdzie funkcjonuje Centrum Szkoleniowe, aby zebrać najlepsze praktyki i doświadczenia z przedsiębiorstw branży Automotive. Z początkiem roku 2023 zespół wystartował z nową formułą onboardingu i pierwszymi szkoleniami pracowników.

Zespół PCS GKN OLE odpowiedzialny jest za:

- rekrutację pracowników produkcyjnych,
- szkolenia nowozatrudnionych pracowników na wszystkich stanowiskach,
- doskonalenie kompetencji obecnych pracowników.

W 2024 roku w hali produkcyjnej wyodrębniono nowoczesny obszar dla Produkcyjnego Centrum Szkoleniowego. Przestrzeń ta została podzielona na dwie funkcjonalne



FOT. GKN

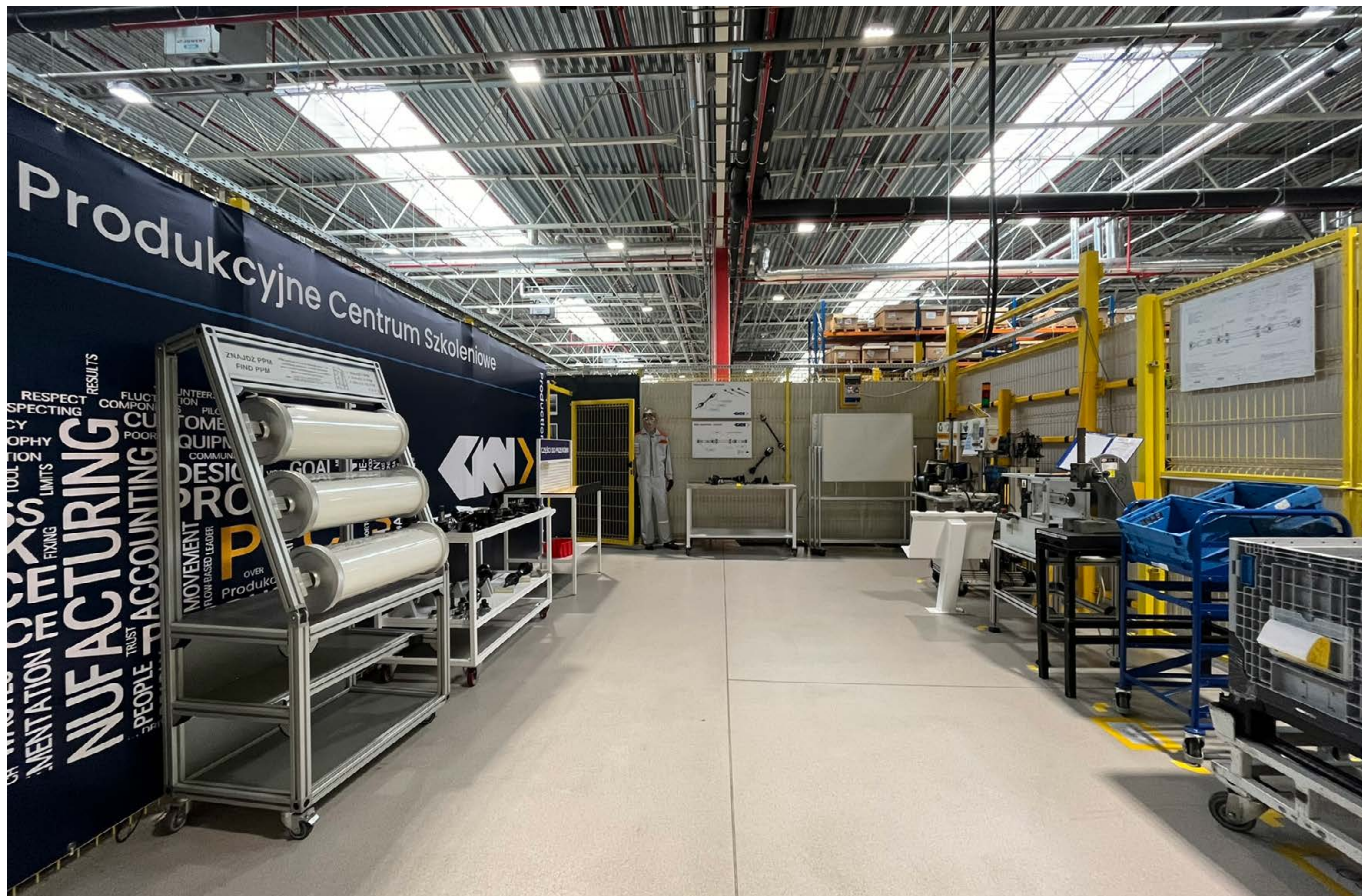
strefy: pierwsza, wyposażona w 14 stanowisk komputerowych, służy do prowadzenia zajęć teoretycznych, natomiast druga jest dedykowana zdobywaniu praktycznych umiejętności. To tam pracownicy uczą się między innymi zapinania opasek i smarowania, rozpoznawania prawidłowych oraz wadliwych komponentów, a także opisywania wadliwych sztuk. Aby jeszcze lepiej odpowiadać na potrzeby pracowników produkcyjnych, GKN w Oleśnicy otworzył biuro HR w obrębie Produkcyjnego Centrum Szkoleniowego. To zapewnia pracownikom wsparcie w bieżących sprawach administracyjnych, umożliwiając im szybki i łatwy dostęp do niezbędnych informacji.

W programie **4-dniowego cyklu szkoleń** trenerzy PCS skupiają się na: pracach standardowych, jakości, metodach i narzędziach Lean, bezpieczeństwie, ergonomii w zaplanowanym czasie cyklu. Pracownicy obserwują pracę na liniach oraz

podejmują pierwsze próby pracy na produkcji. Ponadto uczą się korzystania z systemów GKN i zamawiania materiałów. A co ciekawe zapoznają się również z podstawami pierwszej pomocy.

W Produkcyjnym Centrum Szkoleniowym GKN Automotive Poland przeszkoliło już ponad **400** pracowników: produkcyjnych - **366**, administracyjnych - **37**, w tym grupę pracowników z siostrzanego zakładu GKN z Miśkolca na Węgrzech - **13**.

Szkolenia w Produkcyjnym Centrum Szkoleniowym GKN w Oleśnicy zyskały uznanie wśród uczestników dzięki swojej kompleksowości i praktycznemu podejściu. Pracownicy zgodnie podkreślali, że doświadczenia zdobyte w trakcie szkoleń w PCS były nie tylko wartościowe, ale również nieocenione na wczesnym etapie ich kariery w GKN. Szkolenia te zapewniły im solidne podstawy teoretyczne oraz praktyczne, co znacząco wpłynęło na ich późniejszą



efektywność i komfort pracy. Sesje, które odbywały się bezpośrednio na hali produkcyjnej, umożliwiły pracownikom nabycie umiejętności niezbędnych do samodzielnej pracy w realnych warunkach.

Zaangażowanie i proaktywne działania zespołu Produkcyjnego Centrum Szkoleniowego pozwoliły nam znacznie zwiększyć możliwości rekrutacyjne oraz produktywność wśród nowozatrudnionych pracowników. Efektem tych działań było zmniejszenie wskaźników rotacji o 20 proc., co stanowi znaczący sukces dla naszej organizacji. Najważniejszym aspektem, który przyczynił się do tego sukcesu, jest forma wdrożenia nowych pracowników. Produkcyjne Centrum Szkoleniowe w GKN Automotive Poland stało się ważnym elementem strategii firmy, przyczyniając się do znacznej poprawy efektywności operacyjnej oraz zadowolenia pracowników. Michał Bukowski, Menadżer Ciągłego Doskonalenia i Produkcyjnego

Centrum Szkoleniowego, podkreśla znaczenie nowego procesu w kontekście długoterminowego rozwoju organizacji: „Produkcyjne Centrum Szkoleniowe to ważny punkt, który pojawił się na mapie GKN Automotive Poland. Nie udałooby się to gdyby ten projekt nie trafił na listę kluczowych dla organizacji. Mamy miejsce, w którym jesteśmy w stanie odtworzyć warunki produkcyjne dla nowych pracowników, dzięki czemu mają oni „łatwiejszy start” na początku kariery w GKN Automotive Poland. Ważne jest to, że projekt nie kończy się w tym miejscu. Mamy plany na to, żeby dalej rozwijać Produkcyjne Centrum Szkoleniowe. Już rozpoczęliśmy szkolenia pracowników biurowych. Docelowo Centrum będzie podnosiło umiejętności pracowników innych działów, dzięki czemu będziemy mogli zwiększyć elastyczność w organizacji. Chcemy wyznaczać standardy w grupie GKN Automotive, dlatego planujemy nowe wdrożenia w tym obszarze, również w zakresie systemów

wspierających szkolenia. Jestem pełen optymizmu, patrząc na to, co wypracowaliśmy do tego momentu oraz na przyszłość tego projektu”.



Anna Gabryk
HR Biznes Partner

GKN Automotive Poland Sp. z o.o.

Nowa jakość wyrobu!

Kalibrowane Pręty Precyzyjne ze stali jasnej

- **Innowacyjny** proces technologiczny realizowany na wyspecjalizowanych maszynach pozwolił na rozszerzenie dotychczasowej oferty o wyroby przekraczające wymagania stawiane przez stosowane normy europejskie.
- **Nowatorskie** wykonanie prętów pozwala na redukcję kosztów dalszego przetwarzania dzięki podwyższonej dokładności geometrycznej oraz powierzchni gotowej do wykorzystania.

Znacząco podwyższone charakterystyki wyrobów:

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

Szczegółowe informacje:
www.stalma.com.pl



Fundusze
Europejskie
Inteligentny Rozwój



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego





FOT. EY



Piotr Podsiadło

Adwokat, counsel
Kancelaria EY Law



Anna Wiaksa

Adwokat, associate
Kancelaria EY Law

Restrukturyzacja i upadłość w branży motoryzacyjnej

Gdy przedsiębiorca w łańcuchu dostaw ogłasza upadłość lub otwiera restrukturyzację, jego kontrahenci napotykają różnorodne zagrożenia, które mogą mieć poważne konsekwencje dla ich własnej działalności gospodarczej.

Przygotowywanie planu awaryjnego już po wystąpieniu niewypłacalności u kontrahenta może okazać się działaniem spóźnionym. Przedsiębiorcy powinni być stale świadomi zagrożeń, ale też działań, które mogą podjąć w takiej sytuacji.

MONITOROWANIE PŁYNNOŚCI FINANSOWEJ KONTRAHENTÓW

Od grudnia 2021 r. funkcjonuje Krajowy Rejestr Zadłużonych (KRZ). Jest to publicznie dostępny i bezpłatny rejestr prowadzony przez Ministerstwo Sprawiedliwości, którego celem jest między innymi ujawnianie informacji o toczących się postępowaniach upadłościowych i restrukturyzacyjnych. Dostęp do podstawowych informacji o postępowaniach można uzyskać pod adresem: krz.ms.gov.pl. Informacja o złożeniu wniosku o ogłoszenie upadłości jest publikowana w KRZ od razu, jeszcze przed samym ogłoszeniem upadłości przez sąd. W przypadku postępowań restrukturyzacyjnych, informacja w KRZ pojawia się dopiero po otwarciu postępowania. Warto śledzić na bieżąco informacje o kontrahentach, zwłaszcza, jeśli do wiadomości publicznej trafiają doniesienia o problemach danej spółki lub grupy kapitałowej, np. związane z grupowymi zwolnieniami.

RESTRUKTURYZACJA KONTRAHENTA - CO ZMIENIA W RELACJACH BIZNESOWYCH?

Przedsiębiorstwo w trakcie restrukturyzacji powinno działać na dotychczasowych zasadach, tj. kontynuować produkcję, współpracować z kontrahentami. Dłużnikowi w takiej sytuacji powinno zależeć na wywarciu dobrego wrażenia na partnerach biznesowych i odbudowie utraconego zaufania.

Wiele zależy również od tego, jak bardzo istotna jest relacja z danym wierzycielem z punktu widzenia dalszego funkcjonowania restrukturyzowanego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorca wraz z doradcą restrukturyzacyjnym może bowiem dokonać rewizji istniejących kontraktów. W efekcie, pozycja negocjacyjna kluczowych wierzycieli jest lepsza niż tych wierzycieli, bez których restrukturyzowane przedsiębiorstwo może dalej działać. Część z takich umów może być rozwiązana z inicjatywy dłużnika. Będzie to miało również odzwierciedlenie w propozycjach układowych. Wierzyciele o mniejszym znaczeniu mogą otrzymać propozycje mniej niekorzystne.

Wielu wierzycieli w takiej sytuacji może chcieć zakończyć współpracę

z restrukturyzowanym przedsiębiorcą. Trzeba jednak pamiętać, że prawo restrukturyzacyjne wprowadza pewne ograniczenia w zakresie wypowiedzenia umów. Przede wszystkim, wszelkie klauzule, które pozwalają na zmianę lub wypowiedzenie umowy w razie złożenia wniosku o restrukturyzację lub otwarcia restrukturyzacji są bezskuteczne. Ponadto, w toku postępowania tworzony jest wykaz umów o podstawowym znaczeniu, których wypowiedzenie również będzie bezskuteczne.

JAKIE UPRAWNIENIA MA WIERZYTEL W TOKU POSTĘPOWANIA RESTRUKTURYZACYJNEGO

Jeśli z KRZ lub z innego źródła (np. od samego dłużnika) przedsiębiorca dowiaduje się o podjęciu działań restrukturyzacyjnych przez kontrahenta, pierwszym krokiem jest ustalenie tego, w jakim trybie toczy się restrukturyzacja. Postępowań możemy podzielić na te toczące się przy stałym udziale sądu (postępowanie układowe i sanacyjne) oraz te bez udziału sądu (postępowanie o zatwierdzenie układu). Ten ostatni typ postępowań jest obecnie najczęściej wybierany przez dłużników ze względu na niewielki stopień sformalizowania przy jednoczesnym szerokim zakresie uprawnień.



FOT.EY

W przypadku postępowań sądowych (postępowanie układowe i sanacyjne) wierzyciel powinien śledzić obwieszczenia w KRZ w celu weryfikacji spisu wierzycieli, gdy ten zostanie już udostępniony. Zdarza się bowiem, że wierzycielność jest uwzględniona nieprawidłowo lub w ogóle nie ma jej w spisie. W takiej sytuacji wierzycielowi przysługuje sprzeciw, który jest rozstrzygany przez sędziego-komisarza. Kwota wierzycielności zawarta w spisie ma duże znaczenie - w oparciu o nią określany jest stopień zaspokojenia w układzie a także waga głosu danego wierzyciela w głosowaniu nad układem.

UKŁAD - CEL KAŻDEJ RESTRUKTURYZACJI

Niezależnie od typu postępowania restrukturyzacyjnego, jego celem jest zawsze zawarcie układu. Wierzyciel po otrzymaniu propozycji układowych powinien dokładnie przeanalizować, czy z jego perspektywy propozycje te są akceptowalne. Niezależnie od tego warto zwrócić uwagę na treść planu restrukturyzacyjnego.

Może się bowiem zdarzyć, że choć propozycje są korzystne dla danego wierzyciela, to układ nie ma szans na wykonanie ze względu na nierealiz-

acyjne założenia finansowe lub biznesowe. Wierzyciel powinien w takiej sytuacji rozważyć, czy poparcie dalszego funkcjonowania danego przedsiębiorstwa jest w jego interesie.

UPADŁOŚĆ - CZY TO KONIEC WSPÓŁPRACY?

Informacja o ogłoszeniu upadłości przez jednego z kontrahentów, zwłaszcza jeśli był on istotnym ogniwem w łańcuchu dostaw, może poważnie wpłynąć na rynek.

Po ogłoszeniu upadłości zarząd nad przedsiębiorstwem przejmuje syndyk, a jego głównym zadaniem jest sprawne przeprowadzenie postępowania, tak aby w najwyższym możliwym stopniu zaspokoić wierzycieli.

Choć teoretycznie nie musi to oznaczać zakończenia działalności, to należy pamiętać, że upadłość ogłasza się w razie zaistnienia niewypłacalności i często jest związana z brakiem możliwości regulowania bieżących zobowiązań. Brak regulowania tych zobowiązań może doprowadzić do faktycznej niemożliwości realizacji zobowiązań wobec innych kontrahentów. Przykładowo, jeśli producent określonych części nie posiada środ-

ków pozwalających na opłacenie mediów (prąd, gaz, woda) do zakładu produkcyjnego, może to w konsekwencji doprowadzić do braku możliwości dalszej produkcji.

UPADŁOŚĆ - CZY UMOWY Z UPADŁYM NADAL OBOWIĄZUJĄ?

Wierzyciele, którzy chcieliby rozwiązać umowy z upadłym dłużnikiem muszą pamiętać, że w tym przypadku obowiązują podobne zasady jak przy restrukturyzacji. Postanowienia umowy zastrzegające na wypadek złożenia wniosku o ogłoszenie upadłości lub ogłoszenia upadłości zmianę lub rozwiązanie stosunku prawnego, którego stroną jest upadły, są nieważne.

Jeśli upadły miał jakiegokolwiek zobowiązania względem wierzyciela, które nie były jeszcze wymagalne, to stają się one wymagalne z dniem ogłoszenia upadłości i mogą być zaspokojone tylko w toku postępowania, po zgłoszeniu wierzycielności. Co więcej, zobowiązania niepieniężne zamieniają się w zobowiązania pieniężne. Przykładowo, jeśli na podstawie wcześniej zawartej umowy upadły dostawca miał wyprodukować dany towar i dostarczyć go swojemu kontrahentowi, to po ogłoszeniu upadłości nie może już tego zrobić, nawet jeśli dany towar znajdowałby się w magazynie. Wierzycielność ta może być zgłoszona w toku postępowania i zostanie zaspokojona z masy upadłości.

Od powyższej zasady istnieje jednak wyjątek, który można zastosować po złożeniu odpowiedniego wniosku przez syndyka i wyrażeniu zgody przez sędziego-komisarza, prowadzącego postępowanie upadłościowe.

UPADŁOŚĆ - JAKI JEST STATUS MATERIAŁÓW I NARZĘDZI KONTRAHENTA, KTÓRE W CHWILI OGŁOSZENIA UPADŁOŚCI ZNAJDOWAŁY SIĘ W POSIADANIU UPADŁEGO?

Szczególnie trudna może okazać się sytuacja, kiedy w posiadaniu upadłego

przedsiębiorcy znajdowały się materiały lub narzędzia (np. w związku z wykonaniem usługi), których właścicielem jest inny podmiot. Przedmioty te nie wchodziły w skład masy upadłości, ponieważ nie zaliczają się do majątku upadłego. Jednak syndyk, korzystając z domniemania, może te przedmioty nieprawidłowo zaliczyć do masy upadłości. Sprzyja temu brak dokumentacji, z której wprost wynikałoby, że dane materiały lub narzędzia nie są własnością upadłego. Co więcej, kontrahent nie ma wpływu na kompletność dokumentacji upadłego - nawet w razie dokładnego opisu przedmiotów w umowie, jako stanowiących własność innego podmiotu - nie można zapobiec przypadkowej utracie dokumentu umowy przez upadłego.

Zaliczenie przedmiotu do masy upadłości nie jest jednak definitywne. Wierzyciel może złożyć wniosek o ich wyłączenie, a następnie zażądać ich wydania lub świadczenia wzajemnego. Wniosek rozstrzyga sędzia-komisarz, a od wydanego postanowienia przysługuje dalsze powództwo o wyłączenie z masy upadłości. W toku tych postępowań wierzyciel może przedstawić swój egzemplarz umo-

wy określającej prawa i obowiązki stron oraz inne dokumenty potwierdzające, że jest on właścicielem danych przedmiotów.

Opisane wyżej postępowanie może być jednak długotrwałe i generować dodatkowe koszty, dlatego jeszcze przed ogłoszeniem upadłości warto postarać się nie tylko o prawidłowe ukształtowanie postanowień umownych, ale też o fizyczne oznaczenie przedmiotów będących w posiadaniu kontrahentów. Można tego dokonać poprzez:

- Zobowiązanie kontrahenta do przechowywania materiałów i narzędzi w pojemnikach/strefach opisanych danymi identyfikującymi ich rzeczywistego właściciela;
- Wprowadzenie jednoznacznych oznaczeń na samych narzędziach i materiałach.

JAKIE UPRAWNIENIA MA WIERZYCIEL W TOKU POSTĘPOWANIA UPADŁOŚCIOWEGO?

Podstawowym uprawnieniem wierzyciela jest możliwość zgłoszenia swojej wierzytelności. W tym zakresie warto

śledzić terminy na dokonanie konkretnych czynności, bowiem zgłoszenia wierzytelności nie można dokonać w dowolnym czasie. Po weryfikacji zgłoszonych wierzytelności syndyk sporządza listę wierzytelności. Po publikacji listy, wierzyciel powinien zweryfikować, czy jego wierzytelność została uwzględniona. Może się zdarzyć, że wierzytelność nie zostanie uwzględniona albo nie zostanie uwzględniona nie w takiej części, w jakiej oczekiwałby tego wierzyciel. W razie zaistnienia niezgodności wierzyciel ma prawo zgłosić sprzeciw, który jest następnie rozpatrywany przez sędziego-komisarza.

Ustalanie ostatecznej treści listy wierzytelności jest bardzo istotnym momentem z perspektywy wierzycieli. Na podstawie tej listy sporządzany jest bowiem plan podziału sum uzyskanych z likwidacji masy upadłościowej. Poziom zaspokojenia danego wierzyciela jest proporcjonalny do stopnia w jakim jego wierzytelność została uwzględniona na liście. Trzeba jednak pamiętać, że w praktyce bardzo rzadko sumy uzyskane z likwidacji masy, pozwalają na zaspokojenie wierzytelności w pełni. Ostatecznie zaspokojenie może wynieść zaledwie kilka procent pierwotnej wierzytelności.



FOT.EY



ul. Wilgowa 65D
42-271 Częstochowa



+ 48 34 365 50 35



www.bodycote.com

Bodycote jest światowym liderem w obróbce cieplnej i ciepnochemicznej. Posiada w swoich strukturach ponad 165 lokalizacji w 22 krajach, z czego 6 w Polsce: Warszawa, Częstochowa, Zabrze, Siechnice, Świebodzin i Zaczemie k/Rzeszowa. Wykonuje się w nich m.in. procesy: azotowania, azotonawęglania (Corr-I-Dur®), hartowania, nawęglania, węgloazotowania, wymrażania oraz badania materiałowe na najwyższym poziomie technicznym. Bodycote oferuje procesy dla sektorów: samochodowego, narzędziowego, energetycznego, lotniczego oraz innych gałęzi przemysłu.



625 Bear Run Lane.
43035 Lewis Center



+1-833-637-4737



www.meshworks.com

MESH Works to oparte na chmurze narzędzie online przeznaczone dla producentów komponentów. Poprzez integracje w jednym systemie, platforma pozwala na usprawnienie pracy działu zakupów, sourcingu, jakości i rozwoju nowych produktów. MESH zawiera takie moduły jak: Zarządzanie Dostawcami, Zarządzanie Jakością oraz Sourcing. Dzięki w pełni konfigurowalnemu modułowi APQP, MESH umożliwia współpracę wszystkich zespołów zajmujących się projektowaniem, produkcją, zarządzaniem projektami, zakupami oraz sprzedażą w celu prowadzenia cyfrowej dokumentacji części. W jednym systemie mamy możliwość nadzorowania m.in. dokumentacji PPAP, raportów jakościowych z produkcji oraz dokumentacji dostawy.



Gwiazdzista 71/2
01-651 Warszawa



+ 48 732 499 587



www.sigfoxpoland.com

Sigfox jest wyłącznym w Polsce operatorem sieci 0G, dostępnej w ponad 70 krajach. Wykorzystując sensory IoT, sieć oraz aplikacje dostarcza innowacyjne rozwiązania do automatycznej inwentaryzacji, lokalizacji oraz kontroli środków trwałych na zewnątrz oraz wewnątrz hal produkcyjnych. Rozwiązania Sigfox to unikalna alternatywa dla RFID do zarządzania flotą opakowań transportowych, zapewniająca optymalizację kosztów operacyjnych oraz ograniczanie strat. Nasze usługi to połączenie najnowszych technologii IoT oraz doświadczenia z ponad 2.500 projektów na świecie.



ul. Polna 37i
05-124 Skrzyszew



+ 48 666 40 33 90



www.craemer.com

Grupa Craemer jest jednym z wiodących na świecie producentów opakowań z tworzyw sztucznych z zakładami produkcyjnymi w Niemczech i Wielkiej Brytanii. Portfolio firmy obejmuje półpalety, palety EURO i palety przemysłowe. Przykładem jest paleta D1 z rantami 22 mm z tworzywa ESD, zaprojektowana specjalnie dla przemysłu motoryzacyjnego. Craemer oferuje również pokrywy paletowe i szeroki wybór pojemników plastikowych i skrzyniopalet ze szczególnym wyróżnieniem KUBO, gitterbox'a z tworzywa sztucznego.

MIEJSCE NA REKLAMĘ

TWOJEJ FIRMY

DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



1LOGISTICS ŻURAŁSKI



ISO 9001



Włynkówko 20
76-200 Słupsk



+ 48 59 811 27 40



www.1logistics.com.pl

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

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



ul. Wałowska 19A
02-451 Warszawa

+ 48 22 863 64 71

www.profilgate.pl

ProfilGate® jest stosowany do redukcji ilości osiadającego kurzu na produkcie oraz minimalizowania zanieczyszczeń przenoszonych przez wózki transportowe oraz obuwie do miejsc produkcji, magazynów czy innych pomieszczeń wymagających wyższego poziomu czystości.

ProfilGate® oferuje innowacyjne, opatentowane systemy czyszczenia, które skutecznie eliminują do 80% wszystkich zanieczyszczeń, zanim trafią one do hal produkcyjnych i logistycznych. Maty przejazdowe są montowane przy wejściach, gdzie mechanicznie usuwają brud, który następnie jest gromadzony w specjalnych wannach.



ul. Górecka 63D
43-430 Skoczów

+ 48 600 672 208

www.hqplastics.pl

Jesteśmy polskim, rodzinnym zakładem produkcyjnym bazującym na wieloletnim doświadczeniu dwóch właścicieli w produkcji elementów z tworzyw sztucznych na potrzeby branży motoryzacyjnej i elektrotechnicznej.

Wykorzystując nabyte doświadczenie i mając na uwadze przemysłowe założenia stworzyliśmy nową markę na rynku - HQ Plastics, czyli koncepcję produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych o najwyższej jakości.



ul. Św. Mikołaja 1. Swadzim
62-080 Tamowo Podgórne

+ 48 611 02 46 41

www.sttrading.com.pl

ST TRADING Sp. z o.o., polski oddział Norm Holding z Turcji, oferuje metalowe elementy złączne: przeguby kulowe, śruby, podkładki, nakrętki, dla branży motoryzacyjnej. Oferujemy również produkcję pod zamówienie.

Szybkie dostawy z magazynu z Poznania. Dostarczamy dla Volkswagen, Polmotors, MAN, Tesla, Winkelman, Dacia i innych równie ważnych klientów.

Posiadamy certyfikaty IATF 16949, ISO 14001, ISO 9001, OHSAS 18001 / PN-N-18001

Zapraszamy na platformę B2B na www.sttrading.com.pl



ul. Gryczana 30 A
31-266 Kraków

+48 688 66 00

www.colorex.pl

Największa usługowa lakiernia proszkowa w Polsce.

Kompleksowa obróbka metalu.

Lakierowanie proszkowe

- linii lakierniczych
- linia wertykalna (7000 300 x 150 mm)
- linia wielkogabarytowa (14000 x 3000 x 600 mm)
- certyfikaty: QUALICOAT, QUALANOD, AQAP, ISO 9001:2015
- anodowanie aluminium

• powłoki drewnopodobne DEKOR

Obróbka metalu

- cięcie laserowe 2Dd
- cięcie laserowe rur i profili
- gięcie na prasach krawędziowych
- frezowanie stali i aluminium
- wykrawanie młoteczkowe
- spawanie, walcowanie, zgrzewanie



ul. Konarskiego 18C
44-100 Gliwice

+ 48 880 505 058

www.deltax-programming.com

Programujemy sterowniki PLC i roboty przemysłowe dla przemysłu motoryzacyjnego. Projekty realizujemy całościowo: od poziomu programowania offline przez wirtualne uruchomienie i start produkcji, aż do optymalizacji czasu cyklu. Pracujemy w standardach wszystkich wiodących światowych marek motoryzacyjnych.

Jesteśmy także producentem oprogramowania dedykowanego dla branży automatyki. Naszym głównym klientem są firmy zajmujące się kompleksowym budowaniem linii produkcyjnych.

MIEJSCE NA REKLAMĘ

TWOJEJ FIRMY

DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.





ul. Zajęcza 3
57-300 Kłodzko

+ 48 887 043 918

www.poliamid.com

Poliamid Plastics Sp. z o.o. to polska firma rodzinna z Kłodzka, działająca od 1989 roku i zajmujemy się przetwórstwem tw. sztucznych. Produkujemy z materiałów: LDPE, HDPE, LLDPE, TPE, PP, PA, PA6, PA66, PBT, PC i inne w dowolnych kolorach oraz przetwarzamy tworzywa: PP, PE, ABS, PA6, PA6 do 25GF, PA66, PS, PBT, PC+ABS, PPEPDM, TPE-V, PC.

Dysponujemy 48 wtryskarkami o sile zwarcia od 35 do 1300 t. Posiadamy własną narzędziownię, dzięki czemu zapewniamy projektowanie, produkcję oraz serwis form wtryskowych.



Jastrzębie 1a
87-322 Jastrzębie

+ 48 665 060 464

www.gotec-plastics.com/en/

Specjalizujemy się w produkcji części jedno i wielokomponentowych, wtryskowych i hybrydowych oraz w prostym i skomplikowanym montażu modułów. Nasze usługi obejmują rozwój produktu i tworzenie prototypów po produkcję seryjną. Aby uzupełnić naszą ofertę i zapewnić najlepszą możliwą pomoc, oferujemy Państwu kompleksowe zarządzanie projektami, w tym uzgodnienie techniczne i logistyczne oraz koordynację poddostawców.



ul. A. Słomińskiego 1
50-304 Wrocław

+ 48 800 190 911

www.impel.pl

Grupa Impel działa na polskim rynku od prawie 35 lat oferując usługi outsourcingowe dla biznesu. Wśród obsługiwanych przez nas firm są podmioty reprezentujące branżę Automotive. Wspieramy je we wszystkich obszarach, które nie są wiodącą działalnością naszych klientów.

Dostarczamy specjalistyczne rozwiązania, takie jak czyszczenie linii produkcyjnych i lakierni, a także czyszczenie klimatyzacji i wentylacji przemysłowej. Oferujemy wsparcie w utrzymaniu czystości w budynkach biurowych oraz dbamy o zapewnienie bezpieczeństwa.



Al. Piłsudskiego 46
33-300 Nowy Sącz

+ 48 18 44 00 223

www.etyfol.pl

Jesteśmy producentem etykiet do znakowania w branży produkcyjnej, w szczególności w przemyśle samochodowym. Produkujemy etykiety logistyczne według standardu Galia i Odette. Zapewniamy maksymalne oceny jakości kodów A lub B. Oferujemy doradztwo, testy oraz wdrożenia wraz z dokumentacją PPAP, PSW, MDS. Zapewniamy najszybsze terminy realizacji. Jako integrator rozwiązań informatycznych projektujemy systemy RFID zgodne z normami VDA lub według indywidualnych wymagań. Wspieramy klientów w procesach automatyzacji i robotyzacji.

MIEJSCE NA REKLAMĘ

TWOJEJ FIRMY

DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



ul. Krótka 27A
42-200 Częstochowa

+48 34 367 15 40

www.efaflex.pl

Efaflex Polska - światowy lider w zakresie technologii bram szybkobieżnych do specjalnych zastosowań, który na polskim rynku działa od ponad 20 lat. Firma zajmuje czołową pozycję na rynku bram szybkobieżnych zarówno pod względem wolumenu produkcji i sprzedaży, sieci dystrybucji, jak i wdrażania innowacyjnych technologii i systemów bramowych.

Efaflex promuje rozwiązania efektywne pod względem funkcjonalnym i ekonomicznym, na pierwszym miejscu zawsze stawiając na szybkość (prędkość otwierania bram to nawet 4 m/s) i wytrzymałość (odporność na obciążenia do 400 000 cykli rocznie) swoich produktów.

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

Organizator

AutomotiveSuppliers.pl

13 Forum Moto Solutions

Kraków ■ 21-22 listopada 2024



Forum Motosolutions

best practices w przemyśle motoryzacyjnym

Wybitni prelegenci, genialne wystąpienia i doskonała przestrzeń do spotkań biznesowych.

Data: 21-22 listopada 2024

Miejsce: Kraków,
DoubleTree by Hilton

SAVE THE DATE

Rozwiń
Swój Biznes

Kontakt



22 215 05 05



www.motosolutions.pl



review@motosolutions.pl