



AutomotiveSuppliers.pl

Plastał wreszcie na prostej

Niedawno sukcesem rzadko spotykanym w skali nie tylko kraju, ale i europejskiego sektora motoryzacyjnego zakończyło się postępowanie upadłościowe firmy Plastał. Gliwicki dostawca nie tylko spłacił wierzycieli, ale pozyskał nowego inwestora strategicznego.

Przypomnijmy Plastal, jako spółka-córka szwedzkiej grupy Plastal Holding AB, został założony w 1997 r., i był jedną z pierwszych firm jakie zainwestowały w gliwickiej podstrefie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Pierwszymi klientami zostały fabryki należące do GM i Fiata, a pierwszymi dostarczonymi wyrobami były odpowiednio: zderzaki przeznaczone dla Opla Agili oraz części wewnętrzne dla Fiata Pandy. Z czasem spółka rozszerzyła współpracę z zakładem Volkswagen Poznań, co skutkowało otwarciem w 2003 roku drugiego zakładu produkcyjnego w Swarzędzu-Jasinie. Ponadto Plastal przejął w cztery lata później zakład produkcyjny w Poznaniu.

Pozyskanie kontraktów na dostawy komponentów do „siostrzanych” modeli Fiat 500 i Ford Ka spowodowało, że na terenie zakładu Fiat Auto Poland w Tychach uruchomiono w 2008 roku montaż i sekwencjonowanie m.in. zderzaków do wymienionych aut. W szczytowym momencie dostawca zatrudniał w Polsce około 800 pracowników.

Upadłość

Problemy polskiego dostawcy związane były z kryzysem, jaki pod koniec 2008 roku dotknął światowy przemysł motoryzacyjny. W marcu następnego roku szwedzka spółka-matka ogłosiła bankructwo, a w ślad za nią w kolejnych tygodniach spółki zależne

w Niemczech, Szwecji, Włoszech, Norwegii, Belgii i w Polsce. Główną przyczyną upadłości całej Grupy był gwałtowny spadek wolumenów zamówień.

Upadłość likwidacyjna gliwickiego Plastala została ogłoszona na początku maja 2009 roku. Co ważne, mimo trudnej sytuacji, zakłady spółki nie przerwały produkcji dla swoich klientów.

- *Sytuacja polskiego Plastalu była skomplikowana*, - mówi Aleksander Czajka, obecny dyrektor zarządzający i członek zarządu - *ponieważ jeszcze przed ogłoszeniem upadłości, ówczesny zarząd złożył rezygnację*. Ciężar odpowiedzialności za losy firmy wzięli na siebie polscy menedżerowie, pod kierownictwem syndyka Marcina Żurakowskiego. W tym czasie najważniejszymi wyzwaniami, jakie stanęły przed nimi i całą załogą Plastala było: utrzymanie płynności finansowej, dostawy oraz zapewnienie klientów, pracowników oraz dostawców o tym, że firma może kontynuować produkcję. Podjęte przez syndyka (w dalszym etapie procesu upadłości będącego zarządcą) działania, w tym wprowadzanie programu radykalnych oszczędności, sprawiły, że żaden z klientów nie zrezygnował ze współpracy, a ponadto utrzymano wszystkie miejsca pracy.

Mimo ogłoszonej upadłości, lata 2009 i 2010 były dla firmy najlepsze pod względem obrotów. W dużej mierze przyczyniła się do tego współpraca z największym klientem - tyska fabryka Fiata pracowała w tym

czasie na najwyższych obrotach, realizując zamówienia, w dużej mierze związane z dopłatami do nowych aut na rynkach Europy Zachodniej.

Ku nowemu otwarciu

Pod koniec 2009 roku syndyk Plastala uruchomił procedurę sprzedaży aktywów firmy. Czterokrotne próby zbycia spółki, w okresie listopad 2009 - kwiecień 2010, przy obniżeniu wyceny (pierwotnie niemal 131,7 mln zł), zakończyły się niepowodzeniem.

Jednocześnie Plastal wdrożył nowe projekty, pozyskane jeszcze przed ogłoszeniem upadłości. W kwietniu 2009 roku rozpoczęto produkcję komponentów spoilerów do modelu Volkswagen Golf GTI VI, a we wrześniu tego samego roku do paneli drzwiowych do nowego Jaguara XJ (X351).

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl



AutomotiveSuppliers.pl