

AutomotiveSuppliers.pl

review

ISSN 1899-4369

Nr 2(24)/2014 kwiecień - czerwiec



Września - nowa fabryka Volkswagena

Wydarzenie

TOOL-SHOP
KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

2014

12-13 czerwca 2014 r.

W numerze

WICEPREMIER PIECHOCIŃSKI
O INWESTYCJACH MOTORYZACYJNYCH

NAJNOWSZA INWESTYCJA W VOLKSWAGEN MOTOR POLSKA

KIRCHHOFF POLSKA NAGRODZIŁ NAJLEPSZYCH DOSTAWCÓW

SYSTEM ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ W ZAKUPACH

ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRME

INTERNETOWA BAZA FIRM PRODUKCYJNYCH I USŁUGOWYCH DLA MOTORYZACJI

WERSJA POLSKA I ANGIELSKA

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

Ponad 250
firm z branży

Szczegóły oferty: 22 215 05 05

review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

Motoryzacja wreszcie bez ręcznego hamulca

Początek tego roku jest chyba najlepszy w ostatnich latach dla sektora motoryzacyjnego. Znowu rośnie sprzedaż nowych aut w krajach Unii Europejskiej, co ma pozytywny wpływ na producentów tej branży w Polsce.

W inwestycjach też silny wzrost. Po ogłoszeniu w lutym produkcji nowego silnika wysokoprężnego dla tyskiego oddziału General Motor Manufacturing Poland, w kolejnych miesiącach nie zabrakło dobrych informacji z motoryzacji. Do najważniejszych z nich należy ogłoszenie inwestycji Volkswagena w nowy zakład produkcyjny we Wrześni, gdzie będzie produkowany już za dwa lata najnowszy Crafter, największy pojazd użytkowy tej marki. Pamiętajmy, że w przyszłym roku ruszy produkcja kolejnych generacji modelu w fabrykach Volkswagen Poznań (Caddy) i nowych modeli General Motor Manufacturing Poland w Gliwicach (Opel Astra). Jeśli oficjalnie zostanie jeszcze potwierdzony nowy model dla tyskich zakładów Fiata, to wszystkie fabryki samochodów mają zapewnioną bezpieczną przyszłość.

Wspomniane inwestycje pozwolą za dwa-trzy lata znacząco zwiększyć produkcję aut w naszym kraju. Ten dobry ton trochę burzy fakt, że wcześniej zbyt wiele nowych fabryk ulokowano u naszych sąsiadów. Przez to pomimo zakładanego wzrostu produkcji samochodów niestety nie odrobimy dystansu do Czech, największego producenta w tej części Europy.



Rafał Orłowski

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Orłowski'. The signature is stylized and cursive.

Redaktor Naczelny



Nr 2(24)/2014 kwiecień - czerwiec

Wydawca:

AutomotiveSuppliers.pl s.c.

ul. Staniewicka 14,

03-310 Warszawa

Tel. 22 435-88-22

Faks 22 435-88-23

e-mail: review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

Redakcja:

Redaktor Naczelny:

Rafał Orłowski

tel: 666 863 863

e-mail: orlowski@automotivesuppliers.pl

Marketing, szkolenia, konferencje:

Małgorzata

Zborowska-Stęplewska

tel: 600 003 239

e-mail: zborowska@automotivesuppliers.pl

Współpraca:

Jakob Kania

Marek Strojkowski

Magdalena Zawadzka

Opracowanie graficzne:

Dorota Mirowska

dorotamirowska@pegasis.pl

Druk: Taurus

8

**Produkcja samochodów:
będzie już tylko lepiej?**

14

**Eksport: wzrost w 2013
roku. I na początku 2014**

18

**Wywiad z wicepremierem
i ministrem gospodarki
Januszem Piechocińskim**

20

**Września - nowa fabryka
Volkswagena**

24

Volkswagen Poznań

30

**W Polkowicach też
nowa inwestycja**

32

**Zmiana granic Specjalnych
Stref Ekonomicznych -
Katowickiej i Legnickiej**

34

**Najlepsi dostawcy
Kirchhoff Polska**

36

**System zarządzania
jakością w zakupach**

40

**Producenci części
zwiększają zatrudnienie**

44

**Pokolenie Y:
wyzwanie i potencjał**

48

**Dotacje 2014-2020
- bez badań ani rusz**

52

**Forum Human Resources
nadal rośnie w siłę**

56

**Targi i konferencje
- zapowiedzi**

TOOL-SHOP 2014

KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

12 - 13 CZERWCA 2014 r.
SPA Hotel Jawor * * * *

NOWOŚĆ!!
WEŹ UDZIAŁ
W ROZMOWACH
B2B



Paweł Andersohn
Ekspert



Marcin Antosiewicz
CAMdivision Sp. z o.o.



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



Dariusz Józwiak
CAMdivision Sp. z o.o.



Piotr Matuszewski
Dyrektor ds. marketingu
i sprzedaży
FCPK Bytów Sp. z o.o.



Witold Nawrocki
Assistant Manager
Purchasing & Materials Control
Toyota Motor Manufacturing
Poland Sp. z o.o.



Jakub Olbrzymek
Współwłaściciel
LEDO s.c.
Dominik Olbrzymek,
Jakub Olbrzymek



Daniel Oszczęda
Dyrektor ds. Marketingu
Balluff Sp. z o.o.



Bogdan Pszenica
Narzędziownia
Bogdan Pszenica



Tomasz Schabowski
Toolshop Manager
Valeo Autosystemy Sp. z o.o.



Adam Szymański
Tools Production and
Planning Specialist
Kirchhoff Polska Sp. z o.o.



Roksana Zdrada
Prezes
GrafcO Roksana Zdrada

W programie, m.in.:

- Monitorowanie procesu produkcji tłoczników
- Wykorzystanie danych o rzeczywistych kosztach do budowy algorytmu szybkiej wyceny nowych projektów
- Mould-ID - Kompleksowe zarządzanie narzędziami i oprzyrządowaniem
- Project manager w procesie produkcji narzędzi
- Lokalizacja narzędzi oraz części zamiennych
- Aspekty trwałości, wydajności, jakości i kosztów w procesie produkcyjnym
- Narzędziownia jako kontrolowany chaos - współpraca przy regeneracjach i awariach
- Rozwiązywanie problemów narzędziowni poprzez udział w grupach roboczych narzędziownia - odlewnia - uczelnia
- Jak uniknąć błędów - analiza technologiczna wyprasek

Partnerzy branżowi

Partnerzy

BALLUFF
sensors worldwide









FCPK
BYTÓW
A SUPERIOR DIE-SET CORPORATION COMPANY

oerlikon
balzers

CAMdivision
Our Solutions for Your Vision

GRAFCO

12 czerwca 2014 - I dzień Konferencji

12.00-12.55	Rejestracja uczestników	
12.55-13.00	Rozpoczęcie Konferencji <i>Rafał Orłowski, Partner</i> <i>AutomotiveSuppliers.pl</i>	
13.00-13.30	Monitorowanie procesu produkcji tłoczników w narzędziowni Kirchoff Polska. Wykorzystanie danych o rzeczywistych kosztach do budowy algorytmu szybkiej wyceny nowych projektów <i>Adam Szymański, Tools Production and Planning Specialist</i> <i>Kirchoff Polska Sp. z o.o.</i>	
13.30-14.00	Narzędzia ze złota? Aspekty trwałości, wydajności, jakości i kosztów w procesie produkcyjnym <i>Marek Danis, Dyrektor Generalny</i> <i>Oerlikon Balzers Coating Poland Sp. z o.o.</i>	
14.00-14.30	Narzędziownia jako kontrolowany chaos - współpraca przy regeneracjach i awariach <i>Jakub Olbrzymek, Współwłaściciel</i> <i>LEDO s.c. Dominik Olbrzymek, Jakub Olbrzymek</i>	
14.30-15.00	Project Manager w procesie produkcji narzędzi <i>Paweł Andersohn</i> <i>niezależny ekspert</i>	
15.00-16.00	Lunch	
16.00-16.30	Mould-ID - Kompleksowe zarządzanie narzędziami i oprzyrządowaniem <i>Daniel Oszczęda, Dyrektor ds. Marketingu</i> <i>Balluff Sp. z o.o.</i>	
16.30-17.00	Rozwiązywanie problemów narzędziowni poprzez udział w grupach roboczych narzędziownia - odlewnia - uczelnia na przykładzie projektu IFW Univesitat Hannover <i>Bogdan Pszenica, Właściciel</i> <i>Narzędziownia Bogdan Pszenica</i>	
17.00-17.30	Rosnące znaczenie współpracy kooperacyjnej oraz standardowych i innowacyjnych rozwiązań w budowie i eksploatacji narzędzi <i>Piotr Matuszewski, Dyrektor ds. marketingu i sprzedaży</i> <i>FCPK Bytów Sp. z o.o.</i>	
17.30-17.35	Zakończenie I dnia Konferencji	
20.00-24.00	Wieczorny bankiet	

13 czerwca 2014 - II dzień Konferencji

09.00-09.30

Wystąpienie do potwierdzenia

9.30-10.00

Innowacyjne rozwiązania zwiększające produktywność i zmniejszające koszty w narzędziowni

Roksana Zdrada, Prezes
GrafcO Roksana Zdrada



10.00-10.30

Jak uniknąć błędów - analiza technologiczna wyprasek

Marcin Antosiewicz, Dariusz Józwiak
CAMdivision Sp. z o.o



10.30-10.50

Znaczenie prewencji form wtryskowych w przemyśle motoryzacyjnym. Dobre praktyki w zakładzie Valeo w Chrzanowie

Tomasz Schabowski, Toolshop Manager
Valeo Autosystemy Sp. z o.o.



10.50-11.20

Lokalizacja narzędzi oraz części zamiennych

Witold Nawrocki, Assistant Manager
Purchasing & Materials Control
Toyota Motor Manufacturing Poland Sp. z o.o.



11.20-12.10

Poczęstunek

12.10-14.30

Rozmowy B2B

Aktualne zapytania

Zapytanie nr 1

Poszukujemy narzędziowni wyspecjalizowanych w naprawach i zmianach konstrukcyjnych w formach wtryskowych.

Zapytanie nr 2

Poszukujemy narzędziowni wyspecjalizowanych w produkcji:

- form odlewniczych do odlewów ciśnieniowych
- matryc kuziennicznych.

Główne rodzaje obróbki to:

- frezowanie w materiałach „miękkich” i „twardych” do 50 HRC
- szlifowanie
- obróbka elektroerozyjna wgłębna oraz wycinanie drutem
- wymiary - maks. 610 mm x 460 mm 400 mm

Zapytanie nr 3

Poszukujemy narzędziowni wyspecjalizowanych w produkcji:

- form wtryskowych (50-350t zwarcia)

Zapytanie nr 4

Poszukujemy narzędziowni wyspecjalizowanych w produkcji:

- tłoczników
- wykrojników
- form wtryskowych
- stempli

14.30

Zakończenie Konferencji

ZGŁASZAM UDZIAŁ:

1 200 PLN
+ 23% VAT

**CENA DLA
UCZESTNIKÓW TARGÓW
990 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"/>

**12-13 czerwca 2014 r.,
SPA HOTEL JAWOR ****
w Jaworzu k. Bielska-Białej**

Warunki uczestnictwa:

1. Cena obejmuje: udział w konferencji w dniach 12 i 13 czerwca 2014 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, lunch i bankiet wieczorny 12 czerwca.
2. Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 1.06.
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, TOOL-SHOP i nazwisko uczestnika
4. Rezygnację z udziału należy przysyłać listem poleconym na adres organizatora.
5. W przypadku rezygnacji po 1 czerwca 2014 r. obciążymy Państwa opłatą administracyjną w wysokości 300 PLN + 23% VAT.
6. Rezygnacja w terminie do 4 dni przed konferencją lub nieobecność podczas konferencji nie są podstawą do zwrotu należności.
7. Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania konferencji

Jesteśmy zainteresowani udziałem w spotkaniach B2B (13 czerwca)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Chcemy zlecić produkcję: | <input type="checkbox"/> Możemy zrealizować produkcję: |
| <input type="checkbox"/> tłoczników | <input type="checkbox"/> tłoczników |
| <input type="checkbox"/> wykrojników | <input type="checkbox"/> wykrojników |
| <input type="checkbox"/> form wtryskowych | <input type="checkbox"/> form wtryskowych |
| <input type="checkbox"/> form odlewniczych | <input type="checkbox"/> form odlewniczych |
| <input type="checkbox"/> stempli | <input type="checkbox"/> stempli |
| <input type="checkbox"/> inne | <input type="checkbox"/> inne |

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 Konferencji (edycja 2014).

Nocleg

Ceny pokoi w Hotelu SPA Jawor dla uczestników konferencji

- **190 PLN brutto - pokój 1-osobowy**
- **240 PLN brutto - pokój 2-osobowy**
- **270 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.

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

Jesteśmy zainteresowani opcją dodatkową:

- ścianką reklamową insert do materiałów konferencyjnych

Wypełniony formularz należy przelać mailem: review@automotivesuppliers.pl

**AutomotiveSuppliers.pl s.c., ul. Staniewicka 14
03-310 Warszawa, tel. 22 435-88-22, 22 215-05-05**



Z naszymi Klientami tworzymy nowe standardy HCM w motoryzacji!

- *Najlepsze praktyki rynkowe i rozwiązania IT w jednym systemie*
- *Wsparcie dla standardów jakościowych ISO/TS oraz OHSAS 18001*
- *Wbudowany model kompetencyjny mHR wraz ze wskaźnikami behawioralnymi*
- *Możliwość implementacji modelu kompetencyjnego Klienta*
- *Ocena okresowa pracowników on-line*
- *Narzędzia do budowania ankiet i realizacji badań opinii*
- *Budżetowanie działań szkoleniowych oraz rekrutacyjnych*
- *Kilka wersji językowych systemu*





AutomotiveSuppliers.pl

Produkcja samochodów: będzie już tylko lepiej?

Ten rok w produkcji samochodów zaczął się całkiem dobrze. Dwóch z trzech producentów odnotowuje wzrost. Liczymy, że w kolejnych miesiącach każda z fabryk będzie mogła pochwalić się zwiększeniem produkcji.

Produkcja

W I kwartale tego roku w Polsce zostało wyprodukowanych ponad 152,6 tys. samochodów osobowych i dostawczych. To o 2,8 proc. więcej (+4,1 tys. sztuk) w stosunku do tego samego okresu 2013 roku. Warto podkreślić, że to pierwszy wzrost produkcji w I kwartale roku od 2010 roku.

Największy w Polsce producent, fabryka Fiat Auto Poland (FAP) zanotowała 9,5-procentowy wzrost do poziomu niespełna 83,4 tys. zmontowanych samochodów (+7,2 tys. sztuk). Udział FAP w całości produkcji aut wzrósł w ciągu roku z 51,3 proc. do 54,6 proc.

Trend wzrostowy dotyczy także spółki Volkswagen Poznań. W pierwszych trzech miesiącach 2014 roku w Antoniku zmontowano 46,1 tys. pojazdów, o 7,8 proc. więcej (+3,3 tys.

sztuk) niż przed rokiem. Udział fabryki niemieckiego koncernu w całości produkcji to 30,2 proc. wobec 28,8 proc. w I kwartale 2013 roku.

W tym okresie w fabryce General Motors Manufacturing Poland (GMMP) wyprodukowano o 6,4 tys. aut mniej (23,1 tys. sztuk, -21,7 proc.) niż rok wcześniej. Udział GMMP w całości produkcji pojazdów w Polsce spadł w ciągu roku z 19,9 proc. do 15,2 proc.

Modele

Nadal najbardziej masowo produkowanym pojazdem pozostaje Fiat 500. W I kwartale tego roku zmontowano 45,3 tys. egzemplarzy tego modelu. Na kolejnych miejscach znalazły się VW Caddy (40,2 tys.), Lancia Ypsilon (18,7 tys.), Ford Ka (17,2 tys.) i Opel Astra IV hatchback (10,5 tys.). Poniżej 6 tys. sztuk egzemplarzy wyprodukowano

VW T5, Opla GTC, Opla Astry IV sedan, Abartha 500 i Opla Cascady. Listę zamyka Opel Astra III sedan, którego wyprodukowano 513 sztuki.

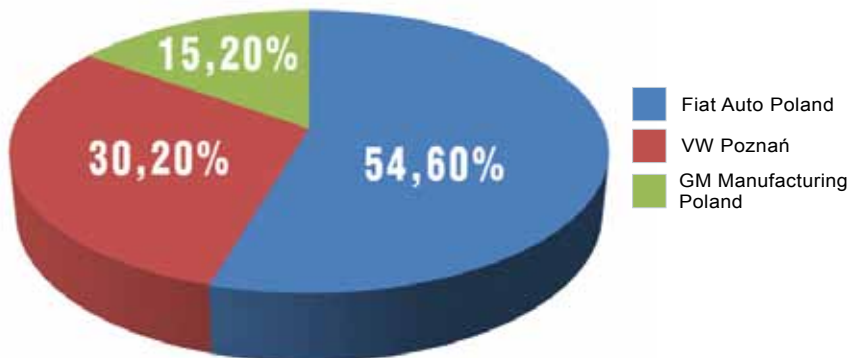
AUTOR



Rafał Orłowski
Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Produkcja pojazdów w podziale na producentów

Vehicle production according to producers



Produkcja i eksport samochodów osobowych i dostawczych w Polsce

Production and export of passenger cars and commercial vehicles

Producent/Manufacturer	Styczeń-marzec 2014 January - March 2014	
	Produkcja Production	Eksport Export
Fiat Auto Poland	83 377	83 117
VW Poznań	46 131	45 285
GM Manufacturing Poland	23 157	21 936
RAZEM/TOTAL	152 665	150 338

Źródło: producenci

Eksport

W omawianym okresie na rynki zagraniczne trafiło 98,5 proc. wszystkich wyprodukowanych aut. Kolejność eksporterów pokrywa się z listą producentów. Fiat Auto Poland wyeksportował 65,8 tys. Fiatów i Lancii - do klientów zagranicznych trafiły także niemal wszystkie egzemplarze Forda Ka. Volkswagen Poznań wyeksportował 45,3 tys. pojazdów a GMMP 22 tys.

2014 - trochę lepiej niż przed rokiem

Początek II kwartału tego roku nie napawał wielkim optymizmem - w kwietniu produkcja aut była o niecałe 200 sztuk niższa niż w 2013 roku. Ale w kolejnych miesiącach powinniśmy liczyć na znaczącą poprawę. Jeszcze w tym kwartale tyska fabryka Fiata, ma wyprodukować o około 4 tys. więcej samochodów niż pierwotni zakładano. A w gliwickich zakładach Opla oczekujemy zakończenie trendu spadkowego w montażu aut. Zakładamy, że w tym roku w Polsce zostanie wyprodukowanych więcej samochodów niż przed rokiem, choć wzrost ten nie będzie za duży.



Beata Nowak
Prezes Zarządu
Grammer Automotive
Polska Sp. z o.o.

Sektor motoryzacyjny z optymizmem patrzy na ten rok, biorąc pod uwagę liczbę planowanych premier samochodowych na rok 2014 i 2015. Widać pozytywne trendy w prognozach dotyczących polskiej motoryzacji - więk-

szość firm spodziewa się, że produkcja w ich zakładach w najbliższym czasie wzrośnie. W pierwszym półroczu 2014 roku wzrost produkcji może osiągnąć poziom ok. 15 % - jak wynika z analiz II półrocze będzie wykazywać stabilność sprzedaży (trend z niewielkim spadkiem ok.3-4%).

Rozwój nowych technologii oraz innowacyjne rozwiązania to wyzwanie i zarazem szansa dla polskich fabryk tej branży i konwergentnych sektorów, które muszą wziąć pod uwagę możliwość rozszerzenia profilu działalności o kompetencje w zakresie badań i rozwoju.



Krystian Szyпка
Dyrektor Zarządzający
Electropoli-Galwanotechnika
Sp. z o.o.

Rynek motoryzacyjny charakteryzuje się coraz większą dynamiką zmian i jedyną metodą na ekonomiczny sukces sektora producentów komponentów jest optymalna dywersyfikacja portfela klientów. Żaden z obecnych producentów samochodów nie zagwarantuje swoim dostawcom stabilności. Wynika to z dynamiki rynku: mniej lub bardziej udane kampanie sprzedażowe, coraz szybciej pojawiające się nowe modele, ekspansja rozwiązań innowacyjnych a przede wszystkim coraz gorszy stosunek podaży do popytu - to wszystko sprawia, że stajemy się świadkami rozwijającej się rewolucji sektora „automotive”. Kończy się

era samochodów „na lata”. Dziś samochód to narzędzie podobne do telefonu czy komputera przenośnego - ma być łatwo dostępny, spersonalizowany i regularnie wymieniany w pogoni za trendami i rozwojem technologicznym. Dlatego dla firm o wysokiej elastyczności, innowacyjnych i łatwo wdrażających nowe technologie. Obecne czasy to przysłowiowa woda na młyn. Nie ma mowy o kryzysie - każdy kto potrafi spełniać ciągle rosnące oczekiwania wielu różnych klientów i dzięki temu utrzymać optymalną dywersyfikację sprzedaży oraz potrafi być dla klienta partnerem a nie tylko dostawcą może być spokojny o przyszłość.

Nasza produkcja w tym roku utrzyma rozpoczęty w połowie roku ubiegłego trend wzrostowy, planujemy także ponownie zwiększyć zatrudnienie i rozwinąć do produkcji seryjnej dwie kolejne innowacyjne technologie. Jest to m.in. wynik wejścia na nowe rynki i pozyskanie kolejnych klientów m.in. z Niemiec, Czech i Korei.

ENGLISH SUMMARY

152.6 thousand cars and light commercial vehicles were manufactured in Poland in the first quarter of 2014 (up 2.8 percent or 4.1 thousand vehicles). Fiat Auto Poland made 83,4 thousand vehicles (+9,5 percent), while Volkswagen produced 46.1 thousand (+7.8 percent) and GMMP 23.1 thousand (-21.7 percent)

Of all the vehicles made, 150.3 thousand cars were supplied to foreign markets.



GMMP

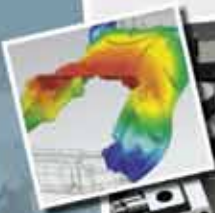


Zapraszamy na konferencje i webinaria:

- 12-13 czerwca 2014 r. – Tool Shoop 2014 (Konferencja dla Narzędziowni)
 - 12 czerwca – NX CAM (symulacja i weryfikacja kodu NC - webinar)
- Archiwum webinarów m.in. NX Mold, NX Progressive dostępne na kanale www.youtube.pl/camdivision

www.camdivision.pl

NX Projektowanie form wtryskowych



Camdivision
Library

Dariusz Józwiak

NX Projektowanie tłoczników wielotaktowych



Marcin Antosiewicz

NX Synchronous Technology e-Book

Marcin Antosiewicz
Dariusz Józwiak

CAMdivision prezentuje podręczniki:

- Projektowanie form wtryskowych
- Projektowanie tłoczników

info: nxcad.pl/ksiazki/

Zapraszamy na bezpłatne warsztaty z konstrukcji form wtryskowych i tłoczników w NX Mold & Progressive Die Wizard!
Informacje na www.nxmold.pl

TOP EUROPEAN PARTNER SIEMENS PLM FOR NX PRODUCT ENGINEERING SOFTWARE 2013



CAMdivision

Park Przemysłowy Źródła-Błonie k/Wrocławia
Błonie 55-330, ul. Sosnowa 10
tel.: 71 780 30 20, info@camdivision.pl
www.camdivision.pl

INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE

AutomotiveSuppliers.pl



► Baza dostawców ► Sprzedam ► Kupię ► Oferty pracy ► Konferencje ► Targ ► Szkolenia obywatel ► Kwartalnik

Bodycote

Usługi w zakresie obróbki cieplnej i cieplno-chemicznej elementów metalowych w 5 oddziałach w Polsce. Głównie hartowanie próżniowe w gazie i oleju, w wannach olejowych oraz nawęglanie konwencjonalne gazowe, nawęglanie próżniowe a także azotowanie, azotonawęglanie gazowe (z opcją utleniania)

www.bwigroup.com



Zajmuje się produkcją wszelkiego rodzaju cięgien stosowanych w różnych rodzajach przemysłu. Głównym profilem firmy jest produkcja cięgien dla przemysłu motoryzacyjnego, zarówno przeznaczona na rynek części zamiennych jak i pierwszy montaż.

www.linex.com.pl

Plastbud

Firma specjalizuje się w zaawansowanym technologicznie przetwórstwie tworzyw sztucznych. Posiadamy możliwość obtrysku tworzywem insertów metalowych. Przetwarzamy większość tworzyw konstrukcyjnych, jak POM, PA6 PA66, ABS, PC, i inne również z dodatkami (talk, włókno szklane).

www.plastbudzary.pl

SIROPOL

spółka z o.o.

Produkuje detale z tworzywa sztucznego dla przemysłów: samochodowego, włókienniczego i gazowniczego. Siropol Sp. z o.o. zajmuje się również konstrukcją i wykonawstwem form wtryskowych.

www.siro-group.de

Smurfit Kappa

Polska

Światowy lider w produkcji opakowań papierowych. Innowacja, obsługa i aktywna działalność na rzecz klientów, z wykorzystaniem zasobów odnawialnych, to główny cel firmy. Ten cel jest wzmocniony przez zintegrowany proces produkcyjny oraz wykorzystywanie w zakładach znaczącej części surowców z własnych papierni.

Lokalizacje w Polsce: Pruszcz Gdański, Warszawa, Pruszków, Konin i Drezdenko.

www.smurfitkappa.pl

SCPL

Sohbi Craft Poland

Specjalizuje się w produkcji wyrobów tłoczonych ze stali i aluminium dla przemysłu elektronicznego, motoryzacyjnego i AGD. Produkuje także tłoczniaki do obróbki stali oraz aluminium zarówno na potrzeby własne jak i dla zewnętrznych odbiorców.

www.sohbi.pl

PONAD 250 FIRM USŁUGOWYCH I PRODUKCYJNYCH

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl



ZAPREZENTUJ FIRMĘ

ZDOBĄDŹ NOWYCH PARTNERÓW BIZNESOWYCH

AutomotiveSuppliers.pl



► Baza dostawców ► Sprzedam ► Kupię ► Oferty pracy ► Konferencje ► Targi ► Szkolenia otwarte ► Kwartalnik

STOMET
przede wszystkim zadowolenie Klienta

Spółka oparta jest na trzech wewnętrznie wydzielonych jednostkach biznesowych, których przedmiotem działalności jest:

- projektowanie i wykonawstwo form wtryskowych i oprzyrządowań specjalnych
- projektowanie, budowa i remonty maszyn oraz urządzeń
- produkcja części metalowych

www.stomet.pl

TECHNiCOAT
Functional Coatings ■

Specjalizuje się w zakresie obróbki powierzchniowej. Wykonujemy techniczne powłoki fluoropolimerowe (PTFE, PFA, FEP, ETFE, ECTFE, PA-11), znane pod nazwami handlowymi TEFLON®, RILSAN®, XYLAN®, HALAR® itp.

www.technicoat.pl

Ulter.
SPORT

Firma działa w branży metalowej. W zakresie AUTOMOTIVE jest dostawcą na pierwszy montaż (OEM) końcówek dekoracyjnych układów wydechowych do takich marek jak m.in. Fiat 500, Fiat Abarth, Fiat 500L, Fiat Abarth Ferrari, Ford Ka, Alfa Romeo Mito; jest również uznanym producentem sportowych układów wydechowych oraz końcówek dekoracyjnych na rynek wtórny.

www.ulter.com.pl

**MIEJSCE NA
TWOJĄ FIRMĘ
DOŁĄCZ DO
INNYCH DOSTAWCÓW**

SKORZYSTAJ JUŻ DZIŚ!

WPIS PODSTAWOWY (bezpłatny):

- nazwa firmy,
- certyfikaty,
- dane adresowe,
- emisja danych firmy w kategoriach zgodnych z profilem produkcji (maks. 6 kategorii)

WPIS ROZSZERZONY

(w polskiej i angielskiej wersji językowej serwisu):

- nazwa firmy wraz z logiem
- opis działalności firmy: oferta produkcyjna i usługowa,
- park maszynowy, certyfikaty
- dane teleadresowe,
- www oraz e-mail,
- galeria zdjęć
- emisja danych firmy we wszystkich kategoriach zgodnych z profilem produkcji

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

22 215-05-05, review@automotivesuppliers.pl



GMMP Tychy

Ekspert: wzrost w 2013 roku. I na początku 2014

Stabilizacja na europejskich rynkach motoryzacyjnych pozytywnie stymuluje tę branżę w Polsce - od kwietnia zeszłego roku rośnie, praktycznie nieprzerwanie, wartość eksportu. Trend ten został utrzymany także na początku bieżącego roku.

12 miesięcy 2013 r.

W zeszłym roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniosła 17,91 mld euro, o 0,98 proc. więcej (+174,1 mln euro) niż w 2012 roku.

Tak jak w latach poprzednich zdecydowana większość produktów motoryzacyjnych trafiła do odbiorców w krajach Unii Europejskiej. W zeszłym roku na rynki te trafiło 80,38 proc. całości eksportu ale uzyskany wynik 14,4 mln euro jest o blisko 0,9 proc. gorszy niż w 2012 roku (dynamika 99,16 proc.). Natomiast w przypadku eksportu do krajów poza Unią, zanotowano ponad 9-procentowy wzrost (dynamika 109,21 proc.).

Główni odbiorcy

W 2013 roku w sześciu z spośród dziesięciu najważniejszych rynkach zbytu nastąpił trend wzrostowy. Prym wśród odbiorców od lat utrzymują Niemcy - w zeszłym roku za Odrę trafiło ponad 30 proc. całości polskiego eksportu motoryzacyjnego. Wartość blisko 5,39 mld euro jest minimalnie wyższa od uzyskanej w 2012 roku (dynamika 100,26 proc.). Drugą rynkiem zbytu była Wlk. Brytania (8,73 proc. całości, dynamika 93,28 proc.) a kolejnym - Włochy (8,53 proc., dynamika 83,5 proc.).

Na pierwszą „dziesiątkę” rynków zbytu przypadło w 2013 r. 76,13 proc. całości eksportu motoryzacji.

W 2013 r. eksport części i akce-

soriów wyniósł ponad 6,95 mld euro, o 4,95 proc. więcej niż rok wcześniej. Na tę grupę przypadło 38,82 proc. całości eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do 2012 r. udział części wzrósł o 1,4 proc.

Zarówno w przypadku eksportu na rynki UE (88,1 proc.) jak i pozaunijne w 2013 roku nastąpiły wzrosty - dynamika wyniosła odpowiednio: 104,87 proc. i 104,25 proc.

W sześciu krajach z pierwszej „dziesiątki” utrzymano tendencje wzrostowe. Największym rynkiem pozostają Niemcy (41,02 proc. całości, dynamika 105,02 proc.). Kolejnymi odbiorcami były: Czechy (7,71 proc., dynamika 102,24 proc.), Francja (6,24 proc., dynamika 95,69 proc.) i Wlk. Brytania (5,79 proc., dynamika 104,12 proc.).

Na pierwszą „piątkę” krajów przypadło 66,11 proc. całości eksportu tej grupy.

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych osiągnął wartość 5,13 mld euro, o 3,82 proc. mniej niż rok wcześniej. Udział tej grupy w całości eksportu branży spadł w ciągu roku o 1,43 proc. do 30,07 proc.

Dynamika eksportu zarówno na rynki unijne (82,04 proc. całości) była malejąca (dynamika 93,18 proc.) podczas gdy do pozostałych krajów wzrosła (dynamika 113,46 proc.).

Tendencje wzrostowe zanotowano w połowie z spośród 10. najważ-

AUTOR



Rafał Orłowski
Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

niejszych rynków zbytu. Największym odbiorcą, podobnie jak segmencie części, były Niemcy (22,58 proc. całości, dynamika 107,2 proc.). Eksport do Włochy (2. lokata) był mniejszy o blisko 19 proc. niż w 2012 roku (17,4 proc. dynamika 81,3 proc.). Kolejnym rynkiem zbytu była Wlk. Brytania (314,73 proc., dynamika 81,4 proc.).

Na pierwszą „piątkę” rynków zbytu przypadło 68,29 proc. całości eksportu tej grupy.

Eksport trzeciej grupy produktowej, silników wysokoprężnych wzrósł do 2,20 mld euro (+4,79 proc.). Udział tego typu jednostek w całości eksportu branży wyniósł 12,27 proc. (+0,45 proc.).

72,3 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej, ale wartość eksportu na rynki UE spadła o 2,6 proc. (dynamika 97,38 proc.).

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych wzrosty dotyczyły eksportu nadwozi (dynamika 100,38 proc.), przyczep i naczep (dynamika 100,41 proc.) oraz autobusów (dynamika 116,49 proc.).

Styczeń 2014

W styczniu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnął wartość 1,44 mld euro. To o 2,79 proc. więcej (+39,1 mln euro) w stosunku do tego samego miesiąca 2013 roku.

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-grudzień 2013 r.)

Automotive industry exports (January-December 2013)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	14 397,52	99,16%	80,38%
Eksport poza UE	3 515,35	109,21%	19,62%
Razem	17 912,87	100,98%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Eksport części i akcesoriów (styczeń-grudzień 2013 r.)

Export parts and accessories (January-December 2013)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	6 127,53	104,87%	88,11%
Eksport poza UE	827,03	104,25%	11,89%
Razem	6 954,56	104,79%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych (styczeń-grudzień 2013 r.) Export of cars nad LCV's (January-December 2013)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	4 209,05	93,18%	82,04%
Eksport poza UE	921,27	113,46%	17,96%
Razem	5 130,27	96,18%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Wzrost eksportu w pierwszym miesiącu 2014 roku to zasługa rynków zbytu poza Unią Europejską, do których wysłano o ponad 1/5 więcej produktów (dynamika 125,28 proc.) niż rok wcześniej. Eksport do krajów UE, charakteryzował się natomiast niższą niż przed rokiem dynamiką (dynamika 97,93 proc.).

W styczniu br. w pierwszej „dziesiątce” najważniejszych rynków zbytu w siedmiu przypadkach zanotowano wzrost eksportu - najwyższy wzrost procentowy dotyczył Węgier (8. pozycja, dynamika 162,06 proc.). Eksport do największego odbiorcy jakim są niemieccy Niemcy (31,29 proc. udziału w całości eksportu) w porównaniu do stycznia 2013 r. wzrósł (dynamika 104,08 proc.), podobnie do plasującego na 2. pozycji rynku brytyjskiego (10,75 proc. całości, dynamika 110,99 proc.).

Eksport części i akcesoriów osiągnął wartość 623,8 mln euro. To o 5,88 proc. więcej niż przed 12 miesiącami. Na rynkach UE eksport miał tendencję rosnącą (dynamika 106,75 proc.) podczas gdy na rynki pozaunijnych zmalał (98,16 proc.).

Na części i akcesoria przypadło aż 43,27 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do stycznia zeszłego roku udział tej grupy w całości eksportu wzrósł o 1,26 proc.

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu spadki zanotowano tylko w dwóch przypadkach - Wlk. Brytanii (6. pozycja, dynamika 97,6 proc.) i Hiszpania (9. pozycja, dynamika 81,25 proc.). Eksport do najważniejszego odbiorcy, Niemiec (41,92 proc. całości) wzrósł o blisko 5 proc. (dynamika 104,84 proc.). Najwyższy procentowy wzrost nastąpił w eksporcie na rynek węgierski

(8. pozycja, dynamika 168, 23 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 414,24 mln euro, o 0,1 proc. mniej niż rok wcześniej. Udział aut w całości eksportu spadł w ciągu 12 miesięcy z 29,56 proc. do 28,73 proc. Wartość eksportu wzrosła do krajów Unii (dynamika 105,91 proc.) podczas gdy znacząco spadła rynków pozaunijnych (dynamika 71,92 proc.).

Wśród „dziesiątki” najważniejszych rynków zbytu wzrosły zanotowano w połowie przypadków – najwyższy procentowy wzrost dotyczył Węgier (10. pozycja, dynamika 242,7 proc.). W odróżnieniu od poprzednich miesięcy dotychczasowy „lider” Niemcy znalazły się na drugiej pozycji (21,63 proc., dynamika 108 proc.). Dzięki wyższej niż w przypadku Niemiec dynamiki głównym rynkiem zbytu dla eksportowanych z Polski samochodów była Wlk. Brytania (22,89 proc. całości, dynamika 123,51 proc.).

W styczniu br. eksport silników wysokoprężnych wyniósł 185,82 mln euro, o 1,03 proc. mniej niż przed rokiem. Tego typu jednostki napędowe stanowiły 12,89 proc. całości eksportu branży, o 0,5 proc. mniej niż 12 miesięcy wcześniej.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych zanotowano wzrost w eksporcie przyczep i naczep (dynamika 113,55 proc.), pojazdów specjalnych (dynamika 141,43 proc.) i autobusach (dynamika 171,82 proc.).

Podsumowanie

Bieżący rok dla producentów motoryzacyjnych w naszym kraju rozpoczął się pozytywnie, od niewielkiego wzrostu. Należy jednak pamiętać, że

w styczniu zeszłego roku wartość eksportu była jedną z najniższych w ostatnich latach - dlatego eksport z I miesiąca 2014 roku jest niższy niż przed dwoma laty (o 5,6 proc.).

Niezależnie od powyższego warto podkreślić fakt ustabilizowania się eksportu samochodów osobowych i towarowo-osobowych. Zakładamy, że w kolejnych miesiącach I półrocza tego roku będzie on nieznacznie wzrastał.

Niezmiennie najistotniejszym elementem eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski pozostają części

i akcesoria a ich wartość rośnie nieprzerwanie od kwietnia zeszłego roku. Nadal także najważniejszym partnerem handlowym pozostają Niemcy, na które przypadło w styczniu ponad 31 proc. całości eksportu branży i niecałe 42 proc. części i akcesoriów.

AutomotiveSuppliers.pl podtrzymuje wcześniejszą prognozę wzrostu eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski o 1 mld euro do poziomu około 19 mld euro. Wzrost ten jest jednak uwarunkowany ustabilizowaniem sytuacji na Ukrainie i w relacjach Zachód-Rosja.

ENGLISH SUMMARY

In all of 2013, automotive exports from Poland topped EUR 17.9 billion, up by 0.98 percent compared to the previous year. Exports of parts and accessories amounted to less than EUR 6.96 billion (+4,8 percent), while sales of cars and LCVs amounted totalled EUR 5.1 billion (-3,8 percent).

In January 2014, exports were over EUR 1.44 billion (+2.8 percent), including parts and accessories (EUR 623.8 million, +5.9 percent), and cars and LCVs (EUR 414.2 million, -0.1 percent).

AutomotiveSuppliers.pl expects that automotive exports from Poland in all of 2014 will amount to EUR-19 billion.

GALIKA

Technologie i urządzenia przemysłowe

 	<p>Automaty tokarskie, centra tokarsko- frezarskie, centra tokarsko- szlifierskie</p>	 	<p>Tokarki i automaty tokarskie, centra tokarsko-frezarskie</p>	
 	<p>LIECHTI Engineering AG, 5 i 6-osiowe centra do obróbki łopatek turbin i sprężarek silników lotniczych</p>	 	<p>Frezarskie centra obróbkowe</p>	
 	<p>Obrabiarki do rowków wpustowych, ewolwentowych etc. Obrabiarki do tuszczenia gwintów (profilu śrubowych)</p>	 	<p>Automaty obrotowo-taktujące, centra obróbkowe</p>	
 	<p>Tokarki pionowe, samoładujące się tokarki</p>	 	<p>Obrabiarki do kół zębatych</p>	
 	<p>Szlifierki czołowe, przelotowe</p>	 	<p>Urządzenia do precyzyjnego cięcia strumieniem wody</p>	
  	<p>Szlifierki cylindryczne</p>	  	 	<p>Piece przemysłowe do obróbki cieplno-chemicznej</p>
 	<p>Prasy do tuszowania, sprawdzania form oraz tłoczników, przenośniki taśmowe</p>	 	<p>Elektrodrążarki wglębne i drutowe</p>	



Nadal jesteśmy atrakcyjni dla inwestorów motoryzacyjnych

Wywiad z wicepremierem i ministrem gospodarki Januszem Piechocińskim

AutomotiveSuppliers.pl: Panie Premierze, niedawno Volkswagen poinformował o inwestycji w nową fabrykę pojazdów użytkowych w Polsce. Ostatnio przegrywaliśmy inwestycje, które trafiły do naszych południowych sąsiadów. Czy inwestorzy znów przychylniej patrzą na nasz kraj?

Wicepremier Janusz Piechociński:

Chciałbym podkreślić, że światowe koncerny chętnie wybierają Polskę jako lokalizację swoich nowych inwestycji w Europie. Według rankingu Bloomberg 2013 jesteśmy najlepszym krajem do prowadzenia biznesu w regionie. Z kolei w raporcie FDI Intelligence, zajmujemy trzecią pozycję, zaraz po Chinach i USA, jako najlepsze miejsce dla inwestycji produkcyjnych na świecie. Z raportu Atrakcyjność Inwestycyjna Europy 2012 Ernst & Young wynika natomiast, że w ciągu najbliższych trzech lat Polska będzie po Niemczech drugim najbardziej atrakcyjnym w Europie krajem do lokowania inwestycji.

Nie spoczywamy na laurach i cały czas pracujemy nad poprawą warunków prowadzenia działalności gospodarczej w naszym kraju zgodnie z misją mojego resortu, którą jest stworzenie najlepszych w Europie warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Według najnowszego raportu Banku Światowego „Doing

Business 2014” Polska osiągnęła 45. pozycję wśród krajów najbardziej przyjaznych przedsiębiorcom. W porównaniu z ubiegłoroczną edycją raportu przesunęła się o 10 miejsc w górę. Tym samym staliśmy się liderem w Europie Środkowej, wyprzedzając o cztery miejsca uważaną dotychczas za „gospodarczego tygrysa” Słowację.

Pozytywny klimat inwestycyjny zawdzięczamy także m.in. doskonałemu położeniu geograficznemu. Dogodna lokalizacja w centrum Europy i na skrzyżowaniu jej głównych szlaków komunikacyjnych sprawia, że z Polski można eksportować towary do wszystkich krajów europejskich. W ten sposób docieramy do ponad pół miliarda konsumentów. Jesteśmy doceniani także ze względu na dobrze wykształconą kadrę.

Inwestorzy, którzy zdecydują się na rozpoczęcie działalności biznesowej w Polsce mają do wyboru szeroki wachlarz instrumentów wsparcia. Należą do nich np. możliwość uzyskania finansowego wsparcia inwestycji z budżetu państwa czy przywileje podatkowe w ramach specjalnych stref ekonomicznych. W nowej perspektywie finansowej UE ponownie będziemy największym beneficjentem unijnego wsparcia. Łączna suma funduszy z UE na lata 2014-2020 wyniesie 106

mld euro. Środki te zostaną przeznaczone m.in. na badania naukowe, połączenia drogowe, transport publiczny czy aktywizację zawodową. Będzie ona wspierać również rozwój przedsiębiorczości, co oznacza, że duża część funduszy zostanie otwarta dla firm działających w Polsce.

AutomotiveSuppliers.pl: W przypadku Volkswagena bliskość do pierwszej fabryki w Poznaniu to chyba nie jedyne argumenty przemawiające na korzyść nowego zakładu we Wrześni?

Wicepremier Janusz Piechociński:

Koncern rozważał wiele lokalizacji. Wybór padł na Wrześnię, ponieważ jej położenie gwarantuje bliskość szlaków komunikacyjnych oraz doskonałe zaplecze kadrowe. Nie bez znaczenia jest także fakt utworzenia, przy udziale Ministra Gospodarki, Wrzesińskiej Strefy Aktywności Gospodarczej. Nowi inwestorzy znajdą tutaj tereny wyposażone w infrastrukturę i media. Liczymy na kolejne projekty, także rodzimych firm. W ocenie inwestora, w sąsiedztwie zakładu może ulokować się ok. 20 poddostawców koncernu.

AutomotiveSuppliers.pl: Poprawia się sytuacja na rynkach europejskich - rośnie sprzedaż, a także produkcja samochodów. Czy Polska ma szansę,

aby w najbliższych latach pojawiła się jeszcze jedna fabryka samochodów?

Wicepremier Janusz Piechociński: Nie wykluczamy takiej możliwości. Jesteśmy gotowi na nowe projekty i to zarówno od strony istniejącego zaplecza, jak i możliwości wsparcia ich realizacji. Pytaniem, na które należy udzielić odpowiedzi jest, to czy istnieją możliwości rozwoju sektora motoryzacyjnego w Europie.

Koncerny samochodowe nie planują w najbliższym czasie inwestycji w rozbudowę bazy produkcyjnej w Europie. Głównie powody to ciągle jeszcze niski popyt na europejskim rynku samochodowym i znaczna nadwyżka mocy produkcyjnych w istniejących już fabrykach. Myślą bardziej o restrukturyzacji i koncentracji produkcji. Mając jednak na uwadze zarysowujące się pozytywne tendencje, aby sprostać globalnej konkurencji fabryki muszą uwzględniać wprowadzanie do produkcji nowych, atrakcyjniejszych ekonomicznie i technologicznie modeli samochodów osobowych, a także użytkowych (samochody dostawcze i różnego rodzaju autobusy). Najlepszymi przykładami tego rodzaju decyzji są Volkswagen (budowa nowej fabryki samochodów dostawczych Crafter we Wrześni) i ogłoszony parę dni temu program produkcyjny Grupy Fiat Chrysler.

Cały czas jesteśmy w kontakcie z przedstawicielami sektora motoryzacyjnego. Nie chcemy ograniczać się tylko do rozmów o budowie nowych fabryk samochodów. Rozmawiamy m.in. z działającymi już w Polsce koncernami o nowych inwestycjach i nowych modelach, które mogą być produkowane w istniejących już w Polsce fabrykach. Zlokalizowane u nas zakłady produkcyjne Fiata, Volkswagena czy Opla należą do najlepszych na świecie - zarówno pod względem ekonomicznym jak i jakościowym. To dowód, że w Polsce można produkować wysokiej jakości samochody w konkurencyjnych kosztach.

Chcemy również zachęcać firmy produkujące komponenty i części motoryzacyjne, aby uruchamiali w Polsce - poza czysto produkcyjną - również działalność badawczo-rozwojową (B+R). Mamy bowiem prężnie działające ośrodki naukowe i akademickie zaangażowane w rozwój nowych technologii, mamy instytut przemysłowy, instrumenty wspierające współpracę firm z nauką. Branża motoryzacyjna zainteresowana jest ustanowieniem specjalnego sektorowego programu pod nazwą INNOMOTO w oparciu o ofertę Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR). Sygnalizowane zainteresowanie przekłada się już teraz na ilość ponad 200 wstępnie zgłoszonych projektów o wartości około 1,5 mld złotych.

AutomotiveSuppliers.pl: Cieszy, że wkrótce wzrośnie produkcja samochodów. Ale obserwujemy także zmianę generacyjną u producentów silników. Fabryka General Motors w Tychach a teraz Volkswagena w Polkowicach uruchomią lub już uruchomiły produkcję nowych jednostek napędowych. To nie tylko gwarancja miejsc pracy ale i szansa dla dostawców z Polski?

Wicepremier Janusz Piechociński: Oczywiście, Polska jest europejskim zagłębiem komponentów i części motoryzacyjnych dla wielu światowych marek, a polską specjalnością stały się wysokoprężne silniki spalinowe. Każdy nowy projekt oznacza szansę na większą stabilizację miejsc pracy w kooperujących z inwestorem przedsiębiorstwach. Warto zwrócić uwagę, że tak pożądane przez nas inwestycje koncernów samochodowych, tzw. OEM, generują dodatkowe miejsca pracy w ich otoczeniu. Utworzenie 1 nowego miejsca pracy w produkcji samochodów generuje 5 do 7 nowych miejsc pracy u dostawców, podwykonawców, w logistyce i usługach związanych z obsługą branży motoryzacyjnej. Pragnę zwrócić uwagę, że dotychczasowa współpraca General Motors z polskimi

dostawcami przyczyniła się do wzrostu ich liczby z zaledwie 6 w 1997 r. do 135 obecnie. Dzięki temu udało się stworzyć w otoczeniu nowych inwestycji dodatkowe kilka tysięcy miejsc pracy.

AutomotiveSuppliers.pl: Najnowsze inwestycje nie powinny nas nastrajać huraoptymizmem. Praktycznie o każdą inwestycję konkurujemy z innymi krajami tej części Europy. Co trzeba i co można jeszcze zmienić, aby Polska pozostała atrakcyjna dla inwestorów z sektora motoryzacyjnego?

Wicepremier Janusz Piechociński: Podkreślę z całą stanowczością, że jesteśmy krajem atrakcyjnym dla inwestorów z tego sektora. Branża motoryzacyjna to także solidny fundament gospodarki naszego kraju. Dzięki elastyczności i kreatywności polskich pracowników oraz zdrowych struktur kosztowych, przemysł wyszedł z burzliwych czasów w niemal nienaruszonym stanie. Trzej główni producenci samochodów osobowych, kilku producentów autobusów i samochodów ciężarowych oraz setki dostawców stworzyły solidną bazę przemysłową. Z 40 fabryk samochodów i silników zlokalizowanych w Europie Środkowo-Wschodniej (CEE) aż 16 znajduje się w Polsce.

Czym możemy zachęcić potencjalnych inwestorów? Na pewno są to m.in. dostępność wykwalifikowanych pracowników w wielu regionach związanych z motoryzacją, łatwy i szybki dostęp do głównych producentów pojazdów i dostawców motoryzacyjnych w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Zachodniej oraz duży potencjał wzrostu sprzedaży nowych samochodów. Ważnym elementem wsparcia są także zachęty inwestycyjne funkcjonujące w ramach działalności specjalnych stref ekonomicznych.

Dziękuję za rozmowę.



Volkswagen Poznań

We Wrześni powstanie druga w Polsce fabryka marki Volkswagen Samochody Użytkowe

Potwierdziły się wcześniejsze nieoficjalne doniesienia prasowe - kolejna generacja Volkswagena Craftera, największego samochodu użytkowego marki Volkswagen Nutzfahrzeuge (Samochody Użytkowe), będzie produkowana w naszym kraju.

18 marca 2014 r. w Poznaniu odbyła się konferencja prasowa, podczas której potwierdzono decyzję koncernu z Wolfsburga co do budowy nowego zakładu w Polsce. W konferencji wzięli udział: dr Leif Östling, członek zarządu Volkswagen AG, odpowiedzialny za obszar samochodów użytkowych, Jens Ocksen, członek zarządu Marki Volkswagen Samochody Użytkowe ds. produkcji i logistyki, Michael KleiB, prezes zarządu Volkswagen Poznań, Janusz Piechociński, wicepremier i minister gospodarki, Marek Woźniak, marszałek województwa wielkopolskiego, Tomasz Kałużny, burmistrz Wrześni, kierownictwo Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych czy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Invest-Park.

Produkcja następcy obecnego Volkswagena Craftera zostanie uruchomiona w nowym zakładzie, który powstanie we Wrześni na terenie podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Invest-Park jako oddział spółki Volkswagen Poznań Sp. z o.o. Teren zakładu obejmuje obszar 220 hektarów, a w jego skład wchodzić będą dział produkcji karoserii, lakiernia oraz dział montażu. Jeszcze pod koniec tego roku zostanie wmurowany kamień węgielny i ruszy budowa nowej fabryki. Seryjna produkcja nowego Craftera zaplanowana jest na czwarty kwartał 2016 roku. Inwestor zamierza utworzyć co najmniej 2 300 miejsc pracy, przy czym 2 000 osób znajdzie pracę przy produkcji. Zakład we Wrześni, produkujący na bazie Modułowej Platformy Podłogowej Samochodów Użytkowych, stanie się obok VW Poznań drugim ośrodkiem produkcyjnym marki Volkswagen Samochody Użytkowe w Polsce. Jego zdolności produkcyjne wyniosą docelowo 100 tys. pojazdów rocznie.

O ważności projektu mówią zmiany organizacyjne w polskim Volkswagenie. Od 1 kwietnia 2014 r. p. Jens Ocksen, dotychczasowy członek zarządu marki Volkswa-



gen Samochody Użytkowe ds. produkcji i logistyki, jest odpowiedzialny za realizację projektu Crafter oraz objął funkcję prezesa Zarządu Volkswagen Poznań Sp. z o.o. To powrót p. Ocksen do Poznania, gdyż w latach 2007-2010 szefował

już tej spółce. Pozostanie on nadal członkiem kierownictwa Volkswagen Samochody Użytkowe. Pion Produkcji i Logistyki, za który był dotychczas odpowiedzialny, przejmie dr Josef Baumert, dotychczasowy dyrektor generalny ds. techniki Volkswa-



Jolanta Musielak
Członek Zarządu ds. Personalnych
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

Działa już specjalnie utworzone centrum rekrutacji. Pierwsze oferty pracy są już dostępne na naszej stronie internetowej. W pierwszej kolejności poszukujemy specjalistów - mechaników, planistów, inżynierów utrzymania ruchu, którzy będą rozwijać produkt jakim jest nowy Crafter. Wspomnę, że w ciągu kilkunastu godzin od ogłoszenie inwestycji wpłynęło do nas 400 aplikacji. Natomiast proces zatrudniania pracowników produkcyjnych jest zaplanowany później - rekrutację rozpoczniemy w połowie przyszłego roku.

W pierwszym etapie planujemy zatrudnienie we Wrześni 2,3 tys. osób. Czy w dłuższej perspektywie liczba pracowników wzrośnie? Wszystko zależy od tego jak Crafter będzie się sprzedawał. Jeśli sytuacja sprzedażowa będzie tak optymistyczna jak ją obecnie widzimy, to możliwe, że w przyszłości fabryka we Wrześni będzie się rozwijać, analogicznie jak to miało miejsce w przypadku zakładu w Antoninku.

wagen Group Rosja i kierownik zakładu w Kaludze, najmłodszego w Europie w Grupie VW. Pan Michael Kleiß, dotychczasowy prezes zarządu Volkswagen Poznań, nadal będzie odpowiadał za zakład w Antoninku.

Podczas poznańskiej konferencji p. Ocksen podkreślił, że nowy zakład we Wrześni będzie pod każdym względem

korzystał z bliskiej lokalizacji VW Poznań, zarówno w obszarze produkcji, logistyki, dostawców, przede wszystkim zaś doświadczenia.

Decyzja Grupy Volkswagena do bardzo dobra informacja inwestycyjna przypomnijmy, że ostatnia nowa fabryka pojazdów została otwarta w 2007 roku - MAN Trucks w Niepołomicach.



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Znaczenie ogłoszonej decyzji należy rozpatrywać na wielu płaszczyznach. Najistotniejszą z nich jest fakt, że jest to pierwsza inwestycja w postaci nowej fabryki pojazdów od naszego kraju od wielu lat.

Decyzja niemieckiego koncernu to także bardzo dobry sygnał dla potencjalnych inwestorów z tego sektora. Aktualna sytuacja w europejskim sektorze motoryzacyjnym nie spowoduje, że wkrótce pojawią się kolejne podobne projekty. Ale w perspektywie kilku lat, przy powrocie do wzrostu sprzedaży aut w krajach Unii Europejskiej z przed kryzysu, nie należy wykluczać, że inne koncerny nie ulokują produkcji samochodów w Polsce. Można natomiast w perspektywie krótkoterminowej liczyć, iż pojawi się w Polsce kilku niemieckich producentów części i komponentów, którzy są dostawcami do aktualnie wytwarzanej generacji Craftera. Szczególnie ci, działający w systemach just-in-time i just-in-sequence.

Inwestycja wpłynie również na zwiększenie produkcji i zatrudnienia u niektórych lokalnych dostawców VW Poznań.

I na koniec równie ważny aspekt - uruchomienie produkcji samochodów użytkowych w nowym zakładzie wpłynie na wyższe przychody przemysłu motoryzacyjnego w Polsce oraz zwiększenie wartości eksportu. Oczywiście za kilka lat.



Przemysław Pendrowski
Członek Zarządu
Voith Industrial
Services Sp. z o.o.

Ogłoszenie decyzji o nowej inwestycji Volkswagena we Wrześni odbiło się szerokim echem w środowisku firm związanych z motoryzacją. Po latach stagnacji w rozwoju sektora doczekaliśmy się zapowiedzi nowej fabryki, co w oczywisty sposób stanowi ogromny impuls do rozwoju tej gałęzi przemysłu w znacznie szerszym ujęciu.

Nowe miejsca pracy jakie powstaną w związku z tą inwestycją (oprócz samych pracowników nowej fabryki VW - kilkukrotnie wyższe wśród różnego rodzaju dostawców oraz firm kooperujących) to bardzo wymierny aspekt społeczny. Jednocześnie należy pamiętać, że kolejna fabryka powstająca w Polsce, znacząco zwiększająca potencjał przemysłu samochodowego powinna skłonić część dostawców, którzy jeszcze nie uruchomili swojej produkcji na terenie naszego kraju aby poważnie rozważyć zasadność takiej inwestycji.

Miejmy nadzieję, że ta decyzja w połączeniu z właśnie zakończoną rozbudową zakładu VWMP w Polkowicach, jak również zapowiedzianą rozbudową fabryki silników GMMP w Tychach zwróci uwagę innych potencjalnych inwestorów na Polskę jako atrakcyjne miejsce do ulokowania swojej produkcji.



Voith Industrial Services – Grupa Voith: Pewność!

Uniknięcie awarii linii produkcyjnej wymaga spojrzenia na problem z szerszej perspektywy. Dlatego też, wiodący specjaliści Voith w dziedzinie usług przemysłowych są zawsze obok Ciebie, aby Ci pomóc – nie tylko za pomocą konkretnej usługi projektowej idealnie dopasowanej do Twojej indywidualnej potrzeby, ale także wszechstronnych, opartych na wskaźnikach efektywności, kompleksowych rozwiązaniach dla wszystkich procesów produkcyjnych w Twoim zakładzie. Od lat wykonujemy swoją pracę profesjonalnie i kompetentnie, czego wymiernym efektem jest współpraca z producentami i dostawcami branży automotive w ponad 250 lokalizacjach na całym świecie.

Nasze biura w Polsce:

- Siedziba – Gliwice
- Oddział Gliwice
- Oddział Polkowice
- Oddział Poznań

www.pl.voithindustrialservices.com

Usługi utrzymania ruchu:

- urządzenia produkcyjne
- automatyka, systemy sterowania
- techniczne wyposażenie budynków
- kompleksowy serwis lakierni
- serwisy mobilne (z zewnętrznych warsztatów utrzymania ruchu)
- dział konstrukcyjny

Usługi wsparcia produkcji:

- magazynowanie i logistyka wewnątrzzakładowa
- montaż kół i opon
- produkcja (montaż zapewniający wartość dodaną)

Projekty i rozwiązania:

- obsługa w zakresie zawieszek, krat, skidów
- relokacje i instalacje
- projekty technologiczne czyszczeń technicznych
- laboratorium lakierni (PDA)
- serwis elektroniki procesowej (m.in. sterowniki PLC, SIMATIC)

VOITH
Engineered Reliability



VW Poznań

Volkswagen Poznań Sp. z o.o. - od montażu SKD po pozycję klasycznego producenta pojazdów użytkowych

Decyzja o budowie nowej fabryki Volkswagena w Polsce to dobra okazja przypomnienia dotychczasowych osiągnięć spółki Volkswagen Poznań, której oddziałem będzie zapowiadany zakład we Wrześni. Spółkę z Antoninka opisywaliśmy już w pierwszym wydaniu naszego kwartalnika w 2008 roku, przy okazji 15-lecia istnienia firmy.

Początki Volkswagen Poznań Sp. z o.o. sięgają 1993 roku. W tym właśnie roku ówczesne Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowało w 1993 roku program restrukturyzacji przemysłu motoryzacyjnego, który zakładał znalezienie inwestorów zagranicznych dla państwowych zakładów produkcyjnych. 19 maja 1993 roku powołano spółkę jako joint-venture Volkswagen AG i fabryką Tarpan FSR Polmo. Początkowo niemiecki koncern miał 25,4 proc. udziałów w spółce. Pierwotnie zakładano wyłącznie montaż lekkich samochodów użytkowych na rynek polski i rynki krajów Europy Środkowo-Wschodniej przy rocznych zdolnościach produkcyjnych na poziomie 5 tys. pojazdów przy zatrudnieniu 500 pracowników. Wkrótce zrealizowano pierwsze większe zamówienie - 1,4 tys. samochodów użytkowych dla polskich instytucji i urzędów. Od grudnia 1993 roku rozpoczął się montaż modelu Volkswagen Transporter T4 jako furgon i w wersji osobowej Caravelle a później samochodów marek Škoda, SEAT i Volkswagen Samochody Osobowe (początkowo w standardzie SKD, a następnie CKD). W następnych latach w poznańskiej fabryce montowano modele:

- Škoda Favorit (1994 - 1995),
- Škoda Felicia (1995 - 2001),
- SEAT Cordoba (1996 - 1999),
- Volkswagen Polo (1996 - 1999),
- SEAT Cordoba Vario (1997 - 1999),
- SEAT Inca (1997 - 1999),
- Volkswagen Passat (1997 - 2001),
- Volkswagen LT (1997 - 2002),
- Škoda Octavia (1997 - 2002),
- Škoda Pickup (1998 - 2001),
- Volkswagen Bora (1999 - 2001),
- Škoda Fabia (2000 - 2002).

Dynamiczny rozwój sprzedaży nowych samochodów w Polsce w połowie lat 90. XX wieku, wpłynął na zmianę pierwotnych planów niemieckiego koncernu wobec fabryki w Antoninku. Rok 1996 należał do najważniejszych

w historii spółki. VW Poznań uruchomił nowe obszary działalności produkcyjnej. Pierwszą z nich stała się odlewnia, którą uruchomiono przy ulicy Św. Michała, której zadaniem jest obróbka mechaniczna kolektorów ssących produkowanych w Hanowerze (od następnego jako samodzielny zakład nr 3, na terenie zakładów Hipolita Cegielskiego przy ulicy 28 czerwca 1956 roku). Druga to Zakład Zabudów Specjalnych, dostosowujący wytwarzane pojazdy do indywidualnych wymagań klientów. Pozwoliło to od marca do listopada podwoić zatrudnienie z 500 do 1 tys. pracowników. I na koniec 1996 roku - Volkswagen Poznań stał się 100-procentową spółką-córką Volkswagen AG.

Inwestycje przyspieszają w kolejnych latach. Wystarczy wymienić na przykład uruchomienie produkcji oraz rozbudowę Odlewni (lata 1999 - 2002), budowę i uruchomienie lakierni (lata 2000-2001) czy uruchomienie Parku Dostawców (zakład nr 4) i Centrum Logistycznego w oddalonym o 15 km Swarzędzu-Jasinie. Znaczna część wymienionych projektów była związana z przygotowaniem do rozruchu seryjnej produkcji dwóch modeli Caddy i T5. Nowa produkcja pozwoliła dokonać znaczącego skoku produkcyjnego - fabryka przeobraziła się w klasyczny

AUTOR



Rafał Orłowski

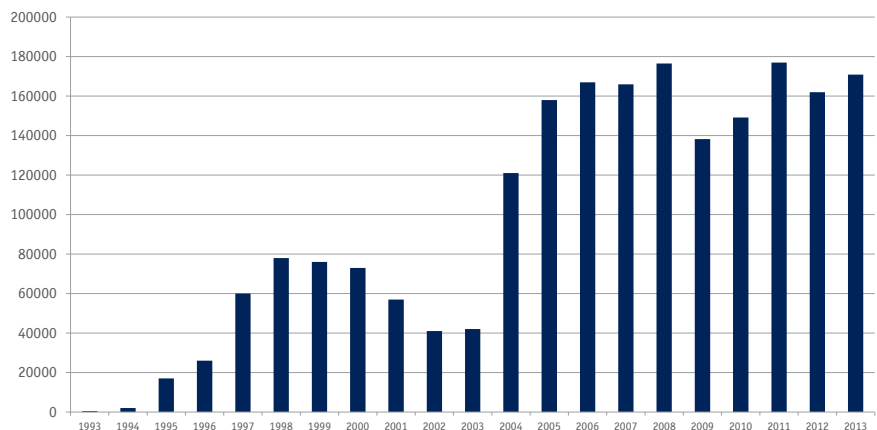
Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

zakład produkcyjny, zwiększając moce produkcyjne do ok. 150 tys. pojazdów rocznie.

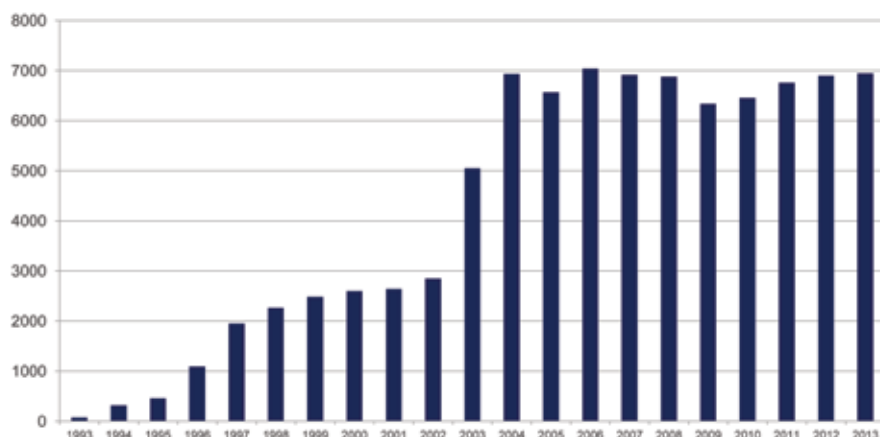
W kolejnych latach uruchomiono kolejne projekty. W Odlewni rozpoczęto produkcję kolumn kierowniczych APA do modeli VW Passat i Tiguan (2006 rok) oraz zrealizowano kolejną dużą inwestycję (2008 rok) związaną z produkcją głowic do silników 2.0 CR i 2.0 TSI. W 2010 roku spółka wykupiła grunty na ulicy 28 czerwca 1956 r. od firmy od H. Cegielski S.A. Dwa lata później, w 15-lecie Odlewni zrealizowano kolejną inwestycję pod produkcję komponentów do nowej rodziny silników 2.0 MDB oraz EA 211 1.2 TSI.

Także w produkcji samochodów spółka święciła sukcesy. W 2007 roku

Produkcja Volkswagen Poznań 1993-2013



Zatrudnienie Volkswagen Poznań 1993-2013



rozpoczęto produkcję kolejnej odmian Caddy, o nazwie Caddy Maxi. W 2011 roku zmontowano jubileuszowe milionowe Caddy. W tym samym roku w fabryce Volkswagen Poznań została wyprodukowana rekordowa liczba 177 tys. pojazdów, bijąc poprzedni rekord ustanowiony w 2008 roku.

Dynamicznie rozwija działalność Zakład Zabudów Specjalnych. W minionym roku również w tej dziedzinie pobito rekord - halę Zakładu Zabudów Specjalnych opuściło przeszło 36 tys. pojazdów specjalnych. Rosnąca produkcja spowodowała, że Zakład ten

obecnie jest ponownie rozbudowywany.

Od 1993 r. w fabryce Volkswagen Poznań zainwestowano ponad 1,4 mld euro.

Nie tylko produkcja

Volkswagen Poznań jako jeden z największych wielkopolskich pracodawców, prowadzi szereg działań skierowanych głównie do najbliższego otoczenia i sąsiedztwa firmy. Ich nadrzędnym celem nie są korzyści wizerunkowe, lecz praktyczna pomoc, wspólne zaangażowanie i dialog.

Dzięki dialogowi, wypracowanemu w konsultacjach społecznych z różnymi grupami społecznymi (przedstawiciele: urzędów, uczelni wyższych, dostawców, studentów, szkół, rad osiedli, organizacji pozarządowych), udało się wyodrębnić kilka obszarów i aktywności ważnych zarówno dla każdej ze stron. Są wśród nich, m.in.:

- **ochrona środowiska naturalnego** - fabryka ponosi szczególną odpowiedzialność w tej dziedzinie. Wyrażono ją w koncernowej, realizowanej także w Poznaniu, strategii Think Blue oraz Think Blue. Factory, w myśl której każdy zakład w Grupie VW zobowiązany jest do optymalizacji i redukcji wszystkich wskaźników środowiskowych o 25 proc. do 2018 roku. Efektem wspólnych przemysłów po spotkaniu z partnerami społecznymi było m.in. utworzenie funduszu „Niebieskie Granty”. Dzięki niemu możliwa będzie realizacja projektów dotyczących proekologicznych postaw. Program skierowany jest zarówno do pracowników Volkswagen Poznań, jak i organizacji pozarządowych, przedszkoli i szkół z regionu Wielkopolski. Wsparcie dotyczy



pomocy finansowej lub rzeczowej (udostępnienia samochodu VW Caddy na rok).

Kolejną aktywnością, podjętą w obszarze środowiska naturalnego, a skierowaną „na zewnątrz”, jest wsparcie działań Urzędu Miasta i Gminy Swarzędz na rzecz przywrócenia Jeziora Swarzędzkiego mieszkańcom Swarzędza. W ramach projektu odbywa się rekultywacja jeziora za pomocą mobilnego aeratora pulweryzacyjnego tak, by w przyszłości akwen mógł ponownie pełnić funkcję kąpieliska.

• **dbanie o społeczeństwo** - w tym obszarze sztandarowym projektem jest program zainspirowany przez pracowników, 1+1=3. Osiemdziesiąt sześć procent wszystkich pracowników Volkswagen Poznań przekazuje każdego miesiąca jedną złotówkę ze swojej wypłaty na wsparcie wybranej organizacji charytatywnej. Dotychczas udało się zebrać ponad 172 tys. zł. Uzyskane środki pozwoliły m.in. przeprowadzić generalny remont siedziby głównej Terenowego Koła Polskiego Stowarzyszenia na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym w Kole.

• **sport** - wspieranie szczypiornistów poprzez , realizowany od kilku lat, program Volkswagen Poznań Mini Handball. Jest on kierowany do 11 szkół podstawowych sąsiadujących z trzema zakładami naszej fabryki. Dotychczasowy wynik Volkswagen Poznań Mini Handball to 750 uczestników, 1230 rozegranych meczów i prawie 11 000 strzelonych bramek.

• **Wspieranie nauki języków obcych** poprzez Deutsch-Wagen-Tour, projekt realizowany od 2009 roku. Skierowany jest do uczniów, ich rodziców, nauczycieli i dyrektorów szkół z całej Polski. Lektorzy lekko, zabawnie i w niekonwencjonalny sposób dostarczają inspiracji i zachęcają do nauki języka niemieckiego. Aby projekt mógł być



Volkswagen Poznań - wydarzenia

1993	• Volkswagen Poznań powstaje jako spółka joint venture Volkswagen AG i Fabryki Samochodów Rolniczych Tarpan. Montaż samochodów w systemie SKD - VW Transporter T4.
1994	Początek montażu Skody Favorit/ Felicia
1995	• Volkswagen Poznań otrzymuje certyfikat DIN EN ISO 9002 jako pierwsza firma branży motoryzacyjnej w Polsce.
1996	• Volkswagen Poznań staje się 100 proc. spółką-córką koncernu Volkswagen AG • Utworzenie odlewni – zakładu nr 3
1997	• Zakład w Poznaniu w strukturach Volkswagen Samochody Użytkowe • Początek montażu CKD
1999	• Volkswagen Poznań otrzymuje certyfikat VDA 6.1 jako pierwsze dostawca branży motoryzacyjnej w Polsce
2000	• U uruchomienie zakładu produkcji samochodów specjalnych - Zakład nr 2
2001	• Rozruch lakierni – jednej z najnowocześniejszych tego typu obiektów na świecie
2002	• Przygotowania do produkcji Transportera T5 i Caddy – modernizacja i rozbudowa fabryki • Odlewnia (Zakład nr 3) otrzymuje certyfikat ISO 14 001
2003	• U uruchomienie Zakładu Nr 4 (produkcja komponentów), Centrum Logistycznego oraz Parku Dostawców w Swarzędzu • U uruchomienie produkcji modelu Transporter T5 • U uruchomienie produkcji modelu Caddy
2004	• Zakłady nr 1 i 4 uzyskują certyfikat ISO 14001
2007	• U uruchomienie produkcji modelu Caddy Maxi • Linię produkcyjną opuszcza 1 000 000 samochodów
2008	• Odlewnia - instalacja 6 stołów obrotowych oraz montaż 15 nowych rdzeniarek niezbędnych do rozpoczęcia produkcji głowic do silników 2.0 CR i 2.0 TFSI • Odlewnia zmieniła przynależność z Volkswagen Samochody Użytkowe (VWN) na Markę Komponenty należącą do Volkswagen Samochody Osobowe
2009	• Rozpoczęcie produkcji Transportera nowej generacji
2010	• Wykupienie terenów Odlewni przy ulicy 28 lipca 1956 r., od H. Cegielski S.A.
2011	• Wyprodukowanie milionowego egzemplarza Caddy • Rekord produkcji pojazdów (177 tys. sztuk)
2012	• 15-lecie Odlewni i uruchomienie w niej inwestycji pod produkcję komponentów do nowej rodziny silników 2.0 MDB oraz EA 211 1.2 TSI. • I edycja Ogólnopolskiej Konferencji Jakościowej Dostawców
2013	• 20-lecie istnienia Volkswagen Poznań
2014	• Ogłoszenie decyzji budowy nowego zakładu we Wrześni



realizowany, Volkswagen Poznań udostępnił na ten cel pięć samochodów VW Caddy. Wizyty są nieodpłatne.

Niezależnie do wspomnianych działań CSR, niemal od początku działania Volkswagen Poznań nawiązał współpracę z Politechniką Poznańską, nabrała ona oficjalnego charakteru w marcu 2005 roku oraz z Uniwersytetem Ekonomicznym w Poznaniu (ówczesną Akademią Ekonomiczną) z którym Volkswagen Poznań Sp. z o.o. również podpisała umowę o współpracy. W ramach tej współpracy studenci UEP odbywają praktyki i staże w VW Poznań oraz piszą prace dyplomowe.

Sztandarowym projektem jest także realizowana od 2005 roku współpraca ze Starostwem Powiatu Poznańskiego i z Zespołem Szkół Nr 1 w Swarzędzu oraz Centrum Edukacji Ustawicznej i Praktycznej (CEUiP) w Poznaniu. Wówczas rozpoczęto kształcenie w zawodzie monter mechatronik. Nauka trwa 3 lata a co roku przyjmowanych jest około 20 uczniów. Oprócz zajęć teoretycznych w szkole uczniowie odbywają zajęcia praktyczne w CEUiP, natomiast po ukończeniu pierwszego roku odbywają w poznańskiej fabryce praktykę jako uczniowie zawodu. Przełom nastąpił w 2011

roku. Szkoła wraz z poznańską fabryką podjęły decyzję o zintensyfikowaniu prowadzonego wspólnie procesu kształcenia zawodowego. U uruchomiono kolejny profil, w którym uczniowie kształcą się w dwóch zawodach - mechanika pojazdów samochodowych oraz elektromechanika pojazdów samochodowych. Schemat kształcenia jest bardzo podobny. Volkswagen Po-

znań uczniowie przychodzą na praktykę od drugiej klasy. W przypadku tej klasy jest jednak jeszcze jeden partner - Zespół Szkół Samochodowych w Poznaniu. W kolejnym roku szkolnym partnerzy postanowili rozszerzyć ofertę o dalsze dwie klasy: operatora maszyn i urządzeń odlewniczych oraz mechanika automatyki przemysłowej i urządzeń precyzyjnych. Dodatkowo po zakończeniu edukacji uczniowie zdają egzamin państwowy, mają jednak również możliwość zdania egzaminu przed komisją Polsko-Niemieckiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Zdanie tego egzaminu uprawnia do wykonywania zawodu w innych krajach europejskich. Po zakończeniu kształcenia istnieje również realna szansa na zatrudnienie w firmie. Dotychczas większość absolwentów znalazła zatrudnienie w Volkswagen Poznań.

Dotychczas większość absolwentów znalazła zatrudnienie w Volkswagen Poznań.

Artykuł powstał przy współpracy z Volkswagen Poznań Sp. z o.o.



Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



ENGLISH SUMMARY

The origins of Volkswagen Poznań Sp. z o.o. date back to 1993 and the automotive industry restructuring program, according to which the Polish government assumed finding foreign investors for national production plants. The company Volkswagen AG was established as a joint-venture on May 19, 1993, with Tarpan FSR Polmo factory (initially 25.4 percent of shares in the company belonged to the German concern). Originally, only the fitting of light commercial vehicles for the Polish market and the markets of Central and Eastern Europe was planned, with an annual production capacity of 5 thousand vehicles and a number of employees reaching 500.

1996 was one of the most important years in the company's history. VW Poznań launched new production areas in form of a foundry (factory No. 3) and a Special Car Body Unit, adjusting the manufactured vehicles to individual customer requirements.

In the end of 1996, Volkswagen Poznań became a subsidiary of Volkswagen AG.

In subsequent years further investments in the plant followed in form of an expansion of the Foundry (1999-2002), the establishment and start-up of the painting unit (2000-2001) and the opening of a Suppliers' Park (plant no. 4) as well as a Logistics Centre in Swarzędz-Jasin. Vast part of the projects mentioned above was related to the opening of batch manufacturing of Caddy and T5 models in 2003. The plant turned into a classic manufacture, increasing its capacity to around 150 thousand vehicles annually.

The German concern continues to develop the Volkswagen Poznań company, among others the Foundry (e.g. the latest investment from 2012 was connected with the production of components for new 2.0 MDB and EA 211 1.2 TSI engines).

In 2011, the plant produced a record number of 177 thousand vehicles.

Since 1993, more than \$ 1.4 billion were invested in the Volkswagen Poznań factory.



Zapraszamy Państwa na targi METALFORUM w Poznaniu, w dniach od 03.06. do 06.06.2014 r.



- Blacha w kręgach
- Blacha taśmowa
- Blachy przycinane

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

W Polkowicach też nowa inwestycja

30 kwietnia br. w fabryce Volkswagen Motor Polska (VWMP) miało miejsce uroczyste uruchomienie produkcji innowacyjnego modułowego silnika wysokoprężnego MDB. Wydarzenie połączono z otwarciem nowej hali produkcyjnej wraz z linią obróbki bloków silnika MDB.



W uroczystości w Polkowicach wzięli udział Marszałek województwa Dolnośląskiego Cezary Przybylski, wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński, Sławomir Majman, prezes Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych, przedstawiciele władz lokalnych oraz prezesi Specjalnych Stref Ekonomicznych, w tym Legnickiej SSE, na terenie której działa zakład Volkswagena.

- Uruchomienie produkcji innowacyjnego silnika MDB jest ważnym krokiem dla zapewnienia przyszłości polkowskiej fabryki - powiedział Christian Bleiel, aktualny prezes zarządu Volkswagen Motor Polska. - Projektem tym rozszerzamy naszą paletę produktów oraz zwiększamy zdolności produkcyjne.

MDB to już trzecia generacja silnika Diesla w historii fabryki. Pierwszymi jednostkami napędowymi, wytwarzanymi w latach 1999 - 2013, były silniki w technologii pompowtryskiwaczy o pojemności 1,9 i 2,0l, spełniające wymogi Euro 4. Wśród nich ważną rolę odgrywają silniki US07 przeznaczone na bardzo wymagający i rygorystyczny

rynek amerykański. Najnowszy modułowy MDB ma także pojemność 1,6 i 2,0 l ale spełnia już normę Euro 6. Pierwsze silniki najnowszej generacji zaczęły opuszczać taśmy montażowe jeszcze w 2013 roku. W ramach najnowszego w bieżącym roku uruchomiono nowe linie obróbki głowic oraz linię obróbki bloków silnika MDB. Warto nadmienić, że modułowa technologia pozwala m.in. zmniejszyć wagę silnika o 10 kg a także ograniczyć zużycie paliwa o około 25 procent. Ostatnim krokiem projektu MDB jest uruchomienie linii obróbki i linii montażu zintegrowanego modułu sterowania zaworami, która nastąpi w sierpniu 2014 roku.

W ramach najnowszego inwestycji wybudowano nową halę o powierzchni 22 tys. m². Obecnie łączna powierzchnia hal w Polkowicach to 85 tys. m². Projekt MDB (hala oraz linie produkcyjne) pochłonął około 700 mln złotych - 240 mln zł stanowiła część dotycząca wdrożenia innowacyjnych technologii jak instalacja nowoczesnych wysokociśnieniowych maszyn myjących oraz linie produkcji modułu sterowania zaworami (iVM). Ta część inwestycji znalazła wsparcie w wysokości 70 mln zł z unijnego grantu..



W sumie od uruchomienia działalności w 1999 roku koncern z Wolfsburga zainwestował już w polkowicką fabrykę około 540 mln euro.

Jak podkreślają przedstawiciele fabryki, wdrożenie modułowego silnika MDB to ważny krok ku zwiększeniu możliwości produkcyjnych z obecnych 700 tys. do 1 mln silników rocznie. Nowy projekt to także nowe miejsca pracy. Obecnie w Polkowicach zatrudnionych jest ponad 1 220 pracowników - najnowsza inwestycja pozwoliła utworzyć 150 stanowisk pracy.

Uroczystość 30 kwietnia była także okazją do poinformowania o zmianie w kierownictwie VWMP. Z dniem 1 maja br. nowym prezesem zarządu i dyrektorem zakładu w Polkowicach został Rainer Schoske, który związany jest z koncernem Volkswagena od 1994 roku. Przed objęciem kierownictwa w VWMP, od roku 2009 był dyrektorem produkcji w zakładzie silników w Salzgitter. Christian Bleiel, powrócił do Niemiec, obejmując funkcje dyrektora zakładu w Salzgitter i koordynatora zakładów produkujących silniki (w tym także w Polkowicach) dla marki Volkswagen Samochody Osobowe.

W 2013 roku w VWMP wyprodukowano 659 tys. silników wysokoprężnych, w tym niespełna 63 tys. w technologii MDB. Silniki z Polkowic trafiają do zakładów Grupy VW w Europie a także w Stanach Zjednoczonych, w Meksyku, RPA i Indiach.



Adam Grabowiecki
Prezes Zarządu
Legnicka Specjalna
Strefa Ekonomiczna S.A.

Rozwój Volkswagen Motor Polska pokazuje, iż Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna oferuje inwestorom korzystne warunki i pomoc na każdym etapie procesu inwestycyjnego. Przedsiębiorcy odwiedzają się tworząc nowe miejsca pracy i rozwijając społeczność lokalną, poprzez konsekwentną realizację projektów z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu i inwestowanie w rozwój pracowników przez ciągłe podnoszenie ich kwalifikacji.

Większość firm, które ulokowały się w LSSE stanowią firmy motoryzacyjne - jest ich ponad 60%. Bezpośrednia współpraca tych firm, wymiana doświadczeń i nawiązywanie relacji zarówno ze szkolnictwem zawodowym i wyższym, przy jednoczesnej zdrowej konkurencji pokazuje, że możemy mówić o załóżkach klastra motoryzacyjnego. Jest to jednocześnie realizacja jednego z podstawowych celów, dla którego została powołana strefa - stworzenie alternatywy dla monokultury przemysłu miedziowego.

ENGLISH SUMMARY

A ceremony celebrating the initiation of the production of an innovative modular diesel engine (MDB) took place in April 30 this year in the Volkswagen Motor Polska (VWMP) plant in Polkowice. First new generation engines were released from mounting platforms already in 2013.

A new hall (over 22 thousand m²) was established as part of the latest investment. The MDB project (hall and production lines) consumed around PLN 700 million (including PLN 70 million from an EU grant).

The MDB engine project will allow for an increase of production capacity from the present 700 thousand to 1 m. engines annually. Moreover, the latest investment allowed for the creation of 150 new jobs (over 1,220 employees in Polkowice).

Since the start of operations in 1999, Volkswagen invested in the Polkowice factory approximately EUR 540 million. AutomotiveSuppliers.pl forecasts that in the entire 2013, the value of the export of the Polish car industry totalled 17.7-18 billion, i.e. up to EUR 300 million more than in the previous year.

Zmiana granic Specjalnych Stref Ekonomicznych – Katowickiej i Legnickiej



20 maja br. Rada Ministrów wydała rozporządzenie zmieniające obszar Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSE). Zmiana granic strefy obejmuje włączenie 346,9 ha i wyłączenie 4,3 ha. Strefą zostaną objęte tereny publiczne położone w Bytomiu, Częstochowie, Gliwicach, Myszkowie, Piekarach Śląskich, Świętochłowicach i Tychach oraz tereny prywatne w Gliwicach, Dąbrowie Górniczej, Tychach i Bieruniu. W rezultacie powierzchnia strefy wzrośnie do 2 347,3 ha.

Zmiana obszaru strefy związana jest z działalnością trzech firm: Huty Łabędy S.A. (Gliwice), Saint-Gobain Polska sp. z o.o. (Dąbrowa Górnicza) i Fiat Auto Poland (FAP). FAP zamierza uruchomić w zakładzie w Tychach i Bieruniu produkcję nowego, dotychczas nie produkowanego przez Grupę Fiata, modelu samochodu osobowego (segmentu B). Szacuje się, że nowa produkcja pozwoli utworzyć 420 nowych miejsc pracy i utrzymać ok. 3 000 obecnych. Poza strefą może powstać nawet 1 500 nowych miejsc pracy. Szacowane nakłady inwestycyjne to ok. 2,36 mld zł.

Przypomnijmy, że w tyskich zakładach Fiata produkowane są obecnie modele Fiat 500, Lancia Ypsilon, Abarth 500 i Ford Ka.



Tego samego dnia Rada Ministrów wydała także rozporządzenie zmieniające obszar Legnickiej SSE. Do strefy zostanie włączone 156,5 ha, wyłączone 3,4 ha, w efekcie jej powierzchnia wyniesie 1 212,4 ha. Strefą zostaną objęte tereny położone w Legnicy, Legnickim Polu, Polkowicach, Głogowie, Kostomłotach i Miłkovicach.

W Legnickim Polu Faurecia Legnica Sp. z o.o. zrealizuje inwestycję związaną z zainstalowaniem nowych linii produkcyjnych do wytwarzania innowacyjnych komponentów, wykorzystywanych w samochodach klasy premium takich marek jak BMW czy Audi. Przedsięwzięcie to ma się przyczynić do powstania 175 nowych miejsc pracy, przy nakładach inwestycyjnych w wysokości 24,60 mln zł. Utrzymanych zostanie 166 etatów. Francuski koncern produkuje od kwietnia 2013 r. w Legnickim Polu elementy dekoracyjne.

Natomiast w Głogowie Sitech Sp. z o.o. wdroży nowoczesne rozwiązania technologiczne do produkcji ulepszonych stelaży foteli samochodowych. Inwestycja powinna zapewnić co najmniej 32 nowe miejsca pracy, przy 20,1 mln zł nakładów inwestycyjnych. Utrzymanych zostanie 67 etatów. Sitech Sp. z o.o. oddział Głogów został oficjalnie otwarty w maju 2013 r.

W portfolio inwestycyjnym Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIiZ) było 154 inwestycje o wartości 3 003,45 mln euro, które w przyszłości mogą stworzyć 32 618 miejsc pracy.

Najpopularniejszym sektorem jest BPO (33 projekty, o łącznej wartości 23,75 mln euro, 8 834 miejsc pracy). Drugim pod względem ilości projektów jest branża motoryzacyjna (30 projektów inwestycyjnych) ale wartość potencjalnych inwestycji jak i liczba nowych miejsc pracy są wyższe niż BPO (1 344,25 mln euro i 8 879 miejsc pracy). Na kolejnych miejscach znalazły się sektory: badawczo-rozwojowy (11 projektów o wartości 19,5 mln euro, 1 086 planowanych miejsc pracy), lotniczy (10 projektów) oraz elektroniczny i przemysł drzewny (po 8 projektów).

OPTIMALIZACJA ZARZĄDZANIA MATERIAŁAMI I LOGISTYKĄ - MMOG/LE - MATERIALS MANAGEMENT OPERATIONS GUIDELINES / LOGISTICS EVALUATION

Firma DSR jest **wyłącznym, autoryzowanym przez AIAG/Odette** dostawcą usług szkoleniowych na temat standardu MMOG/LE na rynku polskim. Konsultanci DSR to doświadczeni specjaliści z branży motoryzacyjnej, certyfikowani przez AIAG/Odette. W trakcie warsztatów szkoleniowych pomogą Państwu w dokonaniu samooceny i przeszkolą całą organizację w zakresie stosowania kryteriów MMOG/LE w procesach i aplikacjach.

Zapraszamy Państwa na najbliższe szkolenie prowadzone w oparciu o najnowszą wersję arkusza samooceny, które odbędzie się w dniach 10, 11 i 25 czerwca 2014 we Wrocławiu.

Czym jest MMOG/LE

MMOG/LE to standard dotyczący najlepszych praktyk zarządzania materiałami i logistyką oraz kompleksowe narzędzie do przeprowadzania samooceny firmy pod kątem spełnienia potrzeb odbiorców w sprawnie funkcjonującym łańcuchu dostaw – m.in. związanych z produkcją, dostarczaniem usługami czy procesem magazynowania.

Umożliwia samoocenę w 6 obszarach działalności przedsiębiorstwa za pomocą 61 pytań oraz 206 kryteriów. Każde z kryteriów szacowane jest jako F1, F2 lub F3, gdzie kryterium F3 wymaga ich bezwzględnego spełnienia. Rezultat uzyskany w wyniku przeprowadzenia samooceny zostaje przełożony na jeden z trzech poziomów zgodności z wymaganiami producentów pojazdów OEM-ów: A, B lub C.

Standard został opracowany przez Automotive Industry Action Group (AIAG), amerykańskie stowarzyszenie standardów motoryzacji oraz jego europejski odpowiednik – Odette.

Samoocena wg. standardu MMOG/LE jest wymagana przez takich odbiorców jak Ford, Chrysler, Volvo Car, Volvo Truck, Renault, PSA i innych oraz uznawana przez dostawców na całym świecie jako norma.

Zakres szkolenia

Szkolenie MMOG/LE pozwala nabyć praktyczne umiejętności, przydatne do prowadzenia samooceny na potrzeby współpracy z OEM i firmami stosującymi ten standard w łańcuchu dostaw.

Zakres kursu to analiza stosowania zasad MMOG/LE w procesach w firmie. Szkolenia prowadzone są przez **certyfikowanych** specjalistów branży motoryzacyjnej. Uczestnicy warsztatów szczegółowo omawiają wszelkie aspekty wynikające z prowadzenia samooceny procesów wg MMOG/LE, w tym zagadnienia, takie jak obniżanie kosztów logistyki i gospodarki materiałowej.

Obszary objęte 1-dniowym szkoleniem:

1. Geneza i koncepcja MMOG/LE, zmiany wersji 4 standardu.
2. Omówienie głównych rozdziałów MMOG/LE
3. Arkusz oceny procesów: omówienie grupy wymagań krytycznych i wybranych wymagań poza krytycznymi
4. Metodologia i praktyka przeprowadzenia audytów
5. Praktyka realizacji audytów MMOG/LE
6. Wewnętrzny Certyfikat/Dyplom DSR o zakończonym szkoleniu MMOG/LE.

Szkolenie prowadzone w oparciu o najnowszą wersję arkusza samooceny odbędzie się w dniach 10, 11 i 25 czerwca 2014 we Wrocławiu.

O FIRMIE DSR

DSR jest dostawcą rozwiązań informatycznych wspierających organizację i zarządzanie przedsiębiorstwem we wszystkich najważniejszych obszarach. Jedną z kluczowych branż jest motoryzacja. Zaufały nam zarówno międzynarodowe korporacje jak i firmy lokalne (ZM Postęp, Lear Corporation, Magna Automotive Polska i wiele innych). Nasz zespół posiada wieloletnie doświadczenie oraz znajomość rynku i narzędzi IT. Dzięki nim potrafimy doradzić naszym klientom jakie obszary działania przedsiębiorstwa powinni wspierać i jaki system wybrać, by osiągnąć najlepsze rezultaty. Nasze wyspecjalizowane usługi i sprawdzone oprogramowanie optymalizują i integrują procesy wewnętrzne firmy, a w ten sposób zapewniają jej dynamiczny rozwój.

Dzięki długoletniemu doświadczeniu w branży IT i ścisłej współpracy z naszymi klientami wyłoniliśmy rozwiązania informatyczne najlepiej spełniające ich oczekiwania. Jesteśmy partnerami dostawców następującego oprogramowania: System ERP - QAD Enterprise Applications wraz z modułami zaawansowanymi, Preactor APS / FCS Preactor International, MES, PLM, Kody Kreskowe dla QAD - RF Express™ Eagle Europe, CorVu, Sales & Operations Planning - Dynasys N.Sklep.

Więcej informacji o szkoleniach MMOG/LE udzieli:

DSR Sp. z o.o. Kinga Fraczyk; mobile: +48 603 643 618; e-mail: kinga.fraczyk@dsr.com.pl

Najlepsi dostawcy Kirchhoff Polska

Po raz kolejny Kirchhoff Polska, dostawca metalowych komponentów nadwozi samochodowych, wyróżnił swoich dostawców nagrodą Dostawca Roku „Supplier of the Year”.



14 kwietnia br. w Mielcu nagrody za wysoki poziom jakościowy i logistyczny za 2013 rok otrzymały firmy:

- ThyssenKrupp Stal Serwis Polska Sp. z o.o. (Dąbrowa Górnicza) - kategoria: Dostawca Materiałów (Raw materials)
- Śrubena Unia S.A. (Żywiec) - kategoria: Dostawca Elementów Złącznych (Fasteners)
- Zakłady Metalowe POSTĘP S.A. (Zabrze) - kategoria: Dostawca Usług (Subcontracting)

Kirchhoff Polska tym samym docenił mocne strony wyróżnionych dostawców tj. bardzo dobry poziom jakościowy i logistyczno-handlowy, serwis klienta, elastyczność w reakcji na zmiany terminów i ilości w zamówieniach, a także wysoką kulturę współpracy, znajomość i zrozumienie specyfiki branży motoryzacyjnej, szybkość reakcji w sytuacjach kryzysowych, oraz poziom certyfikacji systemów zarządzania. - *Mamy nadzieję, że Nagroda Dostawcy Roku jest motywacją dla naszych partnerów do ciągłego doskonalenia zgodnie z kołem P-D-C-A* - mówi Janusz Soboń, Dyrektor Zarządzający Kirchhoff Polska.

W tym roku spółka będzie obchodziła 15. rocznicę uruchomienia produkcji w Mielcu. Dostawca (zakłady w Mielcu i Gliwicach) wytwarza części oraz komponenty metalowe do samochodów osobowych koncernów takich jak: General Motors, Ford, Volkswagen, Suzuki, Skoda, Audi, Porsche, Daimler, BMW, PSA.

- *Cieszy nas przyznanie wyróżnienia „Supplier of the Year”, za współpracę w roku 2013 w zakresie dostaw ele-*

mentów złącznych przez tak istotnego klienta jak Kirchhoff Polska. Tym bardziej jesteśmy dumni z tej nagrody, ponieważ ocena naszej firmy jako dostawcy dokonana została w sposób obiektywny i świadczy o tym, że spełniamy oczekiwania zarówno pod względem jakości dostarczanych wyrobów jak również obsługi logistycznej, serwisu, szybkości reakcji w sytuacjach kryzysowych oraz poziomu certyfikacji systemów zarządzania - powiedział po otrzymaniu wyróżnienia Andrzej Herma, Prezes Dyrektor Generalny Śrubena Unia S.A. - *Jesteśmy przekonani, że tak ważne dla nas wyróżnienie wpłynie motywująco na nasz zespół, który będzie dążył do dalszego doskonalenia, a w konsekwencji przełoży się to na wzrost obrotów z zakładami Kirchhoffa oraz pomoże nam w budowaniu odpowiednich relacji z innymi partnerami z branży motoryzacyjnej.*

- *Jesteśmy niezmiernie dumni z otrzymanego wyróżnienia, zwłaszcza, że sposób przyznawania tytułu „Supplier of the Year” jest bardzo wymierny i oparty na bazie szczegółowych zasad. Tu nie ma przypadkowości i uznaniowości tym bardziej, że jest to ocena wykonywana w sposób ciągły przez cały rok.* - powiedział natomiast Piotr Kubiak, wiceprezes Zakładów Metalowy POSTĘP S.A. - *Mimo, że Zakłady Metalowe POSTĘP S.A. uzyskały w całym 2013 roku dla wszystkich klientów wskaźnik niezgodnych dostarczonych części na poziomie 6 PPM, to w ocenie Kirchhoff Polska nie jest to wystarczające. Na ocenę wpływa bardzo wiele czynników i dlatego uznanie światowego gracza w branży motoryzacyjnej daje taki powód do dumy.*



**ŚRUBENA
UNIA
ŻYWIEC**

Producent dla branży motoryzacyjnej

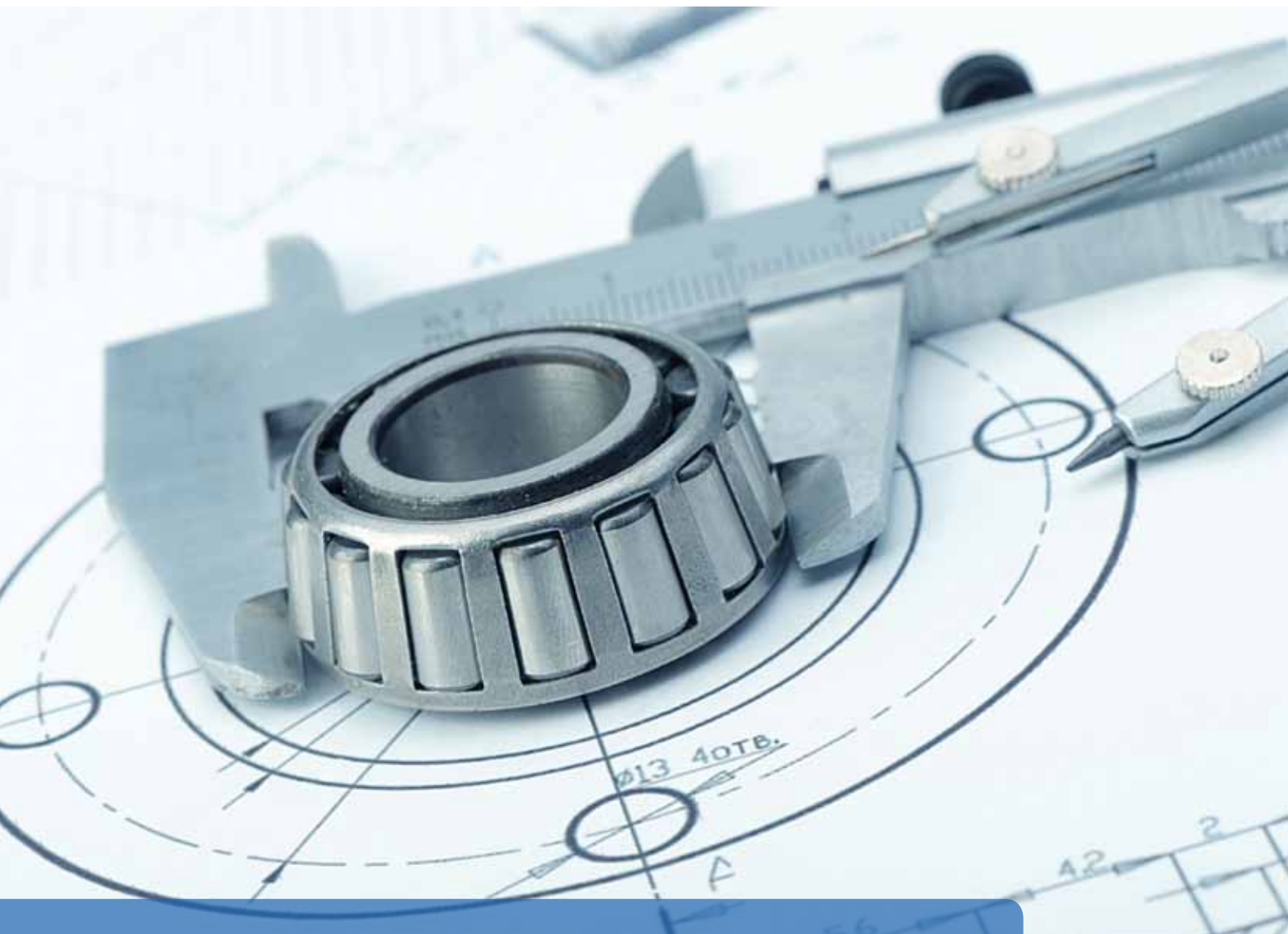


Doświadczenie i technologia

Nieprzerwanie od 1832 r.



www.srubena.pl



System zarządzania jakością w zakupach

Na działach zakupów dużych korporacji ciąży coraz większa odpowiedzialność za odpowiednie zaopatrzenie przedsiębiorstwa w potrzebne zasoby. Jedną z przyczyn jest z pewnością aspekt ekonomiczny

Jednakże wymagana jakość produktów w powiązaniu z coraz większą kompleksowością rynków odgrywają znaczącą rolę.

Globalizacja i związana z nią konkurencja zmusza firmy do wdrażania działań redukujących koszty oraz koszty złej jakości. Producenci kupują coraz więcej u dostawców zewnętrznych, co powoduje z roku na rok spadek poziomu zaopatrzenia komponentami z własnej produkcji.

Także spoglądając na polski rynek od lat obserwujemy proces wzrostu znaczenia działów zakupów w organizacjach oraz przyjmowanie korporacyjnych zasad ich funkcjonowania. Nie zostały jeszcze przeprowadzone badania opisujące konkretnie oraz długoterminowo trendy rozwoju. Z własnego doświadczenia możemy jednak powiedzieć, że głównym wskaźnikiem rozliczania działów zakupów jest aspekt czysto ekonomiczny. Działy te rozliczane są z redukcji kosztów zakupu, często nie są jednak uwzględniane późniejsze koszty złej jakości, co znacząco zakłamuje ten wskaźnik.

W związku z powyższym dobrze byłoby się przyjrzeć dobrym praktykom zagranicznym, np. z rynku niemieckiego. Znajomość poniżej przedstawionych danych może też być przydatna przy okazji prowadzenia rozmów biznesowych z kontrahentami zza Odry.

Politechnika w Kolonii (FH Köln) przeprowadziła badania związane z oceną skuteczności działów zakupów w przedsiębiorstwach oraz wpływu wdrożenia systemu zarządzania jakością na efektywność tych działania. Instytut produkcyjny pod kierownictwem Prof. Dr. Matthiasa Schmiedera przeprowadził w 2013 roku badanie rynku, w którym wzięło udział 167 kierowników działów zakupów z różnych branż. Producenci motoryzacyjni stanowili 27 proc. ankietowanych firm. Wyniki zostały porównane z wynikami podobnego badania z roku 2004. Celem projektu było wskazanie potrzeby integracji systemów zarządzania jakością w dziale zakupów, wskazanie z tym powiązanych potrzebnych modyfikacji w systemie zarządzania przedsiębiorstwa oraz ocena potencjalnych oszczędności w dziale zakupów przy silniejszej jego integracji.

Działy zakupów w firmach są różnie zorganizowane. Różnice te są uzależnione od orientacji działu zakupów - może ona być strategiczna lub operacyjna. 75 proc. przedsiębiorstw buduje lokalne struktury zakupowe przy zakupach operacyjnych. Natomiast w przypadku zakupów strategicznych aż 55 proc. organizacji preferuje organizację centralną. 60 proc. przedsiębiorstw trzyma się strategii Multiple Sourcing w celu redukcji ryzyka związanego z uzależnieniem od jednego tylko dostawcy. Tylko 25 proc. firm kupuje u jednego dostawcy, zgodnie z zasadą Single Sourcing. Pozostałe firmy stosują obydwie metody.

41 proc. firm biorących udział w badaniu miało poniżej 200 dostawców, 25 proc. - między 200 a 399, pozostałe firmy ponad czterystu. 2 proc. firm współpracuje z ponad 5000 dostawców. Zaś tylko 14 proc. firm bio-

biorących udział w badaniu nie kupowało towarów i usług za granicą.

Przy wyborze dostawców wyraźnie widać różnice w stosunku do polskiego rynku. Większość firm wybiera liderów jakościowych jako najważniejsze kryterium. Na drugim miejscu brani są pod uwagę liderzy

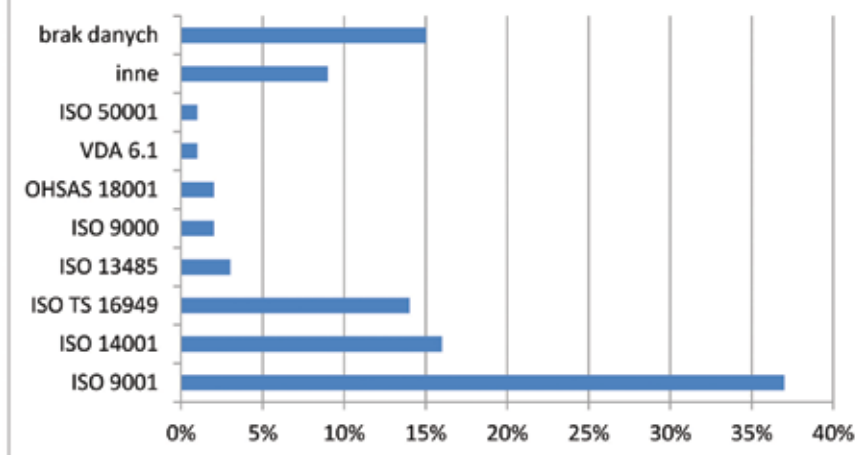
AUTOR



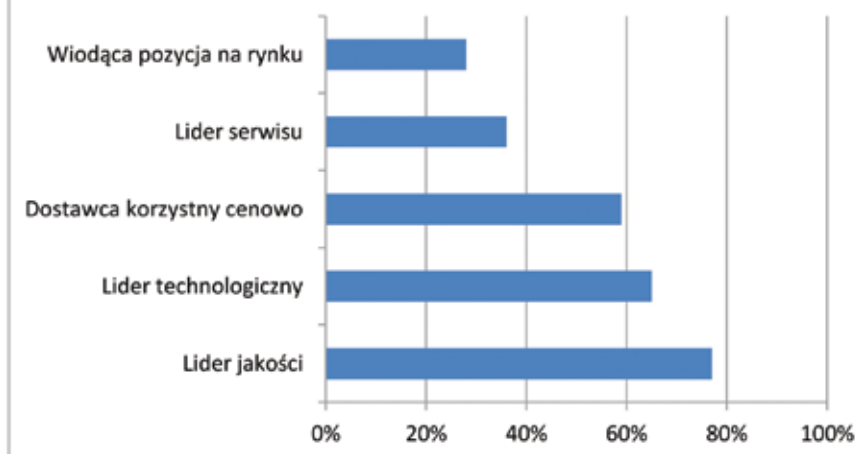
Jakob Kania

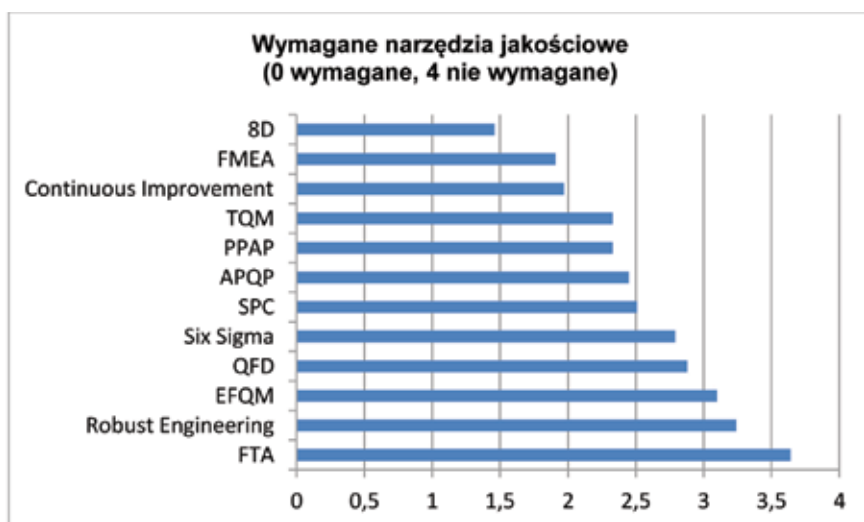
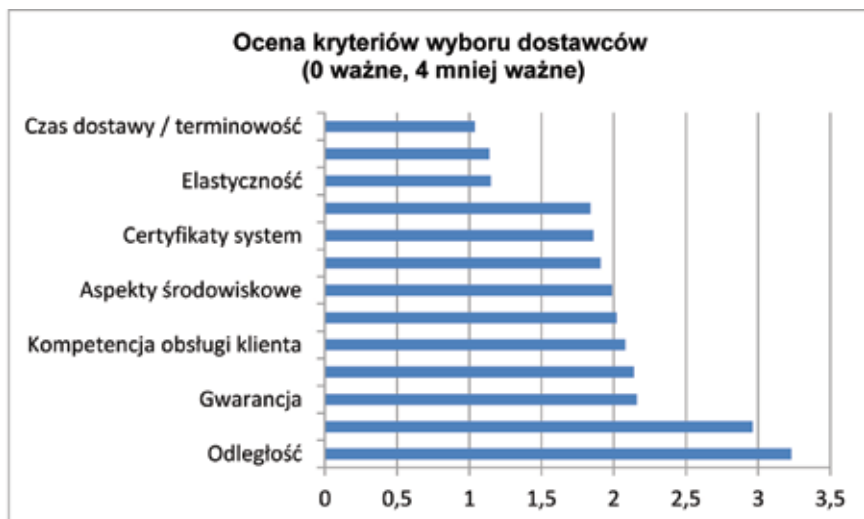
Członek Zarządu
Team Prevent Poland Sp. z o.o.

Rodzaj certyfikacji przedsiębiorstw w procentach



Preferowani dostawcy





technologiczni, a dopiero na trzecim miejscu w ważności odnotowano dostawców atrakcyjnych cenowo.

Jeżeli chodzi o bezpośrednie decyzje zakupowe to na pierwszym miejscu jest terminowość i szybkość dostaw. Na drugim miejscu plasuje się cena, a na trzecim elastyczność dostaw. Jako mniej ważne kryteria ocenione zostały odległość do dostawcy oraz jego reputacja.

W porównaniu z badaniem przeprowadzonym w 2004 roku widać, iż kryteria znacząco się nie zmieniły, jednak poważnie wzrosło znaczenie posiadania certyfikatów produktowych oraz systemowych.

Jako najważniejszy certyfikat systemowy został wymieniony certyfikat na zgodność z ISO 9001, na drugim miejscu ISO/TS 16949. Ciekawostką jest to, że to właśnie posiadanie certyfikatu ISO 9001 w porównaniu z rokiem

2004 zyskało na uwadze i zostało zakwalifikowane przez większość uczestników jako bardzo ważne. Przy certyfikatach produktowych bez niespodzianek - dominuje znak CE.

Na pytanie, w jaki sposób dostawcy są informowani o wymaganiach klienta 25 proc. z nich podaje portale dla dostawców, publikowanie zasad zakupów oraz dni dostawcy. 75 proc. firm, a w przemyśle samochodowym aż 90 proc. przeprowadza regularne audyty u swoich dostawców, nie zważając na to, czy dostawca jest certyfikowany, czy nie. 60 proc. firm regularnie sprawdza ważność certyfikatu dostawcy.

Najczęściej oczekiwanym standardem jakościowym przez zakupy jest używanie raportu 8D i to nie tylko w przemyśle motoryzacyjnym. Następnie wymieniane jest FMEA oraz ciągle optymalizacje. Stosowanie metody FTA przez dostawcę nie odgrywa dla działań zakupów znaczącej roli.

W badaniu 61 proc. firm oceniło wdrożenie systemu zarządzania jakością (SZJ) do działu zakupów jako bardzo dobre rozwiązanie, 32 proc. nie było w stanie tego ocenić, a 5 proc. oceniło fakt wdrożenia SZJ negatywnie.

Metoda Multiple Sourcing bazująca na korzystaniu z większej ilości dostawców jest preferowana przez większość firm i znacznie częściej stosowana niż jeszcze w roku 2004. Większość przebadanych organizacji uważa, że ważne jest rozszerzenie współpracy na wielu dostawców.

Podsumowując, autorzy konstatują, że wdrożenie systemu zarządzania jakością w dziale zakupów wpływa pozytywnie na efektywność jego działania i otwiera duży potencjał związany z redukcją kosztów zakupowych, nie tylko poprzez redukcje cen u dostawców.

Porównując wyniki przedstawionego badania oraz doświadczenia zaczerpnięte z polskich przedsiębiorstw zauważalna jest różnica podejść. O ile niemieckie przedsiębiorstwa znacznie bardziej koncentrują się na zakupie u dostawców gwarantujących dobrą jakość w celu uniknięcia kosztów złej jakości produktu końcowego, jakże często wynikającej z wadliwych dostaw, o tyle w Polsce najważniejszym kryterium jest cena. Wynika to po części z silnych nacisków korporacyjnych na optymalizację wyników ekonomicznych, po części na pewno także z ogólnej przyjętej zasady, że powinno być jak najtaniej. Widzimy to choćby w przetargach publicznych, gdzie zwykle jedynym kryterium jest cena - na rynkach zachodnich nie do pomyślenia. Niemieckie firmy zrozumiały jednak (co pokazuje porównanie badań z lat 2004 i 2013), że koszty akcji przywoławczych wynikających ze złej jakości komponentów są zwykle dużo wyższe, niż oszczędności, poprzez orientację zakupów głównie na cenę, co zwykle jest bardzo drogim rozwiązaniem.

Obserwujemy, że coraz więcej firm, także w Polsce, zidentyfikowało problem i wdraża regularne działania mające na celu zwiększenia ważności jakości w procesie zakupów. Patrząc na wyniki przedstawionych badań z pewnością im się to opłaci.

Before you make it real,
make it right



Poznaj nieograniczone możliwości opakowań dzięki 3D Store Visualiser

Twoja marka jest zbyt cenna, aby na niej eksperymentować, więc sprawdź potencjał opakowań Twoich produktów dzięki technologii wizualizacji sklepu stworzonej przez firmę Smurfit Kappa. Dzięki naszemu ekranowi o wysokiej rozdzielczości, wyświetlającemu obraz naturalnych rozmiarów, zamienisz się w klienta i odbędziesz pierwszą tak niezwykle realistyczną wycieczkę po sklepie pośród produktów wysokiej jakości.

Nasza inteligentna technologia pozwoli Ci zobaczyć opakowania Twoich produktów oczami klienta, a dzięki naszej wiedzy i umiejętnościom zwiększysz ich atrakcyjność. Z nami zmienisz, dostosujesz i zoptymalizujesz opakowania Twoich produktów tak, aby efektywnie wyróżniały się na tle konkurencji. Jeśli opakowania będą przyciągać wzrok na wirtualnej półce sklepowej, Twoje produkty będą rozchwytywane przez klientów w realnym świecie.

Store Visualiser 3D wyraża nasze zaangażowanie w unowocześnienie branży opakowań.

Przeżyj to na www.smurfitkappa.com



AutomotiveSuppliers.pl

Producenci części zwiększają zatrudnienie

Miniony rok był relatywnie dobry dla sektora motoryzacyjnego w Polsce. Pod koniec 2013 roku na europejskich rynkach zbytu pojawiły się pierwsze oznaki stabilizacji, w postaci wzrostu sprzedaży nowych samochodów. Dzięki temu produkcję zwiększyły zarówno fabryki pojazdów jak i dostawcy części oraz komponentów. Poprawa ta znalazła odzwierciedlenie w poziomie zatrudnienia w Polsce.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), po czterech kwartałach 2013 roku przeciętne zatrudnienie w zakładach produkujących pojazdy samochodowe, przyczepy i naczepy oraz części i akcesoria (firmy > 9 osób) wyniosło 158,4 tys., o 3,2 proc. więcej niż na koniec 2012 roku.

Zakłady pow. 49 pracowników

Na koniec zeszłego roku przeciętne zatrudnienie w zakładach średnich i dużych (powyżej 49 osób) wynosiło 153 tys. zatrudnionych, o 5,7 tys. więcej niż przed rokiem.

Największym pracodawcą, pozostają producenci części i akcesoriów (PKD 343). Na koniec zeszłego roku przeciętnie zatrudnienie wzrosło do poziomu 116,3 tys. osób. To o 5,8 tys. więcej niż przed rokiem.

Nieznacznie wzrosło zatrudnienie również u producentów przyczep i na-

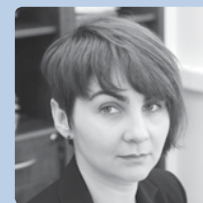
czep - przeciętne zatrudnienie wyniosło 7,2 tys. wobec 7,0 tys. na koniec 2012 roku. Nadal natomiast spada liczba miejsc pracy u fabrykach wytwarzających pojazdy. W ciągu 12 miesięcy zeszłego roku przeciętne zatrudnienie w tej grupie wyniosło 29,5 tys., o 0,4 tys. mniej niż na koniec 2012 roku.

Pamiętajmy, że dane GUS w bezpośredni sposób nie odzwierciedlają rzeczywistego zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym, gdyż część firm, głównie producentów części i akcesoriów figuruje w innych grupach niż PKD 34. AutomotiveSuppliers.pl szacuje, że innych grupach (m.in. PKD 251, 2612, 275, 3141, 3611 i in.) pracuje około 50-60 tys. osób. Kolejne 20-30 tys. to pracownicy tymczasowi, zatrudnieni poprzez agencje pracy. Do łącznego wyniku należy dodać także kilka tysięcy (5-6 tys.) osób w firmach selekcji i kontroli części i komponentów. Podsumowując, na koniec 2013 roku na rzecz przemysłu motoryza-

cyjnego w Polsce zatrudnionych mogło być nawet 265 tys. osób.

Producenci potwierdzają dostawcy komponentów. Podkreślają, że wyższy poziom zatrudnienia to konsekwencja uruchamiania nowych programów produkcyjnych oraz korzystnej koniunktury na rynku motoryzacyjnym. - *W ubiegłym roku zatrudniliśmy bezpośrednio 40 osób a kolejnych 35 pracowników znala-*

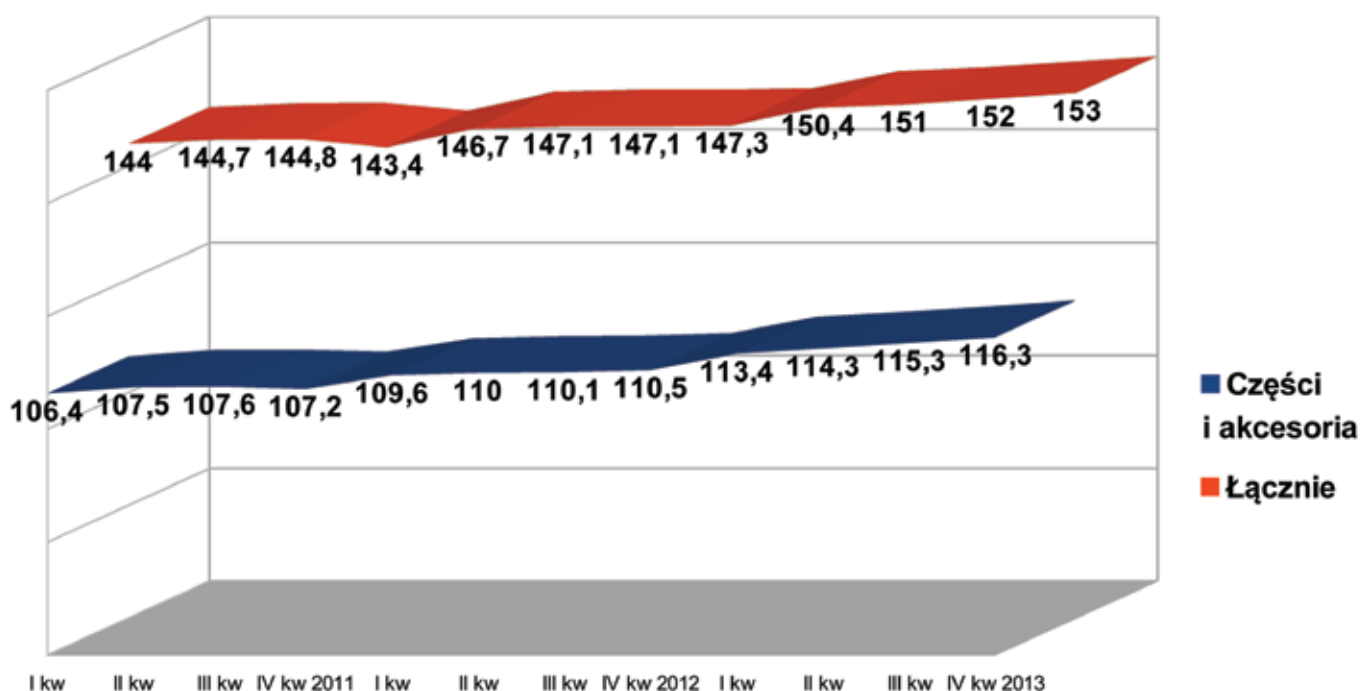
AUTOR



**Małgorzata
Zborowska-Stęplewska**

Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym 2012-2013 (Grupa PKD34 > 49 zatrudnionych)



źródło: AutomotiveSuppliers.pl



Lear

zło zatrudnienie w firmach świadczących dla nas usługi - mówi Edmund Majtyka, dyrektor zakładu Neapco Europe w Praszce, dostawcy m.in. półosi napędowych. - W bieżącym roku pracę rozpoczęło już 20 pracowników. Zakładamy, że do końca roku utworzymy jeszcze około 30 nowych miejsc pracy. Także w spółce NGK Ceramics Polska w roku 2013 kontynuowano stopniowy wzrost zatrudnienia. - W minionym roku zakład w Gliwicach przyjął ponad 100 nowych pracowników - mówi Dariusz Olesiński, HR Manager. Plany na rok bieżący również przewidują nowe zatrudnienia. - Liczymy się z koniecznością stworzenia kilkudziesięciu nowych miejsc pracy - dodaje Dariusz Olesiński.

Najwięksi pracodawcy w 2013 roku



Podobnie jak przed rokiem miano największego pracodawcy wśród dostawców motoryzacyjnych należało do polskiego oddziału amerykańskiego koncernu Lear. W ciągu 12 miesięcy liczba pracowników etatowych wzrosła o 859 osób do 7 179 zatrudnionych.

Zwiększono także liczbę osób najętych za pośrednictwem agencji pracy tymczasowej. Na koniec 2013 roku Lear miał ponad 2,4 tys. pracowników tymczasowych wobec nieco ponad 1 tys. rok wcześniej. Łącznie na koniec zeszłego roku w zakładach Leara (Tychy, Mielec, Jarosław i Legnica) pracowało ponad 9,6 tys. osób.

Na drugim miejscu uplasował się inny amerykański koncern - TRW. Jego polskie zakłady w 12 miesięcy roku zwiększyły zatrudnienie o 700 pracowników. Na koniec 2013 roku TRW miało ponad 7 tys. zatrudnionych, w tym 6,1 tys. pracowników etatowych (+138 osób) oraz ponad 900 pracowników tymczasowych (+561 osób).

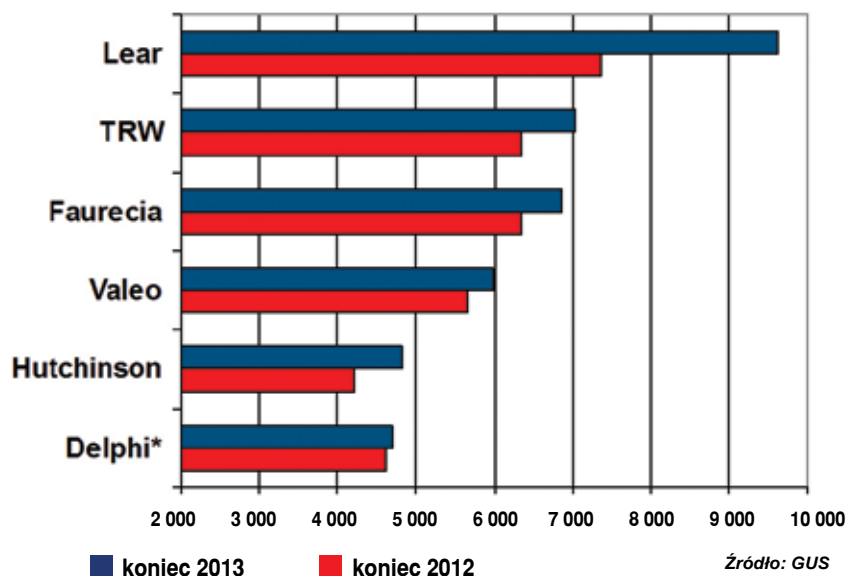
Trzecim największym pracodawcą pozostaje Grupa Faurecia. Francuski dostawca

w ciągu 12 miesięcy zwiększył poziom zatrudnienia o 530 osób do ponad 6,8 tys. pracowników etatowych i tymczasowych. Kolejne miejsca przypadły firmom:

- Valeo - 6 tys. zatrudnionych (wzrost o 350 pracowników),
- Hutchinson - ponad 4,8 tys. (wzrost o niemal 630 pracowników),
- Delphi* - 4,7 tys. (wzrost o 100 pracowników),

Podsumowując, na koniec 2013 roku sześciu wymienionych pracodawców zatrudniało 38,9 tys. osób, o 5,5 tys. więcej niż rok wcześniej.

Najwięksi pracodawcy w sektorze dostawców motoryzacyjnych



Źródło: GUS



Wartością każdego biznesu są ludzie

W **Randstad** wierzymy, że sukces firmy zależy od doboru właściwych ludzi. Naszym Klientom zapewniamy kompleksową obsługę w obszarze rekrutacji na stanowiska ogólne i specjalistyczne, zarówno w trybie stałym, jak i tymczasowym.

Oferujemy także zaawansowaną usługę pracy tymczasowej w formule inhouse, łączącą elastyczność zatrudnienia z redukcją kosztów. Usługa dedykowana jest przedsiębiorstwom produkcyjnym, logistycznym oraz call center, które zarządzają dużymi grupami pracowników.

Nasza oferta obejmuje również usługi długoterminowego zatrudnienia zewnętrznego pracowników, outsourcing kadrowo-płacowy oraz Assessment i Development Center.

Randstad jest drugim na świecie dostawcą usług związanych z HR. W Polsce istniejemy już od 20 lat. Nasza firma to połączenie fachowej wiedzy, innowacyjności procesów rekrutacyjnych oraz doskonałego wyczucia potrzeb naszych Klientów.

Zapraszamy do współpracy!

Kontakt:

Randstad Polska

Al. Jerozolimskie 56c, 00-803 Warszawa

tel.: +48 22 462 25 00, e-mail: firma@pl.randstad.com

www.randstad.pl/pracodawca





Pokolenie Y: wyzwanie i potencjał

Dzisiejsze otoczenie biznesowe jest zupełnie inną rzeczywistością niż ta, którą znamy sprzed dziesięciu czy dwudziestu lat. Pojawiają się nowe technologie, nowa konkurencja, wzrasta znaczenie rynków rozwijających się.

Przedstawiciele pokolenia Y są wykształceni, doskonale znają języki obce i nowe technologie. Z drugiej strony bywają zbyt pewni siebie, mają spore wymagania wobec pracodawcy, nie wahają się zmienić miejsca zatrudnienia z dnia na dzień. Pokolenie Y to młodzi ludzie wychowani w świecie nowych technologii. Nie istnieje dla nich życie bez komputerów, smartphonów i internetu. Niechętnie korzystają z bibliotek, nie lubią papierowych gazet i ręcznego pisanie. Błyskawicznie za to poruszają się po klawiaturze i w sieci, gdzie znajdują odpowiedzi na wszystkie pytania. To generacja Y jest teraz zatrudniana przez pracodawców.

Co robić, aby zapobiec odejściom z firmy młodych specjalistów, tak istotnych dla rozwoju organizacji? Jakie systemy i metody zastosować, aby najmłodszy pracownicy związali się z firmą na dłużej? Kluczem do sukcesu jest poznanie specyficznych uwarunkowań i potrzeb reprezentantów tej generacji. Dopiero wyjaśnienie narosłych wokół tego tematu nieporozumień, zburzenie mitów i wyciągnięcie rzetelnych wniosków może być podwaliną dobrze opracowanych programów retencji.

Pokolenie Y charakteryzuje się z reguły postawami prospołecznymi. Większość z jego przedstawicieli uważa, że innowacje w biznesie mają przełożenie na rozwój społeczny, a poprawę sytuacji społecznej traktują jako jeden z priorytetowych celów biznesowych. Zdają sobie sprawę z tego, że innowacyjna działalność ich własnych firm również skutkuje korzyściami społecznymi. Dowodzi to, że młodzi ludzie, którzy w przyszłości będą pełnić stanowiska menedżerskie, uznają nowatorskie rozwiązania nie tylko za czynnik napędzający rozwój firmy, ale także panaceum na rozwiązanie najbardziej palących problemów społecznych.

Dla ludzi z pokolenia Y kluczowym gwarantem sukcesu w biznesie jest innowacyjność. Według nich, dobre wyniki pracodawcy oraz powodzenie

w biznesie, powinny być mierzone właśnie poziomem innowacji, a nie tylko wynikami finansowymi. Innowacyjność jest ważna z punktu widzenia rozwoju osobistego przedstawicieli pokolenia Y. Nie ukrywają, że przy wyborze potencjalnego pracodawcy biorą pod uwagę właśnie ten czynnik. Powinien to być ważny sygnał dla szefów firm, zwłaszcza, że według prognoz, do 2025 roku aż 75 proc. zatrudnionych będą stanowić ludzie z pokolenia Y.

Obserwacje, które czynimy na co dzień pokazują, jaka jest rozbieżność pomiędzy oczekiwaniami młodych osób a rzeczywistością, z którą stykają się w codziennej pracy. Pracodawcy powinni z uwagą przyjrzeć się temu obszarowi. Ci, którzy tego nie zrobią, narażają się na utratę największych talentów. Pozostali, którzy postawią na innowacyjność, będą mieli szansę na zatrzymanie najlepszych specjalistów, zdobędą przewagę konkurencyjną na rynku, a wpływ ich firm na społeczny rozwój będzie rósł.

System wzmacniania zaangażowania i system retencji są tymi elementami zarządzania zasobami ludzkimi, które mają decydujący wpływ na decyzję pracownika pozostawania w danej organizacji. Zaangażowanie pracownika jest możliwe wtedy, gdy jego osobisty interes zbiega się z interesem organizacji. Pracownik musi widzieć dla siebie szanse zdobywania nowych doświadczeń, pomnażania kompetencji, rozwoju zawodowego, awansu. Ścisły związek między systemami motywacyjnymi a pomysłami na retencje pracowników jest więc oczywisty.

Zatrudnienie, wykształcenie i utrzymanie w firmie wykwalifikowanych kadr jest zasadniczym celem wszystkich działań HR w każdej organizacji. Zachowania pracownika zależą od podjęcia właściwych działań w celu zachęcenia go do pozostania w organizacji na jak najdłuższy czas. Pracownicy nie będą chcieli uciekać z firmy, jeśli pracodawca zaoferuje im ciekawą pracę, efektywne wynagrodzenie, partnerskie,



Marek Strojkowski

Ekspert agencji
zatrudnienia Manpower

podmiotowe traktowanie i możliwości rozwoju.

Jakie są priorytety dla Pokolenia Y?

Specyficzne cechy charakteru i system wartości reprezentantów generacji Y nie pozostają bez wpływu na ich zachowania w środowisku pracy, oczekiwania i wymagania stawiane pracodawcom. To pokolenie inaczej rozkłada akcenty, inne wyznacza priorytety sobie i pracodawcy.

W hierarchii wartości tych pracowników życie prywatne stoi wyżej niż praca. W praktyce pomiędzy tymi dwoma polami aktywności człowieka powinna istnieć równowaga. Praca powinna być nie tyle źródłem utrzymania, co obszarem rozwoju osobowościowego, niepozbawionego nawet elementów rozrywki. Ważne jest, aby praca była współdziałaniem w zespole i aby jej warunki i czas były elastyczne. Wszelkiego rodzaju gry („piłkarzyki”, konsole), specjalnie wyznaczone miejsca do odświeżenia, siłownie w miejscu pracy to dziś coraz częściej występujące wyposażenie biur. Wszystkie to myślenie o najmłodszej grupie pracowników, która „zasila” zespoły firm.

Dużo mówi się o lojalności młodych ludzi? Czy rzeczywiście można uogólnić, że nie są lojalni zawodowo? Każde pokolenie rozumie lojalność z własnego punktu widzenia. „Starsze pokolenia” są lojalni wobec organizacji. Przedstawiciele pokolenia Y są lojalni wobec swojej



grupy zawodowej - menedżerów, członków zespołu, ich sieci społecznej lub konkretnego projektu, dlatego odejścia z jednej firmy i przejścia do innej nie uważają za zdradę.

Młodzi z generacji Y mają inną mentalność pracy - koncentrują się na swojej roli w konkretnym przedsięwzięciu, a nie na pracy jako takiej. Tworzenie zrównoważonego środowiska pracy jest zatem warunkiem utrzymania w firmie młodych specjalistów.

To, czy pokolenie Y poradzi sobie na rynku pracy, to jedna rzecz - zupełnie inną jest to, jak pracodawcy poradzą sobie z zatrudnieniem tej generacji. Póki na rynku jest duża grupa poprzedniej generacji, firmy często unikają zatrudniania przedstawicieli pokolenia Y. Specjaliści HR widzą ich jako pewnych siebie, ale też nielojalnych, wymagających (warunki pracy, atrakcyjność zatrudnienia, wynagrodzenie, narzędzia) i powierzchownych. Cechuje ich również duża skłonność do ryzyka, co w niektórych zawodach może być bardzo niepożądane.

Firmy z tradycjami podchodzą do nich nadal dosyć lekceważąco, a to błąd, bo

to Y stają siłą dominującą na rynku pracy. Nasze rodzime przedsiębiorstwa wciąż nie doceniają siły employer branding nie przykładając zbyt dużej uwagi do promowania swojej oferty wśród przedstawicieli pokolenia Y.

Pokolenie Y nie traktuje zatrudnienia jako wartości samej w sobie, tak jak osoby z poprzednich generacji - „pracują po to, żeby żyć i realizować swoje plany oraz marzenia”. Jednocześnie ważna jest dla nich samore-

alizacja. Problemem dla pracodawców może być fakt, że Y potrzebują stałej stymulacji. To ogromne wyzwanie szczególnie dla działu HR. Muszą tej grupie pracowników zapewnić, po pierwsze, odpowiedni system motywacji i nagród, a po drugie, atrakcyjną ścieżkę rozwoju. Jeśli tego brakuje Y często rozglądają się za nową pracą. Stabilność oraz stałość zatrudnienia nie jest dla niego aż tak istotna.

Naturalnie, wielu młodych i ambitnych dostanie dobrze płatną pracę z możliwością awansu na kierownicze stanowisko. Jednak faktem jest, że wielu z nich będzie musiało wybierać między godną płacą a zadowoleniem z wykonywanej pracy.

Kluczem do sukcesu na polu rekrutacji tych kandydatów jest precyzyjne dopasowanie danego kandydata do konkretnej organizacji, jej typu działalności, posiadanej wizji i wartości, a także otwarcie się na dialog i słuchanie pracowników. Pozwoli to utrzymać talenty w firmach, nie narażając firmę na rotację czy spadek zaangażowania pracowników. W tym względzie nie należy zapominać o możliwości skorzystania z profesjonalnych agencji zatrudnienia, których wsparcie ze względu na znajomość rynku, jest tu nieocenioną pomocą.

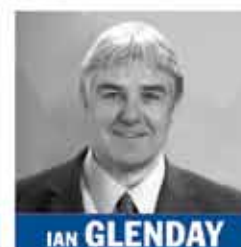
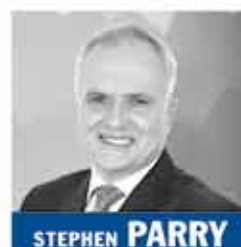


Transformacja firm w bardziej efektywne organizacje

XIV KONFERENCJA LEAN MANAGEMENT DLA PRODUKCJI I USŁUG

**10–12 czerwca 2014, Wrocław
Centrum Kongresowe Haston**

GOŚCIE SPECJALNI – największe światowe autorytety Lean Management



STUDIA PRZYPADKÓW NAJLEPSZYCH FIRM:

ORIFLAME

LEAR
CORPORATION



KGHM POLSKA MIEDŹ S.A.
ODDZIAŁ ZAKŁADY WZBOGAĆCANIA RUD



SHELL BUSINESS
SERVICE CENTER

JEDNA KONFERENCJA – TRZY STRUMIENIE

**STRUMIEŃ TEMATYCZNY
DLA PRODUKCJI**

**STRUMIEŃ TEMATYCZNY
DLA USŁUG**

**BŁOK ZAJĘĆ DLA PREZESÓW
I DYREKTORÓW**

Zostań uczestnikiem najlepszej Konferencji o tematyce Lean Management w Polsce.
Wymień doświadczenia z profesjonalistami z kraju i zagranicy i zrewolucjonizuj swoją firmę!

Zapisy dostępne na:

www.leankonf.pl





Dotacje 2014–2020 - bez badań ani rusz

Nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej 2014-2020 choć oficjalnie rozpoczęła się 1 stycznia br., a Polska podobnie jak wcześniej, ma być jej największym beneficjentem (pod kątem wartości przyznanego budżetu), to na pierwsze konkursy na dotacje przedsiębiorcy muszą jeszcze poczekać co najmniej kilka miesięcy.

Wiele działających w Polsce podmiotów z sektora motoryzacyjnego stanowią spółki zależne międzynarodowych firm o zasięgu globalnym. Z naszych obserwacji tych firm wynika, iż wielokrotnie podmioty te o inwestycje muszą konkurować z innymi spółkami z grupy ulokowanymi w innych krajach. Parametry decydujące o lokalizacji inwestycji to w głównej mierze koszty operacyjne (w tym istotne koszty wynagrodzenia), logistyka, dostęp do określonej kadry. Dotacje na inwestycję, które w perspektywie finansowej 2007-2013 dostępne były w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, często stanowiły o przewadze danego kraju nad innym i rzeczywiście przyczyniały się do wzrostu inwestycji zagranicznych w Polsce. W ramach Poddziałania 4.5.1 PO IG (dotacje na inwestycje o wartości co najmniej 160 mln PLN) przedsiębiorcom przyznano ponad 2 mld PLN.

Dotacje na inwestycje

Wielu przedsiębiorców zadaje sobie pytania czy tego typu zachęta w Polsce będzie jeszcze dostępna? Odpowiedź brzmi: TAK. Ministerstwo Gospodarki zakłada kontynuację dotacji bezzwrotnych na inwestycje, w tym także dla dużych przedsiębiorstw. Nowe działanie w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój, które z pewnością będzie cieszyło się dużym zainteresowaniem przedsiębiorstw, nazywa się **BADANIA NA RYNEK**. Instrument ten dofinansowywać będzie w formie dotacji inwestycje produkcyjne i usługowe przedsiębiorstw związane z wprowadzeniem nowego produktu/ usługi na rynek i/lub zwiększeniem mocy produkcyjnych. Na ten cel przewiduje się 850 mln euro dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz prawie 350 mln euro dla dużych. Warunkiem obligatoryjnym będzie wykazanie, iż inwestycja:

- polega na wdrożeniu wcześniej przeprowadzonych/zakupionych prac badawczo-rozwojowych oraz

- wpisuje się w Krajowe Inteligentne Specjalizacje.

Dodatkowe środki na tego typu projekty inwestycyjne o mniejszej skali i zgodne z Regionalnymi Inteligentnymi Specjalizacjami dostępne będą także w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Wstępnie zakłada się, iż inwestycje o wartości do 25 mln zł będą mogły ubiegać się o wsparcie z poszczególnych Regionalnych Programów Operacyjnych, natomiast powyżej tej kwoty z Działania Badania na rynek PO IR.

Inteligentne specjalizacje - co to jest?

Inteligentne specjalizacje to pojęcie, które w perspektywie finansowej 2014-2020 zostanie zaimplementowane po raz pierwszy. Zostało ono wprowadzone zapisami Rozporządzenia ogólnego 2014-2020 i wynika z założeń Strategii Europa 2020. Opracowanie krajowej lub regionalnej strategii inteligentnej specjalizacji było jednym z warunków zaakceptowania programów operacyjnych przez Komisję Europejską, a wielkość środków przeznaczonych na rozwój krajowych i inteligentnych specjalizacji będzie przedmiotem negocjacji pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju oraz Komisją Europejską.

Na poziomie krajowym w Polsce określono 18 inteligentnych specjalizacji podzielonych na pięć obszarów tematycznych, wśród których nie ma jednak bezpośrednio wymienionego sektora motoryzacyjnego: (i) zdrowe społeczeństwo, (ii) biogospodarka rolno-spożywcza, leśno-drzewna i środowiskowa, (iii) zrównoważona energetyka, (iv) surowce naturalne i gospodarka odpadami, (v) innowacyjne technologie i procesy przemysłowe (w ujęciu horyzontalnym). Aby otrzymać wsparcie z programu operacyjnego na szczeblu krajowym, inwestycja będzie musiała się wpisywać w krajową strategię specjalizacji. Na szczęście piąty obszar tematyczny został wpi-

AUTOR



Magdalena Zawadzka

Manager
Crido Taxand Sp. z o.o.

sany w tzw. ujęciu horyzontalnym, co oznacza, iż jeżeli inwestycja z dowolnej branży będzie wpisywała się w jedną z sześciu specjalizacji wskazanych w ramach obszaru Innowacyjne technologie i procesy przemysłowe, to będzie mogła ubiegać się o wsparcie na szczeblu krajowym (1. Wielofunkcyjne materiały i kompozyty o zaawansowanych właściwościach, w tym nanoprocesy i nanoproducty, 2. Sensory {w tym biosensory} i inteligentne sieci sensoryczne, 3. Inteligentne sieci i technologie geoinformacyjne, 4. Elektronika oparta na polimerach przewodzących, 5. Automatyzacja i robotyka procesów, technologicznych, 6. Optoelektroniczne systemy i materiały).

Koncepcja inteligentnych specjalizacji wynika ze strategicznego podejścia do rozwoju ekonomicznego poprzez ukierunkowane wsparcie dla badań i innowacji. Podejście to zakłada zaangażowanie szerokiego spektrum organizacji i instytucji oraz partnerów społecznych i gospodarczych w proces identyfikacji obszarów tematycznych o największym potencjale rozwojowym w danym regionie (specjalizacji), które mogą stanowić jego największą przewagę konkurencyjną.

Dalszy rozwój inteligentnych specjalizacji danego regionu powinien polegać na ścisłym powiązaniu działalności badawczo-rozwojowej i rozwoju kapitału ludzkiego (kwalifikacji oraz

umiejętności pracowników). Na rozwoju kluczowych obszarów tematycznych powinno się koncentrować wsparcie finansowe, szczególnie w zakresie badań i innowacji. Powinny być to obszary, których rozwój będzie przynosił największą wartość dodaną i rzeczywiste efekty gospodarcze.

Na szczeblu regionalnym na ten moment tylko województwa kujawsko-pomorskie oraz dolnośląskie wybrały sektor motoryzacyjny jako swoją regionalną specjalizację. W regionach tych należy się zatem spodziewać preferencji dla tego sektora. Wpisywanie się w strategię danego regionu może być też premiowane w instrumentach wdrażanych na szczeblu centralnym.

Dotacje na działalność i prace B+R

Wracając do pierwszego warunku otrzymania dotacji z działania Badań na rynek należy podkreślić rolę Badań i Rozwoju w ramach nowej perspektywy finansowej 2014-2020, która w stosunku do poprzedniej została znacznie zwiększona. Temat B+R nie pojawia się już tylko w obrębie instrumentów, którego bezpośrednio wspierają realizację prac badawczo-rozwojowych, ale jest też motywem przewodnim osi wsparcia dedykowanej inwestycjom. Warunkiem dofinansowania inwestycji będzie wykazanie, iż jest ona pochodną wcześniej przeprowadzonych lub zakupionych prac badawczo-rozwojowych (z dużym naciskiem na te pierwsze). Trendy te wynikają jednoznacznie ze strategii Europa 2020, dla której fundusze europejskie stanowią narzędzia do wdrażania wyznaczonych w strategii celów, a jednym z nich jest zwiększenie nakładów na B+R.

W perspektywie finansowej UE 2007-2013 kryterium takie na skutek rosnących wymogów Komisji Europejskiej z czasem także wprowadzono do najbardziej popularnego działania na inwestycje przedsiębiorstw - do

Tabela 1: Podział środków na inwestycje w ramach PO IR 2014-2020

Nazwa działania	Alokacja (w mln EUR)	Forma wsparcia	instytucja odpowiedzialna za wdrażanie
Dla dużych przedsiębiorstw			
Badania na rynek - wsparcie wdrożeń wyników prac B+R dotyczących KIS dla dużych firm	348,384	Dotacja	Ministerstwo Gospodarki
Centrum B+R - wsparcie tworzenia działów B+R przez duże firmy	280,5	Dotacja	Ministerstwo Gospodarki
Dla MŚP			
Badania na rynek - wsparcie wdrożeń wyników prac B+R uwzględniające KIS przez MSP	850	Dotacja	PARP
Kredyt na innowacje technologiczne - wsparcie dla MSP na wdrażanie innowacji	422,055	Instrument zwrotny	BGK
Centra Badawczo-Rozwojowe - wsparcie tworzenia działów B+R dla MSP	170	Dotacja	PARP
Starter - akceleracja nowopowstałych innowacyjnych przedsiębiorstw (wsparcie od przygotowania pomysłu do wejścia na rynek)	200	Instrument zwrotny	PARP
Biz-Nest - ułatwianie inwestowania w MSP syndykatom (grupa co najmniej trzech Aniołów Biznesu)	64,435	Instrument zwrotny	PARP
Fundusz Innowacji - wsparcie dla innowacyjnych przedsiębiorców na uruchomienie lub rozszerzenie działalności	143,646	Instrument zwrotny	PARP
4Stock - instrument dla MSP, który ma im pomóc przygotować dokumentację do wejścia na giełdę czy emisji obligacji	7,034	Dotacja	PARP
Pozostałe instrumenty			
Kredyt na innowacje technologiczne* - wsparcie dla MSP na wdrażanie innowacji	422,055	Instrument zwrotny	BGK
Fundusz funduszy VC - Fundusz funduszy dokonujący inwestycji kapitałowych i quasi-kapitałowych w fundusze podwyższonego ryzyka	80,894	Instrument zwrotny	BGK
Fundusz gwarancyjny dla wsparcia innowacyjnych przedsiębiorstw - finansowanie projektu z funduszy prywatnych (gwarant wypłaca pieniądze jeśli przedsięwzięcie się nie powiedzie)	120,650	-	BGK

* Instrument analogiczny do Działania 4.3 PO IG 2007-2013 „Kredyt technologiczny” - dotacja na spłatę kredytu do 6 mln PLN Źródło: Jak rząd ugryzł 11 mld zł, Puls Biznesu, 5 maja 2014, s. 4.

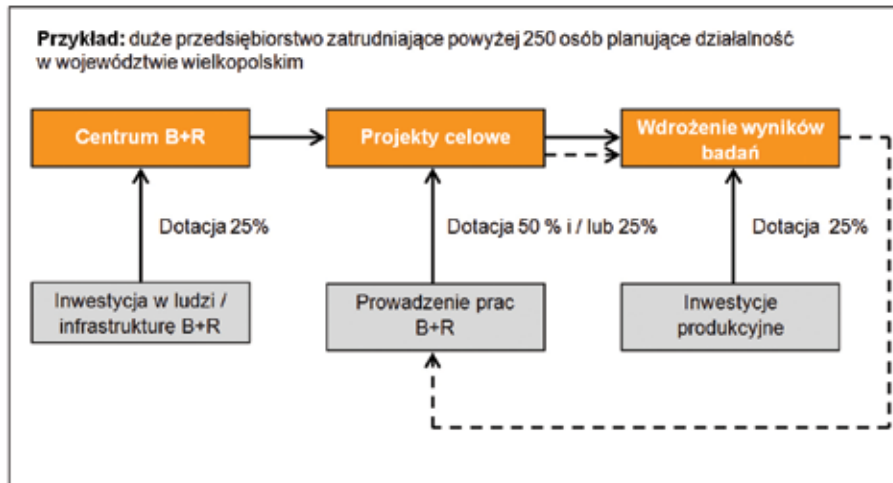
Działania 4.4 Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka „Nowe inwestycje o wysokim potencjale innowacyjnym”. Za wykazanie, iż wdrożenie wyników prac B+R jest istotnym elementem inwestycji, a wartość przeprowadzonych lub zakupionych prac wyniosła co najmniej 1% wartości całej inwestycji, przedsiębiorcy otrzymywali dodatkowe punkty w ocenie wniosku o dofinansowanie i w rezultacie byli preferowani do otrzymania wsparcia.

W zbliżających się konkursach w ramach nowego Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój należy się jednak spodziewać, iż wykazanie,

że inwestycja polega na wdrożeniu wyników prac B+R będzie warunkiem obligatoryjnym. Możliwe jest też, że minimalna wartość przeprowadzonych lub zakupionych prac B+R zostanie określona na poziomie wyższym niż 1% lub za przekroczenie tego pułapu przedsiębiorcy będą premiowani.

Dodatkowo, z uwagi na fakt, iż zwiększenie nakładów przedsiębiorstw na prace rozwojowe jest jednym z głównym celów wskazanych krajom członkowskim w strategii Europa 2020, w ramach programów operacyjnych wyodrębniono środki na inwestycje w centra badawczo-rozwojowe. Na ten

Rysunek 1: Dotacje od pomysłu do przemysłu



Zródło: opracowanie własne

cel na szczeblu krajowym w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój w formie dotacji dla małych i średnich przedsiębiorstw przewidziano 170 mln euro, a dla dużych przedsiębiorstw 280,5 mln euro (Działanie CENTRA BADAWCZO-ROZWOJOWE). Dodatkowo dotacje na ten cel dostępne będą także w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (dla inwestycji o mniejszej skali). Dotacją objęte będą mogły być jak dotychczas: nakłady inwestycyjne lub dwuletnie koszty pracy nowozatrudnionych osób.

Przyciągnięcie do Polski nowych oraz rozbudowa istniejących centrów badawczo-rozwojowych wspierana będzie także w formie dofinansowania celowych prac badawczo-rozwojowych. Tylko na szczeblu krajowym w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój przewiduje się na ten cel ponad 4 mld euro. Dodatkowe środki, analogicznie jak do działań inwestycyjnych, finansowane będą ze środków Regionalnych Programów Operacyjnych. Projekty badawcze będą mogły być realizowane samodzielnie przez przedsiębiorców, w konsorcjum z innym przedsiębiorcą lub większą grupą przedsiębiorstw, z udziałem podwykonawców, czy w konsorcjum z jednostką naukową. Zapraszanie do udziału w badaniach polskich jednostek naukowych jest o tyle korzystne, iż jednostki te będą mogły otrzymać dota-

cję na 100% swoich kosztów badań. Należy jednak pamiętać przy tym, że w takim przypadku jednostka zachowuje prawo do własności wyników badań proporcjonalnie do swojego udziału w całym projekcie. W przeciwnym wypadku, dofinansowanie takie mogłoby stanowić niedozwoloną pomoc publiczną dla przedsiębiorcy. W każdym razie udział jednostek naukowych w projekcie czy to w formie konsorcjum czy też na zasadach podwykonawcy zwiększa szanse przedsiębiorcy na otrzymanie wsparcia ponieważ krytycznymi kryteriami oceny w tego typu schematach wsparcia w perspektywie finansowej 2007-2013 oprócz przedmiotu prac B+R i potencjału wyników badań była ocena zdolności wnioskodawcy do realizacji prac B+R, ocena zaplecza technicznego, ocena kadry naukowej zaangażowanej do badań czy potencjał naukowy projektu.

W nowej perspektywie finansowej przedsiębiorcy mają zatem możliwości finansowania swojej działalności „od pomysłu do przemysłu”.

Ile i na co?

Pomoc udzielana na inwestycje produkcyjne bądź w centra B+R stanowi pomoc regionalną i jej wysokość zależy od lokalizacji przedsięwzięcia oraz od wielkości przedsiębiorstwa (np. w województwie dolnośląskim/śląskim/wielkopolskim dla dużego przedsię-

biorcy od 1 lipca 2014r. dostępny pułap pomocy wynosi 25% wartości inwestycji, dla średniego przedsiębiorcy w tych województwach o 10 p.p. więcej, a dla małego o 20 p.p.). Dofinansowaniem objęte mogą być szeroko pojęte nakłady inwestycyjne: zakup gruntu, roboty i materiały budowlane, zakup środków trwałych, wartości niematerialnych i prawnych lub dwuletnie koszty pracy nowozatrudnionych pracowników.

Dotacje na prace B+R stanowią pomoc horizontalną. Wysokość tej pomocy nie jest uzależniona od miejsca prowadzenia badań, a od ich rodzaju oraz od wielkości przedsiębiorstwa. Badania przemysłowe dofinansowane są w 50%, a prace rozwojowe w 25%. Pułap wsparcia jest odpowiednio wyższy dla średniego przedsiębiorcy o 10 p.p., a dla małego o 20 p.p. Dodatkowo w przypadku realizacji prac we współpracy z innym podmiotem lub rozpowszechniania wyników badań wsparcie może zostać zwiększone o kolejnych 15 p.p. Dofinansowaniem objęte mogą być koszty prowadzenia badań (np. wynagrodzenia, usługi obce, amortyzacja aparatury badawczej) i wytworzenia prototypów (np. zużycie materiałów i energii).

Podsumowanie

Firmy działające w sektorze motoryzacyjnym w większości skoncentrowane były dotychczas w Polsce wyłącznie na działalności produkcyjnej. Mamy nadzieję, iż ogromna pula dotacji, która już za parę miesięcy będzie dostępna dla przedsiębiorstw przyciągnie do naszego kraju także działalność badawczo-rozwojową międzynarodowych koncernów, a wraz z nimi umocni się rola istniejących i nowych zakładów produkcyjnych tego sektora w Polsce. Rząd daje w ręce zarządów spółek działających na terenie kraju spory atut do wykorzystania w konkurencji o nową inwestycję w ramach międzynarodowych grup kapitałowych. Życzę wszystkim Państwu, aby udało się go wykorzystać.

4 Forum Human Resources

w sektorze motoryzacyjnym



Forum nadal rośnie w siłę

W dniach 22-23 maja 2014 r. odbyła się 4. edycja Forum Human Resources w sektorze motoryzacyjnym. AutomotiveSuppliers.pl jako organizator wydarzenia ma kilka powodów do zadowolenia.

W ciągu dwóch dni Forum nasi goście mogli wysłuchać wystąpień i podyskutować, m.in. o ocenach pracowniczych, programach staży i praktyk studenckich, rozwiązywaniu problemów w komunikacji wewnętrznej czy zmianach zachodzących na rynku pracy.

- *Tradycją organizowanych przez nas wydarzeń jest wysoki poziom prezentowanych case studies - mówi Małgorzata Zborowska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - To co jest szczególnie dla nas miłe, to fakt, że poszczególne wystąpienia spotkały się zazwyczaj z dodatkowymi pytaniami, zadawanymi z sali.*

Uczestnictwo w majowym Forum było dla mnie bardzo cenne, głównie dlatego, że wydarzenie na którym spotykają się praktycy z branży przyniosło wielką wartość dodaną do posiadanych już doświadczeń. Dla mnie była to możliwość uczenia się od innych, poszerzenia wiedzy i wymiany doświadczeń, co jest niezwykle wartościowe. Człowiek uczy się całe życie i moje uczestnictwo w Forum jest tego niezaprzeczalnym dowodem. Każda przedstawiona prezentacja jak również rozmowy w tzw. kuluarach wzbogaciły mnie zarówno zawodowo jak i osobiście.

Agnieszka Warchoł

HR Manager

BWI Poland Technologies Sp. z o.o.

Oddział w Krośnie

W tym roku postanowiliśmy wyjść poza polski rynek - naszym pierwszym zagranicznym gościem i prelegentem był p. Jiří Havlín, HR Manager w fabryce Hyundai Motor Manufacturing Czech z Noszowic. Staramy się wspierać także mniej oficjalną integrację przedstawicieli branży – podczas bankietu na zakończenie I dnia Forum uczestnicy mieli okazję do nieformalnych rozmów jak również do udziału w przygotowywanych przez organizatora atrakcjach.

Z pośród wszystkich 13 prezentowanych wystąpień podczas 4. Forum Human Resources z największym zainteresowaniem spotkały się prezentacje:

- Różnice kulturowe na przykładzie fabryki HMMC w Noszowicach - temat zaprezentowany przez wspomnianego już p. Jiříego Havlína,
- Teraz Razem Widoczni jako przykład akcji informacyjnej w duchu CSR - który przedstawiła p. Agata Boczkowska, Specjalista w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi w TRW Polska Sp. z o.o.



Forum Human Resources to jedyne w swoim rodzaju wydarzenie, które pozwala na bezpośredni kontakt z najlepszymi praktykami i najnowszymi trendami w zarządzaniu personelem w branży motoryzacyjnej. Powinno być obowiązkowym punktem w kalendarzu nie tylko każdego menedżera HR ale też wszystkich zainteresowanych rozwojem swoich zespołów. Nic nie zastąpi takiego bezpośredniego, inspirującego spotkania z praktykami niełatwej przecież dziedziny jaką jest HR w przemyśle motoryzacyjnym.

Dariusz Domin

HR Manager

TRW Steering Systems Poland Sp. z o.o.

- Program staży i praktyk studenckich na przykładzie Toyota Motor Manufacturing Poland - prezentacja wygłoszona przez p. Katarzynę Jurkowską, specjalistkę HR w wałbrzyskiej fabryce Toyoty.

Dziękujemy wszystkim obecnych podczas tegorocznego Forum HR w sektorze motoryzacyjnym, zarówno prelegentom, uczestnikom jak i naszym partnerom. Zapraszamy do obejrzenia zdjęć oraz relacji filmowej z przebiegu 4. edycji Forum, które są dostępne na stronie www.hrwmotoryzacji.pl.

Już dziś zapraszamy wszystkich zainteresowanych, zarówno wystąpieniami jak i udziałem w charakterze Partnera w 5. edycji Forum Human Resources w sektorze motoryzacyjnym w 2015 roku do kontaktu z AutomotiveSuppliers.pl.

Forum Human Resources to dla mnie jedno z najlepszych źródeł wymiany doświadczeń dobrych praktyk. Prezentowane przykłady to świetny punkt odniesienia, dzięki któremu wiem czy moja firma podąża za trendami rynku HR. Atrakcyjności wydarzeniu dodaje fakt, że uczestnikami są osoby związane z tą samą branżą - motoryzacyjną, więc przedstawione rozwiązania mogą być dla nich doskonałym źródłem inspiracji. W tym roku byłam pod wrażeniem, jak prezenterzy szczerze i otwarcie dzielili się wiedzą. Udział w Forum to dobra inwestycja w siebie i swój dział HR.

Ewa Wadoń

HR Manager

Vehicle Group EMEA

Eaton Automotive Systems Sp. z o.o.



Partner główny

 **randstad**

Partner Branżowy



Patronat





SOSNOWIEC ZAGŁĘBIEM OBRÓBKII!

7. Międzynarodowe
Targi Obrabiarek, Narzędzi
i Technologii Obróbki

30.09 – 02.10.2014

TOOLEX

tereny targowe: Expo Silesia
Centrum Targowo-Konferencyjne
ul. Braci Mieroszewskich 124
41-219 Sosnowiec

Sosnowiec
expo silesia

kontakt: Agnieszka Cieślik
tel. 32 78 87 541 , fax 32 78 87 522
kom. 510 031 475
e-mail: agnieszka.cieslik@exposilesia.pl

Wraz z targami TOOLEX odbędą się
Targi Metod i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów **WIRTOTECHNOLOGIA**
oraz Targi Techniki Laserowej **LASERexpo**

Targi TOOLEX (wraz z LASERexpo i z WIRTOTECHNOLOGIA)
stały się najważniejszym spotkaniem branży obróbki metalu
w Polsce w sezonie jesiennym!

www.toolex.pl

2014

31.05-04.06	AMITEC	16-18.09	META
Lipsk	Branżowe Targi Części Zamiennych,	Kielce	Międzynarodowe Targi Technologii
Niemcy	Naprawy, Pielęgnacji oraz Serwisowania		dla Odlewnictwa
	Samochodów Osobowych,		Targi Kielce
	Użytkowych i Specjalnych		www.targikielce.pl
31.05-08.06	AMI	16-18.09	Aluminium & Nonfermet
Lipsk	Międzynarodowe Targi Samochodowe	Kielce	Międzynarodowe Targi Aluminium
Niemcy	Targi Lipskie		i Technologii, Materiałów
	www.targi-ami.pl		i Produktów Metali Nieżelaznych
			Targi Kielce
			www.targikielce.pl
31.05-08.06	AMICOM	30.09-02.10	TOOLEX
Lipsk	Branżowe Targi Mobilnej Rozrywki,	Sosnowiec	Międzynarodowe Targi Obrabiarek,
Niemcy	Komunikacji i Nawigacji Targi Lipskie		Narzędzi i Technologii Obróbki
	www.targi-amicom.pl		Kolporter Expo Sp. z o.o.
			www.exposilesia.pl
03-06.06	Mach-Tool	30.09-02.10	WIRTOTECHNOLOGIA
Poznań	Salon Obrabiarek i Narzędzi	Sosnowiec	Międzynarodowe Targi Metod
	Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o.		i Narzędzi do Wirtualizacji Procesów
	www.machtool.mtp.pl		Kolporter Expo Sp. z o.o.
			www.exposilesia.pl
03-06.06	Welding	09-10.10	10. Forum Wymiany Doświadczeń
Poznań	Salon Spawalnictwa	Karpacz	Branży Motoryzacyjnej
	Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o.		TUV Nord Polska Sp. z o.o. / Team
	www.welding.mtp.pl		Prevent Poland Sp. z o.o.
			www.tuv-nord.pl / www.teamprevent.pl
			www.metalforum.mtp.pl
03-06.06	Metalforum	14-16.10	International Suppliers Fair (IZB)
Poznań	Salon Metalurgii, Hutnictwa, Odlewnictwa	Wolfsburg	Wolfsburg AG
	i Przemysłu Metalowego	Niemcy	www.izb-online.com
	Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o.		
	www.metalforum.mtp.pl		
03-06.06	Surfex	14-16.10	SteelMET
Poznań	Salon Technologii Obróbki Powierzchni	Sosnowiec	Międzynarodowe Targi Stali, Metali
	Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o.		Nieżelaznych, Technologii i Produktów
	www.surfex.mtp.pl		Kolporter Expo Sp. z o.o.
			www.exposilesia.pl
10-12.06	XIV Międzynarodowa Konferencja	22-23.10	SURFPROTECT
Wrocław	Lean Management	Sosnowiec	Targi Zabezpieczeń Powierzchni
	Lean Enterprise Institute Polska		Kolporter Expo Sp. z o.o.
	www.lean.org.pl		www.exposilesia.pl
12-13.06	2. Konferencja dla narzędziowni		
Bielsko-Biała	Tool-Shop		
	AutomotiveSuppliers.pl		
	www.nowoczesnanarzedziownia.pl		

AutomotiveSuppliers.pl

Wydarzenia

Nowości z firm,
nadchodzące wydarzenia,
relacje

Newsletter

Zostań bezpłatnie
odbiorcą codziennych
informacji

Wydarzenia

Nowości z firm,
nadchodzące wydarzenia,
relacje

Newsletter
Zostań bezpłatnie
odbiorcą codziennych
informacji

Baza dostawców
Katalog online dostawców
produkcyjnych
i nieprodukcyjnych
dla przemysłu
motoryzacyjnego

**Najbliższe
Konferencje**
w których warto
uczestniczyć

Szkolenia
(otwarte i zamknięte)
podnieś kwalifikacje
swojej i pracowników

**TOOL-SHOP
KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWYCH
2014**
12-13 czerwca 2014 r.

10

FORUM AUTOMOTIVE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

9-10.10.2014

KARPACZ, HOTEL GOŁĘBIEWSKI



08.10.2014 | opcjonalna możliwość zwiedzania fabryki samochodów **ŠKODA w Mladá Boleslav** (wyjazd autokarem spod hotelu Gołębiowski Karpacz)

I Dzień FORUM 09.10.2014

09.30 – 10.00	Rejestracja uczestników
10.00 – 10.20	Otwarcie. Henryk Warkocz - TUV NORD Polska Sp. z o.o. Dariusz Grzegorzczak - Team Prevent Poland Sp. z o.o.
10.20 – 11.10	Czy Polska jest potęgą motoryzacyjną? Analiza na tle innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej Rafał Orłowski - AutomotiveSuppliers.pl
11.10 – 11.40	Przerwa kawowa
11.40 – 13.20	Struktura systemu zarządzania jakością oraz Podstawy i rodzaje audytów w koncernie Volkswagen – Sonia Militello / Jacek Kazmierczak, Volkswagen AG Wolfsburg
13.20 – 14.00	Bezpieczeństwo informacji w branży motoryzacyjnej – moda, czy inwestycja w przyszłość? (case study) Przemysław Szczurek - TUV NORD Polska
14.00 - 15.00	Obiad
15.00 – 15.45	Bezpieczna realizacja nowych projektów w oparciu o wytyczne VDA Konrad Kubieniec - Team Prevent Poland
15.45 - 16.30	Nowe zasady certyfikacji IATF na zgodność z ISO/TS 16949 – doświadczenia Jednostki Certyfikującej Reimund Gallert - TÜV NORD CERT GmbH
16.30 - 17.15	„Raising the Bar” – czyli podniesienie poprzeczki po wdrożeniu 4 edycji zasad certyfikacji IATF – okiem witness auditora VDA – QMC Robert Mycroft - VDA – QMC
17.15 - 17.30	Podsumowanie
20.00	Uroczysty Bankiet Jubileuszowy

II Dzień FORUM 10.10.2014 - Warsztaty

10.00 - 10.15	Wstęp do warsztatów
10.15 - 12.15	Warsztaty
12.15 - 13.00	Podsumowanie pracy w grupach
13.00 - 13.15	Zamknięcie X Jubileuszowego Forum
13.30	Obiad

Grupy warsztatowe:

1. Specyfika wymagań Koncernu Volkswagen
2. Nowe Wytyczne Certyfikacyjne IATF
3. Bezpieczeństwo informacji – praktyczne aspekty standardu ISO 27001

Kontakt:

Aneta Wójcik tel.: 695 301 031, a.wojcik@tuv-nord.pl

Ewelina Cieniecka tel.: 504 084 671, ewelina.cieniecka@teamprevent.com

Promocyjna cena do 15 sierpnia 2014 - 1390zł netto/os

AutomotiveSuppliers.pl

EMW
STAHL-SERVICE-CENTER

Team
prevent

TUV NORD