

AutomotiveSuppliers.pl

review

ISSN 1899-4369

Nr 1(35)/2017 styczeń-marzec



**Najwięksi
pracodawcy**

**Zmiany w
zatrudnieniu
pracowników
tymczasowych**

Rośnie zatrudnienie ale ...

W NUMERZE:

7. FORUM
HUMAN RESOURCES
(18-19 MAJA 2017)

PSA PRZEJMUJE
OPLA/VAUXHALL

SEOYON:
MOTORYZACYJNY
HUB W BAŻANOWICACH

BOZAMET
ROŚNIE W SIŁĘ



ZAPRASZAMY NA KOLEJNĄ EDYCJĘ W 2018 R.

Automotive CEE Day to jedno z najważniejszych spotkań B2B w Europie Środkowo-Wschodniej. Głównym atutem tego wydarzenia jest interaktywna platforma umawiania spotkań B2B pomiędzy zainteresowanymi firmami. Uczestnicy samodzielnie kształtują swój harmonogram spotkań, precyzyjnie dobierając partnerów do rozmów.

WSPÓŁORGANIZATORZY

CWK OPOLE
CENTRUM WYSTAWIENICZO - EDUKACYJNE W OPOLE



PARTNERZY



CRUSAR

NEFAB YOUR PACKAGING SOLUTION.



PATRONI



ZAPRASZAMY NA OFICJALNĄ STRONĘ WYDARZENIA:
WWW.AUTOMOTIVECEDAY.EU

ORGANIZATOR

AutomotiveSuppliers.pl

Europejski i polski przemysł motoryzacyjny nie zwalnia tempa

Ten rok rozpoczął się z przysłowiowym przytupem. Jesteśmy świadkami największej w ostatnich latach akwizycji - Grupa PSA do końca tego roku powinna przejąć europejską działalność GM, z markami Opel i Vauxhall. Nowi właściciele będą musieli przywrócić rentowność tym markom. Nie wiemy, jak planowana restrukturyzacja wpłynie na zakłady GM w Polsce. Wierzę, że stoją one przed szansą na jeszcze bardziej dynamiczny rozwój.

W Polsce nic nie wskazuje na to, aby w tym roku nasza branża miała wrzucić niższy bieg. Pojawiają się nowe inwestycje, takie jak IAC w Opolu. Wielu dostawców realizuje projekty reinwestycyjne. Rośnie zatrudnienie w sektorze motoryzacyjnym, ale rynek pracy z miesiąca na miesiąc jest coraz płytszy. Firmy sięgają już nie tylko po pracowników z Ukrainy czy Białorusi, ale także Kazachstanu czy Uzbekistanu.

Aktualnym problemom w zatrudnieniu poświęcamy nadchodzące majowe 7. Forum Human Resources w branży motoryzacyjnej. Poruszone zostaną kwestie, między innymi, zatrudniania w praktyce osób spoza Unii Europejskiej. Nowością są warsztaty, podczas których eksperci omówią zmiany w zatrudnianiu pracowników tymczasowych.



Rafał Orłowski

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Orłowski', written in a cursive style.

Redaktor Naczelny

8

Grupa PSA przejmuje
Opla/Vauxhall

10

GM Manufacturing Poland
i VW Poznań z rekordową
produkcją

12

Eksport: najlepsze trzy
kwartały w historii branży

16

Zatrudnienie w przemyśle
motoryzacyjnym nadal rośnie

19

Najwięksi pracodawcy w 2016r.

20

Zatrudnianie pracowników
tymczasowych mniej
atrakcyjne biznesowo?

24

SEOYON E-HWA
AUTOMOTIVE POLAND:
motoryzacyjny hub
w Bażanowicach

29

Dlaczego wybrać
Data Interchange?

30

Bozamet rośnie w siłę

32

Przemysłowe
spawanie laserowe

34

Być Integratorem 4PL
w XXI wieku,
erze Industry 4.0

37

Automatyczne systemy
skanowania 3d atos
scanbox firmy GOM

38

BADA AG, twój partner
w compoundingu
tworzyw sztucznych

40

PM GROUP: Budujemy
od początku,
projektujemy od końca

42

Oerlikon Balzers Coating Poland
Sp. z o.o.: Zaawansowane
technologie powierzchni

44

Co nowego u dostawców?

50

Rozwój dostawców
w przemyśle motoryzacyjnym

56

Nadchodzące targi
i konferencje

Czy wiesz, że opakowania budują siłę Twojej marki?

Opakowanie to nie tylko gwarancja
ochrony Twoich produktów.
Opakowanie to siła zapewniająca rozwój,
optymalizację kosztów, zarządzająca
ryzykiem, chroniąca wartości Twojej marki.
Udowadniamy to na całym świecie,
każdego dnia.

› Odkryj potencjał w Twoich opakowaniach
www.smurfitkappa.pl

7 Forum Human Resources

w sektorze motoryzacyjnym

18-19 maja 2017 r., SPA Hotel Jawor ****
w Jaworzu k. Bielska-Białej

- Przemysł motoryzacyjny 2017 - Quo vadis?
- Europejski Fundusz Społeczny dla rozwoju kadr branży motoryzacyjnej
- Czy siła robocza spoza Unii Europejskiej zagwarantuje wzrost w motoryzacji?
- Projekt Україна - rozwiązanie na dziś czy na przyszłość?
- Strategia personalna wspierająca konkurencyjność i innowacyjność
- Indeks Lidera skutecznym narzędziem w poprawie satysfakcji
- Smarter Cars Need Smart People - dlaczego warto inwestować w pracowników?
- HR w procesie transferu produkcji

WARSZTATY!

- Problemy związane z zatrudnianiem pracowników tymczasowych w świetle proponowanych zmian w prawie
- Elastyczne koszty zatrudnienia - optymalne kosztowo rozwiązania podatkowe i ubezpieczeniowe

www.hrwmotoryzacji.pl



Michał Balicki
Kancelaria
Ernst & Young Law
Talasiewicz, Zakrzewska
i Wspólnicy sp.k.



Antonio Carvelli
Gi Group Sp. z o.o.



Anna Fydrych
Hutchinson Poland
Sp. z o.o.



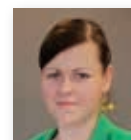
Anna Gliszczyńska
Sanden Manufacturing
Poland Sp. z o.o.



Agnieszka Hofman
Sanden Manufacturing
Poland Sp. z o.o.



Przemysław Karwacki
People Advisory
Services EY



Agnieszka Kubasiewicz
Valeo Poland



Adam Latoń
Gi Group Sp. z o.o.



Sebastian Mróz
Volkswagen Poznań
Sp. z o.o.



Katarzyna Nowald
Valeo Poland



Rafał Orłowski
AutomotiveSuppliers.pl



Dominika Tadla
Ministerstwo Rozwoju



Martin Urbanski
Vorwerk Autotec
Polska Sp. z o.o.



Kinga Włoskiewicz
MAN Bus Sp. z o.o.

Partnerzy Branżowi:



18 maja 2017 I dzień Forum

11.30-12.20	Rejestracja uczestników Powitalna kawa
12.20-12.30	Rozpoczęcie Forum
12.30-13.00	Przemysł motoryzacyjny 2017 - Quo vadis? Inwestycje, przejęcia, zatrudnienie <i>Rafał Orłowski, Partner</i> <i>AutomotiveSuppliers.pl</i>
13.00-13.30	Wyzwania HR w przemyśle motoryzacyjnym. Czy siła robocza spoza Unii Europejskiej zagwarantuje wzrost? <i>Martin Urbanski, Dyrektor Zakładu</i> <i>Vorwerk Autotec Polska Sp. z o.o.</i>
13.30-14.30	Lunch
14.30-15.00	Projekt Україна - rozwiązanie na dziś czy na przyszłość? <i>Antonio Carvelli, Country Manager,</i> <i>Członek Zarządu</i> <i>Adam Latoń, Sales Director</i> <i>Gi Group Sp. z o.o.</i>
15.00-15.30	Strategia personalna wspierająca konkurencyjność i innowacyjność Odlewni Volkswagen Poznań <i>Sebastian Mróz, Kierownik personalny</i> <i>Zakład Odlewnia, Volkswagen Poznań Sp. z o.o.</i>
15.30-16.00	Przerwa kawowa
16.00-16.30	HR w procesie transferu produkcji <i>Kinga Włoskiewicz, Kierownik Wydziału Personalnego</i> <i>MAN Bus Sp. z o.o.</i>
16.30-17.00	Indeks Lidera skutecznym narzędziem w poprawie satysfakcji <i>Anna Gliszczyńska,</i> <i>Kierownik ds. Personalnych i Administracyjnych</i> <i>Agnieszka Hofman, Specjalista ds. Szkoleń i Rozwoju</i> <i>Sanden Manufacturing Poland Sp. z o.o.</i>
17.00-17.05	Podsumowanie I dnia
20.00-24.00	Wieczorny bankiet

19 maja 2017 II dzień Forum

9.30-10.00	Szkoła Umiejętności Hutchinson jako wewnętrzne narzędzie onboardingowe i szkoleniowe <i>Anna Fydrych, Kierownik Działu Personalnego</i> <i>Anna Olczyk, Koordynator ds. Szkoleń i Rozwoju</i> <i>Hutchinson Poland Sp. z o.o.</i>
10.00-10.30	Europejski Fundusz Społeczny dla rozwoju kadr branży motoryzacyjnej <i>Dominika Tadla, Zastępca Dyrektora Departamentu Europejskiego Funduszu Społecznego</i> <i>Ministerstwo Rozwoju</i>
10.30-11.00	Smarter Cars Need Smart People - dlaczego warto inwestować w pracowników? <i>Katarzyna Newald,</i> <i>Valeo Poland Employee Relations Manager</i> <i>Agnieszka Kubasiewicz,</i> <i>Valeo Poland Talent Acquisition Center Manager</i>
11.00-11.30	Przerwa kawowa
11.30-13.30	PRAKTYCZNE WARSZTATY Problemy związane z zatrudnianiem pracowników tymczasowych w świetle proponowanych zmian w prawie <i>Michał Balicki</i> <i>Associate i adwokat,</i> <i>Menedżer Projektu</i> <i>w Kancelarii Ernst & Young Law</i> <i>Talaszewicz, Zakrzewska i Wspólnicy sp.k.</i> Elastyczne koszty zatrudnienia - optymalne kosztowo rozwiązania podatkowe i ubezpieczeniowe <i>Przemek Karwacki</i> <i>Doradca podatkowy, Doświadczony Menedżer</i> <i>w Zespole People Advisory Services EY</i>
13.30-13.35	Zakończenie Forum
13.35-14.20	Lunch

**FORMULARZ
ZGŁOSZENIOWY**

ZGŁASZAM UDZIAŁ:

zakłady produkcyjne

firmy nieprodukcyjne

do 31 marca 2017 r. 1090 PLN + 23% VAT 1290 PLN + 23% VAT

do 28 kwietnia 2017 r. 1190 PLN + 23% VAT 1490 PLN + 23% VAT

po 28 kwietnia 2017 r. 1290 PLN + 23% VAT 1690 PLN + 23% VAT

Imię	<input type="text"/>
Nazwisko	<input type="text"/>
Stanowisko	<input type="text"/>
Nazwa firmy	<input type="text"/>
Ulica	<input type="text"/>
Kod pocztowy	<input type="text"/>
Miejscowość	<input type="text"/>
Tel.	<input type="text"/>
e-mail	<input type="text"/>
NIP	<input type="text"/>

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

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

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

18-19 maja 2017 r.,
SPA HOTEL JAWOR ****
w Jaworzu k. Bielska-Białej

Warunki uczestnictwa:

1. Cena obejmuje: udział w Forum w dniach 18 i 19 maja 2017 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 18 maja.
2. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 9 maja
3. Wpłaty należy dokonać na konto:
AutomotiveSuppliers.pl S.C. Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Rafał Orłowski
mBank Bankowość Detaliczna
BRE Banku SA
PL 61 1140 2004 0000 3102 5293 0305
z dopiskiem, Forum HR i nazwisko uczestnika
4. Rezygnację z udziału należy przesyłać listem poleconym na adres organizatora.
5. W przypadku rezygnacji po 5 maja 2017 r. obciążymy Państwa opłatą administracyjną w wysokości 300 PLN + 23% VAT.
6. Rezygnacja w terminie do 7 dni przed Forum lub nieobecność podczas Forum nie są podstawą do zwrotu należności.
7. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum

Nocleg

Ceny pokoi w Hotelu SPA Jawor dla uczestników Forum

- **190 PLN brutto - pokój 1-osobowy**
- **270 PLN brutto - pokój 2-osobowy**
- **240 PLN brutto - pokój 2-osobowy do pojedynczego wykorzystania**

W cenę noclegu wliczone jest śniadanie w formie bufetu szwedzkiego, możliwość korzystania z basenu, jacuzzi, sali fitness.

Rezerwację oraz płatność za hotel uczestnicy forum dokonują indywidualnie.

Wypełniony formularz należy przesać mailem

review@automotivesuppliers.pl

AutomotiveSuppliers.pl s.c., ul. Staniewicka 14

03-310 Warszawa, tel. 22 215-05-05



KOMPLEKSOWA OBSŁUGA AUTOMOTIVE W RODZINNEJ FIRMIE

NASZ ROZWÓJ

Pierwsze kroki firma „MAGNETIX” rozpoczynała od rodzinnej działalności garażowej wyrabiając m.in. maty samochodowe. W branży motoryzacyjnej firma działa najaktywniej, od 18 lat wciąż rozwijając i unowocześniając swoją produkcję m.in. poprzez ciąg do laminowania klejowego typu hot-melt oraz automatyczną krojownię. Oprócz laminowania firma „MAGNETIX” Gorszwa Sp. jawna zapewnia wygrzewanie wzorów u logotypów wysokimi częstotliwościami zapewniając kompleksową usługę swoim Klientom.

BRANŻA AUTOMOTIVE

Dzięki długoletniej działalności w branży automotive „MAGNETIX” Gorszwa Sp. jawna posiada ogromne doświadczenie i może sprostać najwyższym wymaganiom klientów z tej branży na skalę światową. Laminuje i wykrawa materiały przede wszystkim dla takich marek, jak Fiat (FIAT 500), Volkswagen (VW CRAFTER), Opel (OPEL CORSA) czy Mercedes (MERCEDES A CLASSE) i angażuje się w coraz większe projekty motoryzacyjne.

KOMPLEKSOWE USŁUGI

W roku 2016 jedną z inwestycji było uruchomienie szwalni. Uzupełniamy usługi firmy, poza laminowaniem, krojeniem, wygrzewaniem, również o szyć, żeby móc obsługiwać projekty motoryzacyjne w pełnym zakresie – podsumowuje miniony rok prezes Aneta Gorszwa.

WIZJA FIRMY MAGNETIX

Poszerzając swoje działania i udoskonalając poszczególne szczeble produkcji laminatów firma „MAGNETIX” Gorszwa Sp. jawna dąży do realizacji swoich planów, których najważniejszym celem jest stanie się liderem branży automotive w zakresie laminatów tekstylnych.

KIM JESTEŚMY?

Firma „MAGNETIX” Gorszwa Sp. jawna jest krajowym liderem w świadczeniu kompleksowych usług laminowania płomieniowego i klejowego, krojenia, wyłaczania oraz przesywania laminatów. Istnieje już od ponad dwudziestu lat działając w wielu branżach m.in. w odzieżowej, obuwniczej, meblarskiej.

MAGNETIX DZIŚ

W chwili obecnej „MAGNETIX” dysponuje powierzchnią 10 000 m². Składają się na nie dwa zakłady produkcyjno-magazynowe, a także nowoczesne laboratorium, które sprawuje nadzór nad poszczególnymi etapami produkcji i pozwala na kontrolę jakości wykonywanych usług oraz kompleksowe działania.

RZETELNOŚĆ FIRMY


Jakość wykonania produktów potwierdza m.in. certyfikat ISO/TS 16949 zrealizowany i uzyskany specjalnie pod motoryzację. Firma ma również doświadczenia z systemem zarządzania jakością dla dostawców bezpośrednich i pośrednich, przeznaczonym dla przemysłu motoryzacyjnego, czyli VDA 6.1.


MAGNETIX LAMINUJE


Laminowaniu w firmie „MAGNETIX” podlegają takie elementy samochodowe, jak: tapicerka, pokrowce na siedzenia, materiały do produkcji podsufitek i osłon przeciwsłonecznych, wykładziny samochodowe, elementy wygłuszające, izolacja termiczna, materiały do produkcji tapicerki, zagłówków, paneli bocznych, fotelików dziecięcych i wiele innych.

MAGNETIX – GORSZWA SP.J.
Centrum Laminatów Tekstylnych

 ul. Kaczeńcowa 18, 91-214 Łódź, Polska

 + 48 42 683 18 40 w. 101

 magnetix@magnetix.pl

 <http://magnetix-lamination.com/>





GENERAL MOTORS

Grupa PSA przejmuje Opla/Vauxhall

Sensacja, którą mało kto przewidział. General Motors wycofuje się z Europy. Dzięki przejęciu Opla/Vauxhall Grupa PSA stanie się drugim największym producentem samochodów w Europie.

6 marca 2017 r. General Motors Co. oraz Grupa PSA ogłosiły porozumienie, na mocy którego należąca do GM spółka Opel/Vauxhall oraz europejskie oddziały GM Financial zostaną sprzedane francuskiej Grupie za sumę 2,2 mld euro (odpowiednio 1,3 mld i 0,9 mld euro).

Utworzona przez Grupę PSA we współpracy z bankiem BNP Paribas spółka joint venture przejmie spółki finansowe General Motors, wspierając tym samym rozwój marek Opel/Vauxhall.

Po przejęciu marek Opel i Vauxhall, których przychody wyniosły w 2016 roku 17,7 mld euro, francuska grupa stanie się drugim największym w Europie producentem samochodów z 17-procentowym udziałem w rynku.

- Bardzo cieszymy się z połączenia ze spółką Opel/Vauxhall. Będziemy rozwijać ją w przyszłości i pracować nad dalszą poprawą wskaźników finansowych - powiedział Carlos Tavares, prezes zarządu PSA podczas ogłaszania decyzji. - Jesteśmy pełni uznania dla osiągnięć pracowników spółki Opel/Vauxhall, sukcesów jej popularnych marek oraz wieloletniej tradycji. Chcemy zarządzać Grupą PSA oraz spółką Opel/Vauxhall, wykorzystując atuty wszystkich posiadanych przez nas marek. Jesteśmy pewni, że Opel/Vauxhall jest dla nas odpowiednim partnerem, czego dowodem są opracowane już wspólnie produkty, które zdobyły uznanie na europejskich rynkach. Uważamy, że przejęcie jest naturalną kontynuacją naszej współpracy i kolejnym krokiem w jej dalszym rozwoju.

Przyczyn decyzji o rezygnacji z rynku europejskiego przez GM należy szukać w wynikach finansowych. Od kilkunastu lat działalność na Starym Kontynencie generowała corocznie wielomilionowe straty, mimo podejmowanych działań i nowych strategii. Należy przypomnieć, że już raz próbowano przejąć Opla/Vauxhall. W 2009 roku Magna International wraz z rosyjskim Sberbankiem chciały kupić pakiet kontrolnych 55 proc. udziałów w GM Europie, ale zaawansowane negocjacje zakończyły się fiaskiem.

Do PSA trafi 6 fabryk samochodów, 5 zakładów komponentów i 1 centrum badawczo-rozwojowe - w sumie około 40 tys. osób w Niemczech, Hiszpanii, Wlk. Brytanii, Polsce i na Węgrzech.

Transakcja ma przynieść znaczące korzyści skali i synergii w zakresie zakupów, produkcji oraz R&D. Do 2026 r. zakładane jest osiągnięcie synergii na poziomie 1,7 mld euro rocznie, przy czym znacząca jej część ma być osiągnięta już do 2020 r. Zapewne będzie to zrealizowane poprzez ograniczenie liczby modeli lub wprowadzenie nowych aut w oparciu o te same platformy.

Szczegóły planu, dzięki któremu PSA chce przywrócić rentowość markom Opel i Vauxhall jeszcze długo pozostaną nieznane. Jak na razie każdy rząd, w tym także polski, stara się zabezpieczyć istnienie funkcjonujących na ich terenie zakładów. Czy należy obawiać się o ich los w Polsce? Jeśli opierać się na wydajności i rachunku ekonomicznym to pracownicy fabryki

Zakłady PSA i GM Europe w krajach Europy Środkowo-Wschodniej		
PSA	Słowacja	Trnava (produkcja samochodów oraz planowana produkcja silników)
GM	Polska	Gliwice (produkcja samochodów)
	Polska	Tychy (przebudowywana fabryka silników)
	Węgry	Szentgotthard (produkcja silników)

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

samochodów w Gliwicach powinni mieć poczucie bezpieczeństwa. Trudniej określić przyszłość przebudowywanego zakładu w Tychach. Należy jednak założyć, że realizowana inwestycja będzie kontynuowana, gdyż nadal koszty pracy w tej części kontynentu są niższe niż w krajach Europy Zachodniej.

Zakończenie transakcji przejęcia europejskiej działalności GM przez Grupę PSA ma nastąpić do końca 2017 roku.

ENGLISH SUMMARY

On 6 March the General Motors Co. and the PSA Group announced an agreement under which the GM's Opel/Vauxhall subsidiary and the GM Financial's European operations will join the PSA Group in a transaction valuing these activities at €1.3 Bn and €0.9 Bn, respectively. With the addition of Opel/Vauxhall, which generated revenue of €17.7 Bn in 2016, PSA will become the second-largest automotive company in Europe, with a market share of 17%. The transaction is subject to various closing conditions, including regulatory approvals and reorganizations, and is expected to close before the end of 2017.



GM POLAND

GM Manufacturing Poland i VW Poznań z rekordową produkcją samochodów

W 2016 roku nastąpił wzrost w produkcji samochodów osobowych i dostawczych w Polsce. Daleko nam jednak do naszych sąsiadów, Czechów czy Słowaków, u których wytwarza się po milion i więcej aut rocznie.

W ubiegłym roku z linii montażowych czterech zakładów na terenie Polski zjechało w sumie 660,8 tys. samochodów osobowych i dostawczych, czyli o 17,9 tys. sztuk więcej (+2,79 proc.) niż w 2015 roku. Zwiększenie liczby produkowanych aut jest zauważalne, jednak nie tak spektakularne, jak w roku ubiegłym a tym bardziej w rekordowym 2009 roku (931,5 tys. pojazdów).

Kolejność fabryk pod względem wielkości produkcji uległa pewnej zmianie. Tyski zakład FCA Poland nadal utrzymuje pierwszą pozycję z 273,8 tys. pojazdów, które w 2016 roku opuściły jego linie montażowe. Producent odnotował spadek 9,54 proc. (co daje 28,8 tys. aut mniej). Wiąże się to w dużej mierze z zakończeniem w maju zeszłego roku produkcji Forda Ka. Udział tyskiej fabryki w całości produkcji pojazdów w Polsce spadł do poziomu 41,43 proc.

General Motors Manufacturing Poland (GMMP) w 2016 roku wyprodukował rekordową liczbę 201,2 tys. pojazdów. W Gliwicach powstało aż o 31,8 tys. aut więcej (+18,79 proc.). W porównaniu do 2015 roku. Dzięki temu udział tej fabryki w całości produkcji samochodów w Polsce w 2016 roku wzrósł do 30,45 proc.

Trzecia lokata przypadła zakładowi Volkswagen Poznań w poznańskim Antoninku. W 2016 roku wyprodukował on 185,2 tys. samochodów, o 14,4 tys. (+8,42 proc.) więcej niż w analogicz-

nym okresie roku poprzedniego. Dla tego zakładu osiągnięta wartość jest najwyższa w historii jego działalności. Udział wielkopolskiej fabryki w produkcji pojazdów w skali całego kraju wyniósł 28,03 proc.

W 2016 roku, dzięki otwarciu w październiku drugiemu zakładowi Volkswagen Poznań pod Wrześnią, liczba fabryk samochodów wzrosła do czterech. Do końca roku z linii montażowych nowej fabryki zjechało kilkaset pierwszych egzemplarzy najnowszego Volkswagena Craftera.

Co w 2017 roku?

Ten rok dla producentów samochodów w Polsce będzie okresem funkcjonowania „dwóch prędkości”. Celem FCA Poland, GMMP i Volkswagen Poznań jest osiągnięcie wyników, nie gorszych niż w 2016 roku. Nie będzie to zadanie proste, gdyż na wielu ważnych rynkach zbytu następują znaczące zmiany gospodarcze (Brexit) czy polityczne (np. wybory prezydenckie we Francji i parlamentarne w Niemczech). Z drugiej strony, dla najnowszego zakładu VW pod Wrześnią jest to pierwszy pełny rok funkcjonowania, w którym planowany jest wzrost produkcji Craftera i przygotowania do uruchomienia jego „bliźniaka” MANa TGE.

Zakładamy, że w tym 2017 roku produkcja samochodów osobowych i dostawczych w Polsce po raz pierwszy do wielu lat przekroczy poziom 700 tys. pojazdów.

Produkcja samochodów osobowych i dostawczych w Polsce Production of passenger cars and commercial vehicles

Producent / Manufacturer	2016	2015
FCA Poland	273 768	302 639
GM Manufacturing Poland	201 234	169 405
VW Poznań	185 200	170 810
VW Poznań (zakład Września)	597	0
RAZEM /TOTAL	660 799	642 854

ŹRÓDŁO: PRODUCENCI

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

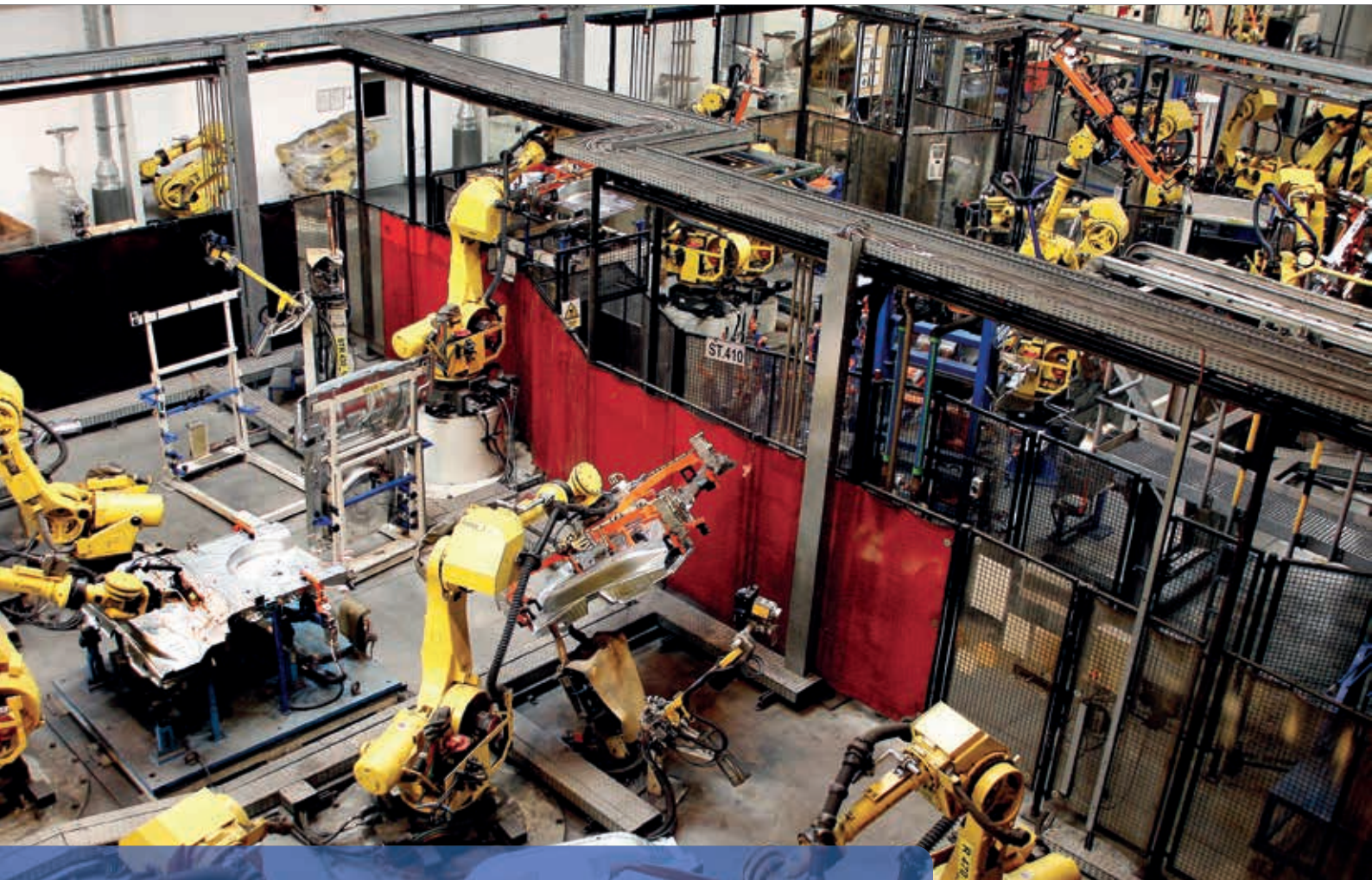


AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

ENGLISH SUMMARY

660,800 cars and light commercial vehicles were manufactured in Poland in 2016. It means the growth of 2,79 percent in comparison with the previous year.

The largest manufacturer remains FCA Poland with 273.768 cars (-9.54 percent). The second position belongs to General Motors Manufacturing Poland (185.200 cars, +18.79 percent), and the third to Volkswagen Poznań (185.200 cars, +8.42 percent). At the end of November the latter company opened its new plant in Września, where 597 new vehicles have been produced.



AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Eksport: najlepsze trzy kwartały w historii branży

Eksport sektora motoryzacyjnego w III kwartale 2016 roku charakteryzował się dość dużą zmiennością dynamiki, która wynikała z innego niż rok wcześniej okresu urlopowego w zakładach produkcyjnych. W lipcu nastąpił kilkuprocentowy spadek, ale w kolejnych dwóch miesiącach odnotowano co najmniej kilkunastoprocentowe wzrosty.

9 miesięcy 2016 r.

Po trzech kwartałach tego roku eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 17,06 mld euro. To o 1,6 mld euro więcej (+10,34 proc.) niż przed rokiem. Uzyskany wynik to najwyższa wartość w historii dla trzech pierwszych kwartałów roku.

Do krajów członkowskich Unii Europejskiej trafiło 86,08 proc. całości eksportu. Eksport na rynki UE charakteryzował się rosnącą dynamiką, na poziomie 108,82 proc. Trend wzrostowy dotyczył także krajów poza Unią (dynamika 125,92 proc.).

44,51 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu zeszłego roku, udział części w całości eksportu branży motoryzacyjnej wzrósł o 0,65 punktu procentowego.

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 92,5 proc. eksportowanych części i komponentów, przy rosnącej dynamice (dynamika 112,1 proc.).

Wśród dziesięciu najważniejszych rynków zbytu w dziewięciu przypadkach nastąpił wzrost - najwyższy do Szwecji (9. pozycja, dynamika 133,37 proc.). Nadal największym odbiorcą części i akcesoriów pozostają Niemcy (40,02 proc. całości, dynamika 110,58 proc.) znacząco wyprzedzając Czechy (8,99 proc., dynamika 111,81 proc.) i Włochy (7,00 proc., dynamika 109,80 proc.).

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-wrzesień 2016 r.)**Automotive Industry exports (January-September 2016)**

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	14 690,30	108,820%	86,08%
Eksport poza UE	2 375,18	125,92%	13,92%
Razem	17 065,48	110,34%	100,00%

Eksport części i akcesoriów (styczeń-wrzesień 2016 r.)**Export parts and accessories (January-September 2016)**

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	7 032,30	112,10%	92,57%
Eksport poza UE	564,09	117,89%	7,43%
Razem	7 596,39	112,51%	100%

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu wzrosty odnotowano w dziewięciu przypadkach – jedyny spadek dotyczył rynku brytyjskiego (4. pozycja, dynamika 91,07 proc.). Największym odbiorcą niezmiennie pozostają Niemcy (29,93 proc. całości, dynamika 104,32 proc.). Kolejnymi rynkami zbytu były: Włochy (9,69 proc., dynamika 111,26 proc.), Czechy (8,05 proc., dynamika 113,32 proc.) i wspomniana Wlk. Brytania.

Wartość eksportu trzech głównych grup: części i akcesoriów, samochodów osobowych i towarowo-osobowych oraz silników wysokoprężnych, stanowiła 82,97 proc. całości branży. To o 0,11 punktu procentowego więcej niż w analogicznym okresie zeszłego roku.

Wartość eksportu części i akcesoriów wyniosła 7,60 mld euro, o 12,52 proc. więcej niż rok wcześniej. Na tę grupę przypadło

stają Niemcy (40,02 proc. całości, dynamika 110,58 proc.) znacząco wyprzedzając Czechy (8,99 proc., dynamika 111,81 proc.) i Włochy (7,00 proc., dynamika 109,80 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 5,11 mld euro, o 14,35 proc. więcej niż po trzech kwartałach zeszłego roku. Udział tej grupy w całości eksportu branży wyniósł 29,95 proc. (+0,91 punktu procentowego).

Dynamika eksportu pojazdów zarówno na rynki UE (82,58 proc. całości) jak i pozajunijne (17,42 proc.) wyniosła odpowiednio: 109,99 proc. i 140,89 proc.

Tendencje wzrostowe zanotowano na dziesięciu spośród pierwszej "dziesiątki" najważniejszych rynków. Także w tej grupie największym odbiorcą są Niemcy. Na rynek niemiecki trafiło 22,54 proc.

AUTOR**Rafał Orłowski**

Analitik
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

wszystkich eksportowanych pojazdów, przy rosnącej dynamice (119,38 proc.). Kolejne rynki to: Włochy (16,04 proc. całości, dynamika 105,02 proc.) i Wlk. Brytania (11,15 proc., dynamika 78,99 proc.).

Eksport silników wysokoprężnych osiągnął wartość 1,45 mld euro (dynamika 94,76 proc.). Udział tego typu jednostek napędowych spadł o 1,45 proc. do 8,51 proc.

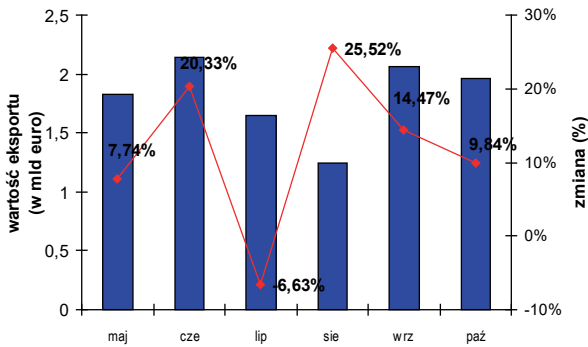
Niemal 76 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej, ale dynamika była malejąca (85,64 proc.).

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

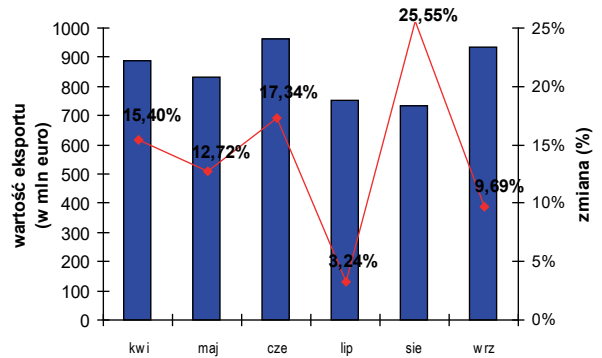
Październik 2016

W pierwszym miesiącu IV kwartału zeszłego roku eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnął wartość 1,96 mld euro, o 9,84 proc. więcej niż przed rokiem. Na wzrost eksportu wpłynął przede wszystkim wyższy popyt na rynkach unijnych (dynamika 107,16 proc.). W odróżnieniu od sytuacji 12 miesięcy wcześniej odnotowano rosnącą dynamikę także w relacjach handlowych z krajami poza UE (dynamika 127,64 proc.).

Dynamika eksport przemysłu motoryzacyjnego (maj - październik 2016)
Export in the Automotive Industry from Poland (May-October 2016)



Dynamika eksport przemysłu motoryzacyjnego (maj - październik 2016)
Export in the Automotive Industry from Poland (May-October 2016)



Nadal najważniejszą odbiorcą produktów motoryzacyjnych wytworzonych w Polsce pozostają Niemcy, na które przypadło 30,43 proc. całości eksportu branży (dynamika 107,05 proc.). Kolejne miejsca należały do Czech (8,11 proc., dynamika 91,12 proc.), Włoch (7,79 proc., dynamika 106,12 proc.) i Wlk. Brytanii (7,74 proc., dynamika 112,38 proc.).

Eksport części i akcesoriów osiągnął wartość 876,20 mln euro (dynamika 102,95 proc.). Na tak relatywnie niski wzrost wpłynęły spadki na rynkach czeskim i włoskim. Na części i akcesoria przypada 44,65 proc. całości eksportu sektora motoryzacyjnego (-2,99 punktu procentowego). Do krajów UE trafiło 91,67 proc. wartości części i akcesoriów, przy dynamice na poziomie 101,23 proc.

W październiku zeszłego roku odbiorcy z Niemiec odpowiadali za 39,24 proc. eksportu tej grupy (dynamika 104,25 proc.). Kolejnymi rynkami były wspomniane już Czechy (8,70 proc., dynamika 88,64 proc.) i Włochy (6,53 proc., dynamika 93,64 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 454,11 mln euro (dynamika 131,49 proc.). W październiku zeszłego roku eksport tego typu pojazdów stanowił 25,42 proc. całości sektora,

o 5,01 punktu procentowego więcej niż rok wcześniej.

Wartość eksportu wzrosła zarówno do krajów UE (78,9 proc. całości), jak i na rynki pozaunijne - dynamika wyniosła odpowiednio: 127,48 proc. i 149,01 proc.

Eksport silników wysokoprężnych wyniósł 149,94 mln euro, o 20,45 proc. mniej niż przed rokiem. W październiku zeszłego roku tego typu jednostki napędowe stanowią 7,64 proc. całości eksportu sektora (-2,91 punktu procentowego).

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, wzrosty zanotowano w eksporcie przyczep i naczep (dynamika 103,43 proc.), nadwozi (dynamika 106,35 proc.), pojazdów ciężarowych (dynamika 117,10 proc.), silników spalinowych (dynamika 117,61 proc.), i autobusów (dynamika 141,83 proc.).

Podsumowanie

III kwartał 2016 roku nie przyniósł znaczących zmian. Utrzymany został istotny wzrost eksportu, wynikający głównie z dwóch czynników. Pierwszym z nich jest utrzymana dominacja części i komponentów, na które przypada niemal 45 proc. całości eksportu przemysłu motoryzacyjnego. Dostawcy są

szczególnie mocno powiązani z rynkiem Niemiec - największym producentem pojazdów na Starym Kontynencie.

Drugim pozytywnym trendem jest rosnący eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych. Na te dwie grupy we wrześniu 2016 roku przypadło ponad ¼ całości eksportu. Jednocześnie wrzesień był trzecim miesiącem w minionym roku, w którym łączna miesięczna wartość 10 analizowanych grup produktów motoryzacyjnych przekroczyła poziom 2 mld euro.

AutomotiveSuppliers.pl zakłada, że w całym 2016 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski, po raz pierwszy w historii, przekroczyła wartość 23-23,5 mld euro.

ENGLISH SUMMARY

In first nine months of 2016, automotive industry exports from Poland amounted to EUR 17.06 bn, up by 10.34 percent compared to the same period of the last year. Still the key product category is parts and accessories. Exports of these products amounted to EUR 7.60 bn, up by 12.52 percent against last year's figure. This product category amounted for 44.51 percent of the total automotive industry exports.

In October 2016, automotive industry exports from Poland exceeded EUR 1.96 bn (+9.84 percent). AutomotiveSuppliers.pl upholds its forecast that in 2016 the export of the Polish car industry will exceed EUR 23-23.5 billion for the first time ever.

Eksport przemysłu motoryzacyjnego w październiku 2016 r.

Export in the Automotive Industry from Poland in October 2016

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 663,95	107,16%	84,80%
Eksport poza UE	298,37	127,64%	13,32%
Razem	1 962,32	109,84%	100%



THE SPECIALISTS FOR
THERMOPLASTICS & ELASTOMERS

BADA COMPOUNDS - TWORZYWA DLA ZASTOSOWAŃ W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ



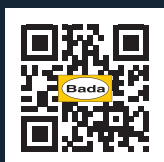
INDYWIDUALNE ROZWIĄZANIA

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

BADAFLEX®
TPE-S (SBS | SEBS)

BADALAC®
SPECJALNOŚCI ABS | BLENDY

BADAMID®
PA6/6T | PPA | PA12 | PA10T



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

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

www.bada.de/en





AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym nadal rośnie

Ubiegły rok przyniósł dalszy wzrost zatrudnienia w niemalże wszystkich segmentach przemysłu motoryzacyjnego. Na podstawie danych statystycznych oraz opinii przedstawicieli firm należy przyjąć, że w 2017 roku trend ten będzie zachowany.

Nowy rekord zatrudnienia

Dane Głównego Urzędu Statystycznego za trzy kwartały 2016 roku potwierdzają, że nowe inwestycje czy przenoszenie produkcji motoryzacyjnej do Polski generują nowe miejsca pracy. W produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (PKD 29) dla zakładów zatrudniających powyżej 9 osób wzrost przeciętnego zatrudnienia wyniósł 4,7 proc. W wartościach bezwzględnych liczba pracowników zwiększyła się ze 171,2 tys. do 179,2 tys. zatrudnionych. To najwyższy poziom przeciętnego zatrudnienia w historii tej branży.

Większość nowych miejsc pracy jest tworzona przez firmy średnie i duże (pow. 49 osób). Przeciętne zatrudnienie wzrosło w nich o 4,9 proc., co daje zwiększenie liczby pracowników o 8,1 tys., ze 165 tys. do 173,1 tys. Jeśli przyjrzymy się wynikom poszczególnych trzech segmentów to po raz kolejny znajdujemy potwierdzenie, że za wzrost zatrudnienia odpowiadają głównie producenci części i komponentów. Przy produkcji części i akcesoriów do pojazdów silnikowych (PKD 2930) przeciętne zatrudnienie wzrosło z 6,8 tys. zatrudnionych, ze 126,5 tys. na koniec III kwartału 2015 roku do 138,3 tys. zatrudnionych 12 miesięcy później. Daje to wzrost o 5,4 proc.

W segmencie produkcji pojazdów samochodowych (PKD 2910) skala tego zjawiska jest odpowiedni niższa. Przeciętne zatrudnienie urosło odpowiednio o 2 proc., czyli o 0,6 tys. (z 30,3 tys. do 30,9 tys.). Oczywiście na koniec warto zwrócić uwagę na trzecią grupę, producentów nadwozi do pojazdów silnikowych, przyczep i naczep (PKD 2920), gdzie wzrost średniego zatrudnienia wyniósł aż 8,5 proc. Przyrost z 8,2 tys. do 8,9 tys. pracowników, a zatem utworzenie 700 nowych miejsc pracy, rzeczywiście może robić wrażenie.

Dane publikowane przez GUS nie odzwierciedlają w pełni realnego poziomu

zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce. Pewna liczba i to znaczna producentów części przypisana jest do innych grup niż PKD 29, jak producenci części z tw. sztucznych, wiązek elektrycznych czy szyb samochodowych. AutomotiveSuppliers.pl szacuje, że w grupach takich, jak na przykład PKD 2312, PKD 2740, PKD 2451 czy innych pracowało pod koniec zeszłego roku około 55 tys. osób. Kolejnych kilkadziesiąt tysięcy (około 40 tys.) to pracownicy tymczasowi, zatrudnieni poprzez agencje pracy. Ponadto należy dodać kilka tysięcy (ponad 7 tys.) osób z firm, świadczących usługi selekcji oraz kontroli części i komponentów. Podsumowując, na koniec 2016 roku na rzecz przemysłu motoryzacyjnego w Polsce zatrudnionych mogło być ponad 282 tys. osób.

2016 rok w opinii pracodawców

O ocenę minionego roku poprosiliśmy przedstawicieli zakładów produkcyjnych. - *W poprzednim roku w naszych polskich zakładach zatrudniliśmy niemal 200 nowych pracowników* - mówi Piotr Dembiński, Menedżer ds. Komunikacji Korporacyjnej Nexteer Automotive na region Europy i Ameryki Południowej. - *Większość stanowili operatorzy maszyn (niemal 80 osób), ale także magazynierzy oraz nowi inżynierowie pracujący w utworzonym przez nas przed kilkoma miesiącami Europejskim Centrum Technicznym Nexteer Automotive w Tychach. Wśród około 40 nowozatrudnionych inżynierów byli w głównej mierze inżynierowie produktu - elektronicy oraz mechanicy.*

O zwiększeniu liczby pracowników mówi również Anna Fydrych, kierownik działu HR zakładu Hutchinson Poland w Łodzi. - *Zatrudnienie w zakładach Hutchinson w Polsce wzrosło łącznie w 2016 r. o ponad 750 miejsc pracy (głównie pracownicy etatowi). Wyższe zatrudnienie to wynik m.in. wzrostu projektów lokowanych w polskich fabrykach francuskiej Grupy oraz uruchomieniem nowych powierzchni produkcyjnych i magazynowych.*

AUTOR



**Małgorzata
Zborowska-Stęplewska**

Partner
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Zapoznając się z opiniami pracodawców, pamiętać należy, że nie zawsze wzrost lub spadek zatrudnienia w konkretnym zakładzie trafnie obrazuje ogólny trend na rynku. - *Wprawdzie ogólnie Faurecia w Polsce odnotowała lekki spadek w wysokości zatrudnienia, gdyż na koniec grudnia 2016 roku zatrudnialiśmy 7757 osób, należy jednak podkreślić, iż wciąż poszukujemy pracowników w wielu lokalizacjach, w tym w Gorzowie Wielkopolskim potrzebujemy od teraz ok. 300 osób do pracy* – zaznacza Małgorzata Zięba, menedżer ds. PR w Faurecia Automotive Polska S.A. - *Specyfika branży motoryzacyjnej, jej elastyczność i rosnące wymagania w zakresie przygotowania odpowiednio wykwalifikowanej załogi zdolnej sprostać nowym wyzwaniom technologicznym powodują przejściowe wahania w zatrudnieniu.*

2017 rok – prognozy i wyzwania

Poza ogólną tendencją wzrostową, którą wyraźnie dostrzegamy od wielu lat, menedżerowie zwracają uwagę na perspektywy rozwoju oraz wyzwania, z którymi nieuchronnie będzie musiała się mierzyć branża w najbliższych miesiącach. - *W ubiegłym roku nie utworzyliśmy nowych miejsc pracy. Po przeprowadzce do nowej siedziby w Gliwicach skoncentrowaliśmy się na poprawie organizacji i zwiększeniu efektywności pracy* - stwierdza Jerzy Cieślars, Prezes Zarządu Zakładów Meta-

lowych Postęp S.A. - *Dzięki tym działaniom wydajność na jednego zatrudnionego pracownika wzrosła w porównaniu do roku poprzedniego o ponad 10 proc., a przychody ze sprzedaży wyrobów i usług, przy utrzymaniu zatrudnienia na poziomie poprzedniego roku o około 9,0 proc. W bieżącym roku, w zależności od tego czy będą uruchomione w planowanych terminach nowe projekty, przewidujemy przyjęcie do pracy kilkanaście nowych osób.*

Duża część firm prognozuje wzrost zatrudnienia. Na przykład w wymienianych wcześniej łódzkich zakładach Hutchinson Poland, zakładane jest zwiększenie zatrudnienia w 2017 roku w tym zakładzie o około 4,4 proc.

Jednocześnie znacząca grupa pracodawców zwraca uwagę, że jednym z głównych problemów jest coraz większy deficyt pracowników. Bezrobocie w specjalnych strefach ekonomicznych, gdzie zlokalizowanych jest większość zakładów przemysłu motoryzacyjnego, praktycznie nie istnieje, stąd poważnym wyzwaniem okazuje się odpowiednie uzupełnienie ka-

dry pracowniczej. Zatrudniający zmuszeni są szukać ich coraz dalej od zakładów produkcyjnych, i to nie tylko na terenie Polski. W wielu zakładach od kilku czy kilkunastu miesięcy praktyką jest korzystanie z osób ze Wschodu, wspierając się agencjami pośrednictwa pracy, które biorą na siebie wszelkie formalności związane ze sprowadzeniem i przysposobieniem do pracy obcokrajowca. I tu pojawia się kolejny problem, czyli brak ułatwień dla zatrudniania cudzoziemców, zwłaszcza Ukraińców oraz obywateli innych państw z wschodniej granicy. Niestety przepisy nie sprzyjają oferującym pracę dla cudzoziemców - podkreślają przedsiębiorcy.

Zagadnienie niedoboru obejmuje nie tylko osoby produkcyjne, ale także inżynierów, czy kadrę wykwalifikowaną. Coraz więcej firm otwiera swoje centra badawczo-rozwojowe w kraju a liczba specjalistów nie wzrasta proporcjonalnie do potrzeb. Przekłada się to na wyższy wzrost wynagrodzeń określanych w porozumieniach płacowych w tym roku niż w latach poprzednich. Pracodawcy są świadomi kurczącego się rynku pracy, dlatego akcentują konieczność projektów systemowych.

Nierozwiązanym problemem w tym kontekście jest nieefektywny model szkolnictwa zawodowego. Temat ten pojawia się bardzo często i od wielu lat, ale pomimo zapowiedzi kolejnych ekip rządowych nie znajduje właściwego rozwiązania. Faktem jest, że firmy, także motoryzacyjne oddolnie otwierają klasy patronackie, ale jest to rozwiązanie doraźne, które przyniesie realne korzyści za kilka lat. Czy rok 2017 przyniesie tu długo oczekiwaną zmianę systemową? Przedstawiciele branży nie są niestety optymistami w tej sprawie.

Inną kwestią, która jest podnoszona to ogólny rozwój gospodarczy kraju, wpływający na wszystkie sektory gospodarki oraz warunki prowadzenia biznesu, czyli przede wszystkim system prawny. Kolejne wprowadzane ograniczenia prawno-podatkowe czy obniżenie wieku emerytalnego powodują, że Polska traci przewagę konkurencyjną wynikającą dotąd z niskich kosztów pracy.

Mimo, że nie wszystkie sygnały płynące z rynku są pozytywne, prognozujemy dalsze zwiększanie zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym w naszym kraju. Utrzymanie kilkuprocentowej skali wzrostu w ciągu najbliższych dwunastu miesięcy 2017 roku jest na tę chwilę jak najbardziej realne.

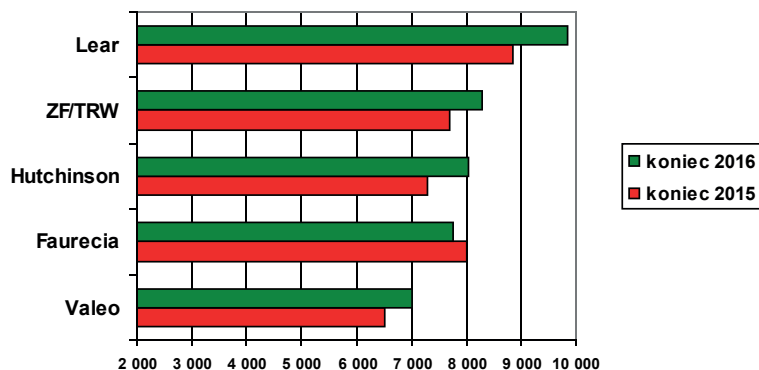


TMMP

ENGLISH SUMMARY

After three quarters of 2016, employment in the facilities manufacturing vehicles, trailers and semi-trailers as well as parts and accessories that employ more than 9 people (Polish Classification of Activities 29) increased by 8 thousand work places (4.7%) within the period of 12 months. Average employment reached 179.2 thousand, and once again it is the highest number in the history of the Poland's automotive industry.

Najwięksi pracodawcy w 2016r.



ŹRÓDŁO: AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL, NA PODSTAWIE DANYCH PRODUCENTÓW

Kolejny rok z rzędu największym w Polsce pracodawcą w sektorze dostawców był oddział koncernu **Lear**. Amerykański przedsiębiorca, z zakładami w Tychach, Mielcu, Jarosławiu i Legnicy oraz centrami rozwojowymi w Tychach i Legnicy, zatrudnił na koniec zeszłego roku 9841 osób, w tym ponad 8,3 tys. pracowników etatowych. W ciągu 12 miesięcy ubiegłego roku zatrudnienie w zakładach Leara wzrosło o równy tysiąc, zarówno wśród pracowników etatowych (+888 osób) jak i pracowników tymczasowych (+112 osób).

Z trzeciej na drugą pozycję awansował koncern **ZF/TRW**. W 2016 roku w jego zakładach (dwa w Częstochowie, Czechowicach-Dziedzicach, Gliwicach, Biel-

sku Białej i Pruszkowie) oraz ośrodkach badawczo-rozwojowych (Częstochowa, Bielsko Biała) zwiększono zatrudnienie o 605 osób. Podobnie jak w przypadku Leara wzrosła liczba pracowników etatowych (+405 osób) jak również zrekrutowanych przez agencje pracy tymczasowej (+200 osób). Na koniec zeszłego roku w zakładach i centrach ZF/TRW w Polsce pracowało w sumie 8303 osoby, w tym 6,6 tys. pracowników etatowych.

Także **Grupa Hutchinson** przeskoczyła o jedną pozycję i zajęła trzecie miejsce. W 2016 roku w jej fabrykach (dwa zakłady w Żywcu, dwa zakłady w Łodzi i jeden w Bielsku Białej) przyjęto do pracy niespełna 760 osób, dzięki czemu zatrudnienie wzrosło do 8041 zatrudnionych. Dostawca

zredukował liczebność osób najętych przez agencje (-208 osób), ale zwiększył liczbę pracowników na umowę o pracę o blisko tysiąc (966 osób).

Grupa Faurecia - wieloletni wicelider na koniec 2016 roku zajął czwartą pozycję. Francuski dostawca z dziesięcioma zakładami produkcyjnymi w pięciu lokalizacjach (Grójec, Wałbrzych, Jelcz-Laskowice, Gorzów Wlk. i Legnickie Pole) i jednym ośrodkiem badawczo-rozwojowym (Grójec), zmniejszył liczbę pracowników etatowych (-357 osób) przy nieznacznym wzroście (o 110) pracowników tymczasowych. Na koniec grudnia zeszłego roku dostawca zatrudnił w Polsce 7757 osób (w tym 6426 etatowych) wobec 8 004 pracowników w roku 2015.

Kolejne miejsca przypadły firmom:

- Valeo - 7 tys. zatrudnionych (wzrost o niespełna 500 pracowników),
- Delphi - około 6 tys.

Na koniec 2016 roku pięciu największych pracodawców zatrudniało niespełna 41 tys. pracowników etatowych i tymczasowych. To o ponad 2,6 tys. osób więcej niż rok wcześniej. Średni udział pracowników tymczasowych wyniósł 18,4 proc.



NOWE TECHNOLOGIE:

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

GŁÓWNE MASZyny:

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



EY

Zatrudnianie pracowników tymczasowych mniej atrakcyjne biznesowo? Sejm pracuje nad zmianą prawa

Zatrudnianie pracowników tymczasowych będzie mniej atrakcyjne biznesowo. Sejm pracuje nad zmianą prawa, a agencje zatrudnienia oraz przedsiębiorstwa zatrudniające pracowników tymczasowych muszą przygotować się na zmiany w przyjętym obecnie modelu zatrudniania pracowników.

Zmiany te mogą w istotnym stopniu ograniczyć możliwości efektywnego korzystania z tej formy świadczenia pracy, sprawić, że będzie bardziej kosztowna i zbiurokratyzowana. Z drugiej jednak strony, mogą się one również przyczynić do poprawy bezpieczeństwa prawnego pracowników tymczasowych i zmniejszyć skalę popełnianych nadużyć.

W Sejmie trwają prace nad projektem zmian w ramach ustawy o zmianie ustawy o zatrudnianiu pracowników tymczasowych oraz niektórych innych ustaw. Przygotowany przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej (MRPiPS) projekt zakłada szereg zmian dotyczących zarówno otoczenia prawnego zatrudniania pracowników przez agencje zatrudnienia świadczące usługi pracy tymczasowej, jak również praktycznego funkcjonowania tych podmiotów. W ocenie MRPiPS, impulsem do przygotowania nowej propozycji stał się dynamiczny rozwój rynku usług agencji pracy tymczasowej, wzrost liczby tych podmiotów oraz pojawiające się coraz częściej informacje o nadużyciach. Jednocześnie, postulaty zmian obecnych regulacji zgłaszali już wcześniej m.in. Główny Inspektor Pracy oraz NSZZ „Solidarność”.

Ograniczenia czasowe w zatrudnianiu pracowników tymczasowych

Dla przedsiębiorstw korzystających z pracowników tymczasowych z pewnością jednym z najistotniejszych wyzwań jest próba dalszego ograniczenia czasowego możliwości zatrudniania pracownika tymczasowego. Dotychczas, w okresie obejmującym 36 kolejnych miesięcy, agencja pracy tymczasowej zatrudniająca pracownika tymczasowego mogła kierować tego pracownika do wykonywania pracy tymczasowej na rzecz jednego pracodawcy użytkownika przez okres nieprzekraczający łącznie 18 miesięcy. Do limitów nie wliczały się okresy skierowania do pracy przez inne agencje.

Zgodnie z nowelizacją, dany pracodawca użytkownik nie będzie mógł

korzystać z pracy tego samego pracownika tymczasowego przez okres przekraczający łącznie 18 miesięcy w okresie obejmującym 36 miesięcy. Oba powyższe obostrzenia rozciągną się również na osoby kierowane do pracy na podstawie umów prawa cywilnego. Limity wykonywania pracy tymczasowej nie będą miały jednak zastosowania do przypadków przedłużania umów o pracę, zawartych w celu wykonywania pracy tymczasowej - do dnia porodu, jeżeli miałyby się one rozwiązać po upływie trzeciego miesiąca ciąży.

Ustawodawca powiązał tym samym pracownika tymczasowego z pracodawcą użytkownikiem, bez względu na to, z iloma agencjami pracy tymczasowej taki pracownik miał relacje.

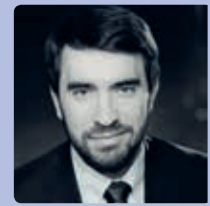
Zwiększona ochrona pracownic w ciąży

Analiza zmian pokazuje, że grupą, która zyska najwięcej będą pracownice w ciąży. Nowelizacja w obecnym kształcie uchyla przepis wyłączający ochronę zatrudnienia pracownic w ciąży wykonujących pracę tymczasową. To oznacza, że umowy o pracę będą przedłużać się automatycznie do dnia porodu, jeżeli umowa miałaby ulec rozwiązaniu po upływie trzeciego miesiąca ciąży. W ten sposób pracownice uzyskają prawo do zasiłku macierzyńskiego po porodzie. Zmiana ta jednak dotknie wyłącznie agencje pracy tymczasowej – zostaną one zobowiązane do kontynuowania zatrudnienia pracownic, dla których może być trudno znaleźć pracę, biorąc pod uwagę obostrzenia i warunki, jakie musi spełniać stanowisko pracy kobiety w ciąży. Powyższe może przełożyć się na spadek aktywności zawodowej kobiet wykonujących pracę tymczasową.

Szczególne obostrzenia przy powierzeniu pracy tymczasowej

Niezależnie od powyższego, nowelizacja doprecyzowuje istniejący już zakaz dotyczący powierzania pracy tymczasowej.

AUTORZY



Michał Balicki
Adwokat w kancelarii EY Law



Jakub Kowal
Prawnik w kancelarii EY Law

Obecnie, pracodawca użytkownik nie może korzystać z pracownika tymczasowego na stanowisku, na którym w okresie 3 miesięcy poprzedzających przewidywany termin rozpoczęcia przez niego pracy był zatrudniony pracownik pracodawcy użytkownika i został z nim rozwiązany stosunek pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Przepis ten w zamierzeniu miał chronić stałych pracowników przed zwolnieniami dokonywanymi wyłącznie w celu outsourcingu części działalności pracodawcy do pracowników tymczasowych w celu zmniejszenia kosztów pracy.

MPRiPS uznało, że taka konstrukcja prawna jest niedoskonała i umożliwia omijanie zakazu poprzez zatrudnianie pracowników tymczasowych do podobnej pracy, jednak różniącej się nazwą stanowiska.

Zgodnie z propozycją MPRiPS, pojęcie „stanowiska” zostanie zastąpione sformułowaniem „pracą tego samego rodzaju”, co ma na celu uszczelnić



EY

wspomniany zakaz. Dodatkowo, wprowadzone zostało ograniczenie terytorialne zakazu. Praca „tego samego rodzaju” nie mogłaby być wykonywana w jakiegokolwiek jednostce organizacyjnej pracodawcy użytkownika położonej w gminie, w której znajduje się lub znajdowała się jednostka organizacyjna, w której był zatrudniony zwolniony pracownik stały pracodawcy użytkownika. Można się spodziewać, że określenie pojęcia „pracy tego samego rodzaju” na gruncie nowych przepisów będzie przedmiotem sporów pomiędzy agencjami pracy tymczasowej i pracodawcami użytkowników z jednej strony a Państwową Inspekcją Pracy z drugiej.

Dodatkowe obowiązki administracyjne

Aby zapewnić skuteczność powyższym obostrzeniom oraz poprawić ochronę pracowników tymczasowych, ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie obowiązków informacyjnych zarówno po stronie agencji pracy tymczasowej, jak również pracodawców użytkowników. Pracodawca użytkownik zostanie zobowiązany do:

1. poinformowania agencji pracy tym-

2. czasowej na piśmie o swoich wewnętrznych regulacjach dotyczących wynagrodzenia,
3. przedstawienia - na wniosek agencji - do wglądu treści regulacji wskazanych powyżej,
4. przedstawienia oświadczenia (informacji) o niewystępowaniu okoliczności uniemożliwiających rozpoczęcie wykonywania pracy tymczasowej przez pracownika tymczasowego na rzecz tego pracodawcy. Informacja taka będzie przekazywana w stosunku do konkretnego pracownika, co zwiększy odpowiedzialność pracodawcy użytkownika w stosunku do agencji,
5. posiadania papierowej lub elektronicznej ewidencji osób wykonujących pracę tymczasową zarówno na podstawie umów o pracę, jak i na podstawie umów prawa cywilnego. Ewidencja taka powinna zawierać informację o dacie rozpoczęcia i zakończenia wykonywania takiej pracy w okresie obejmującym 36 kolejnych miesięcy,
6. przechowywania ewidencji, o której mowa powyżej, przez okres jej

prowadzenia i przypadający bezpośrednio po nim okres 36 miesięcy.

Z drugiej strony, agencja pracy tymczasowej będzie zobowiązana do:

1. poinformowania pracowników tymczasowych na piśmie o treści uzgodnień poczynionych między nią a pracodawcą użytkownikiem, dotyczących warunków pracy tymczasowej,
2. przekazania pracownikowi tymczasowemu – w formie pisemnej lub elektronicznej - informacji umożliwiających mu bezpośredni kontakt z przedstawicielami agencji pracy tymczasowej, dotyczących adresu miejsca kontaktu, numeru telefonu oraz adresu poczty elektronicznej, a także dni i przedziału godzinowego, w których możliwy jest taki kontakt.

Szerszy katalog sankcji i dotkliwsze kary

Dodatkowo nowelizacja przewiduje, iż zgodność działań agencji pracy tymczasowej oraz pracodawców użytkowników z przepisami będzie obwarowana poszerzonym katalogiem sankcji za wykrocze-

nia. Co ciekawe, katalog ten obejmuje nie tylko nowe obowiązki nałożone na podmioty korzystające z pracowników tymczasowych, ale także wymogi już istniejące. W ten sposób, kara grzywny będzie mogła zostać nałożona nie tylko na pracodawcę użytkownika, który powierza pracę tymczasową niezgodnie z przepisami (np. pracę tego samego rodzaju, co praca wykonywana przez zwolnionego stałego pracownika), ale również na agencję pracy, która do takiej pracy kieruje. Grzywna będzie mogła zostać nałożona także za naruszenie obowiązku prowadzenia ewidencji pracowników tymczasowych.

Wysokość kary grzywny przewidzianej w ustawie została zwiększona i wyniesie od 1 000 do 30 000 zł, co odpowiada wysokości kar przewidzianych w Kodeksie Pracy.

Zmiany w funkcjonowaniu agencji zatrudnienia

W wyniku zmian w przepisach, prowadzenie działalności agencji zatrudnie-

nia zostanie poddane bardziej rygorystycznej kontroli w różnych aspektach funkcjonowania tych podmiotów. Przykładowo, usługi pośrednictwa pracy w zakresie kierowania pracownikami-cudzoziemcami do pracodawców z Polski będą poddane obowiązkowej certyfikacji. Ponadto, wykonywanie usług pracy tymczasowej przez przedsiębiorców z UE/EOG w ramach swobody świadczenia usług zostanie objęte wpisem do rejestru prowadzonego przez marszałka województwa.

W ramach wzmocnienia możliwości kontroli nad agencjami zatrudnienia będą one zobowiązane do posiadania lokalu, w którym świadczone będą usługi. Ma to na celu ułatwienie przeprowadzenia kontroli przez Państwową Inspekcję Pracy oraz uniemożliwienie działalności wirtualnych agencji. Ponadto, marszałek województwa (czyli podmiot prowadzący rejestr agencji), w oparciu o dane z systemów ZUS, zostanie zobowiązany do sprawdzenia, czy agencje pracy tymczaso-

wej nie zalegają z uiszczaniem składek, np. na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne lub Fundusz Pracy.

Skutki nowelizacji

Nowe wymogi oraz obowiązki wprowadzone projektem nowelizacji można ocenić jako rygorystyczne. Część zmian, w szczególności dotyczących samego modelu zatrudnienia pracowników tymczasowych, sprawi, że zatrudnienie to stanie się mniej atrakcyjne biznesowo niż dotychczas. Nowelizacja może także ograniczyć aktywność na rynku małych podmiotów, a nawet sprawić, iż zaprzestaną one działalności. Jednocześnie, w ocenie MRPiPS, proponowane zmiany powinny się przyczynić do ograniczenia nadużyć dokonywanych przez nierzetelne agencje.

Projekt jest na etapie prac sejmowych, a ostateczny kształt regulacji może jeszcze ulec zmianie. Prace będą intensywne, gdyż zakładany termin wejścia w życie nowelizacji (z wyjątkiem niektórych przepisów) to 1 czerwca 2017 r.

EFAFLEX 
szybkie i bezpieczne bramy

ŚWIAT SZYBKICH BRAM

odporność na obciążenia
do **250 000**
cykli rocznie

odporność na wiatr
do **140 km/h**



Brama spiralna
EFA-STT TURBO®

prędkość otwierania
do **3 m/s**

przezroczystość lameli
70%



SEOYON

SEOYON E-HWA AUTOMOTIVE POLAND: motoryzacyjny hub w Bażanowicach

Kilkanaście lat temu Grupa Hyundai/KIA uruchomiła produkcję samochodów w zakładach na Słowacji (KIA Motors Slovakia) i w Czechach (Hyundai Motor Manufacturing Czech), co przyciągnęło do tych krajów kluczowych dostawców z Korei Południowej. Od kilku lat obserwujemy napływ południowokoreańskich firm także do Polski.

W Bażanowicach, w miejscowości pomiędzy Cieszynem a Ustroniem bardzo dynamicznie rozwijana jest produkcja komponentów do wnętrza samochodów, a siłą sprawczą jest spółka SEOYON E-HWA Automotive Poland. Jednak, żeby przedstawić rozwój firmy musimy cofnąć się w czasie. Historia rozpoczyna się oczywiście w Korei Płd. W 1972 roku w Ulsan powstała firma HANIL E-HWA Co. Ltd., która wytwarzała części z tworzyw sztucznych do samochodu Hyundai Pony i autobusów. W 1996 roku firma rozpoczęła swoją zagraniczną ekspansję tworząc spółkę w Turcji. Do 2013 roku koreański dostawca uruchomił produkcję w jedenastu zakładach na świecie - w Chinach, Indiach, na Słowacji, w Stanach Zjednoczonych, Brazylii oraz Meksyku a także dwa centra badawczo-rozwojowe: w Niemczech i Chinach. Szczególnie istotna jest spółka na Słowacji, która rozpoczęła działalność w 2004 roku, w związku z inwestycją KIA Motors w tym kraju. *Grupa SEOYON jest jednym z największych dostawców Koncernu Hyundai, jesteśmy obecni praktycznie w każdym kraju w którym znajduje się jego fabryka* – mówi Dyrektor Operacyjny Dariusz Morel. Dlatego też wraz z otwar-

ciem fabryki KIA w Żylinie w 2004 roku, podjęto decyzję o otwarciu naszego oddziału w Dubnicy nad Váhom a później w Považskej Bystricy, obecnie dwa zakłady zatrudniają około 800 pracowników i dostarczają części do KIA, Hyundai, Audi, VW. Kolejnym etapem była ekspansja na rynek polski, w związku z planami budowy fabryki Hyundai w Czechach. Ostatecznie zdecydowano o uruchomieniu produkcji w Polsce jako brownfield, kupując w Ustroniu od Kuźni Polskiej teren przy ulicy Daszyńskiego. Spółka HANIL E-HWA Automotive Poland Sp. z o.o. została powołana do życia w lipcu 2012 roku. W hali o powierzchni 3400 m², zmodernizowanej pod potrzeby nowego właściciela, uruchomiono produkcję paneli drzwiowych oraz konsol środkowych do samochodu Hyundai ix35. W czerwcu 2013 roku uruchomiono proces termoformowania, który jest od zeszłego roku głównym procesem prowadzonym w zakładzie w Ustroniu. Części wytwarzane w tym zakładzie trafiają do drugiego zakładu, gdzie są montowane z nich kompletne panele drzwiowe. Zatrudnienie w tym oddziale wzrosło od rozpoczęcia produkcji z 50 do 160 osób.

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

HANIL E-HWA przyciągnął na ten teren swoich dostawców. W kwietniu kolejnego roku słowacki oddział KOAM zainwestował w zakład produkujący komponenty z tworzyw sztucznych, a latem również 2013 roku w Bażanowicach firma Pearl Stream uruchomiła swój drugi zakład w Polsce.

Budowę nowego zakładu rozpoczęto początkiem 2014 roku. Obiekt o pow 9000 m² został oddany do użytku w czerwcu 2015 roku, a pierwsza seryjna produkcja kom-



Kanghee Park

Prezes Spółki

SEOYON E-HWA Automotive Poland



Z Grupą SEOYON związany od 1989 roku. Karierę rozpoczął w dziale rozwoju w zakładzie w Ulsan, następnie kontynuował pracę na stanowiskach zarządczych w zakładach Grupy SEOYON w Turcji, Indiach, Słowacji oraz Chinach. Od stycznia 2017 jest Prezesem Spółki SEOYON E-HWA Automotive Poland.

Dariusz Morel

Dyrektor Operacyjny



W branży motoryzacyjnej od 14 lat, pracował w takich firmach, jak Grammer Sp. z o. o., Saint-Gobain Sekurit Hanglas Polska Sp. z o. o., TRW Steering Systems Poland Sp. z o. o. Z Seoyon E-HWA Automotive Poland Sp. z o.o. związany od początku utworzenia spółki w 2013 roku. Początkowo odpowiadał za uruchomienie i budowę struktur zakładu w Ustroniu, a następnie za budowę fabryki w Bażanowicach. Od 2015 roku piastuje stanowisko Dyrektora Operacyjnego.



SEOYON

ponentów do modelu Hyundai Tuscon ruszyła miesiąc później.

Położenie zakładu w Bażanowicach nie zostało wybrane przypadkowo, miejscowość jest w bliskiej odległości zarówno od zakładu Hyundai Motor Manufacturing Czech w Noszowicach, jak i głównych poddostawców części. - *Przekonał nas również łatwy i szybki dostęp do drogi krajowej S1 oraz możliwość dalszego rozwoju poprzez rozbudowę zakładu w przyszłości* - podkreśla Dariusz Morel.

Z początkiem 2016 roku koreańska grupa zmieniła nazwę HANIL E-HWA na SEOYON E-HWA co spowodowało zmianę nazwy także spółki w Polsce na SEOYON E-HWA Automotive Poland.

Warto dodać, że w Polsce Grupa SEOYON posiada również zakład w Gli-

wicach. SEOYON Electronics Poland Sp. z o.o. produkuje stacyjki, kluczyki, zamki oraz szeroką gamę przełączników (m.in. deski rozdzielczej, wycieraczek czy świateł).

Produkcja

SEOYON E-HWA Automotive Poland wytwarza komponenty z tworzyw do samochodów, w postaci:

- kompletnych paneli drzwiowych (Door trims)
- konsol środkowych (Trays, Console floors, Console uppers)
- pokryw drzwi bagażnika (T/Gates)
- wnętrz bagażnika (Luggage sides)

Aktualnie główny klientem jest fabryka Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) w Noszowicach. SEOYON E-HWA Automotive Poland dostarcza komponenty do modeli:



SEOYON

- Hyundai Tucson - panele drzwiowe, pokrywy drzwi bagażnika, wnętrze bagażnika, konsola środkowa
- Hyundai i30 - panele drzwiowe, pokrywa drzwi bagażnika, przedni/środkowy/tylni słupek, pokrywa podwozia, podszybie, wnętrze bagażnika.

Spółka pozyskała również europejskiego klienta - Volkswagen Samochody Użytkowe. Od zeszłego roku do nowo otwartej fabryki we Wrześni dostarcza kompletne przednie panele drzwiowe do nowej generacji Volkswagena Craftera.

Procesy produkcyjne

Zakład w Bażanowicach posiada wydział wtryskarek, który wyposażony jest w 4 wtryskarki marki ENGEL (3 wtryskarki o sile zwarcia 2 tys. ton i 1 wtryskarka

1,7 tys. ton), wyposażone w manipulatory firmy ABB. Wytwarzane są na nich komponenty (wtrysk jednokomponentowy) o maksymalnych gabarytach 1600 x 1200 mm.

Produkcja paneli drzwiowych oraz wnętrza bagażnika rozpoczyna się na wydziale wtryskarek, gdzie proces wtrysku i wstępnej obróbki wyrobu jest w pełni zautomatyzowany. Następnie komponenty trafiają na manualne oraz półautomatyczne linie montażowe.

Produkcja paneli drzwiowych oraz konsol realizowana jest na 2 liniach półautomatycznych, 2 liniach manualnych oraz w 3 gniazdach produkcyjnych. Proces polega na połączeniu ze sobą komponentów poprzez skręcanie, zgrzewanie, testów funkcjonalnych oraz kontroli końcowej.

Jarosław Dutka
Kierownik Działu Technicznego



Do zespołu koreańskiego dostawcy dołączył przed czterema latami. Wcześniej rozwijał swoje umiejętności w innych firmach motoryzacyjnych (Eaton Automotive Poland Sp. z o.o., TRW Steering Systems Sp. z o.o.). W SEOYON E-HWA Automotive Poland kieruje grupą inżynierów i techników tworzącą zespół odpowiadający za stan techniczny maszyn, form wtryskowych oraz infrastruktury zakładowej.

Krzysztof Waligóra
Kierownik Produkcji



W SEOYON E-HWA Automotive Poland rozpoczął pracę pod koniec 2015 roku. Z sektorem motoryzacyjnym związany od ponad 20 lat. Jego ścieżka kariery zawodowej obejmowała pracę w takich firmach jak Delphi Poland, Delphi Automotive Systems Sp. z o.o., VALEO Autosystemy Sp. z o.o., Hutchinson Poland Sp. z o.o. W Bażanowicach kieruje zespołem inżynierów i specjalistów oraz pracowników produkcyjnych. Odpowiedzialny za proces produkcji jak również utrzymanie i rozwój najnowszych zagadnień z dziedziny Lean Manufacturing.

Krzysztof Małyż

Kierownik Działu Logistyki



Od sześciu lat związany z koreańskimi dostawcami, początkowo w SG-TECH Sp. z o. o. a następnie w SEOYON E-HWA Automotive Poland. Od czterech lat pracy w firmie nadzoruje szeroką pojętą logistykę. Kieruje zespołem 87 współpracowników. Odpowiada za zamawianie komponentów oraz magazyn materiałów do produkcji, a także realizację wysyłek do klientów. Również pod okiem kierownika działu logistyki odbywa się proces planowania produkcji wyrobów gotowych na podstawie zamówień klienta.

Maciej Miłosek

Kierownik Działu Jakości



Z SEOYON E-HWA Automotive Poland związany od 2016 roku. Wcześniej przed blisko 10 lat pracował w takich firmach produkcyjnych jak TRW Steering Systems Sp. z o.o., Autoneum Poland Sp. z o.o. Manuali Hydraulics S.A. Jako kierownik działu jakości w zakładzie w Bażanowicach ma możliwość realizowania swoich pasji zawodowych, wdrażając rozwiązania wspierające zarządzanie dokumentacją, usprawnianie wdrożonych w organizacji systemów, podnoszenie świadomości jakościowej na każdym etapie procesu.

Linie produkcyjne:

- 4 linie montażowe do produkcji paneli drzwiowych (model Hyundai Tucson)
- 2 linie montażowe do produkcji paneli drzwiowych (model VW Crafter)
- 3 linie montażowe do produkcji paneli drzwiowych (model Hyundai i30)
- 3 gniazda produkcyjne do produkcji konsol (model Hyundai Tucson)
- 3 gniazda do produkcji pokrywy drzwi oraz wnętrza bagażnika (model Hyundai Tucson)

Spółka posiada certyfikaty ISO/TS 16949:2009 (od 2014), ISO 14001:2009 (2015) i OHSAS 18001:2007 (2015).

CSR

Ważnym elementem filozofii firmy są działania na rzecz społeczności lokalnej (CSR). Działania podejmowane przez kierownictwo i pracowników spółki obejmują wsparcie finansowe (m.in. na rzecz szkoły podstawowej, centrum kultury w pobliskim Goleszowie) jak i różne prace charytatywne na rzecz społeczności lokalnej. *Zakładamy, że w tym roku nasz CSR będzie jeszcze bardziej rozszerzony* – podkreśla Dariusz Morel. – *W dużej części zawdzięczamy to naszym pracownikom.*

Stawiamy na rozwój

Kiedy przed blisko dwoma latami rozpoczęto działalność produkcyjną w nowym zakładzie w Bażanowicach pracowało pierwszych 70 pracowników. Obecnie zatrudnionych jest już 360 osób i kolejnych 160 w zakładzie w Ustroniu.

- *Stworzyliśmy lokalny hub motoryzacyjny, gdyż obok naszej fabryki ulokowane są zakłady produkcyjne naszych dostawców, Pearl Stream i KOAM* - mówi prezes SEOYON E-HWA Automotive Poland p. Kang Hee Park . - *Jako trzech pracodawcy zatrudniamy łącznie około 900 pracowników.*

W tym roku spółka realizuje kolejne uruchomienia. Część z nich związana jest z rozwojem produkcji kolejnych wersji nadwoziowych najnowszej generacji dla modelu Hyundai i30 – w połowie 2017 r. w Bażanowicach ruszy czwarta linia paneli drzwiowych do wersji fastback tego modelu samochodu.

Wzrosnie także wielkość produkcji dla zakładu Volkswagena we Wrześni, ponieważ także i tam wdrażane są do montażu kolejne wersje nadwoziowe VW Craftera a ponadto SEOYON E-HWA Automotive Poland został wybrany na dostawcę paneli drzwiowych do jego „bliźniaka” modelu MAN TGE, którego produkcja ruszy w kolejnych latach.

- *W tym roku planujemy dalszy rozwój* – mówi prezes Kang Hee Park. – *Planujemy zwiększenie zatrudnienia, w tym specjalistów z zakresu produkcji, jakości i utrzymania ruchu.* Na rynku lokalnym SEOYON E-HWA Automotive Poland ma opinię atrakcyjnego pracodawcy. Wszyscy zainteresowani mogą zapoznać się z ofertami pracy na portalu pracuj.pl lub skontaktować z działem HR (rekrutacja@seoyoneh.pl).

ENGLISH SUMMARY

SEOYON E-HWA Group was found in 1972 by Yangseok Ryu. Currently the Group consist of 61 subsidiaries in 10 countries in Asia, Europe and America giving work 16 000 employees worldwide. Major Group products consist of total Interior & Exterior Trims (with Door Panels and Consoles on the top), Electronic Parts, Car Seats, Head Rest as well of mold manufacturing.

SEOYON E-HWA Automotive Poland with 2 locations in Ustroń and Bażanowice is the leading Supplier Hyundai Motor Manufacturing Czech. Starting from 2012 the plant is constantly growing, focusing on best quality product with respect to environmental norms and automotive standards.

Dlaczego wybrać Data Interchange?

Aktualnie producenci części motoryzacyjnych stają przed dużym wyzwaniem, aby dostosować się do wysokich wymogów, jakie stawiają przed nimi koncerny samochodowe (OEM). Odpowiedzią na te wymogi jest EDI Data Interchange.

Elektroniczna Wymiana Danych (EDI) - Co to takiego?

EDI - jest to elektroniczna wymiana dokumentów biznesowych między systemami informatycznymi partnerów handlowych, przy minimalnej interwencji człowieka. Dzięki EDI dochodzi do istotnego skrócenie cyklu zamówienie-sprzedaż-fakturowanie-dostawa-zapłata oraz uzyskania znacznych oszczędności.

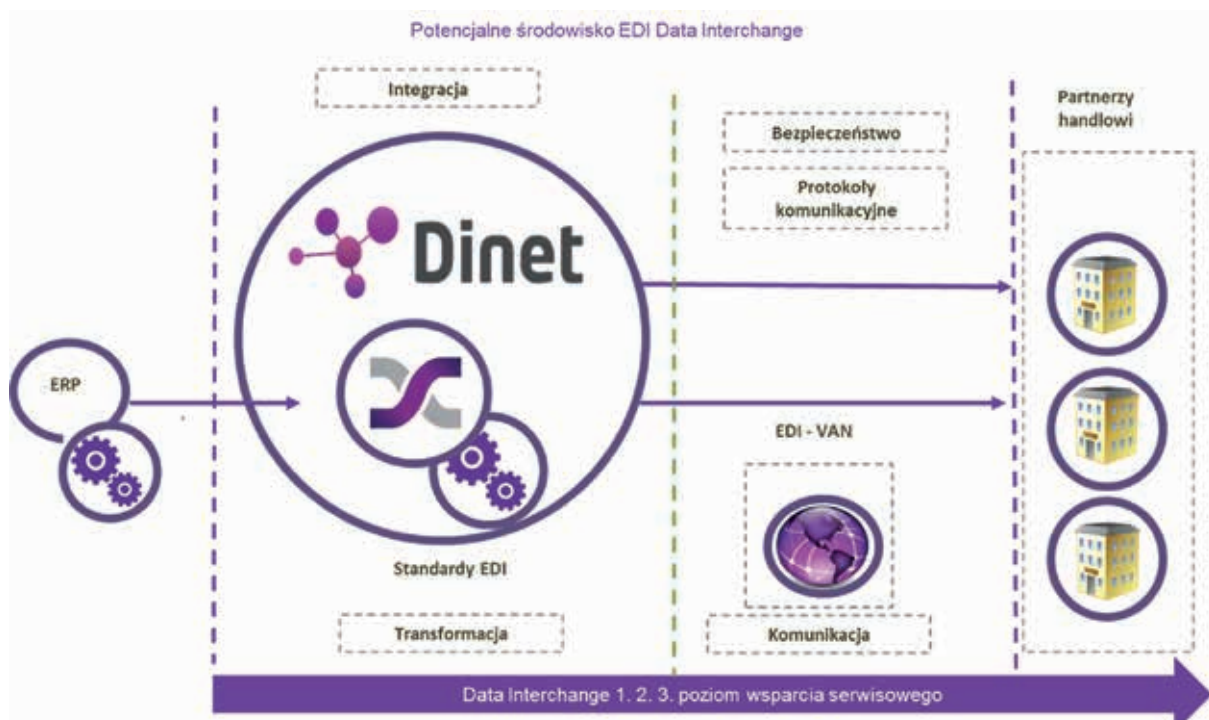
Data Interchange to twórca OFTP i OFTP2 oraz niekwestionowany lider wśród dostawców rozwiązania EDI, dedykowanego dla sektora motoryzacyjnego, które odpowiada na obecne i przyszłe potrzeby firm. Data Interchange jest wiarygodnym dostawcą z 30-letnim doświadczeniem, czego potwierdzeniem jest wiele tysięcy zadowolonych klientów na całym świecie. Zatrudniamy najlepszych specjalistów, którzy obsługują klientów na najwyższym poziomie 24/7.

Członkostwo w ODETTE, AIAG i GALIA pozwala nam stosować najlepsze praktyki biznesowe.

Co zyskamy wdrażając EDI Data Interchange?

EDI Data Interchange to przede wszystkim oszczędność czasu

i pieniędzy poprzez eliminację wielokrotnego wprowadzania danych. Redukcja błędów, bezpieczne transakcje, zwiększenie dokładności w fakturach, zamówieniach i ich procesowaniu. Optymalizacja wymaganego poziomu zapasów u partnerów handlowych. Przyspieszony zostaje obieg pieniężny, dzięki czemu zwiększa się kapitał obrotowy. Łańcuch dostaw staje się efektywniejszy, który pozwala zdobyć trwałą przewagę konkurencyjną. Oferujemy bezproblemową wymianę dokumentów handlowych pomiędzy producentami samochodów i ich łańcuchem dostaw Tier1, Tier2 i Tier3. Koszty poniesione na EDI Data Interchange przewyższają korzyści, jakie wynikają z tego dla całej firmy. Największe korzyści mogą pojawić się w dziale księgowości, ale też w innych obszarach. Pracownicy stają się bardziej produktywni i skupiają się na zwiększaniu wartości i rentowności firmy. Wdrażając EDI Data Interchange mają Państwo gwarancję, że Państwa projekt jest w dobrych rękach. Pomagamy naszym klientom na każdym etapie wdrożenia, zaczynając od dokładnej analizy problemów i potrzeb firmy. Następnie implementujemy system zgodnie z wcześniejszą analizą, dostosowując funkcjonalności systemowe pozwalające spełniać Państwa cele strategiczne, a kończąc na szkoleniu ostatecznych użytkowników systemu i zapewnieniu wsparcia serwisowego, dostosowanego do wymagań firmy.





rośnie w siłę

Jednym z niezmiennych elementów przemysłu motoryzacyjnego są dokonywane w nim przejęcia i fuzje. Zazwyczaj dotyczą one dużych światowych graczy, ale coraz częściej zaczynają w nim brać udział firmy z polskim kapitałem. Jednym z takich przykładów jest firma BOZAMET sp. z o.o. z Siedlec.



BOZAMET

Pod koniec 2014 rok BOZAMET, wówczas firma z 24-letnią tradycją, znana dotychczas bardziej jako dostawca elementów zabudów do pojazdów użytkowych i komponentów do plandek a także konstrukcji stalowych, przejął aktywa po dawnych zakładach FSO, ZPP- AUTO, które upadły w połowie 2011 r. Potem teren ZPP-Auto był dzierżawiony od syndyka przez najemcę, ale ten po 3 latach także ogłosił upadłość. Nowy właściciel przejął wszystkich 120 pracowników. - *Ważne dla nas było, że zatrudniłmy dzięki temu osoby bardzo doświadczone, związane z branżą motoryzacyjną od kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu lat* - mówi Sławomir Zawieska, właściciel i prezes zarządu Bozamet. Przejęcie zakładów mieszczących się przy ulicy Henryka Sucharskiego w Siedlcach oznaczało także rozpoczęcie znaczących inwestycji. - *Ponieważ ZPP-Auto podupadało od dłuższego czasu, a cza-*

sowy najemca także nie prowadził żadnych inwestycji, to cały majątek, czyli hale o powierzchni ponad 30 tys. m² wraz z maszynami, ulegał systematycznej degradacji - mówi Prezes Zawieska. Możemy pokusić się o stwierdzenie, że w latach 2014-2016 Bozamet nie tyle odnowił przejęte hale, co praktycznie postawił je na nowo, wymieniając m.in. posadzki, ściany i dachy.

Odnowione zostały zastane technologie, takie jak tłoczenie, spawanie, zgrzewanie, montaż oraz cynkowanie a także lakiernia kataforetyczna (KTL). Drugie życie otrzymało 27 robotów wykorzystywanych w procesach produkcyjnych i montażowych. Rozwój firmy i pozyskiwanie coraz bardziej wymagających klientów nie byłoby możliwe bez inwestycji w najnowsze innowacyjne technologie. W 2016 roku firma zainwestowała w proces spawania laserowego,

stanowisko do zgrzewania zrobotyzowanego i stanowisko do klinczowania, łączenia elementów metalowych. Konsekwentnie rozwijana jest także własna narzędziownia.

Bozamet pozyskuje także dofinansowanie z funduszy unijnych. Projekt zatwierdzony ostatnio przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBR) „Opracowanie innowacyjnych prototypów lekkich i trwałych elementów oraz konstrukcji do zabudowy pojazdów ciężarowych, dostawczych, przyczep i naczep” ma wartość 14,3 mln zł przy pomocy unijnej na poziomie 60 proc.

Spółka posiada niezbędne w branży motoryzacyjnej certyfikaty: ISO 9001:2008 i ISO/TS 16949:2009.

Wszystkie opisane wyżej działania, inwestycje i modernizacje pozwoliły znacząco

rozszerzyć możliwości produkcyjne, co wpłynęło na portfel klientów.

- Współpracujemy już nie tylko ze „starymi” klientami, z czasów jeszcze ZPP, jak na przykład Faurecia czy Magna, ale przekonaliśmy także do siebie wielu nowych - podkreśla Sławomir Zawieska i dodaje: - Wystarczy wymienić takich dostawców I rzędu jak Gestamp, Grupa Antolin, Magna czy BOS.

W dość krótkim czasie siedlecka firma stała się uznanym dostawcą takich komponentów, jak:

- elementy nadwozia (słupki, panele zamknięte i panel poprzeczne),
- części dachu i ram podsufitek,
- części składanych dachów,
- podstawy foteli kierowcy, etc.

Bozamet przebija się także do poziomu dostawcy I rzędu – firma jest również bezpośrednim dostawcą części karoseryjnych, np. do fabryki Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech.

Obecnie wielkoseryjna produkcja dla przemysłu motoryzacyjnego odpowiada w Bozamecie za blisko 30 proc. obrotów spółki (firma działa jeszcze w sektorach: komponentów dla przyczep i naczep, branży kolejowej oraz konstrukcji stalowych). Tylko porównując rok 2015 z 2016 nastąpił 25-procentowy wzrost przychodów. Znacząco zwiększyło się również zatrudnienie. Pod koniec 2014 roku przy produkcji motoryzacyjnej pracowało 120 osób, aby dwa lata później ich liczba podwoiła się, cały czas utrzymując tendencję rosnącą.

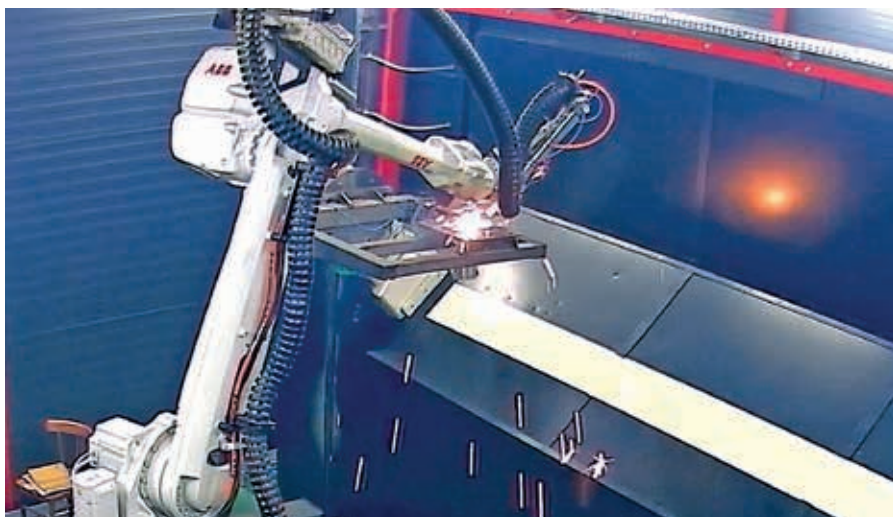
W tym roku dostawca realizuje kolejne inwestycje, z których najistotniejsze są nowe linie do malowania mokrego i malowania proszkowego. Oba projekty zostaną ukończone pod koniec III kwartału. Ponadto, celem na 2017 rok jest również pozytywna certyfikacja systemu zarządzania środowiskowego ISO 14001.

Spytaliśmy Prezesa Zawieskę dlaczego zainwestował w podupadający majątek.

- Długo razem z pracownikami rozważałem, czy kupić upadłą spółkę. Jesteśmy firmą rodzinną z już 27-letnią historią w branży metalowej i przejęliśmy aktywną ZPP-Auto, gdyż widzieliśmy w tym olbrzymi potencjał. Zainwestowaliśmy nasz majątek nie oczekując szybkiego zwrotu z inwestycji. Naszą działalność w przemyśle motoryzacyjnym widzimy jako długoterminową strategię, która oczywiście wymaga od nas ciągłych nakładów, nie tylko w nowoczesne i innowacyjne technologie, ale także w naszych pracowników. O tym, że decyzja była właściwa upewniają nas pierwsze dwa lata funkcjonowania przejętej działalności - utrzymaliśmy dotychczasowych

klientów i pozyskaliśmy nowych. Widać to także po rosnących obrotach i planach sprzedaży na następne lata, które oparte są na podpisanych już wieloletnich umowach współpracy w zdecydowanej większości z firmami z absolutnej czołówki branży.

Bozamet Sp. z o.o.
Ujrzanów 282A, 08-110 Siedlce
tel. 25 6326227
e-mail: info@bozamet.pl
www.bozamet.pl



Najnowsza technologia spawania laserowego w Bozamet

ENGLISH SUMMARY

End of 2014 a family owned Bozamet sp. z o.o. purchased ZPP Auto - a former subsidiary of FSO, Polish national personal cars producer in the years of 1960'-2010'. Since the take over Bozamet constantly invests in plant assets, totally rebuilding the production area, in the existing production technologies improving the conditions of the machines and equipment, incl. 800T stamping presses, and last but not least, the highly experienced team of automotive professionals, which actually is the highest take over value. In 2016 Bozamet introduced new technology of robotized welding, laser welding and clinching already used today in automotive production. In 2017 we will finish the new line for powder and wet painting, what will perfectly supplement our existing KTL painting line and open new perspectives for latest, highly resistant surface treatment / coating.

We managed to vastly keep the previous Customer base, and managed to add new ones as well, like Grupa Antolin, Gestamp and/or BOS – companies from the top of Tier 1 corporations. It also is our intension to become a strong direct supplier to the car manufacturers - today we deliver parts to TPCA (Toyota/PSA) and want to keep developing that sales channel in a very strong manner.

Przemysłowe spawanie laserowe – jak pozyskać zlecenie bez urządzenia

Spawanie laserowe to aktualnie najbardziej ekspansywna technologia łączenia metali w przemyśle. Jeszcze w ubiegłym wieku zarezerwowana była jedynie dla wojska czy przemysłu kosmicznego, dzisiaj jest używana w prawie każdym przemyśle wytwórczym, od przemysłu meblarskiego zaczynając, do automotive włącznie.

Dzisiejsze wysokie wymagania rynku pod względem jakości, ekonomii oraz czasu produkcji wymuszają na firmach wprowadzanie coraz to nowych innowacji, aby uzyskać przewagę konkurencyjną lub po prostu przetrwać.

Dlaczego technologia, która w ubiegłym stuleciu znana była tylko z filmów science-fiction dzisiaj tak sprawnie i szeroko stosowana jest w znaczącej liczbie przedsiębiorstw? Pisząc w skrócie, technologia spawania laserowego ma trzy wspólne cechy z wszystkimi zresztą technologiami laserowymi: produkcja przy pomocy lasera (nieważne, czy jest to spawanie, hartowanie, napawanie, czy cięcie) jest **szybsza, tańsza oraz lepsza**.

Rozszerzając tę myśl, należy te korzyści jasno wypunktować:

1. Prędkości spawania laserowego w porównaniu do spawania tradycyjnego są nawet dziesięć razy większe.
2. Ilość wprowadzonego ciepła, a co za tym idzie – wprowadzone w materiał naprężenia i otrzymane odkształcenia są do dziesięciu razy mniejsze.
3. Uzyskanie dla spawania laserowego głębokiego przetopienia (nawet do kilkunastu milimetrów) nie jest problemem, a dodatkowo nie ma potrzeby wykonania operacji fazowania.
4. Estetyka spoiny wykonanej laserem jest znacznie wyższa.
5. Brak lub znaczne ograniczenie zużycia materiału dodatkowego powoduje znaczne oszczędności, a także obniża masę konstrukcji.
6. Relatywnie wysoki koszt wejścia w technologię (cena stanowiska do spawania laserowego zaczyna się od 300 tys. euro) cechuje się bardzo dobrym wskaźnikiem zwrotu z inwestycji.

Zalet jest bardzo wiele, ale skupmy się na wyzwaniach, które ta technologia przynosi. Poza wysokimi kosztami zakupu urządzenia warto zwrócić uwagę na wymagania, które należy spełnić, aby spawać laserem. Dla wielu projektów detale do spawania laserowego muszą być **bardzo dobrze ze sobą spasowane**. W praktyce oznacza to, że szczelina pomiędzy łączonymi brzegami powinna dążyć do zera, często nie przekraczając 0,1 mm. Aby tak przygotować detale do spawania, potrzebna jest nieraz modyfikacja procesów przed spawaniem, np. cięcie wymaga zmiany technologii z plazmowej na laserową, a gięcie często musi odbywać się na maszynach CNC.

O ile restrykcyjnego przygotowania detali do spawania nie da się uniknąć, o tyle pierwsze z wyzwań – wysoki koszt wejścia w technologię – można złagodzić. Aby ułatwić zrozumienie koncepcji, posłużę się dwoma przykładami projektów zrealizowanych (bądź w trakcie realizacji) przez LaserTec.

W pierwszym przypadku klient zwrócił się do nas z prośbą o opracowanie technologii spawania laserowego detali ze stali ocynkowanej elementów bezpieczeństwa samochodów osobowych. W LaserTec nie tylko opracowano technologię, pospawano prototyp oraz wykonano preserię, ale dostarczone zostało również kompletne stanowisko do spawania laserowego detali wraz z technologią spawania oraz oprzyrządowaniem spawalniczym. Dodam tylko, że klient otrzymał kontrakt na 13 mln zł już po pierwszym etapie, czyli spawaniu z sukcesem prototypu.

Drugi przypadek obejmował inną drogę pozyskania przez klienta kontraktu. Firma LaserTec sama pozyskała klienta na spawanie laserowe, opracowała technologię spawania elementu kolumny kierowniczej samochodu

osobowego, wykonała spawanie prototypu oraz preserię, by następnie zaoferować klientowi zakup stanowiska wraz z projektem na seryjne spawanie laserowe w *automotive*. Oferta obejmowała również technologię oraz niezbędne oprzyrządowanie.

Powyższe dwa projekty pokazują, że nie trzeba od razu wydawać 0,5 mln euro na zakup stanowiska do spawania laserowego, następnie czekać 4 miesiące na dostawę, by kolejne pół roku uczyć się spawać. Wystarczy znaleźć na rynku temat i przekazać go do firmy LaserTec, która swoim profesjonalizmem, kompetencjami i doświadczeniem pokaże potencjalnemu klientowi, że przy wsparciu technologicznym i terminowym dostarczeniu stanowiska nie ma żadnego zagrożenia, aby kontrakt nie został należyście wykonany. Urządzenie zazwyczaj jest gotowe do użytku dokładnie wtedy, kiedy rozpoczyna się produkcja seryjna.

Bardzo dużym atutem jest fakt, że w przypadku jakiegokolwiek awarii systemu u klienta LaserTec zawsze może być backup'em do czasu usunięcia usterki.

Budowanie sobie rynku na spawanie laserowe w LaserTec, jest możliwością unikalną nie tylko na rynku polskim, ale także europejskim, co stawia nas na bardzo wysokim miejscu na liście dostawców urządzeń do spawania laserowego dla tak wymagających przemysłów jak *automotive*. Powyższe przykłady, mam nadzieję, będą natchnieniem dla firm, które chcą, a najczęściej muszą wejść w nowoczesne technologie, aby nadal liczyć się na rynku.

Tak rozumiana kooperacja prowadzi do wieloletniej współpracy pomiędzy LaserTec a jego klientami, a wskaźnik zadowolenia klienta z roku na rok zbliża się do maksimum.



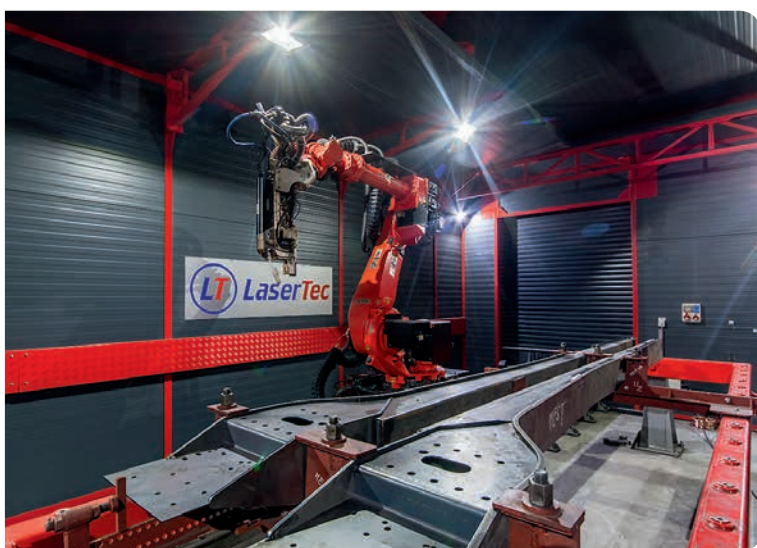
POLSKI LIDER

w dostarczaniu zrobotyzowanych stanowisk do procesów laserowego:

- spawania
- spawania hybrydowego
- napawania
- hartowania
- cięcia 3D
- zgrzewania

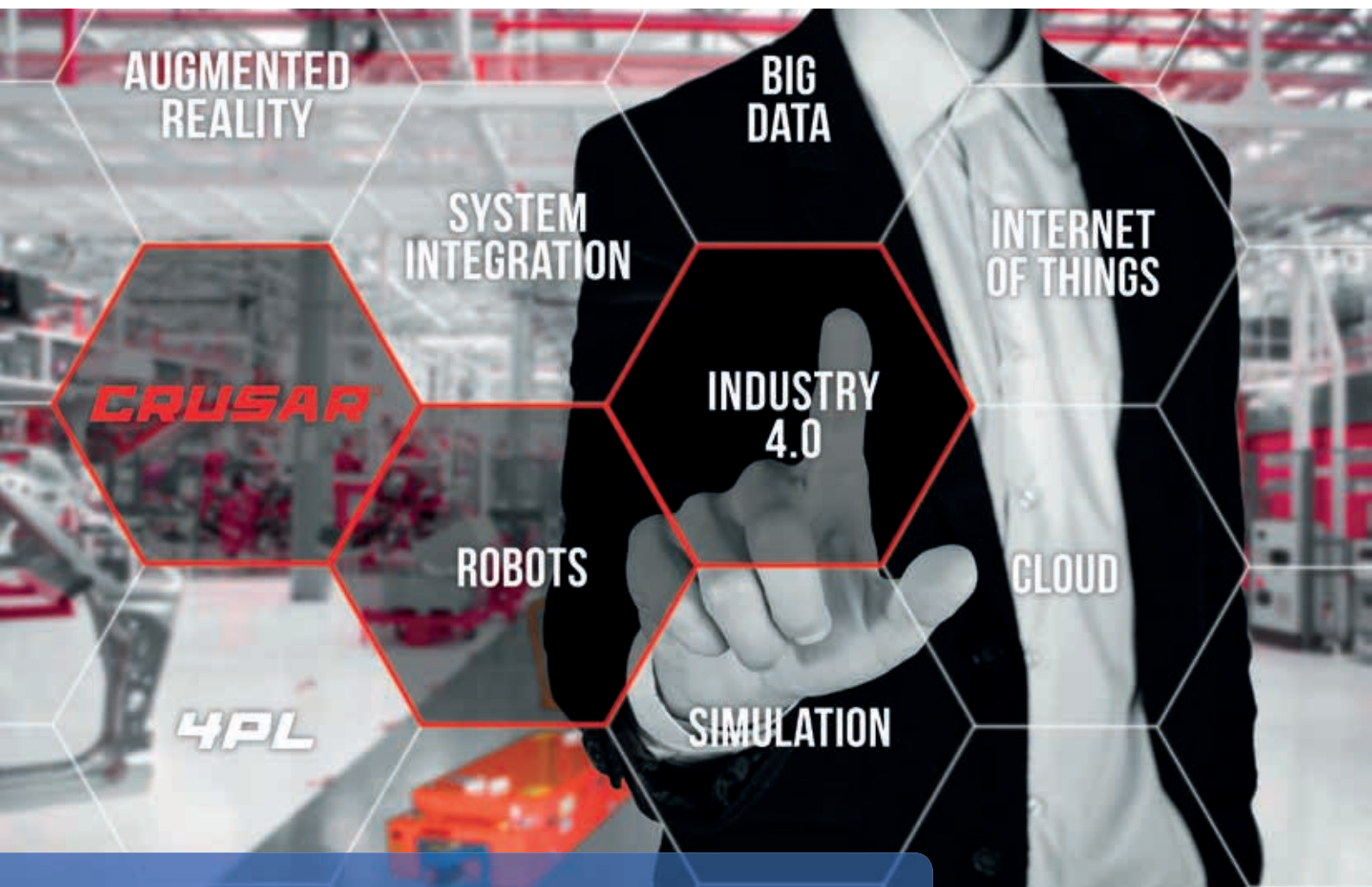
USŁUGI LASEROWEGO:

- hartowania, w tym hartowanie elementów wielkogabarytowych u klienta.
- spawania
- spawania hybrydowego
- napawanie



www.lasertec.pl

LaserTec Sp. z o.o. · ul. Oświęcimska 321 · 43-100 Tychy · tel. 32 775 99 00



CRUSAR

Być Integratorem 4PL w XXI wieku, erze Industry 4.0

W erze coraz większej elektronizacji procesów logistycznych i produkcyjnych postęp automatyzacji, określany przez ekspertów jako „czwarta rewolucja przemysłowa” lub Industry 4.0, nadszedł już dla pionierów, a większość z nas stoi u jego progu.

Chcielibyśmy przybliżyć jak te zmiany wpływają na współpracę z naszymi klientami.

Jako partner logistyczny wielu przedsiębiorstw w kraju i za granicą na spotkaniach z klientami otrzymujemy różne zapytania, nie ograniczające się do transportu, magazynowania, czy zarządzania opakowaniami. Część z nich to pytania o outsourcing pracowników, ale coraz częściej to pytania bardziej złożone:

- Jak zautomatyzować proces magazynu i zaopatrzenia linii produkcyjnych?
- Jak planować lepiej produkcję i jakiego systemu użyć ?

Na takie pytania odpowiada nasz inżyniering, konsultanci oraz dział IT współpracujący z Politechniką Wrocławską, tworząc nową wartość i pozycjonując CRUSAR jako Integratora 4PL, nadając temu terminowi nowe znaczenie.

Automatycznie sterowany sprzęt transportowy (AGV)

We współpracy z naszymi klientami, mając do wyboru różne maszyny, przedstawiam zindywidualizowane rozwiązania odnośnie AGV (Automated Guided Vehicle) zależne od profilu działalności. W zależności od funkcji, poczynając od autonomicznego wsparcia kompletacji przez operatora (gdzie wózek towarzyszy operatorowi na każdym kroku pracy, pozwalając skupić się na pracy, co zwiększa efektywność nawet do 30 proc. i zmniejsza ilość błędów), do w pełni automatycznego robota wielofunkcyjnego (wózek posiada funkcje: komisjonowania poziomego, wysokiego podnoszenia, ciągnik, wózek dwupoziomowy, niskiego unoszenia, z przeciwwagą). To ostatnie rozwiązanie to marzenie każdego kierownika logistyki / magazynu. Dotychczas trzeba było wybierać mniejsze zło, dobierając zestaw wózków dedykowanych (czołówki, wysoki skład, pociągi), tracąc na elastyczności oraz organizacji pracy ludzi i sprzętu, a w efekcie ponosząc zwiększone koszty.

Przybliżymy poniżej wózki transportu wewnętrznego.

Rodzaje wózków AGV

Wózki zaprzęgowe - pełniące funkcję pociągów dla zaprzęgów różnej wielkości, zazwyczaj liczące między 2 a 4 wagony i od 3 do 18m długości.



Wózki do transportu platform – najpopularniejszy rodzaj transportu AGV, najprostszy technicznie, zazwyczaj posiadający niski profil i pojedynczy element ruchomy lub stały do wychwylenia transportowanych elementów.



Wózki do transportu platform napędzanych - zautomatyzowana wersja wózków, których część nośna posiada elementy zrzutowe lub przytrzymujące, np. rolki sterowane elektronicznie.



Stosowane są najpowszechniej tam, gdzie należy transportować całe jednostki ładunkowe o umiarkowanej wadze i różnorodnych podstawach. Platforma może być zintegrowana lub odseparowana od wózka.

Wózki do transportu platform unoszących - podobnie jak wózki napędzane, te platformy są konstruowane w celu poprawy ergonomii lub w celu osiągnięcia różnicy energii i wprowadzenia elementów w ruch siłą grawitacji. Mogą one służyć jako niezależne stanowiska poboru materiałów i być unoszone zarówno równomiernie jak i ukośnie, zalicza się tu także automatyczne wózki widłowe.

Wózki mobilne platformy montażowe - najbardziej specyficzna grupa wózków AGV zazwyczaj tworzona pod konkretne potrzeby klientów, stosowana głównie przez OEM lub dostawców pierwszego rzędu (tier1).

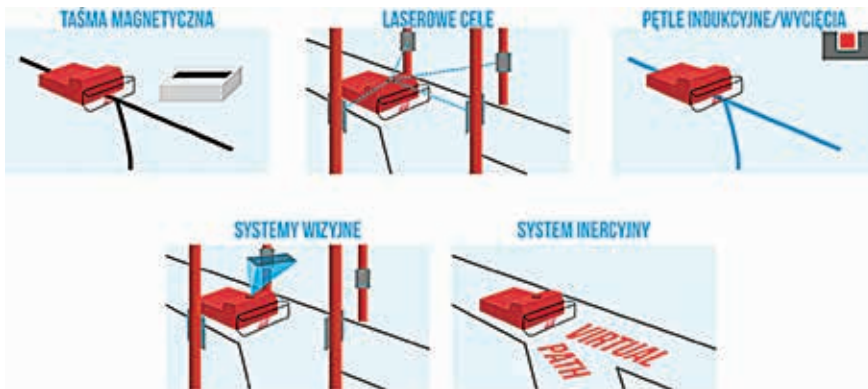
Wózki transportu ciężkiego - nierzadziej spotykane wózki znajdujące zastosowanie w przemyśle ciężkim, stoczniach, tłoczniach, w montowniach większych pojazdów ciężarówek czy autobusów. Nośności takich wózków typowo zaczynają się od 5T a sięgają nawet 300T.

Technologie nawigacji

Po przemyśleniu i wyborze jakie wózki najlepiej sprawdzą się przy naszej działalności wytwórczej, czas na rozważenie jak roboty mają nawigować po zakładzie.

Jak przedstawia grafika na stronie następnej, jest wiele sposobów poruszania się (nawigowania), a każdy z nich posiada zalety i wady. Patrząc jednak na zasady Lean Manufacturing trzeba zaznaczyć, że metoda nawigacji laserowej oraz system inercyjny (żyroskopowy) są najdokładniejsze. Alternatywą zaś dla nich jest metoda RFID (Radio Frequency Identification).

Nawigacja laserowa wykorzystuje źródło światła laserowego oraz zaprogramowane wcześniej elementy refleksyjne w celu kalibracji swojej pozycji. Sam wózek może poruszać się wyłącznie bazując na celach lub jak w przypadku udoskonalonych wersji wspólnie z mapą CAD, która pozwala wózkowi na pracę również w przypadku krótkich okresów utraty widoczności celów refleksyjnych (widocznych na grafice poniżej). Uwagę trzeba zwrócić na ich widoczność na hali.



System kompasu inercyjnego

Żyroskop jako element stałego ruchu pełni funkcję kompasu wskazującego stały kierunek. Jest elementem posiłkowym dla systemu pomiaru przesunięcia i mapy CAD. System charakteryzuje się dużą dokładnością oraz odpornością na zakłócenia. Elementem dodatkowym jest to, że wózek może poruszać się na stosunkowo dużych odcinkach bez żadnych znaczników kalibrujących, również na otwartym terenie. Duże skomplikowanie tras i krzyżujące się ścieżki wymaga w tym przypadku sprzętu odpowiedniej jakości i może być kłopotliwe. Pozostaje jeszcze kwestia wysokiej ceny urządzenia.

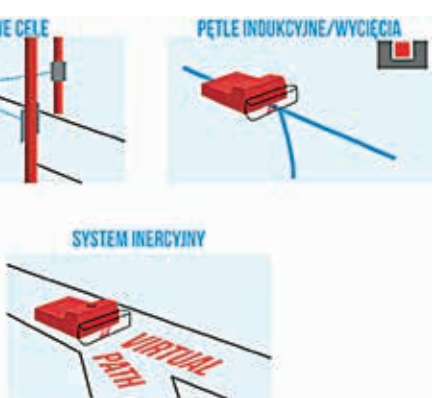
Metoda RFID

(automatyczny odczyt i zapisywanie danych) nie wymaga kontroli operatora, ale konieczne jest umieszczenie na podłodze siatki transponderów (w postaci naklejek - cena od 1zł z gwarancją 100 tys. zapisów/odczytów). Przesyłają one do wózka informacje w celu nawigacji i optymalizacji trasy. Pozwalają również na automatyczną redukcję prędkości pojazdu w punk-

tach potencjalnie niebezpiecznych, tj. skrzyżowaniach lub zwichnięciach. Istnieje również możliwość kontroli kierunku jazdy, blokady kłopotliwych miejsc oraz monitorowania tras jednokierunkowych.¹

Systemy zapobiegania wypadkom i kolizjom

Klienci oczekują konkretnego wyposażenia choćby z uwagi na zasady BHP. Oto kilka przykładów.



Programowalne głowice laserowe – najskuteczniejsze, służące do wykrywania trasy lub przeszkód i ich unikania lub zatrzymywania się przed nimi w programowalnym paśmie przestrzeni, co pozwala na jazdę, np. w bliskości ścian czy krawężników, a jednocześnie efektywne wykrywanie przeszkód w pozostałej strefie (która może się zmieniać w ramach punktów trasy).

Wyłączniki bezpieczeństwa - ręczne jak i mechaniczne wyłączniki służące do unieruchomienia wózka w sytuacji zagrożenia lub konieczności nagłego zatrzymania.

Czujniki kolizji - elementy, które badają przeciążenia mechaniczne lub przeciążenia elektryczne na silnikach napędowych i wyłączają wózek w sytuacji uderzenia w przeszkodę lub w przypadku nadmiernej obciążenia wózka.

Czujniki RFID - anteny radiowe wykrywające tagi RFID noszone przez pracowników, w celu ograniczenia prędkości w strefie bezpośredniego sąsiedz-

stwa z nimi; głównie w wózkach o większym udźwigu lub wyższej prędkości roboczej.

Systemy ładowania

- Stacje ładujące automatyczne - progresywne na trasie przejazdu lub stacje służące jako zajezdnie;
- Stacje ładujące manualne;
- Akumulatory wymienne;
- Trasy zasilające (umieszczane nad trasą przejazdu jak w tramwaju lub w posadzce jako odkryty element);
- Ładowanie indukcyjne - pętla indukcyjna umieszczana w wielu punktach przejazdu ładuje progresywnie na zasadzie krótkich cykli ładowań.

Projekt automatyzacji

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe elementy, tworzymy plan projektu wyznaczając kamienie milowe. W transporcie wewnętrznym klienta to zazwyczaj:

- propozycja rozwiązań [min. 3] spełniających kryteria klienta,
- opracowanie modelowej trasy przejazdu z infrastrukturą,
- rozwiązanie nadbudowy wagonu dostosowane do procesu produkcji,
- wybór wykonawcy łącznie z negocjacjami,
- zarządzanie wdrożeniem, ze strony kooperacji z wykonawcami [funkcja integratora 4PL],
- przygotowanie wycen pilotażu i rollout-u dla wskazanego zakresu,
- przygotowaniu niezbędnych analiz w celu pozyskania funduszy (np. środki unijne na innowacje).

Realizując tego typu projekty, jako elementy, w ramach zintegrowanej strategii Industry 4.0, wkraczamy w nową erę dołączając do pionierów.

AUTOR

Marek Bajor
Menadżer projektu



¹ http://www.sluzby-ur.pl/artykuly/612/zrobotyzowane_wozki_widlowe_zastosowanie_i_korzysci.html
www.agvsystems.com
<https://www.ocme.com/en/our-solutions/internal-logistic>

Automatyczne systemy skanowania 3D ATOS ScanBox firmy GOM

LENSO



ATOS ScanBox to kompletna optyczna maszyna pomiarowa współrzędnych 3D opracowana przez firmę GOM w celu sprawnego prowadzenia kontroli jakości w procesie produkcyjnym. Dostępnych jest dziewięć modeli do różnych wielkości części i zastosowań.

ATOS ScanBox to uniwersalny system obejmujący sprzęt, oprogramowanie ATOS Professional i dodatkowy moduł oprogramowania – wirtualne pomieszczenie pomiarowe (VMR). Wszystkie ruchy robota przed wykonaniem są symulowane w wirtualnym pomieszczeniu pomiarowym i sprawdzane pod kątem bezpieczeństwa. Po pozyskaniu danych oprogramowanie oblicza siatkę wielokątów na powierzchni elementu i rzeczywiste dane planu kontroli. Dane rzeczywiste są porównywane z danymi nominalnymi i przedstawiane w raporcie.

Sercem systemów ATOS ScanBox jest skaner ATOS 3D. Skanery ATOS dostarczają dane pomiarowe 3D. W czasie 1 do 2 sekund rejestrowanych jest do 16 milionów niezależnych punktów pomiarowych. Dane pomiarowe charakteryzują się bardzo wysoką szczegółowością, dlatego umożliwiają pomiar bardzo małych cech elementów.

Cała kinematyka opiera się na solidnych elementach automatyki zamiast mechaniki precyzyjnej. Urządzenie właściwie nie ulega zużyciu nawet w trudnych warunkach otoczenia i zachowuje pełną dokładność. W porównaniu z tradycyjnym, kontaktowym urządzeniem do pomiaru współrzędnych, ATOS ScanBox skraca czas pomiaru i kontroli elementu o ponad połowę.

Wszystkie modele urządzenia ATOS ScanBox charakteryzują się zwartą budową. Urządzeń ATOS ScanBox model 4105, 5108 i 5120 nie trzeba mocować do podłoża ani do specjalnych stołów pomiarowych. Zaczynając od serii 6130 istnieje możliwość użycia urządzeń załadunkowych, takich jak suwnica, wózek widłowy lub wózek paletowy.

ATOS ScanBox 4105 jest najczęściej wybieranym produktem do pomiaru elementów formowanych wtryskowo i odlewa-

nych, a także służących do ich produkcji narzędzi czy form. Za to ATOS ScanBox 5120 cieszy się popularnością wśród producentów turbin, wentylatorów, wirników i obudów odlewanych.

Do pomiaru wyjątkowo dużych części stworzono ATOS ScanBox serii 7 i 8 opracowując nową, 8-osiową kinematykę. Połączenie osi liniowej, przesunięcia w pionie i robota przegubowego ze zintegrowanym kanałem kablowym zezwala na wysoką elastyczność ustawiania skanera o 8 stopniach swobody. Oferowany przez firmę GOM system ATOS ScanBox Series 8 może mierzyć całe pojazdy z zewnątrz i od wewnątrz.

Wyłączny dystrybutor firmy GOM w Polsce

www.lenso.com.pl

LENSO



BADA AG

Twój partner w compoundingu tworzyw sztucznych w przemyśle motoryzacyjnym i transportowym



BADA

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

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

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

W typowym zastosowaniu **elastomerów termoplastycznych**, takich jak dywaniki samochodowe, uszczelki czy uchwyty, doskonale sprawdza się seria **Badaflex TPE-S**. Nasza oferta obejmuje pełen zakres skali twardości Shore'a, a także dostosowaną do preferencji klienta kolorystykę i modyfikacje. Bada zapewnia również usługi w zakresie obtrysku tworzyw takich jak ABS, ASA/PC i PA tworzywem TPE-S.

Części konstrukcyjne wymagające wysokiej wytrzymałości i odporności na wysokie temperatury to idealne zastosowanie dla tworzyw **Badamid A i B**, **Badamid PPA** oraz **Badatron PPS**. Badamid A i B to najbardziej wszechstronne spośród "standardowych" poliamidów. Polimery wysokotemperaturowe takie jak Badamid PPA i Badatron PPS są wykorzystywane w warunkach, w których stosuje się temperatury powyżej 250°C.

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

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

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

Twój doradca techniczny w Polsce:

Rafał Vook

tel. : +48 724 598 635

e-mail: vook@bada.de

www.bada.de





OD KSZTAŁTOWNIKA



**PO CZĘŚCI ALUMINIOWE
DLA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO**



Budujemy od początku, projektujemy od końca



MANDO

Ten artykuł to krótka opowieść osoby, która prowadziła kilka dużych projektów przemysłowych. Podpisując umowy z inwestorami za każdym razem mówimy to samo: podkreślamy, jak ważne jest to, żeby Inwestor wiedział, co buduje, po co buduje oraz w jaki sposób będzie wykorzystywał nieruchomości. My, projektanci myślimy inaczej niż Wy, Inwestorzy. Często widzimy Wasze zdziwione twarze, kiedy pytamy: jaki będzie obieg surowców, materiałów, jak będzie wyglądało zaangażowanie personelu, struktura zatrudnionych – ile kobiet, ilu mężczyzn, czy stosujecie środki chemiczne, jakie mają być objętości itp. Bardzo często zamiast odpowiedzi słyszymy: zaproponujcie coś... I zaczyna się... zgaduj-zgadula za Wasze pieniądze. My zadajemy zagadki, Wy zgadujecie. Niepotrzebnie! Cała ta wiedza jest w Was! Każdy z Was projektował przecież kiedyś własne mieszkanie lub kuchnię. Każdy z Was liczył metry szafek, planował gdzie ma stać pralka a gdzie łóżko, gdzie gniazdko elektryczne, ile i jakie będą śmieci, ile powinno być półek na ubrania.

Z naszym projektowaniem fabryki jest tak, jak z projektowaniem mieszkania! Chociaż oczywiście skala jest inna. Najpierw Wy przemyślicie i opiszeć Wasze nowe 'mieszkanie', a potem już wspólnie będziemy zastanawiać się tworząc program funkcjonalno-użytkowy oraz na końcu projekt koncepcyjny. To czy projekt zakończy się sukcesem zależeć będzie od szczegółów, czasami tak banalnych, jak: wysokość stopni schodowych, kontakt wzrokowy menedżerów z produkcją, dostęp dla gości, liczba miejsc parkingowych, czy szatnia i prysznic dla spoconych rowerzystów. To wszystko łatwo przewidzieć i nam opowiedzieć, tylko trzeba rozważyć i przemyśleć. Trawestując: im więcej potu na poligonie, tym mniej kosztów podczas realizacji, a efekt na pewno będzie odpowiadał Waszym wyobrażeniom.

Drodzy Państwo!

Zacznijmy od końca! Tylko w pełni zdefiniowany proces produkcyjny, uwzględniający wszystkie aspekty i punkty widzenia, pozwoli nam dobrze zaprojektować i zrealizować inwestycję.



Michał Kacprzak
Project Manager
PM Group Polska

O autorze:

Michał Kacprzak ma kilkunastoletnie doświadczenie w pracy przy projektach w sektorach: motoryzacyjnym, lotniczym, farmaceutycznym oraz spożywczym. W swojej karierze Michał Kacprzak odpowiedzialny był za zarządzanie realizacją inwestycji dla dużych międzynarodowych klientów, takich jak Rolls-Royce, Safran, Nissan, 3M, Philip Morris.



Celebrating
20 Years
in Poland

commitment.



We are committed and passionate about project success. We take immense pride in what we do.

Belgium	Russia
China	Singapore
Czech Republic	Slovakia
India	Switzerland
Ireland	UK
Poland	USA

Engineering, design, project and construction management, commissioning and qualification.

To find out how we can help you to deliver your business goals, visit www.pmgroun-global.com



OERLIKON BALZERS COATING POLAND

Zaawansowane technologie powierzchni

Wywiad z dr. Markiem Danisem
Dyrektorem Generalnym Oerlikon Balzers Coating Poland Sp. z o.o.

Panie Marku, może Pan przybliżyć czy zajmuje się prowadzono przez Pana spółka?

Oerlikon Balzers Coating Poland Sp. z o.o. zajmuje się nakładaniem supertwardych przeciwzużyciowych powłok PVD na narzędzia skrawające, narzędzia do tłoczenia i wykrawania, formy wtryskowe do tworzyw sztucznych, formy ciśnieniowe do aluminium oraz różnego rodzaju części maszyn. Funkcjonujemy w ramach koncernu będącego światowym liderem w zakresie zaawansowanych technologii powierzchni. Oerlikon Balzers działa w 34 krajach i oferuje swoje usługi w 110 zakładach nakładania powłok, z których 3 zlokalizowane są w Polsce.

Co decyduje o wyborze lokalizacji państwa fabryk?

Nasz pierwszy zakład powstał w 2003 roku w Polkowicach w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki silników Volkswagen Motor Polska, który jest naszym klientem do dnia dzisiejszego.

Pierwszy zakład rozpoczął działalność 14 lat temu. Co zdarzyło się w następnych latach?

W następnych latach uruchomione zostały dwa kolejne zakłady, w Tczewie w 2007 roku, a później w 2011 roku w Kędzierzynie-Koźlu. Zwiększaliśmy także zatrudnienie.

Obecnie mamy w Polsce 110 wysokowyspecjalizowanych pracowników.

W jakich branżach Oerlikon Balzers Coating Poland jest aktywny?

Jesteśmy obecni w bardzo wielu branżach przemysłowych. Aktualnie liczba naszych klientów znacznie przekracza 1 000 firm. Tradycyjnie największym odbiorcą oferowanych usług pozostaje przemysł motoryzacyjny. Świadczymy usługi dla tej branży, bezpośrednio dla producentów podzespołów lub pośrednio poprzez firmy produkujące i regenerujące narzędzia, dla których sektor motoryzacyjny jest także głównym klientem. W mojej ocenie do tego przemysłu trafia ponad 60 procent naszych usług.

Jesteście ugruntowanym partnerem dla sektora przemysłowego. Co wpływa na fakt, że klienci decydują się na współpracę z Państwem?

Nasza technologia jest znana od prawie 40 lat, jednak ciągle ją rozwijamy. Zdecydowanie należy do obszaru innowacyjnego, który wytycza trendy przyszłego rozwoju w technologiach wytwarzania dóbr przemysłowych. Klienci korzystają z naszych usług, gdyż uzyskują dzięki nim wymierne ko-

rzyści. Narzędzia z naszą powłoką osiągają wyższą wydajność produkcji, są bardziej trwałe, pozwalają obniżyć koszty i osiągnąć wyższą jakość wyrobu. Komponenty urządzeń z naszymi powłokami pracują dłużej i lepiej.

Jak podsumowałby Pan miniony rok i jakie są Państwa plany na najbliższą przyszłość?

W 2016 roku, aby sprostać rosnącemu popytowi zainstalowaliśmy dwunaste urządzenie do nakładania powłok na terenie Polski. Musimy pomyśleć o nowej powierzchni produkcyjnej w kontekście dalszego rozwoju, gdyż nasze obecne zakłady są już pełne. Przez ostatnie 4 lata niemal podwoiliśmy sprzedaż i nie zamierzamy zwalniać tempa. Polski rynek oceniamy w dalszym ciągu jako młody i perspektywiczny z dwóch powodów. Po pierwsze, to rozwój rodzimych firm, które równają do poziomu zaawansowania technologicznego w krajach Europy Zachodniej. Drugim powodem jest fakt, że w dalszym ciągu napływają do Polski inwestycje światowych firm, zwłaszcza motoryzacyjnych. Znakomitym przykładem jest kolejna inwestycja dużego koncernu z tej branży w Jaworze na Dolnym Śląsku.

Na zakończenie, ze swojej strony, zachęcam do nawiązania z nami współpracy.

oerlikon
balzers

Metal Forming



BALINIT FORMERA

Powłoka do tłoczenia stali AHSS

BALINIT® FORMERA

Powłoka opracowana na narzędzia do tłoczenia blach AHSS

- Wymagające tłoczenie i zaginanie Rm > 500 MPa
- Obróbka stali o wysokiej wytrzymałości
- Głębokie tłoczenie materiałów AHSS
- Zaginanie stali AHSS
- Okrawanie blach AHSS

Drugi zakład Electropoli Poland już działa



Zostały w nim zainstalowane jedne z najnowocześniejszych w Europie linie do malowania kataforetycznego i proszkowego. W ciągu roku zakład ma stworzyć ponad 100 nowych miejsc pracy.

Electropoli Poland z Bielska-Białej to jeden z największych dostawców usług przemysłowych w zakresie powłok ochronnych w Europie. Spółka współpracuje zarówno z GM, Fiat, BMW, Daimler, Volvo, Scania jak i dostawcami I oraz II rzędu.

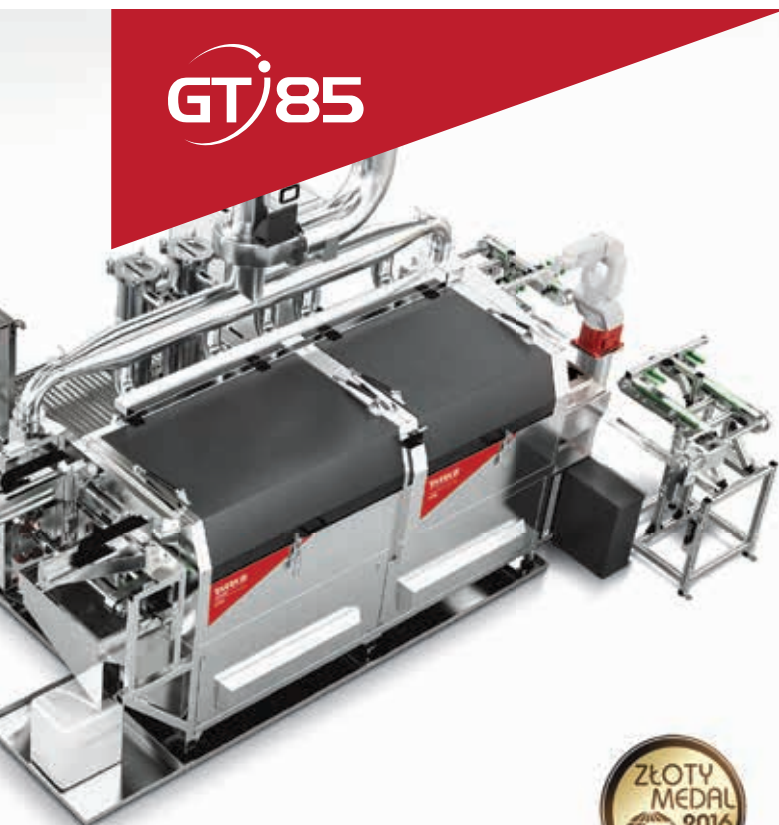
15 grudnia 2016 r. miało miejsce oficjalne otwarcie zakładu Electropoli Poland S.A. w nowosolskiej podstrefie Kostrzyńsko-Słubickiej SSE. W uroczystości wzięli w niej udział, m.in. prezes francuskiego holdingu IMPALA SAS (właściciela Electropoli Poland S.A.), zarząd Electropoli Poland i przedstawiciele władz samorządowych.

Nowa Sól nieprzypadkowo wybrana została pod drugi w Polsce zakład francuskiej grupy. - *Właśnie tutaj znajduje się jeden z naszych najważniejszych klientów, Gedia Polska* - podkreśla dyrektor zarządzający Krystian Szyпка.

Dzięki inwestycji wartej około 50 mln zł w Nowej Soli powstał zakład o powierzchni ok. 11 tys. m².

Summary

The Electropoli Poland (IMPALA SAS holding) second plant in Poland was officially opened in 15th December 2016 in Nowa Sol. The investment, worth about 50 million PLN, covers the area of approximately 11 thousand square meters. Electropoli Poland is one of the Europe's largest suppliers of industrial services in the field of protective coatings.



GT85

LIDER TECHNOLOGII MYCIA PRZEMYSŁOWEGO W POLSCE



PRODUCENT INNOWACYJNYCH MASZYN DLA PRZEMYSŁU

- > TARRA Ultra - myjnie ultradźwiękowe
- > TARRA Smart - myjnie natryskowe
- > TARRA Compact - myjnie natryskowo - zanurzeniowe
- > TARRA Expert - urządzenia specjalne
- > TARRA Metrics - urządzenia pomiarowe
- > TARRA Robotics - automatyzacja procesów

ORAZ ŚRODKÓW CHEMICZNYCH ROKLIN I RUSTER.

OFERUJE:

- > Dobór technologii mycia
- > Badania czystości mycia
- > Mycie usługowe detali na zadanej klasę czystości
- > Kompleksowe rozwiązania technologii mycia przemysłowego



CGR – kolejna inwestycja w Katowickiej SSE

W pierwszej połowie grudnia 2016 r. na częstochowskich terenach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE) swoją nową siedzibę otworzyła oficjalnie firma CGR Polska. Wchodzące w skład francuskiego koncernu CGR International, przedsiębiorstwo działa w Częstochowie od czerwca 2002 roku. Na początku swojego istnienia zatrudniało zaledwie 6 pracowników, pod koniec zeszłego roku spółka zatrudniała 247 osób.

W uroczystości otwarcia nowej hali wzięli udział, m.in. prezydent Częstochowy Krzysztof Matyjaszczyk i prezes KSSE Piotr Wojczek.

CGR Polska produkuje części oraz podzespoły dla przemysłu motoryzacyjnego

(m.in. sprężyny płaskie, elementy gięte z rur i prętów, oraz zaczepy pasów bezpieczeństwa). Firma stanowi część grupy CGR International, w skład której obecnie wchodzi 20 zakładów produkcyjnych na całym świecie.

Summary

CGR Poland, a well-known French producer (CGR International) of components for the automotive industry, opened its new plant in Częstochowa in the Katowice Special Economic Zone (KSSE), in the first half of December 2016. The company has been operating in Poland since 2002. CGR Polska produces parts and components for the automotive industry (e.g. flat springs, parts and components made from tubes and rods, stalks for seat belts producers).



KPT: nowe inwestycje Valeo

Grupa Valeo zainwestuje w najbliższych latach w Małopolsce ponad 420 mln zł. Zarząd Krakowskiego Parku Technologicznego w ostatnich dniach 2016 roku wydał dwa zezwolenia spółce Valeo Autosystemy. Inwestycje będą realizowane w Skawinie oraz Chrzanowie.

W Chrzanowie firma zainwestuje co najmniej 101,7 mln zł oraz utworzy 100

nowych miejsc pracy zaś w Skawinie zaplanowano inwestycje na poziomie 323 mln zł oraz zatrudnienie co najmniej 150 osób. Oba zakłady Valeo, w których łączne zatrudnienie wynosi obecnie ponad 2,5 tys. osób, prowadzą działalność w ramach krakowskiej strefy od 2013 r. W Polsce Grupa zatrudnia ponad 6 tys. osób.

Summary

In the following years the Valeo Group will invest more than 420 million PLN in the Cracow Technological Park (Małopolska Region). The project will be carried out in two locations: Chrzanów (at least 101,7 million PLN of investments and 100 new workplaces) and Skawina (323 million PLN of investments and at least 150 new workplaces).

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



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

EMW 
STEEL SERVICE CENTRE

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

TBAI zmieniła nazwę na Toyota Boshoku Poland

Podczas oficjalnej ceremonii 19 stycznia br. spółka TBAI Poland ogłosiła zmianę swojej nazwy na Toyota Boshoku Poland Sp. o.o. To kolejny milowy krok w rozwoju fabryki z Wykrot w gminie Nowogrodzic, która rozpoczynając działalność w 2011 roku z 400 pracownikami, obecnie zatrudnia ich ponad 1000, większości z okolicznych rejonów.

Zmiana nazwy w praktyce podyktowana jest zmianą struktury właścicieli. Fabryka powstała w wyniku kooperacji pomiędzy Aisin Europe S.A., spółki z grupy Toyota oraz Toyota Boshoku Europe N.V która obecnie jest centralą zarządzającą grupy Toyota Boshoku w Europie. Zmiana nazwy na Toyota Boshoku Poland Sp. z o.o. to także zobowiązanie do dostarcza-

nia produktów wysokiej klasy, jako że marka Toyoty Boshoku jest doskonale znana z ich gwarancji bezpieczeństwa i jakości. Po zmianie, zakład w Wykrotach w 100 proc. należy do Toyota Boshoku Europe.

Założona w 1918 roku Grupa Toyota Boshoku jest nadal liderem w branży motoryzacyjnej, szczególnie w dziedzinie produkcji siedzeń. Fabryka w Wykrotach specjalizuje się natomiast w produkcji zaawansowanych technologicznie ram i pokryć siedzeń, oraz montażu foteli samochodowych. Wytwarzane tutaj fotele trafiają głównie do aut marki Toyota i BMW, ale także do elektrycznych i hybrydowych BMW. Spółka posiada m.in. certyfikat ISO/TS 16949:2009.

Summary

On 19 January TBAI Poland in Wykroty (Lower Silesian Voivodeship) officially announced the business name change to Toyota Boshoku Poland Sp. z o.o. Both the representatives of a local government and company management participated in this special event. The new name of the company is due to the ownership structure change. The plant in Nowogrodzic was established in 2011 and was operating as the joint venture of Aisin Europe S.A. and Toyota Boshoku Europe N.V. Currently, its sole owner is Toyota Boshoku Europe. The factory specializes in producing the technologically advanced frames and covers for car seats and in assembling car seats. The seats produced here are designed mainly for Toyota and BMW cars, as well as for electric and hybrid BMW vehicles. At present, the company hires more than 1000 employees. The company obtained the ISO/TS 16949:2009 certificate and others.



TOYOTA BOSHOKU

NewZinc

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

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

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

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

W swojej ofercie posiadamy:

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

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

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

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





Dbamy o Twój komfort i bezpieczeństwo gdziekolwiek jesteś

IAC Group buduje fabrykę w Opolu

IAC



7 lutego br. w Opolu miała miejsce uroczystość wkopania kamienia węgielnego pod drugą w Polsce fabrykę IAC Group. Zakład, który będzie wytwarzał poszycia elementów wnętrza dla producentów samochodów klasy premium, rozpocznie produkcję w połowie bieżącego roku. Wartość inwestycji szacowana jest na około 20 milionów dolarów.

- Inwestycja w Opolu jest realizowana w zgodzie z globalną strategią firmy IAC, zakładającą oferowanie klientom wysokiej klasy innowacyjnych produktów, dzięki którym będą oni odnosić sukcesy w sprzedaży w różnych lokalizacjach - podkreśla Marcus Nyman, wiceprezes IAC ds. technicznych na Europę. Dostawca przed podjęciem decyzji ogląda 22 potencjalne lokalizacje w Polsce.

Zakład o powierzchni 27 tys. m² będzie 27. fabryką Grupy zlokalizowaną na terenie Europy. AC Group planuje

zatrudnienie w Opolu około 550 pracowników.

- Zaledwie kilka dni temu otrzymaliśmy tytuł „Najszybciej rozwijającego się miasta 2016 roku”, dziś topowy koncern rozpoczyna u nas wartość 20 milionów dolarów inwestycję. To wszystko świadczy o tym, że w Opolu panuje wzorowy klimat dla biznesu - komentuje prezydent Opola Arkadiusz Wiśniewski.

Koncern International Automotive Components (IAC) jest wiodącym światowym dostawcą komponentów samochodowych, w tym wyposażenia wnętrza, z główną siedzibą w Luksemburgu. Grupa IAC posiada 77 zakładów produkcyjnych zlokalizowanych w 18 krajach i zatrudnia ponad 31 tys. ludzi na całym świecie. W Polsce działa zakład w Swarzędzu, który dostarcza komponenty do spółki Volkswagen Poznań.

AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL



Summary

International Automotive Components (IAC) broke ground for a greenfield plant in Opole, Poland. The facility, which will manufacture tailored instrument panels for premium passenger cars, will be operational in mid-2017 and accounts for an investment of about \$20 million. IAC is a leading global supplier of automotive components and systems, including interior and exterior trim.

Starsprings jest dostawcą w branży motoryzacyjnej od ponad 40 lat



Nasza firma dostarcza:

- łóżka
- materace
- siatki bezpieczeństwa

oraz inne komponenty dla motoryzacji

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



www.starsprings.com



STARSPRINGS

COMFORT BY INNOVATION

SANDEN: centrum logistyczne w Polkowicach

21 lutego br. w Polkowicach odbyło się oficjalne otwarcie Sanden Logistics Poland – pierwszego centrum logistycznego Sanden w Europie.

W magazynie o powierzchni 6500 m² znajduje się 6 200 miejsc paletowych. Budynek magazynu połączony jest z halą produkcyjną częściowo napowietrzonym tunelem, za pomocą którego produkty Sanden Manufacturing Poland trafiać będą do centrum, skąd następnie będą wysyłane do klientów holdingu w całej Europie. Pierwsze wysyłki planowane są na początek marca.

- *Nowoczesne centrum logistyczne jest kolejnym krokiem w procesie wzmacniania rynkowej pozycji Grupy Sanden. Pozwoli ono na uzyskanie pełnej kontroli nad łańcuchem dostaw, co jest kluczem do zapewnienia wysokiego poziomu usług i elastyczności, których wymagają od nas klienci* - mówi Alastair Coulson, Dyrektor ds. Sprzedaży i Marketingu Sanden International Europe.

- *Dziś rozpoczynamy kolejny etap w historii Sanden Manufacturing Poland. Nasza firma po raz pierwszy skoncentruje w jednym centrum wszystkie procesy logistyczne, aby obsługiwać wszystkich europejskich klientów* - ko-



mentuje nową inwestycję Prezes Zarządu Sanden Manufacturing Poland, Tomohiro Asano – „Nowy projekt pozwoli nam na optymalizację i centralizację operacji w celu szybkiego reagowania na potrzeby rynku. Głęboko wierzę, że Sanden Logistics Poland pomoże nam dodać jeszcze więcej wartości do relacji z klientami.”

W Polkowicach na terenie Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej od 2004 roku funkcjonuje Sanden Manufacturing Poland, produkując kompresory do klimatyzacji dla sektora motoryzacyjnego. I takich marek jak Volkswagen, Opel, Ford, Aston Martin czy Jaguar Land Rover.

Summary

On 21 February Sanden Logistics Poland opened its Europe's first logistics centre in Polkowice. The company has been operating in Poland since 2004 within the Legnica Special Economic Zone.

GALVANO PARTNERS

Doskonale powierzchnie to nasza pasja

Filtry

- wykonane z tworzywa odpornego na substancje chemiczne
- powierzchnie filtracji do 40 m²
- porowatość od 0,2 do 100 µm

Zastosowanie:

- filtracja kąpieli galwanicznych
- filtracja substancji chemicznych



P51 z wkładami L-Tech

Pompy

- pompy z napędem magnetycznym
- pompy z napędem mechanicznym z korpusem wykonanym z formowanego wtryskowo polipropylenu
- pompy z napędem mechanicznym z głowicą wykonaną z żeliwa wykładanego gumą

- pompy pionowe

Zastosowanie:

- galwanotechnika
- metalurgia



Autoryzowany serwis w Łodzi i u Klienta



42 250 82 30

ŁÓDŹ

GALVANO-PARTNERS Sp. z o. o. Sp. k., ul. Dąbrowskiego 238, 93-231 Łódź,
e-mail: biuro@galvanopartners.pl, www.galvanopartners.pl

Pierwszy benzynowy silnik z Jelcza-Laskowic

Toyota Motor Industries Poland poszerzyła produkcję silników o jednostkę benzynową o pojemności 1,5 l. Do tej pory w fabryce wytwarzane były jedynie silniki wysokoprężne. Uroczystość otwarcia linii produkcyjnej odbyła się 21 lutego br. w zakładzie w Jelczu-Laskowicach, działającym w Wałbrzyskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej INVEST-PARK.

- Rynek europejski ewoluuje w kierunku zwiększonego udziału pojazdów benzynowych, hybrydowych oraz elektrycznych - stwierdził Kazunari Masuoka, Prezes Toyota Motor Industries Poland. - Dlatego też istotne było dla nas zróżnicowanie produkcji i rozwój umiejętności wytwarzania silników benzynowych, co pomoże zapewnić naszej fabryce stabilniejszą przyszłość - podkreślił.

- Ogromnie cieszy nas każdy nowy projekt realizowany przez firmy działające na terenie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Kolejna inwestycja Toyoty, poszerzenie produkowanego przez zakład asortymentu, jest wyrazem nie tylko stabilnego rozwoju firmy, ale również zaufania, jakim koncern darzy polskich partnerów - podkreślił podczas uroczystości Maciej Badora, prezes wałbrzyskiej strefy.

Toyota wyposaży model Yaris w nowy silnik o pojemności 1.5 l i mocy 111 KM, spełniający normę Euro 6c. W 4-cylindrowym silniku z rodziny ESTEC zastosowano nowoczesne rozwiązania techniczne, które zapewniają lepsze osiągi, większą przyjemność z jazdy i niższe o 12 procent zużycie paliwa.



TOYOTA

Summary

Toyota Motor Industries Poland extends its offer to a petrol engine 1.5l. A new production line in the Jelcz-Laskowice plant has recently been introduced. The official opening was attended by Mr. Kazunari Masuoka - the president of the company and Mr. Maciej Badora - the chairman of the "Invest-Park" Wałbrzych Special Economic Zone.

metrox plast

Kompleksowa Obsługa Od Jednego Partnera -
od idei do produktu

Leistung Aus Einer Hand -
Von der Konzeptionsphase bis zum fertigen Produkt

Metrox-Plast to producent detali technicznych z tworzyw sztucznych dla przemysłu motoryzacyjnego i AGD oferuje:

- zarządzanie projektami (od idei do gotowego produktu)
- projektowanie detali w CAD
- projektowanie i budowa form wtryskowych i form do rozdmuchu
- produkcję wyrobów technicznych i użytkowych metodą wtrysku i rozdmuchu
- wykonywanie nadruków na detalach metodą sitodruku, tampodruku i przetłaczania
- laserową obróbkę detali
- lakierowanie, próżniowe metalizowanie i galwanizowanie detali
- montaż podzespołów i produktów finalnych

Nasze produkty trafiają na taśmy montażowe firm z branży Automotive jak: Mercedes, BMW, VW, Ford, Renault, ContiTech a z branży AGD Miele. Przetwarzamy wszystkie tworzywa termoplastyczne .



Rozszerzając naszą ofertę zakupiliśmy innowacyjną maszynę do rozdmuchu przestrzennych detali 3d z użyciem podciśnienia. Technologia ta „Suction blow-molding” daje możliwość produkcji technicznych detali takich jak:

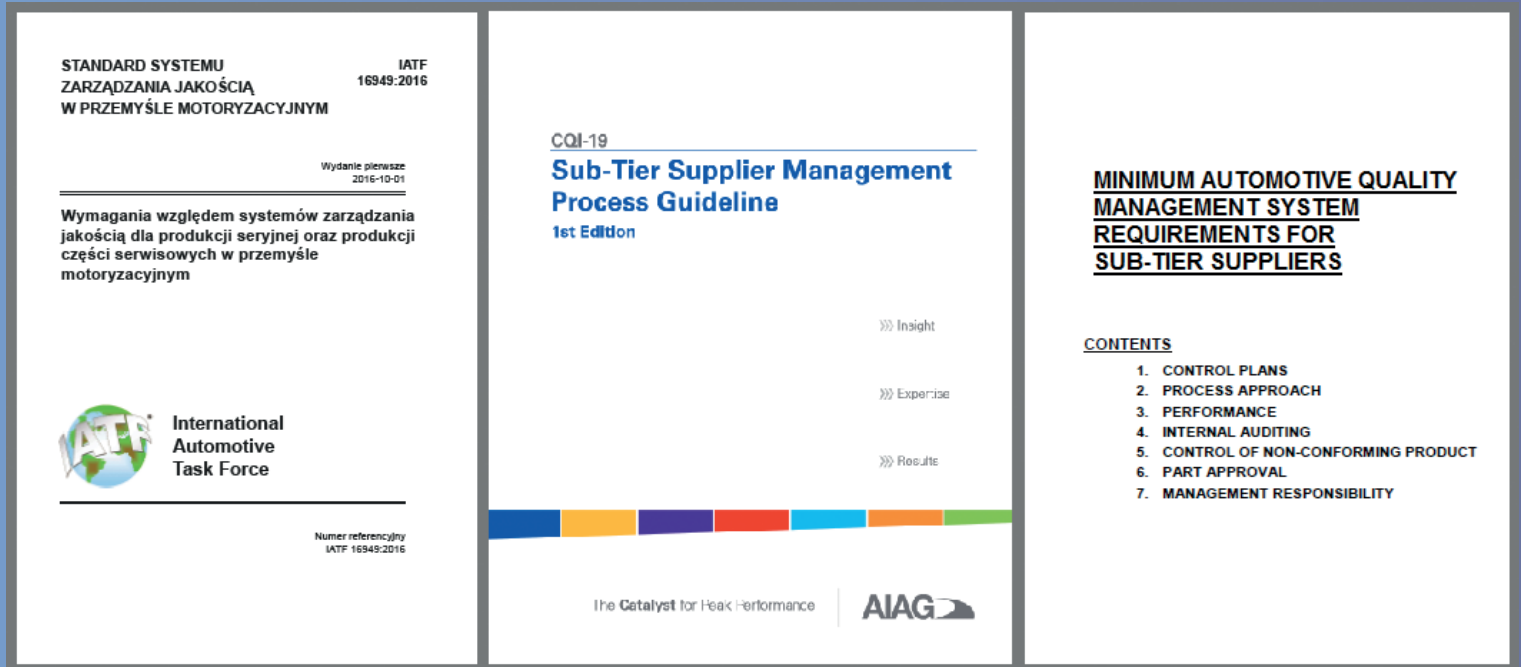
- ciśnieniowe rury do turbodoładowania
- przewody paliwowe
- rury doprowadzające powietrze do silnika i odprowadzające gazy
- połączenia zbiornika płynu do spryskiwaczy z elementem wlewowym

Rury te nie posiadają osłabień konstrukcyjnych „szwów” i są produkowane z PE, PP, TPE i zbrojonym PA6 lub PA66



Posiadamy certyfikaty: ISO 9001:2008, 14001:2004 oraz ISO/TS 16949:2002

Kontakt: Metrox-Plast Sp. z o.o./ul. Jagiellońska 55/PL-83-110 Tczew, www.metrox-plast.pl, mateusz.laskowski@metrox-plast.pl



Rys. 1 – Przykłady źródeł wymagań w odniesieniu do zarządzania dostawcami

Rozwój dostawców w przemyśle motoryzacyjnym

29 stycznia 1886 roku w Berlińskim Urzędzie Patentowym niemiecki inżynier Carl Benz złożył patent "pojazdu z napędem spalinowym", co z powodzeniem można określić mianem przełomowego zdarzenia w historii. Tego samego roku, Wilhelm Maybach oraz Gottlieb Daimler, niezależnie od Bensa, zbudowali dorożkę napędzaną silnikiem spalinowym. W ten właśnie sposób światło dzienne ujrzał samochód, a w konsekwencji narodził się przemysł motoryzacyjny.

Mimo tego, iż z założenia podstawowy cel samochodu, jakim jest transport pasażerów, pozostał bez zmian, dzisiejsze samochody w niczym już nie przypominają wynalazków Benza, Maybacha czy Daimlera. Pierwsze konstrukcje samochodów były niezwykle proste, składały się co najwyżej z kilkuset części, lecz z biegiem czasu oraz wraz z rozwojem techniki, konstrukcje samochodów zaczęły być coraz bardziej złożone. I tak na przykład słynny Ford T, produkowany w latach 1909 ~ 1927 zawierał około 4 000 części. Początkowo w przemyśle samochodowym standardem było wytwarzanie jak największej liczby elementów niezbędnych do produkcji auta w macierzystej fabryce. Wspomniany wcześniej model T produkowany przez Forda składał się wyłącznie z części wyprodukowanych przez firmę. Oczywiście wraz z rozwojem konstrukcji pojazdów oraz wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych, ilość części niezbędnych do zbudowania auta zaczęła gwałtownie rosnąć. Obecnie produkowane samochody składają się przeciętnie z 12 000 części, a bardziej zaawansowane modele mają ich nawet ponad 30 000. Tak ogromna liczba elementów, oraz rosnące oczekiwania klienta końcowego względem „personalizacji” auta w sposób naturalny wymusiła na producentach samochodów odejście od samowystarczalności, na rzecz zlecania produkcji komponentów firmom zewnętrznym. W chwili obecnej szacuje się, iż około 15 proc. części wykorzystywanych w montażu aut wytwarzana jest przez koncerny, a pozostała większość jest projektowana i produkowana przez niezależne firmy, czyli dostawców.

Ze względu na bardzo duży udział dostawców w ilości dostarczanych komponentów, jak również ich istotny wpływ na potencjał dalszego usprawniania i wdrażania innowacji w finalnym pojeździe, w koncernach samochodowych uświadomiono sobie, jak kluczowe dla gotowego

auta jest utrzymanie odpowiedniej jakości części w całym łańcuchu dostaw. To wymusiło konieczność jasnego i transparentnego komunikowania swoich wymogów względem wyrobu, procesu jak i systemu zarządzania dostawcom w całym łańcuchu dostaw. Poszczególni OEM (Original Equipment Manufacturer) niezależnie doszli do tego samego wniosku, iż poprzez odpowiedni rozwój dostawców można zagwarantować odpowiednią jakość dostarczanych części, a tym samym zredukować do minimum ilości nieplanowanych postojów linii montażowej i kosztów związanych z reklamacjami związanymi ze słabą jakością komponentów.

Najlepszym dowodem na to, jak istotną rolę pełnią dostawcy w przemyśle motoryzacyjnym, jest publikacja standardu IATF 16949:2016, stworzonego na podstawie normy ISO 9001:2015, gdzie w sposób znaczący rozszerzono wymagania względem zarządzania dostawcami. Zmiany te bardzo wyraźnie podkreślają to, jak ważne jest dla OEM, aby wszyscy producenci w łańcuchu dostaw właściwie nadzorowali i rozwijali swoich dostawców. W rewizji standardu z 2016 roku znajduje się czternaście (14) rozdziałów, skupiających się na zewnętrznych dostawcach procesów, wyrobów i usług (rys. 2). Dodatkowo w dwóch rozdziałach nowego standardu („9.1.3. Analiza i ocena” oraz „9.3.2. Dane wejściowe do przeglądu zarządzania”) znajdują się wymagania dotyczące oceny efektów działania zewnętrznych dostawców oraz trendów w zakresie ich działalności.

W ISO 9001:2015 rozszerzono wymagania dotyczące nadzoru nad procesami, wyrobami i usługami dostarczonymi z zewnątrz (rozdział 8.4). Od organizacji oczekuje się spełnienia wymagań dotyczących określenia odpowiedniego nadzoru i stosowania kryteriów oceny, wyrobu, „monitorowania efektów działa-

nia oraz dokonywania ponownej oceny zewnętrznych dostawców w oparciu o stopień spełnienia wymagań dla dostarczanych procesów, wyrobów i usług. IATF 16949:2016 rozszerza także wymagania dotyczące procesu wyboru dostawcy, który powinien być udokumentowany i uwzględniać, m.in.: ocenę systemu zarządzania jakością dostawcy oraz ocenę ryzyka, w której głównymi kryteriami są zapewnienie ciągłości dostaw oraz zgodność wyrobów. W rozdziale 8.4.1.2 poza wyżej wymienionymi kryteriami, znajduje się jedenaście (11) kolejnych, które powinny być wykorzystywane przez organizację w procesie wyrobu dostawców. Wśród punktów przywołanych w standardzie na szczególną uwagę zasługują m.in.: stabilność finansowa, adekwatność dostępnych zasobów, planowanie w zakresie zapewnienia ciągłości biznesu czy zdolność procesu wytwarzania. Poruszając zagadnienie nadzoru nad dostawcami zewnętrznymi, należy rozważyć jego typ oraz zakres.

AUTORZY

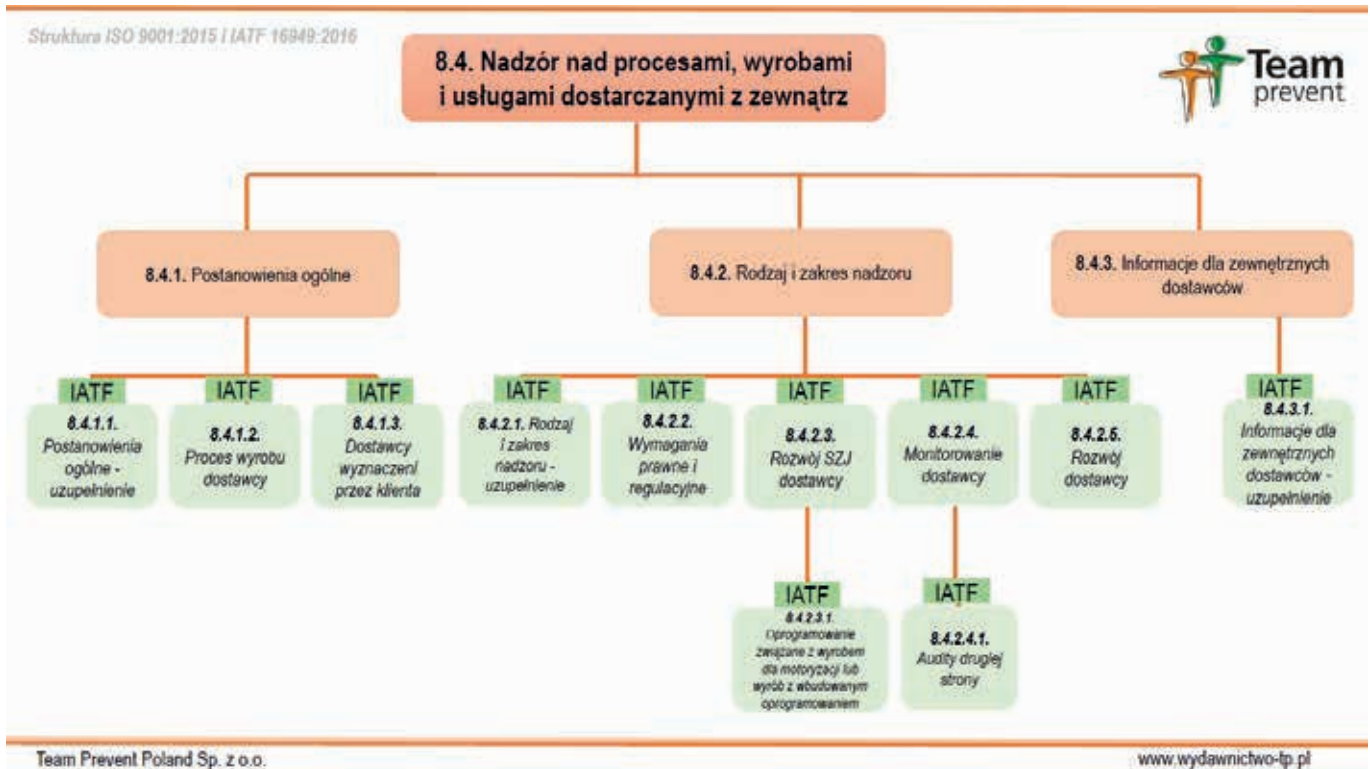


Hubert Prochera

Trener/Konsultant
Team Prevent Poland Sp. z o.o.

Marta Gruszka

Trener/Konsultant
Team Prevent Poland Sp. z o.o.



Rysunek 2. Struktura rozdziału 8.4. Nadzór nad procesami, wyrobami i usługami dostarczonymi z zewnątrz
 Źródło: Opracowanie własne Team Prevent na podstawie IATF 16949:2016.

Omawiane w rozdziale 8.4.2. zewnętrzne procesy powinny być uwzględnione przez organizację oraz pozostawać pod nadzorem w ramach funkcjonującego systemu zarządzania jakością. Rodzaj i zakres nadzoru powinny być dostosowywane zależnie od przedmiotu dostawy lub świadczonej usługi w celu zapewnienia, iż wymagania klienta, prawne i regulacyjne zostaną spełnione. W standardzie dla branży motoryzacyjnej wymaganie to jest uzupełnione dodatkowo o konieczność posiadania udokumentowanego procesu, służącego określaniu procesów zleczanych na zewnątrz, obejmującego wybór rodzaju, zakres nadzoru, ale także kryteria i działania niezbędne do eskalacji lub ich redukcji w oparciu o wyniki dostawcy i analizę ryzyka. Nie należy zapominać o bardzo istotnym wymaganiu, dotyczącym udokumentowania procesu, który ma na celu zapewnienie zgodności zakupionych wyrobów, procesów i usług z wymaganiami prawnymi i regulacyjnymi. To wymaganie rozszerzone jest

o komentarz, iż wymagania te należy rozszerzyć o obowiązujące w kraju odbioru, wysyłki oraz kraju określonym jako docelowy.

IATF 16949:2016 rozszerza wymagania zawarte w ISO/TS 16949:2009, odnoszące się do rozwoju systemu zarządzania jakością dostawcy poprzez przywołanie pięciostopniowego schematu podejmowania działań w celu uzyskania certyfikacji na zgodność ze standardem IATF 16949 potwierdzoną audytem trzeciej strony (szczegóły ich opis znajduje się w podpunktach od a) do e) w rozdziale 8.4.2.3). Na szczególną uwagę zasługuje wymaganie przywołane w podpunkcie c), dotyczące potwierdzenia zgodności z ISO 9001:2015 oraz innymi wymaganiami dotyczącymi systemu zarządzania jakością, określonymi przez klienta (na przykład MAQMSR - Minimum Automotive Quality Management System Requirements for Sub-Tier Suppliers, Minimalne Wymagania dot. Systemu Zarządzania Jakością dla Poddostawców w Branży Motory-

zacyjnej). Plik zawierający te wymagania jest dostępny i możliwy do pobrania na oficjalnej stronie IATF Oversight: <http://www.iatfglobaloversight.org/oem-requirements/customer-specific-requirements>. Przywołanie tego dokumentu, wraz z CQI-19 Sub-Tier Supplier Management Process Guideline wydawnictwa AIAG, znajdziemy w załączniku B standardu IATF 16949:2016 pod hasłem System zarządzania jakością dostawcy.

Podobnie jak w rozdziale 7.4.3.2. ISO/TS 16939:2009, tak w IATF 16949:2016 w rozdziale 8.4.2.4. znajdziemy zestaw wskaźników, które należy monitorować w udokumentowanym procesie oceny wyników dostawcy. Zbiór tych wskaźników został uszczegółowiony - zagadnienia dotyczące liczby przypadków transportów specjalnych oraz zwrotów od dealerów, gwarancyjnych, zwrotów z rynku oraz kampanii nawrotowych stanowią teraz odrębne podpunkty na liście wymaganych wskaźników.

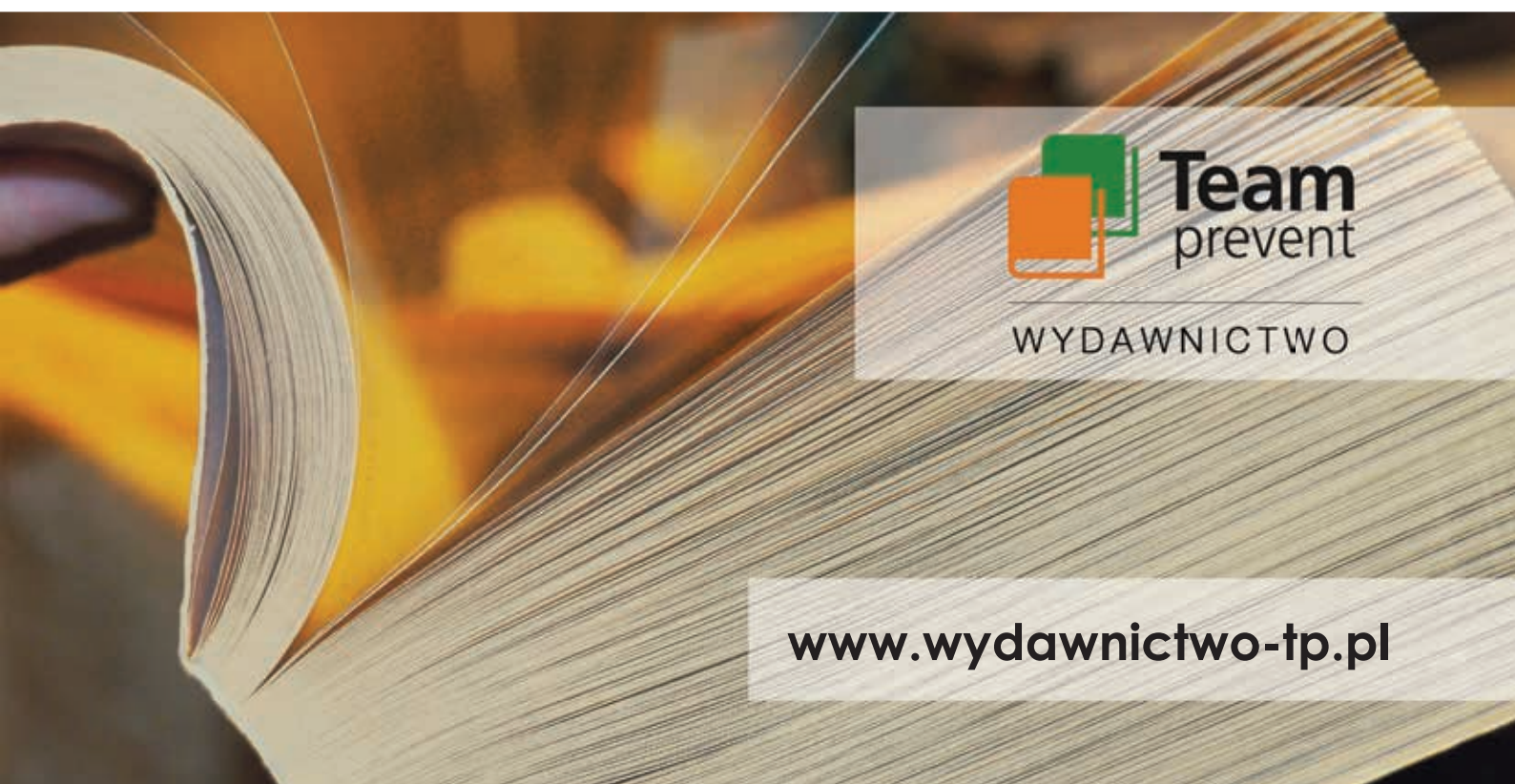
Wśród pozostałych wymagań należy wspomnieć także o szczegółowo opisanym rozdziale 8.4.2.4.1, który odnosi się do procesu prowadzenia auditu drugiej strony, który musi być włączony w zakres zarządzania dostawcami. Należy zwrócić także szczególną uwagę na wymaganie 8.4.3.1., w którym znajdziemy informacje dotyczące przekazywania dostawcom wszystkich wymagań prawnych i regulacyjnych oraz informacji odnoszących się do charakterystyk specjalnych (zarówno dla wyrobu, jak i dla procesu) oraz przekazywania ich w całym łańcuchu dostaw aż do źródła wytwarzania.

Mając na uwadze powyższe zmiany w normach i standardach, dotyczące rozwoju dostawców, jak również fakt, iż dynamicznie rozwijająca się branża motoryzacyjna w Polsce zaczyna przejmować coraz większe zakresy odpowiedzialności (w szczególności te dotyczące

nadzoru nad dostawcami), organizacje bez względu na „umiejscowienie” w łańcuchu dostaw powinny być świadome istoty zarządzania dostawcami w sposób ustrukturyzowany i spełniający wszystkie wymagania. Kluczowym zagadnieniem dla organizacji jest rozwój świadomości w kwestii dotyczącej identyfikacji, wdrażania i utrzymywania: wymagań prawnych i regulacyjnych (np.: dyrektywa 1999/34/EWG dot. odpowiedzialności za produkty wadliwe), specyficznych wymagań producentów samochodowych (tj. CSR np.: MAQMSR) oraz wymagań branżowych (np.: IATF 16949:2016, CQI-19) i przekazywania ich swoim dostawcom. Niezwykle istotne jest, aby zarządzanie dostawcami było traktowane jako spójny proces od początkowych faz projektowania i rozwoju wyrobu i procesu, poprzez fazę produkcji seryjnej, aż do zarządzania wyrobem w fazie użytkowania i zarządzania zwrotami gwarancyjnymi.

ENGLISH SUMMARY

Nowadays main standards in automotive business has been updated due to the need of adjusting them to the reality of changing world. The suppliers can observe the interests of OEMs (Original Equipment Manufacturers) focusing on areas of improvements in the supply chain. Speaking of the new revision of IATF 16949:2016, one of the most significant changes to the standard involves new and expanded requirements regarding supplier management. There are many changes from ISO/TS 16949:2009 to IATF 16949:2016 and these changes to how the organizations selects, interacts with, and measures its suppliers will likely have the most significant impact on all organizations in the automotive supply chain.



 **Team
prevent**
WYDAWNICTWO

www.wydawnictwo-tp.pl

Oficjalny przedstawiciel VDA QMC w Polsce i oficjalny wydawca polskich wersji podręczników VDA oraz publikacji IATF.

INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE



CNP Centrum Nakładania Powłok Leszek Rak świadczy usługi w zakresie cynkowania ogniowego stali i żeliwa, w tym drobnych elementów, typu: śruby, nakrętki, podkładki, wkręty kolejowe, gwoździe, elementy złączne, odlewy i łączniki żeliwne. Wyroby z naszym pokryciem antykorozyjnym są eksportowane na cały świat.

www.cnpmyszkow.pl

ul. Partyzantów 21
42-300 Myszków

T: +48 34 313 52 11



Festo to lider innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie automatyki przemysłowej i automatyzacji procesów. Wprowadza rocznie na całym świecie ok. 100 nowych produktów i posiada 2800 patentów. Oferuje rozwiązania dla całego procesu produkcji pojazdu od tłoczni, przez spawalnię, lakiernię, aż po montaż finalny.

www.festo.pl

ul. Mszczonowska 7, Janki
05-090 Raszyn

T: +48 22 711 41 00



BWI Group to czołowy dostawca części zawiesznień i hamulców dla przemysłu motoryzacyjnego na całym świecie. W Polsce BWI posiada dwa ośrodki: Fabrykę Amortyzatorów w Krośnie oraz Centrum Techniczne w Krakowie.

www.bwigroup.com

ul. Podgórk Tynieckie 2
30-399 Kraków

T: +48 12 685 13 00



Galvano-Partners działa na rynku galwanicznym dostarczając innowacyjne technologie i urządzenia. Posiada doświadczony i zaangażowany zespół technologów oraz zaawansowane sprzętowo zaplecze laboratoryjne. Zapewnia profesjonalny, autoryzowany serwis urządzeń. Prowadzi doradztwo, organizuje szkolenia i konferencje, uczestniczy w rozwoju branży, jest członkiem PTG.

www.galvanopartners.pl

ul. Dąbrowskiego 238
93-231 Łódź

T: +48 42 250 82 30



item jest wiodącym na świecie producentem systemów modułowych do zastosowań przemysłowych. Opracowuje i sprzedaje rozwiązania do budowy maszyn, urządzeń i instalacji produkcyjnych. Oferuje ponad 3000 elementów do konstrukcji maszyn, stanowisk pracy, automatyki i produkcji odchudzonej (Lean Production).

www.item24.pl

ul. Piółunowa 20
54-530 Wrocław

T: +48 71 788 57 00



Magnetix to krajowy lider w zakresie świadczenia usług klejenia tekstyliów pianką oraz klejem poliuretanowymi. Posiada nowoczesny park maszynowy przystosowany do laminowania płomieniowego i klejowego, krojenia i wyłaczania laminatów oraz szwalnię dla kompleksowych usług przy produkcji tekstylnych komponentów.

www.magnetix-lamination.com

ul. Kaczeńcowa 18
91-214 Łódź

T: +48 42 683 18 40



ZAPREZENTUJ FIRME

ZDOBĄŻ NOWYCH PARTNERÓW BIZNESOWYCH

Maverick

Maverick dostarcza rozwiązania w zakresie zabezpieczeń antykorozyjnych na czas składowania, transportu lądowego, lotniczego oraz morskiego. Zapewniamy ochronę towarom wrażliwym na wilgoć.

Nasze rozwiązania stosowane są w przemyśle motoryzacyjnym, militarnym, lotniczym, stalowym, farmaceutycznym i spożywczym.

www.maverick.pl

ul. Wieruszowska 12/16
60-166 Poznań

T: +48 61 863 83 76



Nosag Polska jest przedsiębiorstwem produkcyjnym, działającym w branży samochodowej (podzespoły do siedzeń samochodowych). Zakład wchodzi w skład DEFTA Group. Zakres działalności: sprzedaż, zakupy, zarządzanie projektem, projektowanie procesu wytwarzania oraz inżynieria produktu (przy ścisłej współpracy z klientem).

www.defta.eu

ul. Dojazdowa 9
43-100 Tychy

T: +48 32 218 01 70



SERWISTAL zajmuje się przetwórstwem wyrobów płaskich. Producent taśm i formatek ciętych na wymiar ścisły, realizuje zamówienia zgodne z indywidualnymi wymaganiami klientów. Produkty wykonane są z blach stalowych zimnowalcowanych, gorącowałcowanych, aluminiowych, powlekanych powłokami metalicznymi i organicznymi.

www.serwistal.pl

ul. Dojazdowa 2A
19-300 Elk

T: +48 87 620 93 00



Nexeo Solutions to globalny dystrybutor granulatów tworzyw sztucznych (ABS, PC, PC/ABS, PPS, PBT, PA6, PA66, PA46, POM, PMMA, TPE, PP, PE, PS),

który oferuje produkty firm: Borealis, DSM, Eurotec, Huntsman, Trinseo, Inventa, Multibase, Mitsubishi, Sasol, Sumitomo, Sabic, Parx. Nasza oferta oraz lata doświadczeń sprawiają, że jesteśmy rzetelnym partnerem rynku motoryzacyjnego.

www.nexeosolutions.com

ul. Ruchliwa 15
02-182 Warszawa

T: +48 22 575 56 22



RGW Express posiada własną agencję celną (certyfikat AEO), dział spedycji lotniczej i morskiej, magazyny celne i krajowe na terenie lotniska Okęcie (550 m²). Świadczy usługi w zakresie spedycji przesyłek cargo, obsługi przesyłek krytycznych (zatrzymanie linii produkcyjnej, awaria). Dostęp 24 godziny na dobę.

www.rgw-express.pl

ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa

T: 48 22 500 24 00



VIA Technika Obróbki Powierzchniowej specjalizuje się w obróbce powierzchniowej części metalowych oraz świadczy usługi z zakresu odtłuszczenia przemysłowego, mycia precyzyjnego, obróbki wibrościerniej (trowalizacji) gratowania, polerowania, kontroli jakości oraz pakowania dla firm z sektora przemysłowego.

www.v-i-a.pl

ul. Polna 17d, Komorniki
55-300 Środa Śląska

T: +48 713 173 178

2017

23-24.03, Opole	4. Automotive CEE Day Spotkanie zakupowe AutomotiveSuppliers.pl www.automotiveceeday.eu	18-19.05, Jaworze k.Bielska-Białej	7. Forum Human Resources w sektorze motoryzacyjnym AutomotiveSuppliers.pl www.hrwmotoryzacji.pl
28-30.03, Kielce	EXPO-SURFACE Targi Technologii Antykorozyjnych oraz Ochrony Powierzchni Targi Kielce www.targikielce.pl	23-26.05, Kielce	PLASTPOL Międzynarodowe Targi Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych i Gumy Targi Kielce www.targikielce.pl
28-30.03, Kielce	STOM-BLECH Targi Obróbki Blach Targi Kielce www.targikielce.pl	06-09.06, Poznań	MACH-TOOL Salon Obrabiarek i Narzędzi Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.machtool.mtp.pl
28-30.03, Kielce	SPAWALNICTWO Międzynarodowe Targi Technologii i Urządzeń dla Spawalnictwa Targi Kielce www.targikielce.pl	06-09.06, Poznań	WELDING Salon Spawalnictwa Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.welding.mtp.pl
28-30.03, Kielce	STOM-TOOL Targi Obróbki Metali, Obrabiarek i Narzędzi Targi Kielce www.targikielce.pl	06-09.06, Poznań	METALFORUM Salon Metalurgii, Hutnictwa, Odlewnictwa i Przemysłu Metalowego Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.metalforum.mtp.pl
28-30.03, Kielce	STOM-LASER Targi Laserów i Technologii Laserowych Targi Kielce www.targikielce.pl	06-09.06, Poznań	SURFEX Salon Technologii Obróbki Powierzchni Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.surfex.mtp.pl
06-09.04, Poznań	POZNAŃ MOTOR SHOW Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.motorshow.pl	07-09.06, Wrocław	Konferencja Lean Management Lean Enterprise Institute Polska Sp. z o.o. www.leankonf.pl
25-27.04, Bydgoszcz	INNOFORM Międzynarodowe Targi Kooperacyjne Przemysłu Narzędziowo-Przetwórczego Bydgoski Klaster Przemysłowy http://innoform.targi.krakow.pl	wrzesień	Tool-Shop 2017 Konferencja i spotkanie B2B dla narzędziowni AutomotiveSuppliers.pl www.nowoczesnanarzedziownia.pl



VIA Technika Obróbki
Powierzchniowej

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

Trowalizacja & Odtłuszczenie

części to dopiero początek

Odtłuszczenie przemysłowe. Jedyni w Polsce. Nowa inwestycja.

Branża motoryzacyjna i lotnicza.



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

Weź udział w

7 Forum Human Resources

w s e k t o r z e m o t o r y z a c y j n y m



Od 7 lat integrujemy działy HR
przemysłu motoryzacyjnego

Poznaj najlepsze
praktyki i rozwiązania

NOWOŚĆ! PRAKTYCZNE WARSZTATY

Problemy związane z zatrudnianiem
pracowników tymczasowych
w świetle proponowanych zmian w prawie

Elastyczne koszty zatrudnienia
- optymalne kosztowo rozwiązania
podatkowe i ubezpieczeniowe

18-19 maja 2017
Jaworze k. Bielska-Białej

www.hrwmotoryzacji.pl