

AutomotiveSuppliers.pl

review

ISSN 1899-4369

Nr 4(22)/2013 październik - grudzień



Poland Tokai Okaya Manufacturing



4. Forum MotoSolutions za nami

W numerze

Jesień - czas nowych inwestycji

ISO/TS 16949 - nowe zasady certyfikacji

Wywiad z Dyrektorem Krajowym Valeo

Rośnie eksport autobusów

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

2014 będzie lepszy dla motoryzacji

Jaki był 2013 rok dla przemysłu motoryzacyjnego? Początek mijającego roku nie napawał optymizmem. W Polsce nadal spadała produkcja samochodów co przekładało się na niższą niż rok wcześniej wartość eksportu. Złe informacje napływały z rynków europejskich gdzie w większości malała sprzedaż nowych aut. Jednak w połowie roku pojawiły się pierwsze oznaki poprawy. Spadki w sprzedaży samochodów stawały się mniejsze, a we wrześniu i październiku w krajach Unii Europejskiej miały miejsce dawno nienotowane wzrosty.

Europa to główny rynek zbytu dla Polski, dlatego wspomniana poprawa wpłynęła pozytywnie na sektor motoryzacyjny w naszym kraju. Od II kwartału nieprzerwanie rośnie eksport - duże znaczenie ma tu stabilna sytuacja w Niemczech, najważniejszego odbiorcy produkowanych u nas części i komponentów.

Pierwsze prognozy na 2014 rok można uznać za ostrożnie optymistyczne. Po raz pierwszy od kilku lat ma wzrosnąć sprzedaż nowych samochodów w krajach Europy Zachodniej. Może zakładany 2-procentowy wzrost nie jest wysoki ale będzie to krok w dobrą stronę. Jeśli do tego doszłaby zapowiedź uruchomienia w Polsce produkcji nowych modeli, to stabilność w sektorze motoryzacyjnym będzie gwarantowana.

Dlatego z okazji nadchodzącego Nowego Roku w imieniu AutomotiveSuppliers.pl życzę Państwu aby był on dla Państwa lepszy od mijającego 2013 roku.



Rafał Orłowski

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

Redaktor Naczelny



AutomotiveSuppliers.pl

AutomotiveSuppliers.pl

*Z okazji Świąt Bożego Narodzenia
życzymy wszystkim naszym
czytelnikom i partnerom
szczęśliwych i radosnych Świąt
a także sukcesów zawodowych
i prywatnych w nadchodzącym
2014 roku.*

Zespół

AutomotiveSuppliers.pl



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:

Aleksander Kierecki

Beata Praszczuk

Katarzyna Zdziechowska

Opracowanie graficzne:

Dorota Mirowska

dorotamirowska@pegasis.pl

Druk: Taurus

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.

Zastrzega sobie także prawo do skracania i adjustacji tekstów. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i artykułów sponsorowanych.

Przedrukowanie zamieszczonych materiałów lub ich części wyłącznie za pisemną zgodą redakcji.

Zapraszamy do współpracy

Jeśli chcielibyście Państwo, aby na łamach *AutomotiveSuppliers.pl review* pojawiły się interesujące Państwa tematy, prosimy zgłaszać je drogą mailową pod adresem redakcji:
review@automotivesuppliers.pl

Zachęcamy również do przesyłania informacji o wydarzeniach w Państwa zakładach (uzyskanie certyfikatów i nagród, inwestycje, zmiany personalne i in.). Wybrane materiały zostaną bezpłatnie zamieszczone w wydawnictwie oraz serwisie internetowym:
www.automotivesuppliers.pl



6

Produkcja aut - drugie półrocze zaczęło się od lekkiej poprawy



10

Autobusy: dobry III kwartał 2013 roku



14

Czerwiec 2013 - II kwartał roku na plusie



20

Valeo - inwestujemy w nowoczesne technologie



22

Poland Tokai Okaya Manufacturing Sp. z o.o.



26

Jesień - czas na otwarcie nowych fabryk



44

Zmiany w zasadach certyfikacji na zgodność z ISO/TS 16949



33

Najwięksi pracodawcy w sektorze dostawców



48

Kariera w branży motoryzacyjnej...



34

Exact Systems świętuje 10 lat na rynku!



51

II Ogólnopolska Konferencja Jakościowa Dostawców Motoryzacyjnych



36

KLG Galvanik - jeszcze bardziej kompleksowa oferta



53

Relacja z 4.Forum MotoSolutions



40

Modernizuj bezpiecznie swój park maszyn



56

Nadchodzące targi i konferencje



Fiat Auto Poland

Produkcja aut – drugie półrocze zaczęło się od lekkiej poprawy

W I półroczu bieżącego roku produkcja pojazdów spadła o ponad 22 procent. W kolejnych miesiącach zauważalne są dawno nie widziane oznaki poprawy ale i tak nie ma szans na odrobienie strat.

Produkcja

W okresie trzech kwartałów 2013 r. w Polsce zostało wyprodukowanych 445,7 tys. samochodów osobowych i dostawczych, o 10,5 proc. (- 52,4 tys. sztuk) mniej niż w przed rokiem. Powyższy spadek to „zasługa” I półrocza, ponieważ w samym III kwartale produkcja wzrosła o 2,9 proc. (+3 tys. aut) w stosunku do tego samego okresu 2012 roku.

Wynik uzyskany przez lidera, fabrykę Fiat Auto Poland (FAP) to 226,5 tys. pojazdów, w tym 185,8 tys. z logo Fiata, Lancii i Abarth. Wielkość produkcji jest o 18,42 proc. niższa (-51,1 tys. sztuk) niż przed rokiem. Jednak w samym III kwartale tyski zakład wyprodukował nieznacznie więcej aut (+395 szt., +0,6 proc.) niż rok wcześniej. Nadal na FAP przypada ponad połowa produkcji samochodów osobowych i dostawczych w naszym kraju, ale w ciągu 12 miesięcy udział tego producenta spadł z 55,7 proc. do 50,82 proc.

sztuk) niż przed rokiem. W trzech miesiącach III kwartału produkcja tego zakładu była wyższa aż o 12,8 proc. (+4,7 tys. aut) niż w tym samym okresie zeszłego roku. Udział VW Poznań w produkcji aut nadal rośnie - z 25,1 proc. po trzech kwartałach 2012 r. do 29,2 proc. rok później.

Od początku bieżącego roku w fabryce General Motors Manufacturing Poland (GMMP) wyprodukowano 89,1 tys. samochodów. To o 6,8 proc. mniej (-6,5 tys. sztuk) niż w tym samym okresie 2012 roku. GMMP jest jedynym producentem, który także w samym III kwartale nie odnotował wzrostu (-7,23 proc.). Mimo to, udział zakładu amerykańskiego koncernu w całości produkcji pojazdów w Polsce wzrósł z 19,2 proc. do 20 proc.

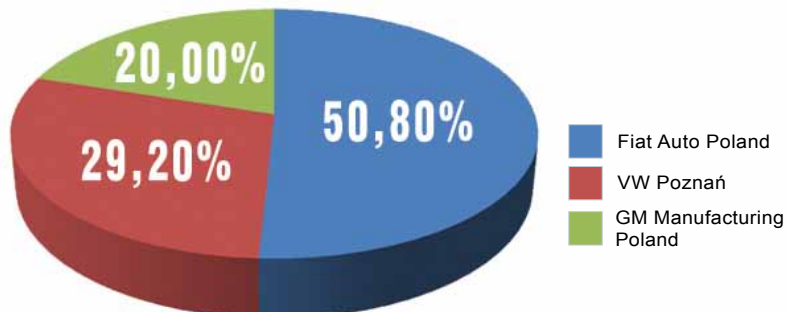
Modele

W okresie styczeń-wrzesień br. najbardziej masowo wytwarzanym samochodem był Fiat 500 (132,4 tys.). Poziom powyżej

Opla GTC (18,4 tys.), VW T5 (15,8 tys.). Poniżej poziomu 10 tys. wyprodukowano modele Opel Cascada (6,7 tys.), Abarth 500 (6,1 tys.) i Opel Astra III sedan (4,2 tys.).

Produkcja pojazdów według producentów

Vehicle production according to producers



Nadal najbardziej stabilna produkcja przypada na Volkswagen Poznań. W okresie styczeń-wrzesień 2013 roku w fabryce w Antoninku zmontowano ponad 130 tys. pojazdów, o 4,2 proc. więcej (+5,2 tys.

100 tys. aut przekroczył jeszcze Volkswagen Caddy (114,3 tys.). Kolejne pozycje należą do: Lancii Ypsilon (47,3 tys.), Opla Astry IV hatchback (40,7 tys.), Forda Ka (40,6 tys.), Opla Astra IV sedan (19,2 tys.),

Eksport

Rynki zagraniczne to nadal główni odbiorcy wytwarzanych w Polsce samochodów - po 3 kwartałach tego roku na eksport trafiło aż 99 proc. zmontowanych aut. Kolejność eksporterów pokrywa się z listą producentów. Pierwsze miejsce należy do Fiat Auto Poland, który wysłał do zagranicznych klientów 184,9 tys. aut Fiata/Lancii/Abarth. Na eksport trafił także niemal wszystkie egzemplarze Forda Ka. Volkswagen Poznań wyeksportował 128,4 tys. pojazdów a GMMP niespełna 86,2 tys. aut.

Nie będzie aż tak źle?

Pomimo pewnej poprawy na początku II półrocza, produkcja w całym roku będzie znów niższa niż rok wcześniej. Choć wynik będzie lepszy niż pierwotnie zakładaliśmy. Jeszcze na początku roku prognozowaliśmy, że produkcja może spaść poniżej 500 tys. samochodów. Jednak poprawa w kolejnych miesiącach pozwala zakładać, że w całym 2013 roku z linii montażowych zjedzie około 585-595 tys. samochodów osobowych i dostawczych.

Brak nadal podstaw aby stwierdzić, że ten rok będzie ostatnim, piątym z rzędu, w którym spadnie produkcja samochodów.

Produkcja i eksport samochodów osobowych i dostawczych w Polsce

Production and export of passenger cars and commercial vehicles

Producent/Manufacturer	Styczeń-wrzesień 2013 January-September 2013	
	Produkcja Production	Eksport Export
Fiat Auto Poland	226 485	ok. 226 400
Volkswagen Poznań	130 068	128 469
GM Manufacturing Poland	89 134	86 206
RAZEM/TOTAL	445 687	ok. 441 075

Źródło: Producenci, obliczenia AutomotiveSuppliers.pl

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl



Andrzej Marcinek
Dyrektor Zarządzający
GEDIA Poland Assembly Sp z o.o.

To już drugi rok, kiedy zamówienia od producentów samochodów są niższe niż prognozowane. Problemem była również duża zmienność zamówień, o której byliśmy informowani z krótkim wyprzedzeniem. Na tej podstawie łatwo stwierdzić, że producenci finalni próbują szybko reagować na zachowania klientów odwiedzających salony. Dla naszej firmy mijający rok oznaczał konieczność zmierzenia się z kolejnymi wyzwaniami.

Z jednej strony uzyskiwaliśmy niższe od oczekiwanych wpływy ze sprzedaży i produkcja nie była stabilna, a z drugiej byliśmy zmuszeni do ponoszenia bardzo poważnych wydatków na nowe inwestycje (głównie w obszarach nowych technologii), które pozwoliłyby zachować konkurencyjną po-

zycję jako dostawca I rzędu. Dzisiaj widać, że podjęta rok temu decyzja, żeby znacząco zwiększyć możliwości zakładu w dziedzinach nowych technologii była jak najbardziej słuszna. W 2012 roku dysponowaliśmy pięcioma podstawowymi technologiami łączenia metali. W 2013 rozszerzyliśmy tę gamę do dwunastu, głównie w obszarach związanych z nowymi materiałami wprowadzanymi przez OEMy, jak np. stal tłoczona na gorąco, czy aluminium (w tym AL 6000). Oprócz podstawowego zgrzewania i spawania jesteśmy przygotowani także do klejenia, nitowania, spawania laserowego, uszczelniania, itp. W ostatnich miesiącach uruchomiliśmy produkcję bardzo dużych i skomplikowanych podzespołów do najnowszych samochodów BMW serii i3 oraz i8 gdzie wykorzystujemy nowe technologie. Ten czas to bardzo trudny okres dla całej załogi, ale mamy świadomość, że nasz wysiłek będzie procentował w przyszłości. Sądzę, że jesteśmy lepiej przygotowani technologicznie i organizacyjnie do wyzwań jakie będzie stawał rynek motoryzacyjny w nadchodzących latach.



Volkswagen Poznań

ENGLISH SUMMARY

In the nine months 2013, almost 445,7 thousand vehicles were made in Poland, which was a decrease of 10,5 percent (-52,4 thousand vehicles) than a year ago. Fiat Auto Poland continues to lead the market, with a drop by 18,42 percent (226,5 thousand vehicles). FAP was followed by Volkswagen Poznan (+4,2 percent) and GM Manufacturing Poland (-6,8 percent). 99 percent of vehicle made in Poland are exported.

**Chcesz dalej rozwijać swoją firmę
ale potrzebujesz silnego,
międzynarodowego partnera?**

Myślisz o zmianie branży?



**Na zlecenie zagranicznych partnerów
poszukujemy producentów części i komponentów,
dostawców motoryzacyjnych na terenie całego kraju,
którzy zainteresowani są:**

- utworzeniem spółki joint venture
- lub sprzedażą zakładu

Skontaktuj się z nami

AutomotiveSuppliers.pl

Rafał Orłowski tel. 22 215-05-05
orlowski@automotivesuppliers.pl



Solaris (fot. Tomasz Bielecki)

Autobusy: dobry III kwartał 2013 roku

Po bardzo słabym początku roku, produkcja autobusów z kwartału na kwartał nabiera tempa. To zasługa rynków zagranicznych.

Produkcja

W ciągu 9 miesięcy 2013 r. produkcja w Polsce autobusów o masie całkowitej powyżej 8 ton osiągnęła niemal identyczny poziom jak w zeszłym roku. Bramy fabryk opuściło 2 345 pojazdów, czyli o 1 sztukę mniej w porównaniu do tego samego okresu zeszłego roku. Strata tylko 1 autobusu daje szansę na „odbicie” w IV kwartale br. i dodatni bilans na koniec tego roku. Przypomnijmy, że zeszłoroczny rezultat zamknął się na poziomie 3 560 szt., co oznacza, że aby go przekroczyć polskie zakłady musiałyby w IV kwartale br. wyprodukować ponad 1 215 autobusów. Wydaje się, że taki poziom jest jak najbardziej w ich zasięgu, tym bardziej, że z miesiąca na miesiąc producenci zwiększają swoje obroty.

Co spowodowało, że produkcja autobusów po bardzo słabym początku roku w końcu nabrała tempa? To zasługa eksportu, który jeszcze w ciągu pierwszych trzech miesięcy tego roku był na zdecydowanym minusie, aby teraz, po 9 miesiącach, zanotować dodatni bilans na poziomie +5,1 proc. O sile eksportu w tym roku świadczy fakt, że produkcja rośnie wciąż mimo ujemnego bilansu w krajowej sprzedaży. W okresie styczeń - październik polscy przewoźnicy zakupili łącznie 569 szt. autobusów o DMC powyżej 8 t, czyli o 80 szt. mniej niż przed rokiem (-12,3 proc.). W tej puli znalazło się zaledwie 250 szt. pojazdów wyprodukowanych w Polsce, czyli 10,2 proc. wszyst-

kich autobusów, które opuściły krajowe fabryki. Pod tym kątem wyprzedziły nas takie kraje jak Niemcy, Szwecja i Norwegia - łącznie odebrały ponad 50 proc. wszystkich wyprodukowanych u nas autobusów. I to głównie koniunktura na tych rynkach przekłada się na coraz wyższy poziom produkcji w Polsce.

Z kolei patrząc na produkcyjny wynik przez pryzmat kategorii funkcjonalnych łatwo zauważyć, że odrobienie strat zawdzięczamy przede wszystkim segmentowi autobusów międzymiastowych. Tutaj z kolei o wszystkim decydują wyniki jednej firmy - Volvo, która w tym roku zanotowała świetne rezultaty w zakresie eksportu swoich autobusów typu 8900 do Norwegii. Wrocławska fabryka w efekcie zamknięcia drugiego zakładu Volvo w Saffle przejęła całość skandynawskiego rynku i to zdecydowanie widać po tegorocznych wynikach. Autobusy międzymiastowe dźwignęły całą produkcję do góry przy podobnym wynikach jak przed rokiem w segmencie miejskim (-1,3%) i zdecydowanie gorszych rezultatach w segmencie turystycznym (-41,7%). O ile eksport autokarów nie ma większego wpływu na ostateczne wyniki produkcyjne, tak ustabilizowana sytuacja w strategicznym segmencie autobusów miejskich dobrze rokuje na przyszłość. W IV kwartale spodziewamy się wzmożonej realizacji dostaw autobusów miejskich spełniających jeszcze normę Euro 5, co

Produkcja autobusów w Polsce po III kwartałach 2013 r.

Production of buses (January-September 2013)

MAN Bus	1 023	42,0%	950
SOLARIS Bus & Coach	703	28,9%	537
VOLVO Polska	491	20,2%	495
SCANIA Production Słupsk	70	2,9%	308
Inni / Others	148	9,5%	146
RAZEM / Total	2 435	100,0%	2 436

Źródło: JMK analizy rynku transportowego

Eksport autobusów z Polski po III kwartałach 2013 r.

Export of buses (January-September 2013)

MAN Bus	1 021	46,7%	907
SOLARIS Bus & Coach	567	25,9%	331
VOLVO Polska	486	22,2%	486
SCANIA Production Słupsk	70	3,2%	304
Inni / Others	41	1,9%	49
Razem / Total	2 185	100,0%	2 077

Źródło: JMK analizy rynku transportowego

AUTOR



Aleksander Kierecki

Redaktor Naczelny
TransInfo.pl

powinno przełożyć się przynajmniej na podobny wynik produkcyjny jak przed rokiem.

Podobnie jak w segmencie kompletnych autobusów trzy kwartały br. przyniosły ożywienie w produkcji autobusowych komponentów. W polskich zakładach wytworzono ponad 570 podwozi oraz ponad 200 szkieletów konstrukcyjnych. Rośnie też powoli produkcja trolejbusów - w omawianym okresie bramy fabryki Solarisa w Bolechowie opuściło ich 34 szt. (w tym aż 22 szt. dla TLT Tychy i MPK Lublin). Z każdym następnym miesiącem ta liczba będzie rosła. Przed Solarisem jest realizacja (wspólnie z Škoda Electric) dwóch dużych „przegubowych” kontraktów na dostawę 50 szt. dla Sofii i 125 szt. dla Rygi.

Cały czas zdecydowanym liderem jest MAN, który wyprodukował już 1 023 autobusy, czyli o 73 szt. więcej niż rok wcześniej. Do tego wyniku trzeba dopisać ponad 350 szt. podwozi, które głównie trafiły do takich krajów jak: Singapur, Hiszpania, Izrael czy Niemcy. Nowym kierunkiem jest Serbia (zakłady Ikarbus) oraz tak egzotyczne dla nas miejsca jak: Australia, Tunezja czy Hongkong. Ponadto w ciągu 9 miesięcy w zakładach w Starachowicach powstało ponad 200 szt. szkieletów konstrukcyjnych autokarów marki Neoplan, które w ramach projektu Premium zostały wysłane do niemieckiego zakładu w Plauen. W 2013 r. program ten został rozszerzony o piętrowy autobus turystyczny Neoplan Skyliner, Co zaskakujące - w ciągu trzech kwartałów br. do polskich klientów nie trafił żaden autobus wyprodukowany w fabrykach w Sadach i Starachowicach.

Drugie miejsce zajęł Solaris Bus & Coach. Bramy fabryki w Bolechowie opuściło 703 autobusy (+166 szt. / +30,9 proc.) oraz 34 trolejbusy (o 30 szt. mniej niż przed rokiem). A to dopiero początek przyśpieszenia - ten rok będzie dla wielkopolskiej firmy rekordowy. Już teraz wiadomo, że poziom produkcji przekroczy wynik z jak dotychczas najlepszego dla spółki 2011 roku, kiedy zakład opuściło 1 205 pojazdów. W tym roku będzie to suma ponad 1 210 szt. autobusów i trolejbusów. Aby sprostać takim obciążeniom produkcyjnym Solaris zwiększa zatrudnienie oraz modernizuje spawalnię szkieletów w Środzie Wlkp. Firma jest coraz bardziej aktywna na wschodzących rynkach w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

Trzecie miejsce zajęło Volvo, które wyprodukowało łącznie 491 szt. autobusów, czyli o 4 szt. mniej niż przed rokiem (-0,8 proc.). Wrocławską fabrykę w III kwartale zintensyfikowała dostawy pojazdów międzymiastowych. Najwięcej pojazdów tego typu (ponad 200 szt.) wyeksportowano do Norwegii, co wyraźnie odbiło się na strukturze produkcyjnej. Szczególnie warto podkreślić coraz lepsze „hybrydowe” wyniki fabryki. W tym roku Volvo dostarczyło m.in. kompletne autobusy V7900 Hybrid dla First Group (29 szt.) i Lothian Buses (10 szt.) Coraz więcej tego typu pojazdów odbierają Szwedzi, Niemcy i Norwegowie. Planowo w tym roku wrocławski zakład wyprodukuje około 750 szt. autobusów, czyli nieznacznie więcej niż przed rokiem (wówczas fabrykę opuściło 699 szt.) Natomiast w przyszłym roku zakład spodziewa się prawdziwego produkcyjnego boomu, który swoim poziomem może przekroczyć nawet rekordowy 2011 r., kiedy wytworzono aż 922 pojazdów.

Czwarte miejsce w produkcyjnym rankingu zajmuje Scania. W ciągu 9 miesięcy 2013 r. szwedzką fabrykę w Słupsku opuściło zaledwie 70 autobusów, czyli o 238 szt. mniej niż rok wcześniej (-77,2 proc.). Ten znaczący spadek produkcji spółka przewidziała już wcześniej i odpowiednio się do niego przygotowała. W fabryce powstają zarówno w pełni zabudowane autobusy komunikacji miejskiej jak i same

podwozia, które trafiają do niezależnych firm zabudowujących. W słupskim zakładzie w tym roku zostanie domknięta zmiana generacyjna produkowanych pojazdów i popularne modele autobusów Scania jak OmniCity czy OmniLink zastąpi nowa rodzina Omniwide.

Listę producentów zamykają na piątym miejscu Autosan, następnie Kapena, a całą stawkę zamyka Solbus i AMZ-Kutno.

Eksport

W ciągu 9 miesięcy 2013 r. fabryki wyeksportowały 2 185 autobusów o masie całkowitej powyżej 8 ton. To o 108 pojazdów więcej niż przed rokiem (+5,1 proc.). Dodatkowo za granicę wysłaliśmy 10 trolejbusów oraz ponad 500 podwozi. To zdecydowanie lepsze rezultaty niż w I kwartale br., kiedy zanotowaliśmy ujemny bilans na poziomie -8,4%. Po 6 miesiącach br. eksport ewidentnie przyspieszył i po raz pierwszy przekroczyliśmy zeszłoroczny wynik (+2,5%). Po trzech kwartałach br. mamy kontynuację tego pozytywnego trendu, która w ostatnich miesiącach br. będzie przybierać na sile. To efekt realizacji dużych, wiosennych kontraktów MAN dla Szwecji i Niemiec, eksportowego przyśpieszenia ze strony Solarisa oraz realizacji przez Volvo potężnych dostaw dla Norwegii. Co ciekawe wzrost eksportu został odnotowany przy słabej dynamice europejskiego rynku autobusowego (-2,9%). Na szczęście jednak kraje, od których zależy poziom naszej zagranicznej sprzedaży (przede wszystkim Niemcy i Norwegia) dynamicznie wymieniają floty autobusowe i tutaj poziom rejestracji jest na mocnym „plusie”. Polskiemu eksportowi sprzyja też wchodząca z dniem 1 stycznia 2014 r. norma Euro 6, która spowodowała, że wielu przewoźników dokonało większych zakupów tańszych i mniej skomplikowanych pojazdów zgodnych z aktualnie obowiązującymi przepisami. Dlatego dynamika polskiego eksportu będzie rosła z każdym miesiącem i na koniec roku prawdopodobnie przekroczymy wynik z 2012 r. (3 096 szt.) i tym samym zbliżymy się do rekordowego poziomu z 2011 r., kiedy z Polski wyeksportowano 3 736 autobusów.

Najważniejszym odbiorcą autobusów wyprodukowanych w Polsce w ciągu III kwartałów br. była Szwecja. Łącznie trafiło tam aż 460 autobusów (21 proc. eksportu). Na drugim miejscu uplasowały się Niemcy - 451 szt. autobusów. Na kolejnych miejscach znalazły się: Norwegia, Francja i Serbia.

Po trzech kwartałach br. na liście eksportowej zdecydowanie prowadzi MAN, który dostarczył zagranicznym klientom 1 021 autobusów. Główne kierunki eksportu niemieckiego producenta to Szwecja, Niemcy i Francja. Za nim uplasował się Solaris Bus & Coach, który wysłał 567 szt. autobusów oraz 10 szt. trolejbusów. Trafiły one przede wszystkim do takich krajów jak Serbia, Niemcy i Szwecja. Stawkę najważniejszych eksporterów zamyka Volvo z wynikiem 486 szt., z czego najwięcej pojazdów odebrali klienci z Norwegii, Niemiec i Szwecji. Na kolejnych miejscach znalazły się: Scania - 70 eksportowanych autobusów (głównie do Szwecji i Niemiec) oraz Kapena, Autosan i AMZ-Kutno, która to firma wyeksportowała do Szwecji swój pierwszy niskowejściowy autobus elektryczny CitySmile 12 LEE.

Więcej w serwisie www.infobus.pl

ENGLISH SUMMARY

Over the first nine months of 2013, a total of 2,345 buses were made in Poland. This number is one vehicle more than the figure for last year. This improvement is the result of higher exports of buses on the one hand and the continuing weakness of Poland's domestic demand on the other. In the same period, a total of 34 trolleybuses, more than 570 chassis and 200 design structures were made in the same period.

Exports of buses amounted to 2,185, up by 108 vehicles compared to last year (+5.1%). Also, 10 trolleybuses and 500 chassis were exported.

MAN Trucks: kolejny jubileusz w Niepołomicach

21 października 2013 r. fabryka pojazdów ciężarowych MAN Trucks z Niepołomic świątowała wyjątkowe wydarzenie. Z linii produkcyjnej zjechała ciężarówka o numerze 50 000.

Jubileuszowy egzemplarz to ciągnik MAN TGS 18.440 4x2 BLS TS, który został odebrany przez zarząd firmy WAK TRANS z Kędzierzyna – Koźla.

- *Wyprodukowanie pięćdziesięciotysięcznego pojazdu w Niepołomicach to dla nas ogromny powód do dumy*
 - powiedział podczas uroczystości kierujący fabryką dr Alexander Susanek.

Otwarta 6 lat temu, w październiku 2007 roku, fabryka w Niepołomicach na dobre wpisała się w międzynarodową sieć produkcji MAN. Powstające tu pojazdy klasy ciężkiej TGX i TGS trafiają na rynki całej Europy, a serie TGX WW i TGS WW również poza jej granice.

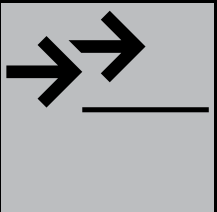


BALLUFF
sensors worldwide

SYSTEMY I USŁUGI

Indywidualne rozwiązania – Dopasowane do twoich potrzeb

Optymalizując procesy wewnętrzne z firmą Balluff otrzymujesz wszystko z jednego źródła: szerokie spektrum technologii oraz kompleksowe wsparcie podczas doboru systemu, programowania i implementacji. Dokładnie według twoich indywidualnych wymagań. Zawsze z maksymalną jakością!



Logistyka wewnętrzna
Kanban
Śledzenie przepływu narzędzi
Kontrola produkcji



Traceability

30 lat doświadczenia z RFID
 Śledzenie produktów i oprzyrządowania
 Optymalny przepływ materiałów i informacji

Sprzęt. Oprogramowanie. Usługi.



Systemy i usługi | Sieci przemysłowe i połączenia | Identyfikacja przemysłowa
 | Detekcja obiektów | Pomiar drogi i odległości | Pomiar ciśnienia i poziomu | Akcesoria

Telefon +48 71 338 49 29
www.balluff.pl





AutomotiveSuppliers.pl

Czerwiec 2013 – II kwartał roku na plusie

Cały II kwartał br. charakteryzował się wzrostem eksportu branży motoryzacyjnej. Ten trend utrzymany został także w lipcu - a prawdopodobnie także w pozostałych miesiącach III kwartału.

I półrocze 2013 r.

Po sześciu miesiącach bieżącego roku eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 9,23 mld euro, o 1,37 proc. mniej niż przed rokiem. Osiągnięta wartość jest jedynie o 128,5 mln euro niższa niż w I półroczu 2012 roku. Tak niewielka różnica w stosunku do zeszłego roku to zasługa blisko 6-procentowego wzrostowi eksportu w II kwartale.

W I półroczu do krajów należących do Unii Europejskiej trafiło poniżej 80 proc. całości eksportu, przy nadal malejącej dynamice (dynamika 94,68 proc.). Natomiast w eksporcie na rynki pozaunijne zanotowano wzrost (dynamika 119,6 proc.).

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu, wzrost zanotowano w trzech przypadkach - Hiszpanii (6. pozycja, dynamika 102,59 proc.), Turcji (7. pozycja, dynamika 129,22 proc.) i Belgii (9. pozycja, dynamika 103,55 proc.) Eksport do największego odbiorcy, Niemiec (29,99 proc. całości), był o ponad 3 proc. niższy (dynamika 96,82 proc.) niż w analogicznym okresie 2012 r. Eksport na kolejne rynki jakimi były Włochy (9,34 proc. całości) i Wlk. Brytanii (8,96 proc.) miał także tendencję malejącą (dynamika odpowiednio: 77,17 proc. i 97,93 proc.).

Wartość eksportu trzech najważniejszych grup: części i akcesoriów, samochodów osobowych i towarowo-osobowych oraz silników wysokoprężnych, stanowiła 80,97 proc. całości branży, o 0,55 proc. więcej niż przed rokiem.

Eksport części i akcesoriów wyniósł 3,62 mld euro, o 3,27 proc. więcej niż przed rokiem. Na tę grupę produktów przypadło 39,25 proc. całego eksportu przemysłu motoryzacyjnego. W porównaniu do 2012 r. udział części wzrósł o 1,76 proc.

Do krajów Unii Europejskiej trafiło 88,4 proc. wartości eksportowanych części i komponentów.

Największym rynkiem niezmiennie pozostają Niemcy (40,78 proc. całości, dynamika 104,17 proc.). Kolejnymi odbiorcami w I półroczu były: Czechy (7,43 proc., dynamika 92,95 proc.), Francja (6,54 proc., dynamika 90,89 proc.) i Wlk. Brytanii (6,02 proc., dynamika 108,25 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych spadł do poziomu 2,74 mld euro, o 5,6 proc. mniej niż rok wcześniej. Udział tej grupy w całości eksportu branży wyniósł 29,7 proc. i był o 1,33 proc. niższy niż w I półroczu zeszłego roku.

Dynamika eksportu do krajów UE (82,82 proc. całości) w I półroczu br. była malejąca i wyniosła 89,11 proc. podczas gdy na rynki pozaunijne pozostała rosnąca (dynamika 132,31 proc.).

W pierwszej „dziesiątce” rynków zbytu wzrost nastąpił w trzech przypadkach - Turcji (5. lokata, dynamika 147,92 proc.), Belgii (6. lokata, dynamika 122,34 proc.) i Hiszpanii (7. lokata, dynamika 131,06 proc.). Największym odbiorcą były Niemcy (22,37 proc. ca-

łości) a następnie: Włochy i Wlk. Brytanii - wszystkie z malejącą dynamiką eksportu (odpowiednio: 99,16 proc., 75,16 proc. i 86,62 proc.).

Eksport silników wysokoprężnych wyniósł niecałe 1,11 mln euro, o 0,45 proc. mniej niż w zeszłym roku. Udział jednostek napędowych tego typu w całości eksportu branży wzrósł o 0,11 proc. do 12,02 proc.

Udział unijnych rynków w eksporcie silników wysokoprężnych stale spada - w ciągu 12 miesięcy z 80 proc. do 70 proc.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, spadki dotknęły eksport przyczep i naczep (dynamika 97,99 proc.), podwozi (dynamika 96,98 proc.), silników spalinowych (dynamika 93,08 proc.) i pojazdów ciężarowych (dynamika 88,68 proc.).

AUTOR**Rafał Orłowski**

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (I półrocze 2013 r.)

Export in the Automotive Industry from Poland (January-June 2013)

	w mln euro	dynamika	Udział
Unia Europejska	7 459,09	94,68%	79,66%
Eksport poza UE	1 775,76	119,60%	19,23%
Razem	9 234,85	98,63%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Eksport części i akcesoriów (I półrocze 2013 r.)

Export of parts and accessories (January-June 2013)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	3 203,62	102,49%	88,38%
Eksport poza UE	421,10	109,59%	11,62%
Razem	3 624,72	103,27%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Lipiec 2013

W lipcu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnął wartość ponad 1,54 mld euro, o 3,38 proc. więcej niż przed rokiem. Wynik ten jest wyższy nie tylko od zeszłorocznego ale także od uzyskanego we wrześniu 2011 r. Jednocześnie lipiec tego roku był czwartym miesiącem z rzędu, w którym rośnie wartość eksportu sektora motoryzacyjnego.

Pozytywny lipcowy wynik to efekt zatrzymania spadku eksportu na rynki UE (dynamika 100,60 proc.), na które

przypadło 77,45 proc. całości oraz utrzymania wzrostów w krajach pozaunijnych (dynamika 114,21 proc.).

Największe rynki zbytu

W lipcu br. w pierwszej „dziesiątce” najważniejszych rynków zbytu, aż sześciu przypadkach miały miejsce wzrosty. Nie dotyczyły one jednak dwóch głównych odbiorców. Eksport do Niemiec (27,88 proc. całości eksportu) spadł o ponad 7,5 proc. (dynamika 92,44 proc.) a do Wlk. Brytanii (10,30 proc. całości) o 2,8 proc. (dynamika 97,22 proc.).

Największe wzrosty nastąpiły w eksporcie do Turcji (5. pozycja, 4,97 proc. całości, dynamika 142,48 proc.) i Węgier (9. pozycja, 3,08 proc. całości, dynamika 161,125 proc.).

W lipcu na trzy grupy: części i akcesoria, samochody osobowe i towarowo-osobowe oraz silniki wysokoprężne przypadło o 79,95 proc. całego eksportu branży, o 1,87 proc. więcej niż w tym samym miesiącu zeszłego roku.

Eksport części i akcesoriów wyniósł 548,61 mln euro, o 7,36 proc. więcej niż w 12 miesięcy wcześniej. Na tę grupę przypadło 35,61 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego, o 1,32 proc. więcej niż przed rokiem. Do krajów UE trafiło 86,6 proc. wartości części i akcesoriów (dynamika 107,65 proc.).

Wśród 10. najważniejszych rynków zbytu w ośmiu przypadkach miał miejsce wzrost eksportu. Nadal największym odbiorcą pozostają Niemcy - w lipcu przypadło na nie 42,17 proc. wartości wszystkich wysłanych zagranicę części i akcesoriów przy dynamice na poziomie 104,26 proc. Na kolejnych miejscach znalazły się takie rynki zbytu jak: Czechy (6,62 proc. całości, dynamika 101,19 proc.), Francja (6,15 proc., dynamika 103,02 proc.) i Włochy (5,64 proc., dynamika 114,18 proc.).

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych spadł do wartości 548,61 mln euro. To o 8,33 proc. więcej niż przed rokiem. W lipcu 2013 r. samochody osobowe i towarowo-osobowe stanowiły 32,04 proc. całości sektora,

o 1,46 proc. więcej niż przed rokiem. Na rynki UE trafiło 79,7 proc. przy rosnącej dynamice (dynamika 103,11 proc.). Wzrost eksportu nastąpił w 6-ciu rynków pierwszej „dziesiątki” - największe wzrosty dotyczyły Węgier (10. pozycja, dynamika 211,75 proc.) i Turcji (5. pozycja, dynamika 270,63 proc.). Największym odbiorcą pozostają Niemcy (20,70 proc. całości eksportu tej grupy, dynamika 109,55 proc.), a na kolejnych miejscach znalazły się Wlk. Brytania (19,12 proc. całości, dynamika 91,15 proc.) i Włochy (15,1 proc. całości, dynamika 100,24 proc.).

Eksport silników wysokoprężnych wyniósł 189,29 mln euro, o 3,8 proc. mniej w stosunku do tego samego miesiąca 2012 r. W lipcu tego typu jednostki napędowe stanowiły 12,29 proc. całości sektora, o 0,92 proc. mniej niż rok wcześniej.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, wzrosty zanotowano w czterech przypadkach: silników spalinowych (dynamika 109,82 proc.), przyczep i naczep (dynamika 110,4 proc.), podwozi (dynamika 121,88 proc.) autobusów (dynamika 125,37 proc.).

Podsumowanie

W lipcu br. kontynuowano pozytywny trend w eksporcie przemysłu motoryzacyjnego. Wzrost eksportu zapoczątkowany w kwietniu był kontynuowany w miesiącach następnych. Nadal najważniejszym elementem eksportu są części i akcesoria, choć w lipcu br. ich udział spadł poniżej 1/3 całości. Pozytywnie wpływa na ich eksport stabilna produkcja aut w Niemczech i Wlk. Brytanii (czerwiec-lipiec) - wystarczy wspomnieć, że na odbiorców z zaa Odry w lipcu przypadło ponad 42 proc. wysłanych z Polski komponentów motoryzacyjnych. Uzyskanie wzrostu byłoby jednak trudne gdyby nie zmiana w grupie samochodów osobowych i towarowych-osobowych - ich eksport rośnie od kwietnia br. (poza minimalnym niespełna 0,3-procentowym spadkiem w czerwcu br.).

W kolejnych miesiącach (sierpień-wrzesień) oczekujemy dalszej popra-

wy wyników eksportu w odniesieniu do analogicznego okresu zeszłego roku. Wiąże się to z jednej strony ze wzrostami produkcji aut w Niemczech i Wlk. Brytanii a także w Polsce. Ponadto dostawcy motoryzacyjni realizują kolejne lub nowe inwestycje. Niepewne są na razie ostatnie dwa miesiące tego roku - dostawcy informują o oczekiwanym spadku produkcji, wynikającym z ograniczania produkcji przez niektóre koncerny motoryzacyjne.

Niezależnie od tego AutomotiveSuppliers.pl nieznacznie podnosi prognozę z 17,1-17,6 mld euro do 17,3-17,8 mld euro - tyle powinien wynieść eksport przemysłu motoryzacyjnego w całym 2013 r. To tyle samo lub nieznacznie więcej niż przed rokiem.

Materiał przygotowany na podstawie danych Eurostat.

ENGLISH SUMMARY

From January to June 2013, automotive industry exports from Poland amounted to EUR 9.23 bn, up by 1.37 percent compared to the same period of last year. This small difference is the result of a nearly 6-percent rise in Q2 exports.

The key product category is parts and accessories. Exports of these products amounted to EUR 3.62bn, up by 3.27 percent against last year's figure. This product category accounted for 39.25 percent of total automotive industry exports.

In July 2013, automotive industry exports from Poland exceeded EUR 1.54 bn +3.39 percent).

Given the good results for Q2 and the expected improvement over the next few months, AutomotiveSuppliers.pl has decided to upgrade its annual forecast for automotive industry exports from Poland to EUR 17.3-EUR 17.8 bn.

Partner w automatyzacji przemysłu motoryzacyjnego

Zgrzewanie?
Lekko, szybko i dokładnie!

FESTO



Systemy sterowania

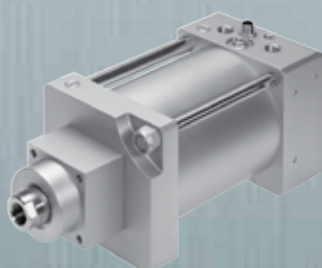
- Serwopneumatyczne sterowanie dopasowane do zgrzewadeł typu Euro-X oraz Euro-C
- Ekstremalnie precyzyjne z regulacją wielkości siły docisku
- Większa wydajność poprzez możliwość zaprogramowania odpowiedniej wielkości otwarcia pomiędzy punktami zgrzewania
- Elastyczne trajektorie ruchu zmniejszające czasy cyklu

- Wygodna komunikacja w wielu systemach sterowania dopasowanych do Twoich potrzeb, np. Profinet, Profibus, Interbus, DeviceNet
- Dostawa kompletnego systemu – sterownik (Servobox), dedykowany siłownik z pomiarem położenia, siłownik kompensacyjny i oprogramowanie narzędziowe
- Dodatkowe szkolenia z parametryzacji i obsługi dla różnych poziomów zaawansowania

**PROFI
NET**

**PROFI
BUS**

DeviceNet™



Główny siłownik D-... ze zintegrowaną funkcją blokowania dla serwopneumatycznych systemów spawalniczych

Festo Sp. z o.o.

Janki k/Warszawy
ul. Mszczonowska 7
05-090 Raszyn
Contact Center
Tel. +48 22 711 41 00
Fax +48 22 711 41 02
festo_poland@festo.com
www.festo.pl

INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE

AutomotiveSuppliers.pl



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



A. Berger Polska Sp. z o.o.

Firma zajmuje się precyzyjną obróbką skrawaniem metali. Produkowane części znajdują zastosowanie w branży motoryzacyjnej, elektronarzędzi, elektroniki itp.

www.aberger.com



ABC Colorex Sp. z o.o.

Firma spełnia najwyższe światowe standardy w zakresie obróbki chemicznej i lakierowania proszkowego. Świadczy usługi dla klientów z branży budowlanej, AGD, RTV a w szczególności Automotive. Posiada nowoczesne w pełni zautomatyzowane linie lakiernicze.

www.colorex.pl



Amsort Sp. z o.o.

Doświadczenie i najwyższa jakość w zakresie projektowania, montażu i instalacji systemów przenośnikowych dla przemysłu (w tym przemysłu motoryzacyjnego) i logistyki.

www.amsort.com



Brökelmann Polska Sp. z o.o.

Firma prowadzi działalność w branży kształtowników aluminiowych, świadczy usługi precyzyjnej obróbki aluminium, działania w zakresie inżynierii procesów obróbki aluminium.

W swoich działaniach stosuje nowoczesne metody oraz innowacyjne rozwiązania dążąc do dostarczenia Klientom, zaawansowanych technologicznie produktów.

www.broekelmann.com.pl



Excor Sp. z o.o.

Oferuje opakowania antykorozyjne z lotnymi inhibitorami korozji (VCI) w postaci folii i papieru antykorozyjnego VCI ZERUST®/EXCOR®. Nasze opakowania stosowane są do zabezpieczania antykorozyjnego metalu na czas magazynowania i transportu, szczególnie w przypadku dalekich, morskich wysyłek.

www.excor.pl



GRAFE POLSKA Sp. z o.o.

Wiodących dostawca dla przemysłu motoryzacyjnego. We współpracy z producentami OEM firma GRAFE opracowuje kolory wszystkich elementów wnętrza pojazdu, które są wykonane z tworzyw termoplastycznych.

www.grafe.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



GUMAT Róg, Pawlikowski Spółka Jawna

Firma działa na rynku od 1994 r. Dostarcza wysokiej jakości wyroby gumowe, zapewnia kompleksową obsługę od projektu do dostarczenia wyrobu gotowego.

www.gumat.pl



Propart Sp. z o.o.

Producent przetworzonych obróbką skrawaniem wyrobów ze stali, żeliwa, aluminium i innych metali. Wykonujemy części w dużych i małych seriach. Przeważająca ilość produkowanych przez nas elementów znajduje zastosowanie w przemyśle motoryzacyjnym i maszynowym.

www.propart.pl



RGW EXPRESS Sp. z o.o.

Świadczy usługi w zakresie: spedycji lotniczej i morskiej przesyłek cargo w imporcie i eksporcie; obsługi przesyłek krytycznych (zatrzymanie linii produkcyjnej, awaria) - zarówno cargo regularne jak i chartery oraz kurierzy na pokładach samolotów - jesteśmy dostępni 24 godziny na dobę.

www.rgw-express.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



Inwestujemy w nowoczesne technologie

Wywiad z p. Davidem Gstalder'em,
Dyrektorem Krajowym Valeo w Polsce.

Valeo należy do największych pracodawców w sektorze dostawczym w naszym kraju. Proszę przypomnieć kiedy Grupa rozpoczęła działalność produkcyjną w Polsce?

Tak, to prawda - należymy do ścisłej czołówki największych pracodawców w tym sektorze. Ale na to miano pracujemy w Polsce od 1996 roku, wtedy to w Zielonkach koło Krakowa rozpoczęliśmy działalność. Tam tak naprawdę stawialiśmy pierwsze kroki związane z uruchomieniem produkcji. To miejsce było załączkiem obecnie istniejącego w Skawinie od 2001 roku zakładu produkującego wymienniki ciepła m.in. chłodnice silnika. Nasza fabryka w Zielonkach stała się wylęgarnią, czy też przyczółkiem dla rozwoju kolejnych fabryk, które właśnie tam rozpoczynały swoją działalność równolegle organizując swoje docelowe lokalizacje.

Obecnie mamy 4 zakłady produkcyjne: Oddział Systemy Chłodzenia Silnika oraz Oddział Systemy Wycieraczek - obydwa zakłady w Skawinie, Oddział Systemy Światła w Chrzanowie oraz Valeo Electric and Electronic Systems Sp. z o.o. w Czechowicach-Dziedzicach, biuro handlowe Valeo Service Eastern Europe Sp. z o.o w Warszawie oraz 3 centra badawczo-rozwojowe.

Valeo zatrudnia obecnie kilka tysięcy pracowników w naszym kraju. Co powoduje, że Polska jest dla Państwa atrakcyjnym krajem do inwestowania?

Polska jest znaczącą lokalizacją na mapie zakładów Valeo nie tylko w skali Europy, ale również świata. Zatrudniając w swoich szeregach ponad 5 000 pracowników plus około jedno-tysiąc poprzez agencje pracy tymczasowej. W tej części Europy Valeo posiada oprócz Polski również dynamicznie rozwijające się zakłady produkcyjne oraz centra badawczo-rozwojowe w Czechach, Rumunii oraz na Węgrzech.

Inwestycje w Polsce są efektem wielu istotnych czynników. Pozwolę sobie wymienić tylko kilka z nich. Bardzo wysoki poziom edukacji polskiej kadry i inżynierów, którzy niejednokrotnie zasiliли struktury Valeo poza granicami Polski. Aspekt logistyczny zadecydował o lokalizacji naszych fabryk na południu kraju, z łatwym dostępem do naszych klientów. Aż w końcu, przychylność władz lokalnych i rządu polskiego, dzięki którym możemy podejmować decyzje o kolejnych inwestycjach, planując rozwój przemysłu motoryzacyjnego właśnie tutaj w Polsce wraz z tworzeniem nowych miejsc pracy. Zakłady w Polsce są często wzorcowymi w całej

Grupie Valeo, a zatem jest to wystarczające potwierdzenie, iż są to jak najbardziej trafione inwestycje.

Na początku tego roku zakłady w Skawinie i Chrzanowie otrzymały nowe zezwolenia inwestycyjne. Do końca przyszłego roku zostanie za-inwestowanych kolejnych 130 mln zł i powstanie ponad 400 nowych miejsc pracy. Dlaczego zapadła decyzja o rozbudowie tych zakładów?

Stworzenie specjalnej strefy ekonomicznej dla naszych trzech zakładów było kluczowe dla strategicznych decyzji inwestycyjnych i ich rozwoju. W Skawinie dotyczy to oddziału chłodnic oraz oddziału wycieraczek - zakładów, które dzięki wsparciu programów rządowych mogły sięgnąć z powodzeniem po nowe projekty dla głównych producentów motoryzacyjnych. Tutaj inwestycje na poziomie 92 mln zł już zostały rozpoczęte i obejmują rozbudowę obu zakładów docelowo o ponad 10 tys. m², rozbudowa działów badawczo - rozwojowych, nowy biurowiec z zapleczem socjalnym oraz reorganizacja zaplecza logistycznego wraz z parkingiem na obszarze 3,3ha. Dzięki temu projektowi do końca 2014 roku zostanie stworzonych przynajmniej 338 nowych miejsc pracy. Nowa powierzch-

nia produkcyjna zakładu wycieraczek oraz parking zostały oddane do użytku w grudniu tego roku.

W zakładzie systemów świateł w Chrzanowie inwestujemy 37 milionów złotych w najnowsze technologie o wysokim stopniu innowacyjności, które pozwolą na produkcję zaawansowanych technologicznie lamp samochodowych dla kluczowych klientów motoryzacyjnych. W konsekwencji oznacza to rozbudowę powierzchni produkcyjnej o dodatkowe 6 000 m² i wzrost zatrudnienia o 80 pracowników. W tym przypadku projekt jest na początkowym etapie realizacji.

Chrzanów i Skawina to nie jedyne miejsce gdzie w ostatnim czasie zainwestowano.

Owszem, zakład produkujący i regenerujący alternatory, rozruszniki i kompresory w Czechowicach-Dziedzicach jest również na etapie dynamicznego rozwoju w ramach projektu z inwestycjami na poziomie 115 mln zł i ponad 400 nowymi miejscami pracy.

Dostawcy motoryzacyjni coraz częściej rozwijają działalność badawczo-rozwojową w naszym kraju. Valeo też posiada swoje ośrodki R&D.

Działalność badawczo-rozwojowa jest podstawą funkcjonowania branży motoryzacyjnej i chyba u nikogo nie budzi wątpliwości fakt, że globalny koncern, jakim jest Valeo, to nie tylko produkcja komponentów i systemów do samochodów. Nieodzownym elementem naszej działalności, to właśnie ogromny wysiłek całego sztabu inżynierów opra-

cowujących najbardziej innowacyjne rozwiązania komponentów i systemów, które w ofercie Valeo stanowią ogromny wachlarz wysoce zaawansowanych technologicznie produktów. 61 centrów badawczo-rozwojowych rozsianych po całym świecie działają jak naczynia połączone w pracy nad wspólnymi projektami. W Polsce mamy ich 3, dwa w Skawinie i jedno w Czechowicach-Dziedzicach z obsadą 140 inżynierów. W ramach wcześniej wspomnianych projektów inwestycyjnych jest również rozwój działów R&D poprzez rozbudowę laboratoriów testowo-pomiarowych oraz stworzenia nowych stanowisk pracy dla polskich inżynierów.

Jak Pan ocenia ten rok dla Polskich zakładów w Polsce?

Biorąc pod uwagę relatywnie słaby rynek motoryzacyjny w Europie w 2013 roku, nasze wyniki ze wzrostem sprzedaży o 5 procent w porów-

naniu do roku 2012, aby osiągnąć 820 mln euro, można uznać za całkiem dobre. Jesteśmy wspierani przez portfolio naszych innowacyjnych produktów (np. wodna chłodnica powietrza turboładowanego, alternator, lampy LED) oraz dynamizm niemieckich producentów samochodów będących naszymi głównymi klientami.

Jak według Pana będzie rozwijała się sytuacja w nadchodzącym 2014 roku na europejskich rynkach motoryzacyjnych i jak wpłynie to na działalność zakłady Valeo w Polsce?

Uważamy, że europejski rynek motoryzacyjny osiągnął swój niski poziom w 2013 roku i oczekujemy nieznacznego ożywienia o 1 do 2 procent tylko w 2014 roku. Pomimo to wzrost naszej aktywności w Polsce planujemy na poziomie 10 procent w 2014 roku w stosunku do trendu 2013 roku.



Grupa VALEO to światowy lider w projektowaniu, produkcji i sprzedaży komponentów, zintegrowanych systemów oraz kompletnych modułów i rozwiązań do samochodów osobowych i ciężarowych bezpośrednio dla ich producentów oraz na rynek wtórny. Francuski koncern zatrudnia na świecie 72,6 tys. pracowników w 125 zakładach i 61 centrach R&D.

Dbanie o środowisko naturalne jest globalnym celem jak i chlubą koncernu VALEO, a redukcja emisji CO₂ i innych szkodliwych związków poprzez wprowadzanie na rynek innowacyjnych rozwiązań w swoich produktach dla przemysłu motoryzacyjnego jest nie tylko jedną z głównych strategii firmy, ale i faktem. www.valeo.com



Poland Tokai Okaya Manufacturing Sp. z o.o. Czy firma z branży elektronicznej ma szansę w motoryzacji? TAK!

Coraz częściej obserwujemy, że dostawcy motoryzacyjni dywersyfikują swój portfel zamówień, poszukując nowych klientów poza tą branżą. Dużo rzadziej zdarzają się przypadki, gdy firmy dotychczas niezwiązane z motoryzacją, decydują się na rozpoczęcie działalności w tym trudnym i wymagającym sektorze.



Gdy w I połowie 2006 r. koncern Sharp poinformował, że wybuduje w Ostaszewie - na północ od Torunia - fabrykę telewizorów LCD, było pewne, że wraz z nim pojawią się, tak jak w przypadku funkcjonowania przemysłu motoryzacyjnego, jego kluczowi dostawcy. W ten sposób na terenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej ulokowała się spółka Poland Tokai Okaya Manufacturing Sp. z o.o. (PTO), która rozpoczęła działalność w sierpniu 2006 r. Jej udziałowcami są spółki: Okaya Co., (82 proc. udziałów PTO) - japońska firma o ponad 350-letniej tradycji (założona w 1669 r., jedna z najstarszych firm świata) oraz Tokai Pressing Co., (pozostałe 18 proc. udziałów PTO), spółkacórka firmy Okaya Co., współpracująca z koncernami z branży elektronicznej (m.in. Sharp, Sony, Hitachi), a także z przemysłu motoryzacyjnego (Toyota, Honda).

- *Naszym pierwszym i głównym odbiorcą części i komponentów w pierwszym okresie działalności była pobliska fabryka Sharp Manufacturing Poland - mówi prezes PTO, p. Hideki Nakasone.* Uruchomienie masowej produkcji w nowym obiekcie o powierzchni 14 tys. m² nastąpiło już po roku - we wrześniu 2007 r. Spółka stale zwiększała liczbę produkowanych części i komponentów metalowych dla wspomnianego już sektora RTV, w postaci, m.in. backlight chassis - stelaży służących do dalszego montażu, bezeli - ramek wzmacniających obudowę, back cabinet - metalowej obudowy telewizora

i innych mniejszych części metalowych, używanych w produkcji telewizorów i modułów LCD.

Poza głównym klientem, fabryką Sharpa, PTO nawiązała też współpracę z firmą Jabil w Kwidzynie, zajmującą się montażem telewizorów LCD, a z czasem także z fabryką firmy Samsung we Wronkach - producentem z sektora AGD (pralki, lodówki).

Współpraca w sektorze motoryzacyjnym

Historia współpracy z przemysłem motoryzacyjnym jest relatywnie krótka. Od czerwca 2011 r. do dwóch europejskich spółek Toyota Boshoku Europe, czyli do zakładów TBAI Poland w Nowogrodźcu oraz Toyota Boshoku Somain we Francji, trafiają wytwarzane w Ostaszewie metalowe komponenty (poddawane procesowi



AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

spawania lub zgrzewania), które ostatecznie są montowane w modelach Toyota Yaris i MINI.

W celu zajęcia odpowiedniego miejsca w łańcuchu dostaw, w ciągu niespełna 3 lat spółka uzyskała certyfikaty: ISO 9001:2008 (sierpień 2010 r.), ISO 14001:2004 (czerwiec 2011 r.), a na początku 2013 roku (luty br.) dołączyła do grona dostawców motoryzacyjnych certyfikowanych w zakresie ISO/TS 16949.

Kolejny etap rozwoju współpracy z tym sektorem został zapoczątkowany właśnie na początku 2013 r., gdy zdecydowano o potrzebie dywersyfikacji odbiorców. Efektem tej strategii jest najnowszy kontrakt z szwajcarską grupą Autoneum, dla której od końca października tego roku produkowany jest wspornik do komory silnika.

PTO to nie tylko tłocznia

Ważną, ale nie jedyną częścią zakładu w Ostaszewie jest tłocznia, która wraz z narzędziownią, zajmuje blisko 7 tys. m² obiektu. „Najsilniejszymi” elementami tłoczni są dwie linie transferowe pras marki Aida o nacisku 1 450 ton (6 pras zintegrowanych ze sobą) oraz 1 950 ton (7 pras zintegrowanych), z których każda może wytwarzać ponad 250 tys. części miesięcznie. Ponadto spółka posiada:

- prasy postępowe o nacisku 200, 500 i 600 ton marki Aida,
- prasy pojedyncze o nacisku 150, 160 i 300 ton marki Aida,
- prasy hydrauliczne o nacisku 285 ton i 500 ton marki Omera.

- *Największe części tłoczone, jakie możemy wyprodukować mogą osiągać wymiary 1500 x 900 mm* - mówi Maciej Potulski, menadżer w Dziale Sprzedaży i Logistyki.

Wytwarzane części mogą być dodatkowo poddawane procesom:

- zgrzewania - od kwietnia 2012 r. spółka posiada 2 zgrzewarki garbowe firmy ASPA,
- spawania - w marcu 2013 r. uruchomiono zrobotyzowaną celę spawalniczą firmy Motoman,
- gwintowania - sześć maszyn gwintujących firmy COMCO pozwalających gwintować do 110 otworów w jednym cyklu maszynowym,



• mycia - dwie maszyny myjące firmy Takahashi, umożliwiają oczyszczanie detali z oleju, przy wykorzystaniu wyłóżki wody o zróżnicowanej jonizacji.

- *Wysokiej klasy park maszynowy i znaczne zautomatyzowanie, pozwalają nam być dostawcą, który gwarantuje powtarzalność procesów i wysoką jakość przy konkurencyjnej cenie* - dodaje Maciej Potulski.

PTO może wytwarzać m.in. takie części i komponenty dla przemysłu motoryzacyjnego jak:

- wsporniki,
- elementy systemów zawieszenia silników, skrzyń biegów, foteli,

- elementy układu wydechowego,
- inne, mniejsze części metalowe.

Innym, nie mniej ważnym obszarem możliwej współpracy, jaką oferuje PTO jest montaż. - *Na powierzchni 7,2 tys. m² działa niezależny obszar wyposażony w kilkadziesiąt stanowisk* - mówi Maciej Potulski. - *Spółka podejmuje się i może przyjąć zlecenia z wielu różnych branż - motoryzacyjnej, elektronicznej, a nawet branży maszyn rolniczych. Podzespoły mogą być skręcane lub/i klejone. Możliwe jest także wykonywanie tampedruku na produkowanych częściach.*

Narzędziownia

Pierwotnie zakład w Ostaszewie został uruchomiony jako zakład produkcyjny. Jednak funkcjonowanie w przemyśle motoryzacyjnym wymaga świadczenia jak najszerzej gamy usług. Dlatego na początku 2012 roku została uruchomiona narzędziownia. - *Nasze możliwości obejmują praktycznie pełną usługę: od zaprojektowania, poprzez rozwój produktu, produkcję tłoczników oraz wykonanie sprawdzianów kontrolno-pomiarowych* - podkreśla Maciej Potulski. Biuro projektowe posiada stanowiska CAD (nx8, CATIA V5, AutoCAD 2013) i CAM (nx8, Excess Evolution). Firma ma w swoim dorobku narzędzia o gabarycie 2800 x 1400 mm i nawet o 16 taktach.

Obecnie może być wykonywanych do 7 narzędzi jednocześnie, ale wkrótce ulegnie to zmianie. - *W IV kwartale 2013 roku*



rozpoczęliśmy etap zwiększania zdolności produkcyjnych narzędziowni - mówi prezes Spółki Hideki Nakasone. - Trafią do niej kolejne maszyny, w tym nowe centra obróbcze CNC - dodaje. Zgodnie z długofalową strategią rozwoju pod koniec przyszłego roku usługi narzędziowe mają stać się jednym z podstawowych produktów PTO, a w 2015 r. dostawca będzie także rozwijał te produkty.

Inną usługą, na jaką zwracają uwagę przedstawiciele firmy, jest możliwość stosowania inżynierii odwrotnej (reverse engineering), która pozwala zarówno stworzyć cyfrowy model na podstawie dostarczonej części, jak również porównać jego współdziałanie z innymi komponentami.

Nie można także nie wspomnieć o stałej kontroli jakości wytwarzanych produktów. Laboratorium wyposażone jest m.in. w centrum pomiarowe 3D (Carl Zeiss Contura 3D), ramię pomiarowe firmy Romer i spektrofotometr. Badany jest także skład chemiczny materiałów oraz, na co kładzie nacisk przemysł motoryzacyjny w kontekście bezpieczeństwa, sprawdzane są punkty zgrzewania i powierzchnie spawane.

Najbliższa przyszłość

Poza długofalową polityką zwiększania możliwości narzędziowni, PTO wkrótce wzbogaci się o kolejne maszyny. - Na początku 2014 roku nasz park maszynowy powiększy się o kolejne maszyny. Inwestycje są również powiązane z oczekiwaniami naszych klientów - mówi Maciej Potulski. Firma finalizuje również pierwszy kontrakt dla sektora maszyn rolniczych. Wkrótce uruchomiona zostanie produkcja zamknięć burt przyczep, ale nazwa tego polskiego producenta sprzętu rolniczego pozostaje na razie nieujawniona. W najbliższym czasie powinny zostać zatwierdzone kolejne zamówienia z przemysłu motoryzacyjnego. - Rozmowy dotyczą współpracy w zakresie elementów silnikowych oraz skrzyń biegów. Czekamy w najbliższym czasie na wyniki audytów - mówi enigmatycznie Maciej Potulski. Jednego możemy być pewni, wkrótce znów usłyszymy o kolejnych osiągnięciach Poland Tokai Okaya Manufacturing w sektorze motoryzacyjnym.



Poland Tokai Okaya Manufacturing z o.o.

Ostaszewo 57G, 87-148 Łysomice, tel: 48 56 652-46-00, faks: 48 56 652 46 00

ptom@ptom.com.pl, www.ptom.com.pl

Certyfikaty: ISO/TS 16949:2009, ISO 14001:2004, ISO 9001:2008

Zatrudnienie: 318 osób (listopad 2013)

Park maszynowy:

Linie transferowe: 1450 t (6 pras), 1950 t (7 pras)

4 prasy postępowe (600 t, 500 t, 2x 200 t), 2 prasy hydrauliczne (285 t i 500 t),

maszyny gwintujące, zgrzewarka, robot spawalniczy, maszyny myjące

Możliwości produkcyjne i usługowe:

Produkcja części tłoczonych z blach stalowych i aluminiowych o grubości 0,1-8 mm;

tłoczenie, zgrzewanie, spawanie

Części mogą podlegać procesom: spawania, zgrzewania, spawaniu, montażu (klejenie, skręcanie) tampodruku.

Ponadto:

Projektowanie, rozwój i produkcja tłoczników

ENGLISH SUMMARY

Poland Tokai Okaya Manufacturing Ltd. (PTO), a daughter-company of the Japanese Okaya Co., (82 % of shares in PTO) started its activity in the second half of 2006, firstly as a supplier of the electronic industry, mainly to Sharp Manufacturing Poland. Now PTO cooperates also with automotive companies such as: Toyota Boshoku Europe and Autoneum.

PTO produces metal parts and components (brackets, elements of systems in the car suspensions' engines, exhaust systems, gearboxes, armchairs). Pressed elements can also undergo additional processes: arc welding, spot welding, tapping.

PTO offers also service of assembling on a dozen of positions on which subassemblies can be screwed or/and glued. It is possible to make a pad printing on produced parts, too.

Since the beginning of 2012 the supplier has been intensively developing its own tool-room.



AutomotiveSuppliers.pl

Jesień – czas na otwarcia nowych fabryk

Można powiedzieć - sektor motoryzacyjny produkcją części stoi. Potwierdzają to między innymi ostatnio realizowane i ogłoszone inwestycje.



GKN

12 września br. oficjalnie oddano do użytku rozbudowany zakład **GKN Driveline Polska** w Oleśnicy. Nowa powierzchnia (6,8 tys. m²) wykorzystana jest przede wszystkim pod produkcję półosi napędowych i niezbędnych do ich produkcji komponentów. Dzięki inwestycji w wysokości 100 mln zł zostanie uruchomiona w przyszłym roku produkcja nowych komponentów jakimi są wały napędowe. To kolejny etap rozbudowy zakładu. Przypomnijmy, że GKN Driveline Polska rozpoczęła działalność w Twardogórze w 1996 roku. W 1999 r. działalność została przeniesiona do nowego zakładu w Oleśnicy. Trzy lata później powiększono fabrykę o 7,2 tys. m² a w 2005 r. uruchomiono kuźnię przemysłową.

Dzięki najnowszej rozbudowie, roczna wielkość produkcji wzrosła z obecnych 5,3 mln półosi do 6,5 mln w 2018 roku. Inwestor zamierza utworzyć w ciągu najbliższych pięciu lat 100 nowych miejsc pracy (obecnie w zakładzie w Oleśnicy zatrudnionych jest ponad 670 osób). Inwestycja od początku była wspierana przez rząd polski - ważnym etapem umożliwiającym jej realizację było włączenie terenu, na którym znajduje się zakład do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Invest-Park oraz uzyskanie ulgi w podatku dochodowym.

Nowe projekty inwestycyjne w Jasionce niedaleko Rzeszowa zakończył także amerykański koncern BorgWarner. 26 września br. miało miejsce oficjalne otwarcie kolejnego zakładu produkcyjnego

oraz centrum technicznego, które wraz z działającym od 2009 r. zakładem turbosprężarek, utworzyły „**BorgWarner Poland - Rzeszów Campus**”.

W nowym zakładzie, o powierzchni 7,3 tys. m², produkowane są zaawansowane systemy kontroli i sterowania przekładni (zawory indukcyjne dla skrzyń automatycznych standardowych oraz z podwójnym sprzęgłem) oraz łańcuchy rozrządu. Nowa fabryka jest drugim zakładem w Europie wytwarzającym łańcuchy rozrządu (pierwsza znajduje się w Arcore we Włoszech) oraz trzecim układów kontroli i sterowania przekładni automatycznych (dwa poprzednie są zlokalizowane w Tulle we Francji oraz w Monako). Odbiorcami komponentów z Jasionki są m.in. Fiat, GM, Ford, VW, Audi a wkrótce także Jaguar.



AutomotiveSuppliers.pl

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Dzięki zakończonym inwestycjom produkcyjnym, dwie nowoczesne fabryki posiadają zdolności produkcyjne na poziomie bliskim 1 mln turbosprężarek rocznie do silników benzynowych i wysokoprężnych oraz 1 mln solenoidów do przekładni przeniesienia napędu.

Natomiast centrum techniczne (ponad 6,7 tys. m² powierzchni) daje możliwości inżynierom aplikacji oraz inżynierom od badań i rozwoju do tworzenia nowych technologii zaprojektowanych by poprawić zużycie paliwa i obniżyć emisję spalin jednocześnie poprawiając osiągi. Centrum techniczne obejmuje aplikację i projektowanie, symulację, testowanie i walidację oraz laboratorium materiałowe i hamownię. Centrum docelowo ma pracować około 120 inżynierów (obecnie jest ich niespełna 70).



- *Dzięki ciągłemu inwestowaniu w nowe technologie zwiększamy zatrudnienie oraz poszerzamy rynki zbytu* - mówi Marek Zabielski, kierujący BorgWarner Poland - Rzeszów Campus. - *Zatrudnienie wzrośnie z obecnych 500 osób do około 700 pracowników do końca 2014 roku w całym Campusie.* Do 2018 roku liczba zatrudnionych powinna osiągnąć poziom około 1 000 osób. Nowe inwestycje przekładają się także na znaczący wzrost obrotów - w 2013 r. sprzedaż powinna osiągnąć poziom ok. 200 mln euro (dla porównania 30 mln euro w 2011 r. i 120 mln euro w 2012 r.).

Być może to nie ostatnia w najbliższym czasie inwestycja w BorgWarner Poland. - *Wkrótce przed nami staną nowe projekty i nowe wyzwania* - powiedział podczas uroczystości Marek Zabielski,

ale uchylił się przed podaniem szczegółów. Przypomnijmy, że łączna wartość inwestycji zrealizowanych przez polski oddział amerykańskiego koncernu tylko w 2012 roku osiągnęła równowartość ponad 120 mln zł.

Przypomnijmy, że zakład w Jasionce, zlokalizowany na terenie Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego, został powołany do życia w 2008 r. jako BorgWarner Turbo Systems Poland, który pierwotnie skupiał się na produkcji turbospreżarek.

10 października br. w Zagórzcu odbyła się uroczysta ceremonia otwarcia oddziału **TRI (Poland)** w Podstrefie Zagórz SSE EURO-PARK Mielec. Przypomnijmy, że inwestycja ta została rozpoczęta pod koniec 2012 roku, a już w sierpniu br. uru-

chomiono produkcję w hali o powierzchni 5 tys. m². W zagórskim zakładzie produkowane są gumowe i gumowo-metalowe części antywibracyjne oraz elementy dźwiękochłonne, wykorzystywane w przemyśle motoryzacyjnym. Po uroczystym przecięciu wstęgi, goście mieli okazję zwiedzić fabrykę, która zatrudnia obecnie ponad 100 osób. Docelowo japoński inwestor zadeklarował zatrudnienie na poziomie 200 pracowników.

TRI (Poland) jest spółką-córką firmą koncernu Tokai Rubber Industries, działającą w Polsce od 2000 r. - w pierwszym zakładzie w Wolbromiu wytwarza również gumowe i gumowo-metalowe części antywibracyjne, głównie dla japońskich producentów samochodowych w Europie.

Niespełna tydzień później, 16 października we Wrocławiu został oficjalnie otwarty zakład spółki Foundation Brakes Poland, od 1 listopada br. **Chassis Brakes International Poland Sp. z o.o.**, należącej do grupy Chassis Brakes International (CBI), jednego z wiodących producentów komponentów do układów hamulcowych dla przemysłu motoryzacyjnego. Dzięki inwestycji w wysokości ok. 50 mln zł w ciągu niespełna roku powstał na 55-hektarowej działce zakład o powierzchni 12,7 tys. m² (na część produkcyjno-logistyczną przypada 9,3 tys. m²).

Spółka Foundation Brakes Poland zaistniała na początku 2012 r. a w czerwcu tego samego roku narodziła się Chassis Brakes International, gdy od koncernu Robert Bosch fundusz KPS Capital Partners LP odkupił działalność związaną z produkcją hamulców samochodowych (tzw. działalność biznesowa Foundation - grupa produktów obejmująca zaciski hamulcowe i hamulce bębnowe). W momencie uruchomienia polskiej działalności biznesowej zlokalizowanej w zakładzie w Mirkowie, nowopowstała spółka przejęła 539 pracowników. - *Obecnie zatrudniamy niespełna 600 osób* - mówi Wojciech Śliwiński, dyrektor zakładu.

Produkcja komponentów hydraulicznych układów hamulcowych w postaci zacisków, cylindrów oraz hamulców bębno-





na rynku polskim produktu oraz zwiększenie dotychczasowych mocy produkcyjnych. W najnowszym projekcie dostawca przeznaczy 3,5 mln zł na zakup nowej linii montażowej dla klienta Volkswagen, której modernizacja odbędzie się zgodnie z koncepcją Lean Line Design. - Obecnie jesteśmy w trakcie prac nad nowymi projektami, na których pojawienie się liczymy od 2015 roku - mówi dyrektor zakładu. Wojciech Śliwiński nie wyklucza rozbudowy zakładu w przyszłości, posiadana bowiem działka umożliwia zwiększenie powierzchni hali o 40 procent.

Obecnie prowadzona produkcja w zakładzie Chassis Brakes International Poland miała swój początek w 1965 r. gdy w Twardogórze w wydziale FSM uruchomiono produkcję w branży hamulcowej Duceller Bendix Air Equipment. Na początku lat 90. zeszłego wieku, po przejęciu fabryk FSM przez Fiata, nastąpił proces nabywania wydziałów zamiejscowych przez dostawców włoskiej grupy - zakład w Twardogórze nabył Allied Corp. W 1996 r. właścicielem tej grupy produktowej stał

wych prowadzona jest jeszcze w dwóch lokalizacjach, w nowym obiekcie i nadal w pobliskiej fabryce Robert Bosch. Relokacja do nowego zakładu maszyn, linii produkcyjnych i pracowników, rozpoczęta we wrześniu ma zakończyć się w II kwartale przyszłego roku.

Obecnie zakład dostarcza komponenty do takich marek jak BMW, Volkswagen, Dacia, Renault, Fiat, Ford oraz Mercedes, ale jak mówi tajemniczo Wojciech Śliwiński - *W ramach nowej inwestycji liczymy na pozyskanie zupełnie nowego, innowacyjnego projektu i wytwarzanie nowego*



MÜLLER | DIE LILA LOGISTIK

Specjalistyczne rozwiązania logistyczne
**dla branży AGD
i Automotive**

Transport
krajowy i międzynarodowy

Obsługa połączeń kolejowych
- własna bocznica

Logistyka magazynowa
na terenie Polski i Europy

Profesjonalny **consulting**
i wsparcie logistyczne

Zarządzanie
parkiem naczep

Müller - Die lila Logistik Polska Sp. z o.o.
ul. Zygmuntowska 90
44-113 Gliwice

Dział Sprzedaży
tel.: 00 48 665 335 669
info@lila-logistik.pl

www.lila-logistik.com

się Bosch. W 2003 roku przeniesiono produkcję z Twardogóry do nowego zakładu w Mirkowie.

18 października br. w zakładzie **Sanden Manufacturing Poland Sp. z o.o.** miała miejsce podwójna uroczystość - otwarcia nowej hali produkcyjnej oraz wyprodukowania 10-cio milionowego kompresora. W 2012 roku spółka Sanden Manufacturing Poland przystąpiła do realizacji nowej inwestycji polegającej na rozbudowie istniejącego zakładu. Na terenie należącym do firmy powstała nowa hala produkcyjna o powierzchni 13,5 tys. m². Całkowita wartość inwestycji wyniesie około 250 mln zł, przy czym 30 proc. będzie sfinansowane w postaci grantu z Unii Europejskiej (POIG 4.5.1. Innowacyjna Gospodarka) i będzie związana ze zwiększeniem zatrudnienia o ponad 250 nowych pracowników.



Sanden Manufacturing Poland

Do tej chwili firma już uruchomiła technologiczny do wysokociśnieniowego odlewania korpusów aluminiowych na wydziale obróbki mechanicznej 2 linie produkcji korpusów, linię produkcji obudowy kompresora. Następne linie tłoczków oraz na wydziale odlewni ciąg technologiczne są w trakcie realizacji,

Inwestycje według PAIiIZ

Do końca listopada br. 45 inwestorów obsługiwanych przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A. (PAIiIZ) zdecydowało się na ulokowanie inwestycji w naszym kraju. Łącznie zainwestują oni 789,7 mln euro i utworzą 17 363 miejsca pracy. Dla porównania w całym minionym roku w Polsce realizowano 53 inwestycje o wartości 1,23 mld euro z deklaracją stworzenia 9 996 miejsc pracy.

W tym roku mamy już 11 inwestycji w sektorze motoryzacyjnym, o łącznej wartości ponad 335,5 mln euro, czyli 42,5 proc. wszystkich zatwierdzonych projektów. Żadna inna branża nie inwestuje w tym roku więcej niż właśnie motoryzacja.

Firmy z tego sektora zadeklarowały utworzenie 2 621 miejsc pracy (ponad 15 proc. całości). Wśród zamkniętych przez PAIiIZ projektów zwraca uwagę fakt, że większość z nich to reinwestycje firm, które działają w Polsce od kilku lub kilkunastu lat.

Inwestycje zagraniczne w 2013 r.

Nr.	Inwestor	Kraj	Branża	Wartość (w mln EUR)	Deklarowane nowe miejsca pracy	Miejsce inwestycji
1.	General Motors	USA	motoryzacyjna	95	10	Gliwice
2.	Ferrostal Automotive Group	Niemcy	motoryzacyjna	60	400	Gliwice
3.	Nexteer Automotive	USA	motoryzacyjna	35	300	Tychy, Gliwice
4.	Valeo	Francja	motoryzacyjna	29	513	Skawina, Chrzanów
5.	Polaris Industries	USA	motoryzacyjna	28,5	357	Opole
6.	tajny	Francja	motoryzacyjna	20	130	Gliwice
7.	KOAM s.r.o.	Słowacja	motoryzacyjna	12,5	450	Skoczów
8.	GKN Driveline	Niemcy	maszynowa	35	100	Oleśnica
9.	BorgWarner	USA	motoryzacyjna	5	120	Jasionka
10.	BorgWarner	USA	R&D	20	30	Jasionka
11.	tajny	Korea Płd.	motoryzacyjna	2,5	221	Tychy

Na koniec listopada br. Agencja prowadziła 154 projekty inwestycyjne o wartości 3,9 mld euro, które w przyszłości mogą stworzyć 29 690 miejsc pracy. Pod względem ilości projektów nadal dominuje BPO (33 projekty, 25,4 mln euro, 7 350 miejsc pracy) ale sektor motoryzacyjny, będący pod tym względem na miejscu nr 2, może wygenerować inwestycje o większej wartości i liczbie miejsc pracy (31 projektów, 1,23 mld euro, 8 666 miejsc pracy).

a całkowite zakończenie inwestycji planowane jest w 2015 roku.

Uroczystość otwarcia nowej hali produkcyjnej zbiegła się jak już wspomniano z wyprodukowaniem 10-cio milionowego kompresora w tym zakładzie. Sanden Manufacturing Poland funkcjonuje na terenie Legnickiej SSE od 2004 roku, produkując kompresory do klimatyzacji samochodowych. Fabryka w Polkowicach jest głównym dostawcą kompresorów dla tak uznanych marek jak Volkswagen, Opel, Ford czy Aston Martin. Warto wspomnieć, że od 2009 roku również każdy Jaguar jest wyposażony w kompresor z Polkowic.

W przyszłym roku czekają nas kolejne otwarcia. Jedno z nich będzie miało miejsce w Żorach, gdzie od kilku miesięcy budowany jest zakład należący do **SL Corp.**, koreańskiego dostawcy motoryzacyjnego. Uruchomienie produkcji w Polsce związane jest z kontraktem na dostawy do fabryki General Motors Manufacturing Poland (GMMP). W pierw-



SL Poland

szej fazie inwestycyjnej, szacowanej na 7,5 mln euro, zostanie uruchomiona do I kwartału 2015 r. produkcja pierwszych komponentów, w postaci drążków skrzyni biegów (manualnych oraz automatycznych) i zespołów pedałów. Docelowo w żorskim zakładzie mają być także wytwarzane systemy oświetlenia, zarówno przednie reflektory jak i światła tylne.

W momencie uruchomienia produkcji w przyszłym roku zatrudnienie wyniesie 60 pracowników, które z czasem może wzrosnąć nawet do 500 osób po wybudowaniu kolejnych zakładów.

Do Polski „powraca” także inny koreański dostawca, **Kwangjin Machine**, obecny latach 90. XX wieku jako

Jeden pomysł zainspirował ten produkt.
Tysiące decyzji go urzeczywistniły.

Siemens PLM Software: właściwe decyzje, lepsze produkty.

Każdy „wielki” produkt to efekt ważnych decyzji – nie tylko tych podejmowanych w kluczowych momentach, lecz również tysięcy małych decyzji, które do nich prowadzą. Dla wiodących spółek na całym świecie, oprogramowanie PLM firmy Siemens jest niezbędną platformą do wspólnego podejmowania decyzji produktowych.

Niezależnie od branży - motoryzacja czy lotnictwo, elektronika czy produkcja energii, przemysł morski czy medyczny, maszynowy, itp. - oprogramowanie PLM firmy Siemens pomaga podejmować właściwe decyzje, które owocują wspólnymi produktami. Dowiedz się więcej na siemens.com/plm.

Rozwiązania dla przemysłu.



mniejszościowy udziałowcem w spółce zależnej FSO w Siedlcach (Kwangjin-ZPP Poland, obecnie ZPP Auto w upadłości likwidacyjnej). Nowa działalność nie będzie prowadzona na Mazowszu ale w Tychach. Nie będzie to także greenfield - zakład zostanie uruchomiony w dawnym zakładzie Hoop Polska. Przystosowanie hal do produkcji dla sektora motoryzacyjnego ma kosztować ponad 2 mln euro. Kwangjin deklaruje, że przy produkcji systemów podnoszenia szyb samochodowych zatrudni ponad 200 pracowników. Początek produkcji nastąpi już w 2014 r.

ENGLISH SUMMARY

Since September this year, a couple of celebrations took place due to opening new facilities or finishing subsequent investment stages by car part manufacturers operating in our country for a few or dozen years.

12 September 2013 - expanded GKN Driveline Polska facility in Oleśnica was put into service. New area (6,800 square meters) is used mostly for producing axle shafts and other necessary elements. Yearly production output will increase from 5,300,000 axles to 6,500,000 by 2018. As a part of this investment, in 2014 production of new elements will begin - propeller shafts.

26 September 2013 – a new production facility doubling as a technical centre for BorgWarner in Jasionka was opened. The new facility produces advanced gearbox monitoring and control systems as well as timing chains. Elements produced in Jasionka are purchased by, among others: Fiat, GM, Ford, VW, Audi, and soon - Jaguar. Whereas the technological centre allows us to create new technologies, designed in order to improve fuel usage and decrease toxic engine emissions and, at the same time, improve results. The centre is prepared for 120 engineers.

10 October 2013. - TRI (Poland) branch was officially opened in Zagórze. The new facility produces rubber and rubber-to-metal vibration-isolating parts and sound absorbing elements. It's a second facility of Tokai Rubber Industries in Poland – the first facility was opened in 2000 in Wolbrom.

16 October 2013 - a Chassis Brakes International Poland Sp. z o.o. facility was officially opened in Wrocław as a part of Chassis Brakes International (CBI), a brake system parts manufacturer. The new facility produces clamps, cylinders and drum brakes for such brands as BMW, Volkswagen, Dacia, Renault, Fiat, Ford or Mercedes.

18 October 2013 - a double event took place in the Sanden Manufacturing Poland Sp. z o.o. facility - opening of a new production building (13,500 square meters) and celebration related to producing a 10,000,000th compressor. Sanden Manufacturing Poland in Polkowice was founded in 2004 and produces AC compressors for cars. The facility is the main producer of compressors for brands such as Volkswagen, Opel, Ford or Aston Martin. Since 2009, every Jaguar has a Polkowice-made compressor.

At the end of November 2013, Polish Information and Foreign Investment Agency was overseeing 154 investment projects worth 3,800,000,000 EUR, which may create 29,690 workplaces in the future. BPO still dominates as far as the amount of projects go (33 projects, 25,400,000 EUR, 7,350 workplaces), but the car industry, which holds the second place, may create investments which are worth more and have more slots for employees (31 projects, 1,230,000,000 EUR, 8,666 workplaces).

Najwięksi pracodawcy w sektorze dostawców

Podczas gdy producenci pojazdów ograniczają zatrudnienie to w segmencie dostawców motoryzacyjnych ulega ono stałemu zwiększaniu. Trend ten dotyczy także największych pracodawców.



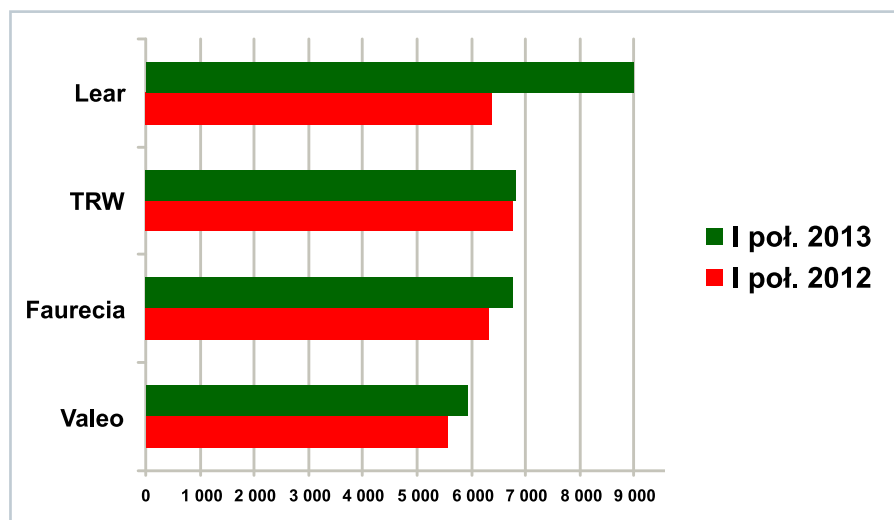
Po I półroczu 2013 r. pierwszą pozycję utrzymał oddział koncernu Lear, który w Polsce ma zakłady w Tychach, Jarosławiu, Mielcu i Legnickim Polu. W ciągu 12 miesięcy liczba pracowników wzrosła o 2,6 tys., przekraczając granicę 9 tys. osób, w tym ponad 7,2 tys. pracowników etatowych (wzrost o blisko 1,1 tys.) oraz ponad 1,7 tys. osób najętych za pośrednictwem agencji pracy tymczasowej (wzrost o ponad 500).

Drugim największym pracodawcą pozostaje amerykański koncern TRW, choć w tym przypadku odnotowano tylko nieznaczny wzrost. W porównaniu do I półrocza zeszłego roku dostawca przyjął jedynie 60 nowych pracowników (6 834 osób). W cią-

gu 12 miesięcy spadła o 100 osób liczba pracowników etatowych (ponad 5,9 tys.) ale wzrosła o 200 liczba pracowników tymczasowych.

Różnica pomiędzy drugą a trzecią pozycją wśród największych pracodawców - dostawców wynosi jedynie 72 miejsca pracy. Grupa Faurecia zatrudniała bowiem łącznie 6 762 osoby (w tym pracownicy etatowi).

Kolejną lokatę zajęło francuskie Valeo, z wynikiem 5 931 pracowników. To o blisko 400 osób więcej niż po I półroczu 2012 r. Uzyskany wzrost to efekt zwiększenia liczby pracowników etatowych do blisko 5,1 tys. (+375 osób) przy spadku o kilka tysięcy pracowników tymczasowych (835 osób).



Oczekujecie Państwo szybkości w działaniu?



EMW: Centrum kompetencji blachy cienkiej

Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



EMW · Eisen- und Metallhandel GmbH
Pfannenbergstr. 1 · D-57290 Neunkirchen
Tel. +49 (0) 2735/787-02
Faks +49 (0) 2735/787-484
info@emw-stahlservice.de

Exact Systems świętuje 10 lat na rynku!



26 stycznia 2014 r. minie dokładnie 10 lat, od kiedy Exact Systems rozpoczął swoją działalność w Polsce. Dziś jest liderem w zakresie kontroli jakości w Polsce i jedną z największych firm w sektorze w Europie.

- *Wiele osób zadaje mi pytanie, skąd wzięliśmy pomysł na taki rodzaj działalności. Otóż, w momencie inwestycyjnego boomu w sektorze motoryzacyjnym, dostrześliśmy niezagospodarowaną niszę. W przemyśle samochodowym niedopuszczalne jest zatrzymanie linii produkcyjnej z powodu dostawy wadliwych komponentów, gdyż generuje to ogromne koszty dla zakładu produkcyjnego. Dzięki takiej firmie jak nasza, klient (dostawca lub zakład montujący) może w takich sytuacjach natychmiast zareagować poprzez zgromadzenie w bardzo krótkim czasie odpowiednich zasobów ludzkich, logistycznych i narzędziowych. W ten sposób zabezpiecza ciągłość swojej produkcji - opowiada Paweł Gos, założyciel i prezes zarządu Exact Systems.*

- *A nazwa? Exact Systems, czyli właściwe systemy. Dokładnie tak miała brzmieć, aby ewentualnie w sytuacji niepowodzenia biznesu można było zrobić coś innego. Na szczęście nie było takiej konieczności - dodaje Gos.*

Exact Systems z główną siedzibą w Częstochowie jest czołowym dostawcą rozwiązań w zakresie kontroli jakości, czyli selekcji, naprawy i sortowania części, komponentów oraz wyrobów gotowych. Głównymi odbiorcami usług firmy są dostawcy i poddostawcy dla przemysłu motoryzacyjnego, zakłady zajmujące się produkcją wielkoseryjną z branży elektronicznej, AGD oraz kosmetycznej. Obecnie firma posiada swoje przedstawicielstwa w Polsce, Czechach, Słowacji, Niemczech, Rosji, Turcji, Rumunii, a niedawno uruchomiła swoją działalność w Wielkiej Brytanii. W sumie zatrudnia ponad 2 500 pracow-

Firma posiada swoje przedstawicielstwa w Polsce, Czechach, Słowacji, Niemczech, Rosji, Turcji, Rumunii, a niedawno uruchomiła swoją działalność w Wielkiej Brytanii.



ników i korzystając z rozbudowanej struktury 35 biur operacyjnych obsługuje 400 zakładów w całej Europie.

A zaczęło się od...

- *Spotkania z pierwszym potencjalnym klientem, zakładem produkującym poduszki powietrzne TRW Częstochowa. Ostatecznie jednak pierwszym obsługiwany przez nas dostawcą była firma Sauter GmbH z Niemiec, której partnerem w zakresie kontroli jakości jesteśmy do dziś. Następnie rozpoczęliśmy współpracę z zakładami produkcyjnymi Toyota Motors Industries Poland, Faurecia Fotele Samochodowe, General Motors Manufacturing Poland oraz Volkswagen Poznań. Pierwszy rok działalności zamknęliśmy urucho-*

mieniem pierwszego na rynku polskim systemu raportowania online Extranet. W drugim podwoiliśmy liczbę zatrudnionych kontrolerów jakości, kupiliśmy pierwsze samochody służbowe, a nasza struktura terenowa rozrosła się do pięciu oddziałów w Częstochowie, Gliwicach, Mielcu, Wrocławiu i Poznaniu. Otworzyliśmy także pierwszy zewnętrzny magazyn wysokiego składowania w Dąbrowie Górniczej - opowiada Paweł Gos. Bardzo ciekawy i intensywny okazał się także 2006 r. Wówczas założyliśmy pierwsze spółki zagraniczne w Czechach oraz na Słowacji, a także uruchomiliśmy Automotive Assembly Systems, nową spółkę zajmującą się outsourcingiem pracowników do zakładów produkcyjnych.

10 milionów przepracowanych godzin

Przełomowym momentem było podpisanie umowy inwestycyjnej z jedną z największych grup kapitałowych zajmujących się outsourcingiem, firmą Work Service, która została nowym większościowym udziałowcem w Exact Systems. Kolejnymi krokami było rozpoczęcie działalności w Niemczech, Rosji, Turcji i Rumunii.

- 15 listopada br. uruchomiliśmy naszą spółkę w kolebce przemysłu motoryzacyjnego, Wielkiej Brytanii. Model działania brytyjskiego przedstawicielstwa jest dokładnie taki sam jak przy wejściu na inne rynki zagraniczne. Zgodnie z ideą wzrostu organicznego, nie przejmujemy żadnej brytyjskiej spółki, lecz tworzymy ją sami zupełnie od podstaw. Chcemy w 100% przenieść dobrze działający i efektywny model polski, a firmy motoryzacyjne współpracujące z nami za granicą zyskują doświadczonego partnera w zakresie outsourcingu kontroli jakości - mówi Jacek Opala, dyrektor ds. rozwoju sprzedaży w Exact Systems.

W połowie dziesiątego roku funkcjonowania firmy, kontrolerzy Exact Systems wypracowali dziesięciomilionową godzinę dla swoich klientów. To stawia Exact Systems jako lidera w zakresie usług kontroli jakości w Europie Środkowo-Wschodniej.

Spółka aktywna społecznie

Od początku Exact Systems pracuje nad tym, aby społeczna odpowiedzialność biznesu była filozofią leżącą u podstaw codziennych praktyk i planów na przyszłość. - Sukcesywnie wdrażamy politykę CSR i rozszerzamy zasięg naszych działań. Zaczęliśmy od współpracy z jednym partnerem, a obecnie wspieramy już osiem instytucji - mówi Paweł Gos. Exact Systems współpracuje z Politechniką Częstochowską. W ramach porozumienia spółka umożliwia studentom odbywanie staży oraz służy opieką merytoryczną w trakcie pisania prac dyplomowych o tematyce związanej z kontrolą jakości. Exact Systems



Firma jest Sponsorem Tytułarnym trzykrotnych i obecnych Mistrzów Polski Juniorów w siatkówce Klubu Sportowego Norwid Częstochowa.

wspiera także kilka drużyn juniorskich i młodzików, które już na bardzo wczesnym etapie rozwoju dzieci, przekazują im wartości sportowej rywalizacji. Firma jest Sponsorem Tytułarnym trzykrotnych i obecnych Mistrzów Polski Juniorów w siatkówce Klubu Sportowego Norwid Częstochowa oraz wspiera II-ligowy zespół koszykarzy WKS Śląsk Wrocław.

Korzyści jest wiele

- Lista korzyści ze współpracy z firmą outsourcingową taką jak my znacznie wykracza poza działania doraźne - podkreśla Leszek Walaszczyk, który do Exact Systems dołączył w 2005 r., a obecnie pełni funkcję wiceprezesa zarządu spółki. - Po pierwsze, jako zewnętrzny partner zapewniamy kompleksową obsługę związaną ze świadomym sterowaniem jakością procesu produkcyjnego. Bardzo często zdarza się tak, że wyniki naszej pracy stanowią pierwszą szczegółową analizę wadliwości produkcji, która jak każde odstępstwo od normy, musi zostać opisana, a następnie wyeliminowana. Po drugie, praca wykonywana przez naszych kontrolerów jakości pozwala dostawcom uniknąć ogromnych kosztów związanych z błędnie zrealizowanym zamówieniem klienta. A w ostateczności umożliwiała wywiązanie się z realizowanego zamówienia. Istotne jest również to, że firmy specjalizujące się w kontroli jakości, aktywnie uczestniczą w procesie rozwoju dostawców i mobiliz-

waniu ich do poprawy jakości swojej produkcji, co przekłada się wprost na dostarczenie zgodnych ze specyfikacją jakościową części na linię produkcyjną - mówi Leszek Walaszczyk.

Popyt na outsourcing rośnie w Polsce i za granicą

Outsourcing kontroli jakości części i komponentów popularność zdobywa nie tylko w przemyśle motoryzacyjnym, co potwierdza m.in. różnorodność realizowanych przez firmę projektów. Wśród głównych odbiorców usług Exact Systems są dostawcy dla tego sektora oraz producenci samochodów. Jednak rokrocznie portfel spółki uzupełniany jest o zakłady zajmujące się produkcją wielkoseryjną w branży elektronicznej, AGD. Od pewnego czasu także branże: kosmetyczna oraz farmaceutyczna są zainteresowane współpracą i transferem doświadczeń firmy z sektora motoryzacyjnego. - Większość firm działających na rynku produkcyjnym dąży do uelastycznienia swojego biznesu tak, aby szybciej i łatwiej reagować na czynniki zewnętrzne i ograniczyć niepotrzebne koszty. Stąd mamy ręce pełne pracy w otwartych już spółkach, a jednocześnie cały czas prowadzimy rozmowy dotyczące kolejnych inwestycji na nowych rynkach, m.in. w Chinach, Brazylii i USA - dodaje Leszek Walaszczyk.

www.exactsystems.pl

KLG Galvanik – jeszcze bardziej kompleksowa oferta

KLG z Bydgoszczy, spółka joint venture Keune & Lauber GmbH, niemieckiej firmy z blisko 60-letnim doświadczeniem i firmy GGS technologies sp. z o.o. uznanej narzędziowni i producenta detali z tworzyw sztucznych, rozszerzyła swoje możliwości usługowe. - *Dostawcy, którzy myślą o długofalowej obecności w przemyśle motoryzacyjnym, muszą dostarczać coraz bardziej skomplikowane komponenty* - mówi prezes KLG, Robert Gołębiowski. - *Dlatego w ostatnim czasie uruchomiliśmy proces powlekania galwanicznego KLG Galvanik. Umożliwia on chromowanie części i komponentów z tworzywa ABS i PC/ABS. - Proces powlekania koloidalnego sam w sobie nie stanowi innowacji technologicznej, jednakże uruchomiona linia do powlekania elektrolitycznego zawiera wiele rozwiązań optymalizujących przebieg tego procesu i go znacznie usprawniających* - dodaje Robert Gołębiowski.

Co istotne, proces galwanizowania może być przerywany - części mogą być dodatkowo wytrawiane laserowo (day end night design), aby wrócić później do dalszego powlekania. Rozwiązanie w tej postaci nie było dotąd stosowane w zakładach o podobnym profilu.

Częstotliwość taktowania linii wynosi 6 minut. W rezultacie zaprojektowano zespół 126 specjalnych wanien. Wybudowana w Bydgoszczy linia jest najnowocześniejszą w kraju i jedną z nowoczesniejszych w Europie.

Opis procesu

- **Oczyszczanie** - usunięcie za pomocą specjalnego środka wszelkich powierzchniowych zanieczyszczeń (pozostawienie tłustej lub brudnej powierzchni detali może spowodować wady i defekty w produkcie końcowym).
- **Płukanie** - żaden z aktywnych rozтворów w jednym zbiorniku nie może



przedostać się do kolejnego zbiornika, w którym zachodzą inne reakcje elektrochemiczne związane z tworzeniem powłok galwanicznych (niklowych, z miedzi, chromowych). Dlatego po każdym kluczowym podprocesie powlekania elektrolitycznego konieczne jest płukanie detali.

- **„Uczulanie” powierzchni detali z plastiku** - tworzywa PC/ABS i ABS są materiałami nieprzewodzącymi prądu elektrycznego. Aby pokryć je powłokami galwanicznymi konieczne staje się stworzenie na ich powierzchni warstwy przewodzącej. Pierwszym zabiegiem niezbędnym do ukształtowania takiej warstwy jest wytrawianie powierzchni detali. Następnie detale umieszcza się w kąpeli w roztworze zawierającym cynę i pallad w koloidalnej formie. Zapewnia to niezwykle silne przyleganie powłok niklu chemicznego w trakcie dalszej obróbki tworzyw typu ABS i PC/ABS.
- **Bezprądowe powlekanie niklem** - nanoszenie na detale cienkiej warstwy niklu chemicznego, który stanowi pierwszą powłokę galwanizatorską. Przewaga tej metody powlekania nad klasycznymi to brak potrzeby korzy-

stania ze źródeł prądu, możliwość osadzania powłoki na powierzchni bez względu na jej kształt oraz możliwość osadzania na nieprzewodzących powierzchniach.

Powłoki niklowe zapewniają połysk gotowych elementów. W zależności od preferencji klienta, zaprojektowano 3 różne rodzaje zbiorników do powlekania niklem: o efekcie półmatowym, błyszczącym oraz satynowym.

- **Powlekanie miedzią** - powłoka miedziana tworzy grubą, plastyczną i przewodzącą prąd elektryczny warstwę na powierzchni niklowej. Kolejne nakładane powłoki metaliczne cechują się zdecydowanie większą sztywnością.
- **Powlekanie chromem** - na powierzchni zanurzonych w zbiorniku do chromowania detali tworzy się cienka warstwa powłoki z chromu. Powłoka m.in. chroni elementy przed zarysowaniem.

Dlaczego KLG Galvanik?

Linia do powlekania elektrolitycznego będzie zawierała nowatorskie rozwiązania techniczne i technologiczne, w tym:



- Cały proces produkcji jest sterowany komputerowo. Umożliwia to optymalne wykorzystanie wszystkich zbiorników. Dodatkowo zawieszki, na których transportowane są elementy oznaczono kodami kreskowymi, co eliminuje ryzyko wymieszania różnych typów powlekanych detali.

- Roboty odpowiedzialne za transport zawieszek galwanizerskich wykorzystują pozycjonowanie laserowe oraz komunikują się z centralną jednostką sterującą za pomocą wi-fi. Nie było to dotychczas możliwe, gdyż wykorzystane w procesie powlekania elektrolitycznego prostowniki galwanizerskie zakłócały zdalną transmisję danych.

- Płukanie detali pomiędzy poszczególnymi podprocesami wykonywane jest metodą kaskadową lub kaskadową z natryskiem, co umożliwia ograniczenie zużycia wody nawet o 90% w porównaniu ze standardowym procesem płukania.

- Dla zapewnienia optymalnego przebiegu powlekania elektrolitycznego i uzyskania równej, dobrej jakości powłoki, detale muszą być wstrząsane na wielu etapach procesu. Dlatego zbiorniki będą wyposażone w specjalne silniki/mechanizmy. Proces wstrząsania sterowany jest komputerowo i regulowany zależnie od rodzaju powlekanych elementów.

- *Wskazane rozwiązania technologiczne prowadzą do ograniczenia braków produkcyjnych, obniżenia zużycia drogich surowców (metali) czy substancji chemicznych* - mówi Robert Gołębiowski.

W konsekwencji uruchomiony proces wytwarzania jest optymalny nie tylko z punktu widzenia efektywności technologicznej, organizacyjnej i czasowej. Ponadto projektując linię produkcyjną, uwzględniono potrzebę spełnienia przyszłych zaostrożonych norm środowiskowym oraz oczekiwań rynku co do efektów wizualnych powłok galwanicznych - linia przystosowana jest do wykorzystania zarówno chromu +6, jak i bardziej przyjaznej dla człowieka i środowiska formy +3. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że chrom trójwartościowy umożliwia uzyskanie powłoki w kolorze czarnym (kolorze „sadzy”).
- *W naszej ocenie ta opcja zostanie entuzjastycznie przyjęta w sektorze motoryzacyjnym* - ocenia prezes KLG.

Elementy chromowane są coraz częściej stosowane we wnętrzach samochodowych, szczególnie w samochodach klasy premium. Niekwestionowaną zaletą chromowanych detali z tworzyw sztucznych, oprócz ich wyglądu, jest również to, że są metaliczne i chłodne w dotyku.

Przedstawiona technologia KLG Galvanik może być wykorzystana przy produkcji takich komponentów motoryzacyjnych jak: ozdobne wnętrza sterowań klimatyzacji, nawigacji czy modułów MMI, MIB, klamki czy inne wewnętrzne elementy.



KLG Sp. z o.o.

ul. Smoleńska 37, 85-871 Bydgoszcz

tel. 52 363-96-00, faks 52 3663-96-31

e-mail: biuro@klg.pl

www.klg.pl

KALENDARZ WYDARZEŃ W 2014

Forum Human Resources

4 Forum
Human Resources
w sektorze motoryzacyjnym

maj 2014

www.hrwmotoryzacji.pl

TOOL SHOP

TOOL-SHOP 2014
KONFERENCJA DLA NARZĘDZIOWNI

czerwiec 2014

www.nowoczesnanarzedziownia.pl

WYBRANI PARTNERZY
DOTYCHCZASOWYCH WYDARZEŃ:



Już dziś zarezerwuj czas!
Zapraszamy do współpracy partnerów biznesowych!

NA KTÓRYCH NIE MOŻE ZABRAKNAĆ TWOJE FIRMY !

Automotive CEE day

Automotive
CEE Day

wiosna 2014

MotoSolutions

5 Forum
MotoSolutions
Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

listopad 2014

www.motosolutions.pl

WYBRANI PARTNERZY
DOTYCHCZASOWYCH WYDARZEŃ:



Szczegóły: review@automotivesuppliers.pl, tel. (22) 215 05 05

VOITH

VOITH INDUSTRIAL
SERVICES Sp. z o.o.

ul. Toszecka 101
44-100 Gliwice
www.pl.voithindustrialservices.com
tel.: (32) 338 54 70
faks: (32) 338 54 79
sekretariat@voith-is.pl



MODERNIZUJ BEZPIECZNIE SWÓJ PARK MASZYN RAZEM Z VOITH INDUSTRIAL SERVICES

Na pewno każdy spotkał się w swojej karierze zawodowej z problemem, którego definicja nie jest niestety jednoznaczna. Właśnie to skłania i skłoniło nas do zaprezentowania takiego właśnie przykładu wziętego nie z książkowego opisu, lecz z życia, z produkcji - po prostu z codzienności sfery technicznej w jej jednym z najtrudniejszych niuansów, jakimi były, są i będą modernizacje maszyn.

Zanim przybliżymy ten aspekt w świetle naszych działań jako Voith Industrial Services, najpierw powołamy się na definicję tzw.: „modernizacji”. Określenie „modernizacja maszyn” nie jest pojęciem jednoznacznym. Z jednej strony może oznaczać unowocześnienie (np. w celu zwiększenia wartości użytkowej maszyny) z drugiej strony może oznaczać uwspółcześnienie (np. w celu podniesienia walorów użytkowych) z innej zaś może oznaczać przeróbkę mającą na celu dostosowanie do nowych wymagań technologicznych lub - w ostatnim przypadku - dostosowanie do aktualnie obowiązujących przepisów czy norm europejskich. To, z jakim przypadkiem modernizacji mamy do czynienia, decyduje o podejściu do wykonywanych prac.

Unowocześnienie maszyny często wiąże się z koniecznością wymiany komponentów systemów sterowania. Mogą być to urządzenia nieprodukowane i niewspierane już przez

ich producentów, a unowocześnienie polega jedynie na zamianie istniejących komponentów na nowo produkowane, z zachowaniem ich dotychczasowej funkcjonalności. Modernizacja taka w wielu przypadkach przedłuża życie maszyny i poprawia jej przydatność w cyklu technologicznym. Wsparcie techniczne producenta z szybką możliwością dostawy części zamiennych przyczyniają się bowiem do zwiększenia wydajności maszyny i przeciwdziałania jej przestojom.

Podniesienie walorów użytkowych maszyny występuje często w przypadku wyposażenia maszyny w nowe elementy, takie jak np. doświetlenie stref pracy, źródła światła i dźwięku, informujące o stanie pracy maszyny lub wymiany elementów sterowniczych maszyny, takich jak zużyte przyciski lub panele operatorskie. Wszelkie inne prace, np. wymiana nadrzędnych systemów sterowania PLC, zmiany konstrukcyjne elementów ruchomych lub ingerencje w systemy bezpieczeństwa, wymagają innego podejścia do prac modernizacyjnych i nie mogą być przeprowadzane bez znajomości przepisów unijnych. W takim przypadku ważne jest rozróżnienie, jak obszerna jest modernizacja maszyny. Są dwie możliwości:

1. Modernizacja maszyny jest znaczną modernizacją. Rozszerzając jej zakres działania o dodatkowe funkcje,

rozszerzając obszar pracy maszyny, zwiększa się tym samym strefę niebezpieczną. W tym przypadku właściciel maszyny dokonujący modernizacji we własnym zakresie staje się producentem tej maszyny i przejmuje wszelką odpowiedzialność za wprowadzenie tej maszyny do obrotu, czyli sporządza instrukcję maszyny, przeprowadza proces oceny ryzyka, wystawia deklarację zgodności oraz zamieszcza na maszynie nową tabliczkę znamionową i znak CE.

Dodatkowo, jeśli maszyna znajduje się w wykazie maszyn, które podlegają dodatkowej ocenie przez jednostkę notyfikowaną, zleca się wykonanie takiej oceny najbliższej jednostce notyfikowanej. Wszystkie te czynności przeprowadzane są według wymagań zasadniczych dyrektywy 2006/42/WE.

2. Modernizacja maszyny nie jest daleko idącą modernizacją. Wymieniono zużyte elementy, naprawiono zniszczone osłony, zmieniono sygnalizację maszyny na lepszą. W tym przypadku właściciel maszyny nie przejmuje obowiązków producenta, ale powinien sprawdzić, czy maszyna spełnia wymagania minimalne według dyrektywy 2009/104/WE dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny użytkowania sprzętu roboczego przez pracowników podczas pracy.

W obydwu przypadkach po pracach modernizacyjnych maszyna musi pozostać bezpieczna dla obsługi. Co znaczy, że maszyna jest bezpieczna? Próbując odpowiedzieć na to pytanie przychodzi na myśl słowo - przewidywalna. Oznacza to, że jest pozbawiona niekontrolowanych ruchów, nie włączy się samoczynnie, nie zapali się, nie wybuchnie, nie odjedzie itp. Właśnie to pojęcie - przewidywalność, staje się cechą jakości bezpieczeństwa maszyn i urządzeń. A co to znaczy, że maszyna musi być bezpieczna przez cały okres swojego istnienia? To zapewnienie bezpieczeństwa obejmuje wszystkie etapy „życia” maszyny, począwszy od budowy, poprzez eksploatację na złomowaniu skończywszy. Na rynku często spotyka się maszyny, których bezpieczeństwo obsługi nie jest zapewnione w dostateczny sposób. Wynika to często z faktu, że na rynku wciąż jest użytkowanych wiele starych maszyn niedostosowanych do wymagań minimalnych, lub nowych, wyprodukowanych z nieaktualnym stanem wiedzy technicznej. Obsługa takich maszyn wiąże się z ryzykiem prowokacji sytuacji niebezpiecznych. Mimo powszechności wiedzy na temat bezpieczeństwa w systemach sterowania w dobie internetu, wciąż stan tej wiedzy nie jest dostatecznie opanowany przez osoby odpowiedzialne za modernizację lub budowę nowych maszyn. Dowodem na to mogą być na przykład wyniki badań przeprowadzonych przez PIP, i tak np. w roku 2009, 11 proc. przyczyn wypadków przy pracy było spowodowanych z winy samej maszyny, czyli z powodu „wrodzonych” wad bezpieczeństwa jej obsługi. Czy to dużo czy mało? Mogłoby się wydawać, że w stosunku do



całej reszty to mało, ale zastanówmy się - 11 proc. to ponad 1/10 wszystkich przypadków. Wypadki te spowodowane były złym stanem konstrukcyjnym maszyn, co oznacza również to, że zostały one zaprojektowane i zbudowane z niedostatecznym (lub z nieaktualnym) stanem wiedzy technicznej! A ile jeszcze na rynku jest maszyn mogących stanowić zagrożenie dla obsługujących? Można śmiało wnioskować, że znacznie więcej.

Przeprowadzając daleko idącą modernizację należy liczyć się z koniecznością zapewnienia wymagań zasadniczych według dyrektywy 2006/42/WE. Z powodu ogromnego nakładu pracy przy udokumentowaniu pełnej oceny ryzyka i sporządzeniu instrukcji maszyny takie prace użytkownicy maszyn nie są w stanie wykonać sami. Już ocena ryzyka jest procesem bardzo czasochłonnym i wymaga doświadczenia od osoby, która ją wykonuje. Z oceną ryzyka jest ściśle powiązana instrukcja maszyny, bowiem udokumentowane podczas przeprowadzania oceny ryzyka tzw. ryzyko resztkowe, jakiego nie można do końca wyeliminować, musi zostać opisane w instrukcji. Właśnie takie prace wykonuje Voith Industrial Services. Pracownicy biura konstrukcyjnego Voith Industrial Services posiadają wieloletnie doświadczenie

w dostosowywaniu maszyn do wymagań zasadniczych i doradzają przy dostosowaniu maszyn do wymagań minimalnych. W myśl zasady, że maszyna bez dokumentacji nie jest kompletną maszyną, wszelkie maszyny wyprodukowane lub dostosowane do wymagań zasadniczych przez Voith Industrial Services są dostarczane wraz z kompletną dokumentacją, zawierającą instrukcję maszyny, schematy obwodów sterowania, programy PLC, deklarację zgodności z powołaniem na normy zharmonizowane, oraz są wyposażone w tabliczki znamionowe ze znakiem CE.

Posiadamy wieloletnie doświadczenie w tak trudnej dziedzinie, jaką jest modernizacja maszyn i urządzeń technicznych. Przykładowo: od roku 2005 do chwili obecnej wykonaliśmy już ponad 50 takich przedsięwzięć i co warto podkreślić, były i są one eksploatowane z pełnym dopełnieniem naszego motto - „safety first”. Nie boimy się odpowiedzialności, nie chowamy się za lukami w przepisach, jak niestety można to zauważyć w przypadku „podobnie” funkcjonujących firm. Nie robimy tego, ponieważ Voith, jak na ogólnosiwiatowy koncern przystało, funkcjonuje zgodnie z najnowszymi trendami tej branży. Firma Voith Industrial Services gwarantuje swoim logo solidność, sprawdzenie, zaufanie i bezpieczną funkcjonalność maszyn i urządzeń, których modernizacji się podejmuje.

Wielu już nam zaufało. Dla wielu to nie tylko słowa, lecz lata owocnej współpracy i wykonawstwo dziesiątek trudnych projektów, takich jak budowa niewielkich maszyn znakujących czy nawet przebudowa potężnych linii montażowych.

Nasi pracownicy pracują nieprzerwanie w układach zmianowych zapewniających ciągłość obsługi przez 7 dni w tygodniu w ciągu 365 dni w roku. Można więc nam zaufać i powierzyć trudne zadania. Jesteśmy solidnym i rzetelnym partnerem, o czym stanowią mogą nie tylko nasze referencje. Firma Voith Industrial Services to również rozwiązanie dla każdego, kto chce zrealizować trudny projekt bez obaw o jego terminowość i bezpieczeństwo. W naszej firmie spotkasz tylko konkretne i bezpieczne rozwiązania za jasno skalkulowaną i ekonomicznie uzasadnioną cenę.

OSOBA DO KONTAKTU

Marek Łojewski
Kierownik ds. Rozwoju
marek.lojewski@voith-is.pl
+48 32 3385473
+48 608574070



Na zdjęciach powyżej prezentujemy dostosowywaną przez Voith Industrial Services maszynę. Na zdjęciu po lewej maszyna w stanie, w jakim została odebrana od klienta, na drugim ta sama maszyna po dostosowaniu. W przypadku tej maszyny konieczny był:

- generalny remont i wymiana układu sterowania, przez co maszyna stała się nową maszyną i co skutkowało dostosowaniem jej do wymagań zasadniczych.
- dodatkowo wyposażono ją w przENOŚniki, których nie było przed remontem



- ponadto, unowocześniono sposób sterowania maszyną - zredukowano liczbę przycisków sterujących i wykorzystano możliwość dotykowego panela operatorskiego do sterowania poszczególnymi elementami maszyny,
- jeszcze przed realizacją zadań modernizacyjnych została sporządzona na nowo ocena ryzyka, a na koniec maszyna została oddana z kompletną dokumentacją oraz sporządzono deklarację zgodności zgodnie z dyrektywą 2006/42/WE i nadano maszynie znak CE.

Plastic Omnium Auto produkuje już zderzaki do Yeti

Zakład Plastic Omnium Auto Exteriors w Kleszczowie rozpoczął na początku listopada br. produkcję zderzaków do zmodernizowanego modelu Skody Yeti, wytwarzanego w Kvasinach (Czechy). Wytwarzane są zderzaki do obu wersji: City i Outdoor.

Dlaczego projekt dostaw komponentów jest tak ważna dla Plastic Omnium w Polsce? - *Pozwoli nam zwiększyć sprzedaż i wykorzystać w pełni nasze moce produkcyjne - ocenia Aleksander Czajka, dyrektor zarządzający spółki. - PO Kleszczów po raz pierwszy od powstania będzie pracować na niemal sto procent swoich możliwości. Wiąże się to oczywiście ze wzrostem zatrudnienia i rozpoczęciem pracy w systemie trzymianowym. Ten projekt wpłynie także na funkcjonowanie zakładu PO Gliwice, który będzie dostarczał do tego projektu komponenty, co jeszcze bardziej zintegruje obie fabryk.*



ŚRODKI? A Z ZEWNĄTRZ.

Dziś środkami inwestycyjnymi są również granty unijne i zwolnienia podatkowe. Zespół doradztwa w zakresie Ulg i Dotacji Inwestycyjnych EY pozyskał dla swoich klientów już ponad 1 miliard zł, pomagając uruchomić inwestycje na poziomie 12 miliardów.

Jesteśmy najsukuteczniejszą firmą doradztwa podatkowego w Polsce według Rankingu "Dziennika Gazety Prawnej" oraz największą firmą doradztwa podatkowego według Rankingu "Rzeczpospolitej".

www.ey.com/pl/tax



Zmiany w zasadach certyfikacji na zgodność z ISO/TS 16949

Ostatnio pojawiło się trochę szumu informacyjnego wokół zmian dotyczących ISO/TS 16949. Do części firm dotarły nawet zaproszenia na szkolenia z „nowego ISO/TS”. Wielu klientów pyta nas w związku z tym o co właściwie chodzi, czy wejście w życie nowa wersja specyfikacji technicznej?

Na nowe wydanie ISO/TS 16949 przyjdzie nam jeszcze jednak poczekać, ponieważ podstawą specyfikacji jest ISO 9001 musimy najpierw wzorem lat ubiegłych poznać nową wersję tej normy.

Póki co, mamy już projekt nowej wersji ISO 9001, który można nabyć w Polskim Komitecie Normalizacyjnym jednak oryginał wejdzie w życie dopiero w 2015 roku. Propozycje zmian w nowej wersji ISO 9001 idą w kierunku raczej zbieżnym z podejściem do systemu zarządzania jakością jako narzędzia doskonalenia efektywności biznesowej, wzmacniając zarządzanie procesowe oraz wprowadzając element zarządzania ryzykiem.

Jednak nie czekając na wprowadzenie nowego wydania ISO/TS 16949, IATF zdecydowało się na publikację nowej wersji zasad certyfikacji, obecnie zatytułowanych „Wytyczne do certyfikacji na zgodność ze Specyfikacją Techniczną ISO/TS 16949:2002 dla przemysłu motoryzacyjnego. Zasady uznania certyfikacji przez IATF dla ISO/TS 16949:2002”. Wydanie trzecie z 1 października 2008.

Mimo, iż w tytule widnieje wydanie ISO/TS 16949 z 2002 roku w publikowanych przez IATF informacjach uzupełniających pojawiło się odniesienie do nowego wydania z 2009 roku.

Informacje uzupełniające oficjalnie publikowane na stronie <http://www.iatfglobaloversight.org> podzielone są na dwie grupy:

- SIs (Sanctioned Interpretations), czyli usankcjonowane interpretacje (wydano ich 22)
- FAQs (Frequently Asked Questions), czyli często zadawane pytania (opublikowano 2). Aktualizacja zasad certyfikacji miała na celu ujednoczenie treści dokumentu.

Główne zmiany zostały przedstawione poniżej.

1. Odległe miejsca produkcyjne

Odległe miejsca produkcyjne (manufacturing site extension) to jednostki, których lokalizacja posiada inny adres niż siedziba główna, a zakres działalności polega jedynie na realizacji procesów produkcyjnych.

Zakłady traktowane jako odległe miejsca produkcyjne dotychczas umieszczane w załącznikach do certyfikatów głównej siedziby muszą do 1 kwietnia 2015 r. zostać certyfikowane oddzielnie uzyskując niezależny certyfikat. Audyty w tych jednostkach muszą zostać przeprowadzone przed audytem w siedzibach głównych bez konieczności przeprowadzania audytów 1 fazy. Czas trwania audytu obliczany będzie jak dla recertyfikacji.

Odległych miejsc produkcyjnych nie należy mylić z tzw. remote locations czyli funkcjami wspomagającymi ulokowanymi poza siedzibą firmy takimi jak funkcje realizowane w centralach (R&D, zarządzanie strategiczne, zakupy centralne itp.) W tych przypadkach certyfikacja przebiegać będzie jak wcześniej.

2. Doradcy

Doradcy nie mogą być obecni podczas audytu jednostki certyfikującej. To uregulowanie było już wcześniej stosowane i nie zostało wycofane.

3. Decertyfikacja

Proces decertyfikacji czyli cofnięcia certyfikatu jest inicjowany w następujących sytuacjach:

- a. w momencie niezgodności z audytów nadzoru i recertyfikujących,
- b. w przypadku przerwania audytu nadzoru,
- c. jeżeli firma nie dostarczy informacji koniecznych do zaplanowania audytu.

4. Informacje niezbędne do przeprowadzenia audytu

Jeżeli firma nie dostarczy na czas informacji koniecznych do zaplanowania audytu, weryfikacja tych informacji musi być przeprowadzona na miejscu przed przystąpieniem do audytu. Jednostka certyfikująca zobowiązana jest do zaplanowania dodatkowego czasu koniecznego do dokonania przeglądu. Zakres koniecznych do przesłania in-

AUTOR



Beata Praszczyk

Dyrektor
Szkolenia i Doradztwo
Team Prevent Poland Sp. z o.o.
Audytor Wiodący ISO/TS
16949, TÜV Nord Polska

formacji przedstawia firmie jednostka certyfikująca, najczęściej w momencie potwierdzania wykonania audytu.

5. Logo firm nie może być już umieszczane na certyfikacie.

6. Zarządzanie niezgodnościami

Niezgodności zdefiniowane podczas audytów jednostki certyfikującej muszą być odpowiednio przeanalizowane a wyniki odpowiednio komunikowane.

Zasady postępowania z niezgodnościami obejmują następujące tematy:

a. w przypadku niezgodności firma musi zakomunikować audytorowi przed upływem 60 dni: wyniki analizy przyczyn źródłowych, zdefiniowane działania korygujące, zapisy z oceny skuteczności wprowadzonych działań,

b. audytor musi dokonać weryfikacji działań korygujących przed upływem 90 dni,

c. jeżeli niezgodność jest sklasyfikowana jako otwarta lecz w 100% rozwiązana musi być przeprowadzony audyt sprawdzający, oparty na zaakceptowanym planie działań dostarczonym przez firmę.

7. Certyfikacja wydzielonej części firmy

Certyfikacja na zgodność z ISO/TS16949 wydzielonej części działalności firmy była wcześniej możliwa lecz po jakimś czasie VDA przestało akceptować takie rozwiązanie. Obecnie możliwa jest certyfikacja wydzielonych procesów jednak muszą być spełnione określone warunki i musi nastąpić zwolnienie ze strony VDA-QMC.

8. Planowanie audytów

Data audytu recertyfikującego musi być zawsze zaplanowana przed ostatnim dniem poprzedniego audytu certyfikującego bądź recertyfikującego.

9. Daty audytów

Jeżeli kolejny audyt recertyfikujący nie zostanie zaplanowany w koniecznym czasie (przed upływem ostatniego dnia certyfikacji bądź poprzedniej recertyfikacji), wówczas konieczne jest przeprowadzenie ponownej certyfikacji obejmującej 2 fazy.

Audyt nadzoru musi być również zaplanowany według reguł opisanych dokładnie w zasadach certyfikacji. Jeśli data zostanie przekroczona, wówczas firma musi przystąpić ponownie do pełnej certyfikacji

10. Zmiany robocze

Audyty muszą być przeprowadzane podczas wszystkich zmian roboczych - ważne jest tutaj sprawdzenie czynności związanych z przekazaniem zmian i komunikowaniem pomiędzy pracownikami przekazującymi sobie konkretne obszary. Dopuszczalny maksymalny czas audytu zaplanowany na zmianę nocną powinien wynosić 4 godziny całego czasu audytu.

11. Audytowanie procesów produkcyjnych

Czas poświęcony na audytowanie obszaru produkcyjnego musi wynosić co najmniej jedną trzecią całkowitego czasu audytowego.

Audytując wszystkie zmiany robocze audytorzy zobowiązani są do sprawdzenia wszystkich funkcjonujących podczas tych zmian procesów, nie tylko tych bezpośrednio produkcyjnych. Procesami, które najczęściej realizowane są na wszystkich zmianach są poza wytwarzaniem wyrobów : utrzymanie ruchu, wsparcie jakościowe procesów produkcyjnych czy też logistyka.

Zasada ta dotyczy certyfikacji, recertyfikacji oraz audytu transferu.

12. Liczba zatrudnionych

Firma zobowiązana jest do podania jednostce certyfikacyjnej liczby zatrudnionych pracowników dla potrzeb ustalenia odpowiedniej ilości dni audytowych. Należy włączać w to pracowników tymczasowych.

13. Wycofanie certyfikatu

Jednostka certyfikująca jest zobowią-

zana do wycofania certyfikatu ISO/TS 16949 w przypadkach, gdy firma nie poinformuje swojej jednostki między innymi o:

- a. zmianie formy prawnej,
- b. zmianie adresu,
- c. znaczących zmianach organizacyjnych w tym w zmianach w zarządzie,
- d. nadaniu statusu specjalnego przez klienta z grupy IATF - OEM (BMW, FIAT/CHRYSLER, FORD, GM, PSA, RENAULT, VW, DAIMLER)

Nowe zasady certyfikacji na zgodność z ISO/TS 16949 wejdą w życie 1 kwietnia 2014 r. a jednostki certyfikujące z pewnością będą na bieżąco informować swoich klientów o konkretnych zmianach, które ich dotyczą.

Dostępna jest już wersja angielska, na polską jeszcze czekamy.



BAZA

DOSTAWCY MOTORYZACYJNI W POLSCE
POSIADAJĄCY CERTYFIKAT SYSTEMU
ISO/TS 16949

(AUTOMOTIVE SUPPLIERS IN POLAND,
CERTIFIED IN ISO/TS 16949)

Baza dostępna wyłącznie
w języku angielskim

POBIERZ BEZPŁATNIE
WERSJĘ PRÓBNĄ
(20 FIRM)



BAZA ZAWIERA:

- nazwę i adres firm
- dane teleadresowe
- zakres certyfikatu ISO/TS 16949

INFORMACJE O
ZAKŁADACH
NA DYSKU PRZENOŚNYM

480

Dodatkowe informacje:
tel. 22 215 05 05, review@automotivesuppliers.pl

AutomotiveSuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl



Kariera w branży motoryzacyjnej, czyli na jakie wynagrodzenie mogą liczyć absolwenci

Według danych GUS absolwenci szkół zawodowych, technicznych, a także wyższych długo szukają pracy, szczególnie wtedy, gdy nie mogą pochwalić się żadnym wcześniej nabytym doświadczeniem.

Znając swoje umiejętności i preferencje, warto zorientować się w sytuacji na rynku pracy i wyznaczyć sobie ścieżkę kariery. Firmy motoryzacyjne bardzo często oferują młodym ludziom praktyki, staże i pracę, przeważnie w międzynarodowym środowisku, pomagając im podnosić kwalifikacje i zapewniając wynagrodzenie powyżej średnich krajowych. Nawet teraz, w czasie niekorzystnej koniunktury, firmy z branży poszukują obiecujących kandydatów, zarówno świeżo upieczonych inżynierów, jak i pracowników fizycznych. Na jakie więc wynagrodzenie może liczyć początkujący pracownik i czy rzeczywiście są to kwoty wyższe niż oferowane w innych branżach?

Jak pokazuje wykres nr 1, specjaliści zatrudnieni w sektorze motoryzacyjnym mogą liczyć na wynagrodzenie wyższe od rynkowego średnio o 11 proc. Specjalista ds. planowania i przygotowania produkcji z wykształceniem technicznym, na początku swojej kariery zawodowej może liczyć na kwotę rzędu 4 103 zł, a więc o 414 zł więcej niż oferuje rynek. Na wynagrodzenie nie mogą też narzekać osoby zatrudnione na stanowisku automatyka. Średnie wynagrodzenie wynosi 4 780 zł, branża motoryzacyjna, oferuje natomiast aż 5 485 zł. W tym przypadku jednak wymagane jest już często wykształcenie wyższe i pew-

ne doświadczenie zawodowe. Podobne warunki musi spełnić Specjalista ds. badań i rozwoju, który za swoją pracę wynagradzany jest kwotą 6 299 zł przy zdecydowanie skromniejszej rynkowej średniej, wynoszącej 5 458 zł. Nieco mniejsza różnica w wysokości zarobków występuje na stanowisku specjalisty ds. kontroli jakości, w którego zakres obowiązków wchodzi kontrolowanie jakości procesu produkcji, w tym także praca w laboratorium.

W ramach wykonywania powyższej funkcji branża motoryzacyjna oferuje miesięcznie 5 339 zł, a zatem 439 zł więcej niż oferuje rynek. Niewielka różnica w zarobkach ma natomiast miejsce na stanowisku specjalisty ds. logistyki, któremu średnio proponowana jest kwota 3 815 zł, natomiast w motoryzacji jest to 3 988 zł, czyli niecałe 200 zł więcej.

Podobnie sytuacja kształtuje się w przypadku wynagrodzeń pracowników fizycznych. Wykres nr 2 potwierdza, że i tym razem osoby zatrudnione w branży motoryzacyjnej mogą liczyć na atrakcyjniejsze pensje. Stanowisko lakiernika, wydaje się być tego świetnym przykładem. Miesięczne gaża oferowana przez rynek wynosi zaledwie 2 667 zł, branża motoryzacyjna natomiast znacznie podbija tę stawkę, płacąc swoim pracownikom aż 4 011 zł. Mniejsze różni-

ce w wysokości poborów występują na popularnych stanowiskach, takich jak: elektryk, spawacz, czy mechanik. Ten pierwszy otrzyma miesięcznie średnio 3 791 zł, a zatem o 386 zł więcej niż osoby zatrudnione w innych branżach. Osoba posiadająca wykształcenie zasadnicze zawodowe i niewielkie doświadczenie, zajmująca się obsługą narzędzi spawalniczych zarabia na ogół kwotę rzędu 2 963 zł, przy czym w omawianej branży można otrzymać 3 026 zł. Zbliżonego do rynkowego wynagrodzenia, może spodziewać się również początkujący mechanik. Przedsiębiorstwa motoryzacyjne są skłonne zapłacić miesięczną pensję w wysokości 3 366 zł, rynek oferuje 3 352 zł.

Jak pokazują powyższe zestawienia, wynagrodzenia w branży motoryzacyjnej wyglądają o wiele korzystniej niż te, oferowane w innych obszarach gospodarki, nie tylko dla doświadczonych pracowników, ale również dla tych, którzy dopiero zaczynają swoją karierę zawodową. Korzystny jest też stały już trend podwyżkowy w branży, oscylujący w okolicach 3,5-4 proc. Jak widać ciężki dla branży rok 2012 nie przełożył się w bezpośredni sposób na pozycję motoryzacji wśród najlepiej płacących pracodawców. Po chwilowych redukcjach zatrudnienia, firmy ponownie zaczynają zatrudniać pracowników, głównie ze względu na obserwowane już przyspieszenie gospodarcze, ale także w następstwie

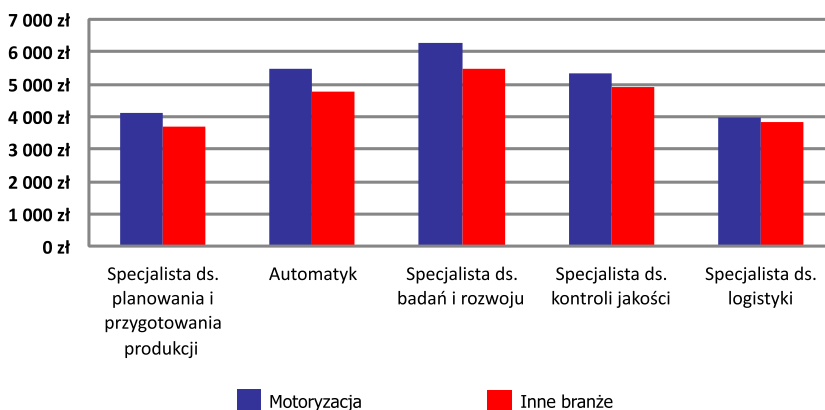
AUTOR



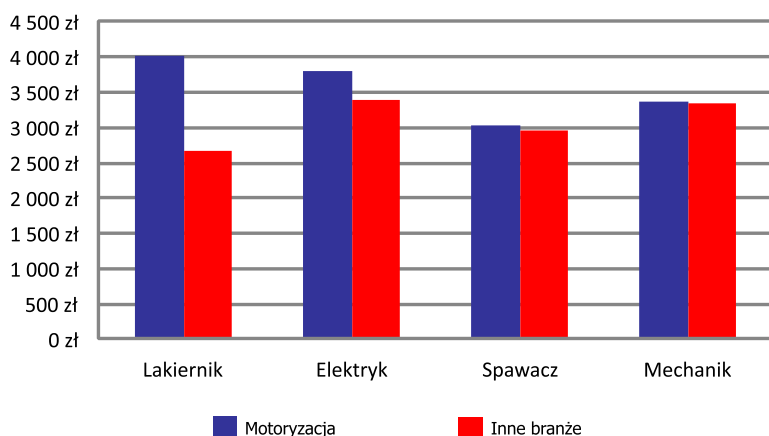
Katarzyna Dziechowska

Młodszy Konsultant w Dziale
Analiz i Raportów Płacowych
Advisory Group TEST
Human Resources

Wynagrodzenia specjalistów



Wynagrodzenia pracowników fizycznych



przedsiębiorstw o profilu produkcyjnym (w badaniu udział wzięli m.in. Eaton Automotive, Gates Polska, Hutchinson Poland, Johnson Controls International, Kirchhoff Polska, Lear Corporation Poland, NGK Ceramics Polska, Nifco Poland, Pilkington Automotive, Sitech, Tenneco Automotive, TRW Polska czy Volkswagen).

Wszystkie kwoty podawane w artykule to całkowite miesięczne wynagrodzenie brutto (wynagrodzenie podstawowe, powiększone o wszystkie premie, prowizje i inne dodatki związane z wydajnością, efektywnością lub wynikami pracy pracownika). Dane o wynagrodzeniach prezentowane w artykule pochodzą z drugiej połowy 2013 roku.

Zachęcamy do zapoznania się z najnowszym opracowaniem wynagrodzeń w branży - Raport Branży Motoryzacyjnej edycja Jesień 2013.

odchodzenia na emeryturę osób, które zaczynały w branży około 20 lat temu, a więc w chwili rozwoju tego typu przedsiębiorstw w Polsce. Prognozy dla osób zatrudnionych w branży, jak i tych dopiero szukających w niej zatrudnienia są więc bardzo optymistyczne i nie wydaje się, by miało to w najbliższym czasie ulec zmianie.

Wynagrodzenia prezentowane w artykule pochodzą z ostatniej edycji Raportów Płacowych opracowywanych przez Advisory Group TEST Human Resources. Dane do raportów przekazane zostały bezpośrednio przez działy personalne z 353 przedsiębiorstw, w tym 52 firm reprezentujących branżę motoryzacyjną - w znakomitej większości



II Ogólnopolska Konferencja Jakościowa Dostawców Motoryzacyjnych

Ponad 300 osób wzięło udział II Ogólnopolskiej Konferencji Jakościowej Dostawców Motoryzacyjnych, która odbyła się 14 października br. w Poznaniu na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich. Wydarzenie zorganizowane zostało przez Volkswagen Poznań we współpracy ze spółkami koncernu Volkswagen (Volkswagen Group Polska, Volkswagen Motor Polska, MAN Bus Sp. z o.o. oraz Sitech Sp. z o.o.) i partnerami biznesowymi z branży motoryzacyjnej.

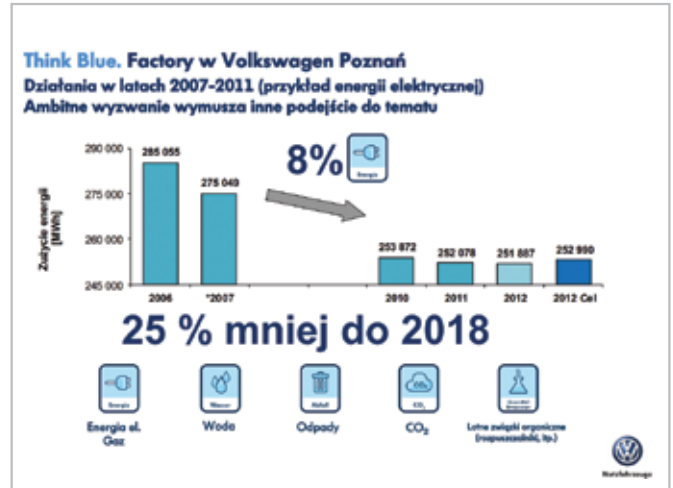


- Celem konferencji jest podniesienie świadomości jakościowej wśród firm tworzących łańcuch dostaw w polskim przemyśle motoryzacyjnym - powiedział Michael Kleiss, Prezes Volkswagen Poznań. - Zależy nam również na tym, by uczestnicy mogli zapoznać się z nowinkami w branży, które będą mogli wdrożyć we własnym procesie dostaw.

Wśród zaproszonych gości znajdowali się zarówno dotychczasowi partnerzy biznesowi firmy, jak również przedstawiciele nowopowstałych zakładów, które w najbliższym czasie dostarczą części do nowych projektów. Nie zabrakło też zagranicznych gości. Konferencję otworzył Uwe Harnack, dyrektor ds. jakości części zakupowych Volkswagen AG w Wolfsburgu. Koncern ma 104 zakłady na świecie (w tym 19 w Europie) a jego sieć dostawcza obejmuje 9,7 tys. kooperantów. Volkswagen obecny jest w Polsce jako producent od 20 lat, gdy kupił pakiet mniejszościowy w poznańskiej Fabryce Samochodów Osobowych Tarpan. Obecnie sama spółka Volkswagen Poznań, producent samochodów użytkowych oraz odlewów, zatrudnia blisko 7 tys. pracowników. Z wielkopolskim zakładem współpracuje 704 dostawców produkcyjnych, w tym 70 zlokalizowanych na terenie naszego kraju.

W pierwszej części konferencji zaprezentowano poszczególne spółki w Polsce (Volkswagen Poznań, Volkswagen Group Polska, Sitech Sp. z o.o., Volkswagen Motor Polska i MAN Bus Sp. z o.o.). Ponadto przedstawiono wymagania jakościowe wobec dostawców oraz przybliżono zasady ochrony środowiska w ramach „Think blue. Factory” oraz wdrażanych w ramach tej idei rozwiązań w zakładzie Volkswagen Poznań.





W drugiej części uczestnicy konferencji mogli wziąć udział w warsztatach o tematyce związanej z procesem dostaw oraz wykładach przeprowadzonych przez specjalistów z branży.

Szczególną popularnością wśród gości konferencji cieszyły się zajęcia odbywające się w sali „Lego Line”, w której można było uczestniczyć w symulacji linii produkcyjnej, stanowiącej przykład zarządzania dostawami. Osoby biorące udział w warsztatach miały za zadanie zbudować samochód w określonym limicie czasowym.

Wielu uczestników konferencji odwiedziło też salę z tzw. „Diagramami Ishikawy”, które używane są do ilustrowania związków przyczynowo-skutkowych. Pomagają one dostrzec złożoność danego problemu, dlatego też mogą okazać się przydatne w procesie planowania i organizowania dostaw.

Istotnymi elementami konferencji były również zagadnienia związane z ochroną środowiska, czego przykładem może być realizowana przez Volkswagen akcja pod hasłem „Think blue. Factory”.

- Zakładamy, że podobnie, jak zeszłoroczna konferencja, tegoroczne wydarzenie pozytywnie wpłynie na współpracę pomiędzy podmiotami funkcjonującymi w branży motoryzacyjnej. Jest ona niezwykle ważna, gdyż stanowi o sile polskiego przemysłu motoryzacyjnego - ocenił Michael Kleiss.

Poza wydarzeniami odbywającymi się na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich, dla uczestników konferencji mieli możliwość zwiedzenia nowoczesnej fabryki Volkswagen Poznań w Antoninku.



4 Forum MotoSolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

Człowiek jest najważniejszy w każdym procesie

W dniach 21-22 listopada br. w Jaworzu k. Bielska-Białej odbyła się najnowsza edycja Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym, „flagowe” wydarzenie konferencyjne, organizowane przez AutomotiveSuppliers.pl.



W tym roku ponad 120 menadżerów miało w ciągu dwóch dni możliwość zapoznać się z rozwiązaniami stosowanymi w zakładach motoryzacyjnych. Znajomość aktualnych trendów a z drugiej strony dostęp do informacji o najlepszych praktykach z zakresu zarządzania czy też procesów produkcyjnych i jakościowych, to główne powody, że MotoSolutions cieszy się rosnącym zainteresowaniem. - *Cieszy nas, iż kolejny rok z rządu odnotowaliśmy wzrost liczby uczestników* - ocenia Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - *Nie byłoby to możliwe, bez zaangażowania tegorocznych prelegentów, zarówno z zakładów produkcyjnych, jak również reprezentujących Partnerów, którzy swymi rozwiązaniami wspierają producentów motoryzacyjnych.*

Po raz pierwszy brałem udział w Forum MotoSolutions. Oprócz możliwości zobaczenia rozwiązań różnych problemów biznesowych w firmach o podobnym profilu, z wielkim zainteresowaniem obejrzałem prezentacje polskich firm, które zaczynają rozwijać i umacniać swoją pozycję na rynkach europejskich i światowych. Bardzo pozytywnie oceniam również położenie nacisku na rolę ludzi w kształtowaniu procesów.

Tomasz Wiącek
Production Planning & Customer Service Manager
Huf Polska Sp. z o.o.



W tym roku w większości wystąpień słowem-kluczem stał się „człowiek”. Prelegenci wielokrotnie podkreślali, że we wszystkich działaniach i procesach zachodzących w firmach najważniejszy jest czynnik ludzki. - *To co jest największą wartością w fabrykach to pracownicy* - mówi Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - *To właśnie dzięki odpowiednio zmotywowanym ludziom, można optymalizować procesy, zwiększać wydajność czy podnosić jakość. Dzięki nim tworzona jest wartość dodana, a zakłady w Polsce są konkurencyjne dla fabryk z Europy Zachodniej.*



W edycji 2013 wprowadzony został nowy blok - Inwestycje. Przedstawiono w nim nie tylko projekt BASF, dotyczący budową fabryki w Środzie Śląskiej. Przemysł motoryzacyjny jest branżą globalną, w której dostawcy aspirujący do roli partnera koncernów samochodowych, muszą zagwarantować współpracę niezależnie od szerokości geograficznej. Dlatego w tym bloku wystąpili także przedstawiciele spółek Boryszew Oddział Maflow oraz Stomil Sanok - podzielili się swoimi doświadczeniami z dotychczasowych przejęć i działalności na rynkach światowych.

Chętnie uczestniczę w takich spotkaniach jak Forum MotoSolutions. Dla osób na co dzień pracujących w przemyśle motoryzacyjnym wiedza na temat bieżącej sytuacji w tym obszarze rynku jest niezbędna. Dla mnie, listopadowe Forum, to także okazja, aby „podpatrzeć”, jak zarządzane są inne zakłady, jakie wskaźniki monitorują czy w jaki sposób audytują się. Przedstawione rozwiązania są często inspiracją do podjęcia konkretnych działań. To także szansa na poznanie nowych ludzi, nie tylko na polu zawodowym.

**Katarzyna Szamer-Kumor
Kierownik Oddziału
Plastic Omnium Auto Sp. z o.o.**

W tym roku z największym uznaniem spotkały się prezentacje:

- MAFLOW - pierwszy globalny dostawca motoryzacyjny z Polski - dr Piotr Wiśniewski, Dyrektor Generalny, Boryszew S.A. Oddział MAFLOW
- KAPS - Kirchoff Automotive Production System - sposobem na doskonalenie organizacji - Ryszard Czachor, Quality Manager, Kirchoff Polska Sp. z o.o.



- Wpływ sposobu audytowania procesu w przedsiębiorstwie na jego rzeczywistą poprawę lub utrzymanie pożądanego stanu - Andrzej Marcinek, Dyrektor Zarządzający, GEDIA Poland Assembly Sp. z o.o.
- Czy globalizacja jest potrzebna polskiej firmie sektora motoryzacyjnego? Doświadczenia Stomil Sanok S.A. - Rafał Grzybowski, Dyrektor Dywizji Motoryzacyjnej, Stomil Sanok S.A.

Po raz kolejny uczestnicy Forum, rekrutujący się głównie spośród dostawców produkcyjnych podkreślali znaczenie tego typu spotkań, które pozwalają poznać nowe rozwiązania, umożliwiają wymianę doświadczeń i opinii ale także dają możliwość nawiązywania nowych kontaktów.

Składamy podziękowania naszym tegorocznym Partnerom oraz gościom a firmy i osoby zainteresowane współpracą przy 5. edycji MotoSolutions zachęcamy już teraz do kontaktu z AutomotiveSuppliers.pl.

Zapraszamy do obejrzenia zdjęć oraz relacji filmowej z przebiegu tegorocznej edycji Forum, które są dostępne na stronie www.motosolutions.pl.

Partnerzy Branżowi:

BALLUFF
sensors worldwide



EY
Building a better
working world

**MITSUBISHI
ELECTRIC**
Changes for the Better

SIEMENS

VOITH

Sponsorzy Wieczoru:

EMW
STAHL-SERVICE-CENTER

ILTH
MÜLLER | DIE LILA LOGISTIK

2014

14-16.01 Norymberga Niemcy	Euroguss Nürnberg Messe GmbH www.euroguss.de	27-30.05 Kielce	Plastpol Międzynarodowe Targi Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych i Gumy Targi Kielce www.www.targikielce.pl
06-16.03 Genewa Szwajcaria	Geneva International Motor Show www.salon-auto.ch	31.05-04.06 Lipsk Niemcy	AMITEC Branżowe Targi Części Zamiennej, Naprawy, Pielęgnacji oraz Serwisowania Samochodów Osobowych, Użytkowych i Specjalnych
26-28.03 Poznań	EPLA Międzynarodowe Targi Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych i Gumy Międzynarodowe Targi Poznańskie www.epla.pl	31.05-08.06 Lipsk Niemcy	AMI Międzynarodowe Targi Samochodowe Targi Lipskie www.targi-ami.pl
26-28.03 Kielce	STOM-TOOL Targi Obróbki Metali, Obrabiarek i Narzędzi Targi Kielce www.targikielce.pl	31.05-08.06 Lipsk Niemcy	AMICOM Branżowe Targi Mobilnej Rozrywki, Komunikacji i Nawigacji Targi Lipskie www.targi-amicom.pl
26-28.03 Kielce	STOM-BLECH Targi Obróbki Blach Targi Kielce www.targikielce.pl	03-06.06 Poznań	Mach-Tool Salon Obrabiarek i Narzędzi Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.machtool.mtp.pl
26-28.03 Kielce	SPAWALNICTWO Międzynarodowe Targi Technologii i Urządzeń dla Spawalnictwa Targi Kielce www.targikielce.pl	03-06.06 Poznań	Welding Salon Spawalnictwa Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.welding.mtp.pl
26-28.03 Kielce	Expo-Surface Targi Technologii Antykorozyjnych oraz Ochrony Powierzchni Targi Kielce www.targikielce.pl	03-06.06 Poznań	Metalforum Salon Metalurgii, Hutnictwa, Odlewnictwa i Przemysłu Metalowego Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.metalforum.mtp.pl
07-11.04 Hanower Niemcy	Hannover Messe www.hannovermesse.de	03-06.06 Poznań	Surfex Salon Technologii Obróbki Powierzchni Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o. www.surfex.mtp.pl
22-23.05 St. Petersburg Rosja	Auto Invest North-West Development and Investment Promotion Agency www.autoinvest-russia.ru	14-16.10 Wolfsburg Niemcy	International Suppliers Fair (IZB) Wolfsburg AG www.izb-online.com www.surfex.mtp.pl
22-23.05 Bielsko-Biała	4. Forum Human Resources w sektorze motoryzacyjnym AutomotiveSuppliers.pl www.hrwmotoryzacji.pl	12-13.06 Jaworze	TOOL-SHOP Konferencja Narzędziowa AutomotiveSuppliers.pl www.nowoczesnanarzedziownia.pl

Wydarzenia

Nowości z firm, nadchodzące wydarzenia, relacje

Reklama

Dotrzyj do nowych klientów

AutomotiveSuppliers.pl

The screenshot shows the homepage of AutomotiveSuppliers.pl. At the top, there is a navigation bar with the site logo and various utility icons. Below the navigation bar, there are several news articles with headlines such as 'Eksport w sierpniu 2013 r. był na plusie' and 'Zakład Fordwów Drzewki Poludni jest powstaje'. A central section titled 'Internetowa baza dostawców' (Online supplier database) features a grid of supplier profiles, each with a logo and a brief description. On the right side, there are several advertisements, including one for 'Baza dostawców motoryzacyjnych' (Automotive supplier database) and another for 'BALLUFF sensors worldwide'. The bottom of the page contains a footer with contact information and a list of recent events or conferences.

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



Dziękujemy za kolejny wspólny rok,
życzymy Wesółych Świąt i Szczęśliwego
Nowego Roku!