

AutomotiveSuppliers.pl

review

ISSN 1899-4369

Nr 3(9)/2010 lipiec - wrzesień



Program tuż tuż w Fiat Auto Poland

W NUMERZE:

- W sektorze motoryzacyjnym potrzebna jest konsolidacja - wywiad z prezesem Faurecia
- Centra R&D w Polsce (cz. 4)
- Specjalne Strefy Ekonomiczne – czy warto coś zmieniać?
- Wynagrodzenia lekko w górę - raport BDI



Nowa jakość zarządzania produkcją komponentów dla Astry IV

Internetowa baza firm produkcyjnych i usługowych dla motoryzacji

Ponad 110 firm z branży
Wersja polska i angielska

Zaprezentuj firmę za 3 zł dziennie

Zdobądź nowych partnerów biznesowych



Szczegóły oferty: 22 435 88 22, 22 215 05 05

www.automotivesuppliers.pl

To już dwa lata

Mijają właśnie dwa lata, od kiedy rozpoczęliśmy wydawanie niniejszego kwartalnika. Ruszyliśmy „za pięć dwunasta” – wkrótce branżę dotknął światowy kryzys. Mieliśmy więc, podobnie jak cały sektor, swoje chwile zwątpienia. Jednak Państwa cenne opinie utwierdzały nas w przekonaniu, że w Polsce potrzebne jest wydawnictwo, które będzie docierać do kadry kierowniczej przemysłu motoryzacyjnego. Nasze istnienie miało sens, nawet w tych trudnych chwilach.

Cieszy nas fakt, że z każdym kolejnym wydaniem grono naszych czytelników rośnie. Docieramy do zainteresowanych nie tylko w kraju, ale i zagranicą, w czym szczególnie pomaga nam wersja elektroniczna kwartalnika.

Druga rocznica powstania pisma to doskonała okazja, aby w imieniu zespołu podziękować Państwu za Wasz wkład. Uwagi, którymi się dzielicie z redakcją, są dla nas swego rodzaju drogowskazem. Dzięki temu wiemy, jakie zagadnienia i tematy trafiają w oczekiwania naszych czytelników – menadżerów przemysłu motoryzacyjnego.

Mamy nadzieję, że nadal będziemy mogli liczyć na Państwa wsparcie i zainteresowanie.



Rafał Orłowski

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

Redaktor Naczelny

Wydawca:

AutomotiveSuppliers.pl s.c.

ul. Staniewicka 12, 03-310 Warszawa

Tel. 022 435-88-22

Faks 022 435-88-23

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:

Rafał Bożek, Ewa Jakubowska
Sebastian Jaroszek, Aleksander Kierecki
Celina Krzyżkowska, Jakub Letkiewicz
Monika Malina, Tomasz Pałka
Beata Praszczyk, Marek Sienkiewicz
Agata Sopotnicka, Anna Strożek

Opracowanie graficzne:

Maciej Korzeb, mkorzeb@hotmail.pl

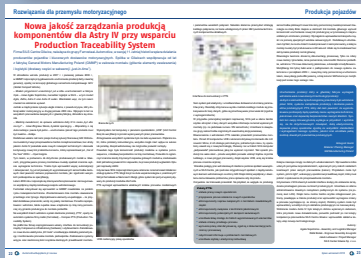
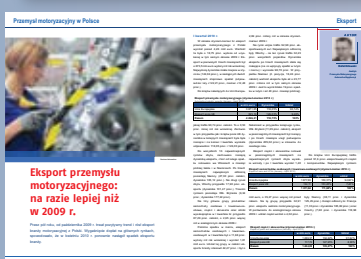
Druk: Kengraf

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



4

Produkcja rośnie prawie wszystkim

8

Słabsze wyniki eksportu - produkcja autobusów spada

12

Eksport przemysłu motoryzacyjnego: na razie lepiej niż w 2009 r.

16

W sektorze motoryzacyjnym potrzebna jest koncentracja

18

Program tuż tu w tyskiej fabryce Fiata

22

Nowa jakość zarządzania produkcją komponentów dla Astry IV

24

Centra R&D w Polsce (cz.4)

28

Kompetencje dzięki innowacjom



30

Zatrudnienie rośnie czy spada?



34

TopCAT - niezawodne rozwiązania w sytuacjach awaryjnych



36

Bądźmy mądrzy po szkodzie, czyli czego nas nauczył ostatni kryzys



38

Wynagrodzenia w branży motoryzacyjnej w II kwartale 2010



42

Otwarcie fabryki Fiat Powertrain w Bielsku Białej



44

SSE - czy warto coś zmieniać?



50

Ekologia w polskiej motoryzacji - czy to jest możliwe??



52

Audity wewnętrzne Systemu Zarządzania Jakością w motoryzacji



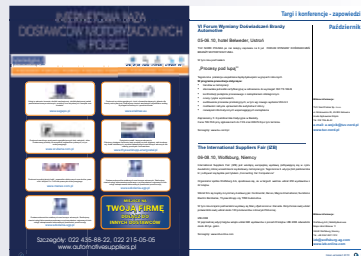
56

Zmiany w wydaniu VDA 6.3



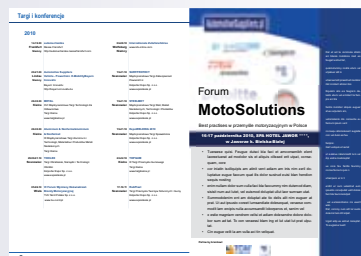
59

Targi i konferencje - zapowiedzi



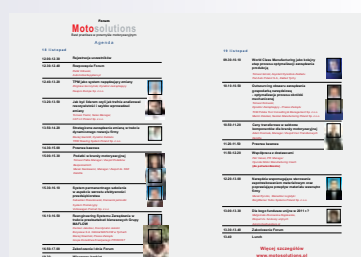
60

Targi i konferencje



62

Forum Motosolutions (18-19 listopada)





I. Kaźmierczak

Produkcja rośnie prawie wszystkim

W pierwszym półroczu utrzymał się pozytywny trend w produkcji samochodów osobowych i dostawczych w Polsce. Dzięki zamówieniom na nową Astrę dynamicznie rosta produkcja w gliwickiej fabryce Opla. Na brak zamówień nie mogły narzekać również fabryki Fiata i Volkswagena. Jedynie dla FSO pierwsze półrocze było bardzo słabe.

Produkcja

W okresie sześciu miesięcy br. w czterech zakładach, produkujących samochody osobowe i dostawcze w Polsce, zostało wyprodukowanych prawie 481,3 tys. aut. To o 10,32 proc. więcej (+45 026 pojazdów) niż w tym samym okresie 2009 r. Produkcję uzupełnia ponad 10,5 tys. zestawów montażowych z FSO. Poza wspomnianą żerańską fabryką, pozostałe zakłady zanotowały wzrost produkcji.

Fabryka Fiat Auto Poland w Tychach, największy od lat producent pojazdów w Polsce, zmontował w pierwszym półroczu niemal 322,5 tys. aut, w tym ponad 251,9 tys. marki Fiat. Produkcja, w porównaniu do tego samego okresu zeszłego roku, wzrosła 7,89 proc. (+23,5 tys. sztuk). W ciągu

producentem pojazdów w Polsce. W okresie pierwszych sześciu miesięcy fabryka na Antoninku wyprodukowała niemal 71,7 tys. pojazdów, co w porównaniu do I półrocza zeszłego roku oznacza ponad 6 proc. wzrost (+4 tys. aut). W ciągu dwunastu miesięcy udział VW Poznań w całości samochodowej produkcji spadł o 0,6 proc. do 14,89 proc.

Sytuacja, ostatniego obecnie producenta pojazdów, warszawskiej FSO, jest coraz bardziej dramatyczna – w pierwszym półroczu zakład wielokrotnie zawieszał produkcję. W tym okresie bramy zakładu opuściło jedynie niecałe 9 tys. egzemplarzy Chevroleta Aveo. Oznacza to aż blisko 57 proc. spadek produkcji, nie uwzględniając zestawów montażowych. Udział warszaw-

Produkcja i eksport samochodów osobowych i dostawczych w Polsce

Production export of cars and commercial vehicles in Poland

Producent/ Manufacturers	Styczeń-czerwiec January-June 2010	
	Produkcja/Production	Eksport/Export
Fiat Auto Poland	322 463	298 976
GM Manufacturing Poland	78 165	48 811
VW Poznań	71 673	67 582
FSO	8 989	20 895
RAZEM/TOTAL	481 290	436 264

12 miesięcy udział FAP, w całości produkcji pojazdów w Polsce, spadł o 1,53 proc. do 67 proc.

Dynamiczny wzrost produkcji Astry IV spowodował, że na drugiej pozycji ponownie umacnia się gliwicki General Motors Manufacturing Poland. W pierwszym półroczu br. linie montażowe fabryki Opla opuściło 78,1 tys. samochodów, o 60,14 proc. więcej niż rok wcześniej (+29,3 tys. aut). O tym, jak dynamicznie rośnie produkcja, niech świadczy fakt, że w czerwcu GMMP wyprodukował prawie 17,7 tys. aut, co oznacza podwojenie produkcji w stosunku do analogicznego okresu zeszłego roku (wzrost o 104,37 proc.). Udział zakładu Opla w całości produkcji pojazdów wzrósł o ponad 5 proc. do 16,24 proc.

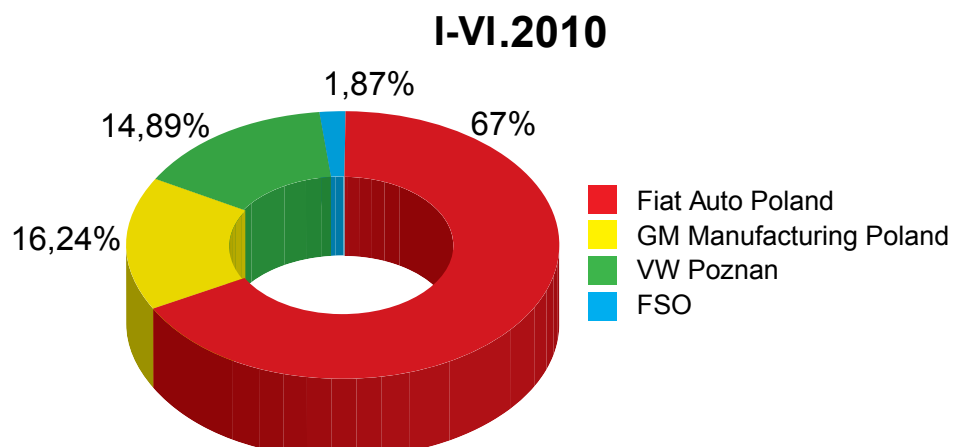
Volkswagen Poznań, choć zanotował wzrost produkcji, ponownie stał się trzecim

skiej fabryki w całości produkcji pojazdów w Polsce stał się marginalny – tylko 1,87 proc. całości.

Najbardziej masowo produkowanym pojazdem w Polsce pozostaje Fiat Panda, który w pierwszym półroczu 2010 r. powstał w ponad 143,3 tys. egzemplarzach. Drugie

Produkcja pojazdów w podziale na producentów

Vehicle production according to producers



AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

miejsce przypadło również modelowi z Tychów, Fiatowi 500 – ponad 102,2 tys. aut, a na trzecim znalazł się VW Caddy – 65,2 tys. szt. Niewiele gorszym wynikiem może pochwalić się Ford Ka – 64 tys. Kolejne miejsca przypadły modelom z Gliwic: Oplowi Astra IV (niespełna 54 tys.), Oplowi Zafira (17,5 tys.). Fiat 600 w ostatnich pięciu miesiącach produkcji (montaż zakończono na początku maja) uzyskał wysoki poziom – 9,1 tys.). Kolejne miejsca zajmują Chevrolet Aveo, Opel Astra III sedan, VW T5. Tym razem listę modeli zamyka 500 Abarth z niespełna 3,7 tys. wyprodukowanych egzemplarzy.

Eksport

Od lat sytuacja pozostaje bez zmian – głównym rynkiem zbytu produkowanych w Polsce pojazdów są rynki zagraniczne. W pierwszym półroczu 2010 roku na rynki zagraniczne trafiło niespełna 471,2 tys. pojazdów, niemal 98 proc. wszystkich zmontowanych aut. Oznacza to, że na lokalnym rynku sprzedano nieco ponad 10 tys. aut.

Kolejność eksporterów pokrywa się z listą producentów. Pierwsze miejsce należy do Fiat Auto Poland – prawie 251 tys. samochodów marki Fiat. Do zagranicznych klientów trafiło również około 63,6 tys. Fordów Ka, wyprodukowanych w Tychach. GMMP wysłał zagranicę niemal 75 tys. po-

jazdów, natomiast VW Poznań wyeksportował ponad 72,3 tys. aut. Ponadto na rynki zagraniczne trafiło około 7,4 tys. pojazdów z warszawskiej FSO.

2010 – jednak gorzej niż w zeszłym roku?

Chociaż w pierwszym półroczu produkcja pojazdów wzrosła o ponad 10 proc., w całym 2010 roku będzie najprawdopodobniej niższa niż rok wcześniej. Wiele wskazuje na to, że wyniki drugiego półroczia będą gorsze niż w analogicznym okresie 2009. Powód jest jeden. W zeszłym roku sprzedaż nowych aut była pobudzana dopłatami. W Polsce skorzystała na tym przede wszystkim fabryka Fiata. Obecnie

dopłaty zniknęły m. in. w Niemczech i Włoszech. Aktualne plany produkcyjne FAP wskazują, że w porównaniu do 2009 r. produkcja będzie niższa o 68 tys. pojazdów. Wynik ten i tak należy przyjąć jako dobry, ponieważ produkcja będzie wyższa niż w 2008 r.

Z posiadanych danych wynika, że w tym roku fabryki w Polsce wyprodukują ok. 850 tys. pojazdów, o około 20 tys. mniej niż w 2009 r. Taki jest stan na początek II połowy roku. Za kilka miesięcy wzrost lub spadek popytu na rynkach zagranicznych może skorygować plany produkcyjne poszczególnych fabryk.



Pierwsza połowa 2010 była bardzo dobra, jeżeli chodzi o poziom zamówień naszych klientów. Podobnie też przedstawia się sytuacja w trzecim kwartale, co widać z transmisji zamówień krótkoterminowych. Taka sytuacja jest dla nas pozytywnym zaskoczeniem, bowiem wszyscy w branży obawiali się kolejnych spadków produkcji po zakończeniu programów zachęt w krajach UE.

Widać niewątpliwie duże powodzenie rynkowe nowych modeli takich jak: Opel Astra, VW Polo i Touareg, Mercedes E-Klasse, BMW 5-serie, Ford Kuga czy Skoda Yeti. Zaskakują

również dobre sprzedaże modeli, będących na rynku już kilka lat, np. Opel Insignia, Skoda Superb czy VW Golf VI i Tiguan. Z drugiej strony zastanawiająca jest rozbieżność pomiędzy danymi z produkcji samochodów osobowych w Europie w 2010 roku, a danymi o nowych rejestracjach. Wskazywałoby to na produkowanie aut dla potrzeb sieci dealerskich, które wyczyściły swoje salony z samochodów w okresie, gdy w większości krajów UE były dopłaty do nowych aut. Poza tym sporo nowych pojazdów jest eksportowanych poza obszar europejski, np. do Azji, gdzie wciąż ma miejsce boom motoryzacyjny.

Wyniki sprzedaży w połączeniu z dosyć stabilną sytuacją polskiej waluty, umiarkowaną inflacją pozwalają optymistycznie myśleć o wynikach finansowych za bieżący rok. To dobra wiadomość, bo powinny ruszyć inwestycje w park maszynowy, rozwój procesów innowacyjnych, systemy organizacji produkcji, które poprawią konkurencyjność naszych przedsiębiorstw.

Osobiście z żalem żegnam się z „polską” Zafirą. Dla mnie był to doskonały przykład potwierdzający, że „Polak potrafi ...” To był bardzo udany projekt gliwickiej fabryki GMMP, z ówczesnym dyrektorem Romualdem Rytwińskim na czele oraz przy aktywnym udziale polskich dostawców. Dzięki temu projektowi zakład Opla w Gliwicach przetrwał ciężkie chwile, a dziś rozkwita.

Janusz Sobon
Prezes Zarządu
Kirchhoff Polska



Skutki najgłębszego okresu kryzysu rozłożyły się na lata 2008 i 2009. W naszym przypadku, jako że rok obrachunkowy mamy od kwietnia do marca, skoncentrowały się one w jednym roku finansowym 2008/2009. Kolejny rok 2009/2010,

zakończony w marcu br., był już zdecydowanie lepszy. Zwiększyły się zarówno sprzedaż, jak i produkcja, ale widać też było powrót do zapotrzebowania na bardziej złożone technologicznie, a więc i droższe, szyby samochodowe.

Pierwsze półroczcie 2010 to kontynuacja tego trendu i według naszych prognoz taka sytuacja powinna jeszcze być widoczna w lipcu. Aby sprostać zapotrzebowaniu, wykorzystujemy obecnie wszystkie moce produkcyjne i minimalizujemy okres remontowo-modernizacyjnej przerwy letniej. Spodziewamy się natomiast słabszej drugiej połowy roku, chociaż bez dramatycznych zmian.

Ryszard Jania
Prezes Zarządu
Pilkington Automotive Poland

ENGLISH SUMMARY

In the first half of 2010, more than 481 thousand cars and delivery vehicles were produced in Poland, an increase by 10.132 percent compared to the same period of last year. The leader was still Fiat Auto Poland, with a production increase of 7.89 percent (almost 322.5 thousand vehicles). The producers that follow also recorded higher production volumes: GMMP (+60.14 percent) and VW Poznań (+6.05 percent). FSO, the Warsaw based car maker, is in a difficult situation, with its production of less than 9 thousand vehicles (-57 percent). Nearly 98 percent of the vehicle made in Poland are exported. AutomotiveSuppliers.pl forecasts that production of vehicles for all of 2010 will be slightly lower than in 2009, even despite the higher production volumes recorded in the first half of this year. This is the result of the fact that countries such as Germany and Italy are no longer offering subsidies to encourage people to buy new vehicles.

Gliwice pożegnały Zafirę

19 lipca 2010 r. z linii produkcyjnych fabryki General Motors Manufacturing Poland (GMMP) zjechał ostatni egzemplarz modelu Zafira II.

– *Produkcja tego auta zostaje przeniesiona do zakładu w Bochum, głównej fabryki produkującej Zafirę* – powiedział Przemysław Byszewski z General Motors Poland. – *Zwolnione moce zostaną wykorzystane do zwiększenia produkcji Astry IV* – dodał przedstawiciel koncernu.

Pierwotnie zakończenie produkcji miało nastąpić w połowie przyszłego roku, gdy w niemieckim zakładzie ruszy produkcja kolejnej generacji Zafiry, ale popyt na Astrę IV przyspieszył tę decyzję.

W Gliwicach seryjną produkcję Zafiry rozpoczęto we wrześniu 2005 r. Ten kompaktowy van rodzinny szybko stał się głównym modelem, jaki był wytwarzany w polskiej fabryce Opla. Najwięcej egzemplarzy wyprodukowano w 2007 r. (122 371 aut.)

Kryzys, jaki uderzył w sektor motoryzacyjny, spowodował, że w ciągu dwóch lat produkcja Zafiry w GMMP spadła do 64 tys. w 2009 roku. W bieżącym roku, do zakończenia produkcji, z linii montażowych zjechało 17 506 aut.



General Motors Polska

W sumie w okresie niespełna pięciu lat wyprodukowano w Gliwicach 459 439 egzemplarzy Zafiry.



Aures Sp z o.o.
ul. Mikołajczyka 50
41-200 Sosnowiec, Poland
phone: +48 32 750 08 42
fax: +48 32 297 63 21
e-mail: aures@aires.pl
www.aires.pl

POTENTIAL AND EXPERIENCE

AURES Ltd. since 1996 year is running company, of continuous development, experience in the automotive industry. The company specializes in the production of highly advanced technological parts made of thermo-plastic. It also specializes in assembling products which require high technical knowledge and a vast array of specialized machinery. AURES Ltd. covers an area of 24,000 m². The company's production plants and warehouses cover an area of over 7,000 m². It employs more than 140 highly qualified employees.

LOCATION

AURES company has its registered office, production plants and logistic facilities in a place which is attractive due to its proximity to the most important transport routes in the south of Poland and due to a direct neighborhood of the resilient and the biggest in the country industrial area – 15 km away from Tychy (Fiat Plant) and Katowice, 45 km away from Bielsko Biala and 45 km from Gliwice (Opel Plant).

QUALITY SYSTEM

In June 2009 AURES Ltd. obtained certificate proving the coherence of an existing Quality Management System with ISO 9001:2008 requirements and the technical specifications included in ISO/TS 16949:2002.

OUR CLIENTS:

MAGNETI MARELLI GROUP: AUTOMOTIVE LIGHTING and PLASTIC COMPONENTS AND MODULES (formerly ERSI) as well as HUTCHINSON, TRELLEBORG, RETTIG HEATING, SCHOELLER ARCA SYSTEMS, PROSEAT, LYS FUSION.

✓ plastic processing

✓ electric wire

✓ quality system

✓ lamp assembly



Słabsze wyniki eksportu – produkcja autobusów spada

Fatalne wyniki produkcji autobusów w Polsce w pierwszej połowie 2010 roku to przede wszystkim konsekwencja spadków sprzedaży zarówno na europejskim, jak i polskim rynku. Aby utrzymać doskonałe wyniki z poprzednich lat zabrakło odpowiedniej wielkości eksportu.

Produkcja

W pierwszej połowie br. produkcja autobusów w Polsce osiągnęła poziom 1748 szt. To o 670 szt. (-27,7%) mniej niż przed rokiem. Zmniejszenie zagranicznej sprzedaży odbiło się na poziomie produkcji. Mimo to nadal w produkcyjnym rankingu najwyższe miejsca zajmują główni eksporterzy, czyli: Volvo, Scania, MAN i Solaris.

W pierwszym półroczu 2010 r. najwięcej autobusów wyprodukowało Volvo – 445 szt., czyli o 33 więcej niż przed rokiem (+8%). W tym czasie fabryka z Wrocławia znacznie przyspieszyła realizację dostaw na autobusy międzymiastowe. Poprawiła się zdecydowanie sytuacja w segmencie miejskim. W maju br. firma ogłosiła rozpoczęcie seryjnej produkcji autobusów hybrydowych Volvo 7700 Hybrid. Złożono już zamówienia na realizację ok. 100 szt.

Drugie miejsce zajmuje Solaris Bus&Coach, który wyprodukował 396 autobusów oraz 26 trolejbusów (spadek o 86 szt.; -17,84% w porównaniu do zeszłego roku). Po lekkim zastoju eksportu na początku roku produkcja powinna już pracować na normalnych obrotach – w I kwartale produkcja wyniosła 151 szt., natomiast w II kwartale – już 245 szt. II połowa roku to realizacja pozostałych kontraktów dla Szwecji oraz zamówień z Niemiec i Francji. Solaris po raz pierwszy sprzedał swoje trolejbusy (10 szt.) do Bułgarii. W tym roku ma ruszyć produkcja 12-metrowych Urbino 12 Hybrid, a jesienią autobusów międzymiastowych InterUrbino.

Trzecie miejsce w produkcyjnym rankingu w I połowie br. zajmuje Scania z wynikiem 386 pojazdów (-6 szt. / -1,53% w stosunku do zeszłego roku), świadczącym o stabilnym portfelu zamówień. Zakład w Słupsku posiada bardzo mocno zdywersyfikowaną ofertę produkcyjną,

m.in. autobusy zasilane etanolem (w tym także wersje przegubowe i trzyosiowe) oraz piętrowe pojazdy na rynek brytyjski. Aktualnie firma realizuje także liczne kontrakty na dostawę pojazdów zasilanych CNG.

Czwarte miejsce zajmuje MAN, wieloletni lider, który odczuł skutki zeszłorocznego kryzysu. W zasadzie wyniki firmy za I kwartał (113 kompletnych autobusów) to efekt pracy tylko w marcu – wcześniej zakład czasowo wstrzymał produkcję. W II kwartale produkcja wzrosła do 271 szt. Łącznie w I półroczu MAN wyprodukował 384 autobusy – o 480 szt. mniej niż przed rokiem (-55,55%). Aktualnie firma koncentruje się na realizacji kontraktów m.in. dla Deutsche Bahn (600 autobusów, w tym ok. 200 szt. jeszcze w tym roku), niedługo rozpocznie realizację zamówienia dla MZA Warszawa na 70 szt. Kolejne miesiące będą także intensywne w obszarze produkcji podwozi dla izraelskich firm DAN i Egged. Łącznie w I kwartale MAN wyprodukował ponad 220 podwozi.

Pozostałych graczy od I ligi producentów w Polsce dzieli olbrzymia różnica. Na piątej pozycji znajduje się CMS z wynikiem 75 wyprodukowanych minibusów, a za nim jest Autosan (41 szt.) i Kapena (19 szt.).

Miejskie cały czas górą

W pierwszej połowie br. fabryki zlokalizowane w Polsce wyprodukowały łącznie 1 257 autobusów miejskich, o 539 egzemplarzy mniej niż przed rokiem (-30,01%). Równie słabo wypadła produkcja autobusów międzymiastowych. Łącznie powstało w naszym kraju 390 tego typu pojazdów – o 103 szt. mniej niż przed rokiem (-20,89%). To w znacznej mierze efekt zapaści tego sektora na polskim rynku, gdzie w ciągu 6 miesięcy 2010 r. sprzedano zaledwie 33 tego typu pojazdy. W ciągu pierwszych sześciu

AUTOR



Aleksander Kierecki

Redaktor Naczelny
TransInfo.pl

miesiący br. „pod kreską” znalazł się także segment autobusów turystycznych. Tego typu luksusowych pojazdów wyprodukowaliśmy łącznie 101 szt., czyli o 28 egz. mniej niż przed rokiem (-21,7%). To wynik ustanowiony w zasadzie tylko przez jedną fabrykę – Volvo we Wrocławiu, która produkuje obecnie pięć różnych typów autokarów z przeznaczeniem na wszystkie europejskie rynki.

Eksport

W I połowie 2010 r. fabryki zlokalizowane w Polsce wyeksportowały łącznie 1 483 autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 5 ton. To aż o 669 szt. mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku (-31,08%). Jednocześnie to pierwszy tak wyraźny spadek eksportu odnotowany na przestrzeni ostatnich sześciu lat.

Najważniejszym kierunkiem eksportu była Szwecja (efekt realizowanych kontraktów przez Volvo, Scanię i Solarisa). Drugim najpopularniejszym kierunkiem, już tradycyjnie, stały się Niemcy, trzecim – Norwegia, a czwartym – Wielka Brytania. W tym roku na liście rankingowej brakuje krajów takich, jak Zjednoczone Emiraty Arabskie czy Grecja. Większość autobusów w tym roku zostanie wysłanych do „starych” państw Unii Europejskiej. Można powiedzieć, że dosięgła nas szara rzeczywistość...

Lista rankingowa

Bardzo słabe wyniki eksportowe z pierwszego półrocza mają swoje odbicie w liście rankingowej. Najwięksi zeszłorocznymi producenci, MAN i Solaris, zajęli dalsze pozycje, a na czoło wysunęły się szwedzkie firmy: Scania i Volvo. Obaj skandynawscy producenci mogli też cieszyć się ze wzrostu eksportu – Volvo o 29 szt. (+ 7,03%),

Produkcja autobusów w Polsce w I połowie 2010 r.

Production of buses in 1st half 2010

Producent /Manufacturer	01-06 2010	%	01-06 2009	%
Volvo Polska	445	25,46%	412	17,04%
Solaris Bus &Coach	396	22,65%	482	19,93%
Scania Production Słupsk	386	22,08%	392	16,21%
MAN Bus Sp. z o. o.	384	21,97%	864	35,73%
inni/others	137	7,84%	268	11,07%
RAZEM/TOTAL	1748	100,00%	2418	100,00%

źródło: JMK analizy rynku transportowego

Przemysł motoryzacyjny w Polsce

Eksport autobusów w I połowie 2010 r.

Export of buses in 1st half 2010

Producent/Manufacturer	01-06 2010	%	01-06 2009	udział [%]
Volvo Polska	441	29,74%	412	19,14%
Scania Production Słupsk	386	26,03%	385	17,89%
MAN Bus Sp. z o. o.	384	25,89%	837	38,89%
Solaris Bus &Coach	227	15,31%	417	19,38%
inni/others	45	3,03%	101	4,70%
RAZEM/TOTAL	1483	100,00%	2152	100,00%

źródło: JMK analizy rynku transportowego

a Scania o 1 szt. (+ 0,25%). Natomiast reszta firm odnotowała wyraźne spadki (aczkolwiek i tak mniejsze niż w I kwartale br.): Solaris o 190 szt. (-45,56%); MAN o 453 szt. (-54,12%) w porównaniu z I połową 2009 r.

Liderem eksportu pozostało Volvo z wynikiem 441 wyeksportowanych autobusów. Głównie kierunki eksportu szwedzkiego producenta to Norwegia, Niemcy i Szwecja.

Drugie miejsce to Scania Bus Production Słupsk, która wysłała do swoich zagranicznych klientów 386 autobusów oraz ponad 250 podwozi do montażu przemysłowego. Kompletnie

pojazdy trafiły w zdecydowanej większości do odbiorców z Wielkiej Brytanii, Szwecji oraz Danii.

Trzecie miejsce należy do MAN-a. W I połowie br. producent wysłał do swoich zagranicznych klientów tylko 384 autobusy. W zdecydowanej mierze trafiły one do Niemiec, a następnie do Szwecji i Francji.

Czwarte miejsce to Solaris Bus &Coach, który sprzedał 227 autobusów. W tym roku szczególnie dobrze wygląda kierunek szwedzki, gdzie łącznie zostaną dostarczone 223 autobusy polskiego producenta. Warto również wspomnieć

o rosnącej produkcji trolejbusów. W I połowie br. Solaris wyeksportował 26 szt. modeli Trollino 12, które trafiły do Bułgarii, Czech i Estonii. Przypomnijmy, że w całym 2009 r. firma wyeksportowała 35 trolejbusów, tak więc zapowiada się dobry rok dla „autobusów na szelkach”. Listę eksporterów w I połowie 2010 r. zamykają firmy: CMS Auto, Kapena i Autosan

Podsumowanie

Czy tegoroczny spadek utrzyma się na dłużej? Naszym zdaniem – nie. Najwięksi dotychczasowi eksporterzy, jak MAN czy Solaris, po słabszym początku roku już realizują duże kontrakty, które powinny zmniejszyć ujemny bilans na koniec 2010 r. Jednak w tym roku polski eksport autobusów mocno odczuje skutki kryzysu i odnotujemy tutaj pierwszy historyczny spadek. Obecnie wydaje się, że nie powinien on przekroczyć poziomu 20% w porównaniu do wyników z 2009 r.

Więcej o rynku autobusów na stronie www.infobus.pl



ENGLISH SUMMARY

In the first half of this year, 1748 buses were made in Poland, down by 670 vehicles (-27.7%) compared to the same period of last year. This drop in production was the result of lower foreign sales. Nonetheless, the largest exporters of buses made in Poland are still Volvo, Scania and Solaris.

Exports in the first half of this year totalled 1483 buses, down by as many as 669 vehicles (-31.08%) compared to same period of last year. It is also the first such considerable drop in exports in six years.

JMK, a company that monitors the bus sector in Poland, forecasts that bus production for all of 2010 will be down by 20 percent.

invenio

ENGINEERING SOLUTIONS

Invenio Sp. z o.o. 43-300 Bielsko-Biała
ul. Montażowa 3B, tel.: + 48 33 810 54 80
fax.: + 48 33 810 54 89, www.invenio.net
www.invenio.pl, bielsko@invenio.pl



PL - CZ - SK - DE - ES - AU - USA
Na polskim rynku od 1996 roku

Human Resources Solutions:

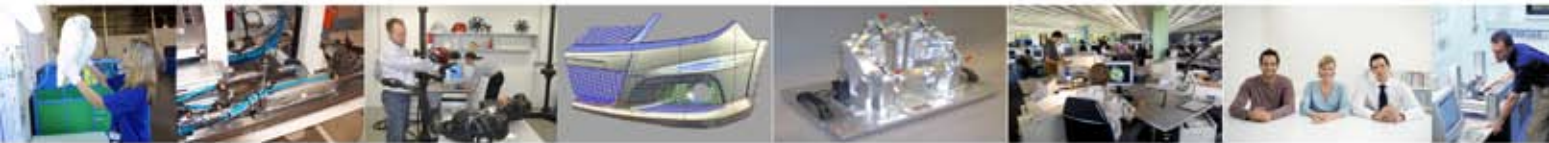
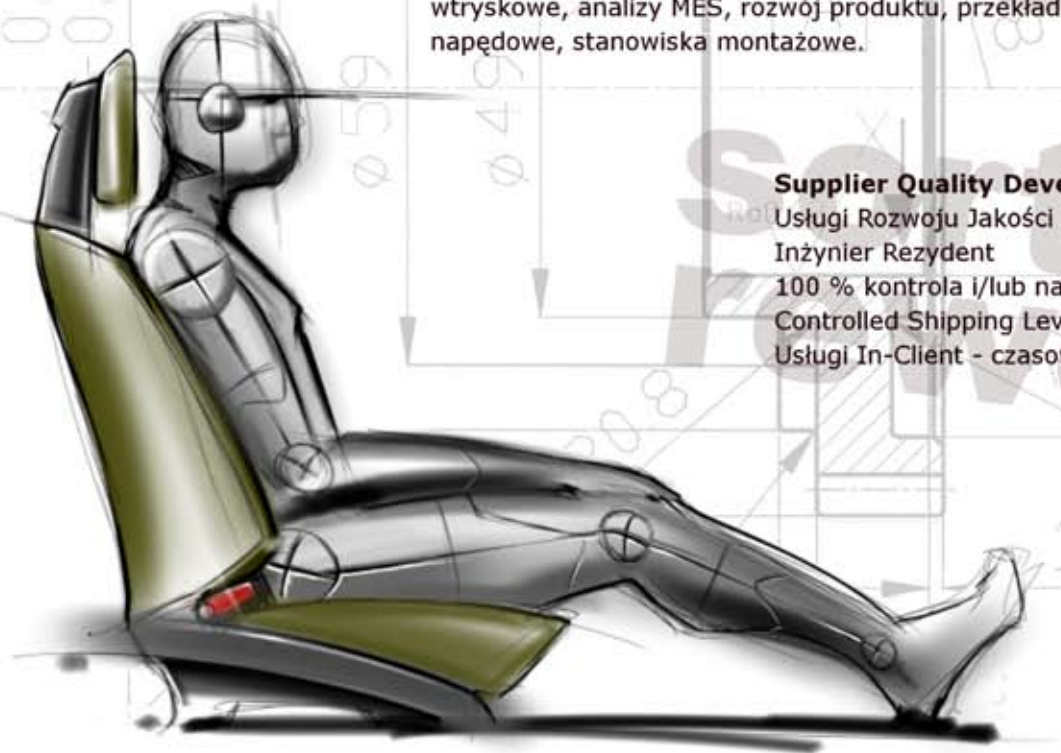
Jako firma zatrudniająca najlepszych specjalistów rozumiemy, że to właśnie ludzie stanowią najcenniejszy nabytek każdej organizacji, dlatego właśnie biorąc pod uwagę indywidualne potrzeby Waszego przedsiębiorstwa, specyfikę stanowiska oraz profil kandydata zapewniamy profesjonalne podejście do rekrutacji. Wychodząc naprzeciw Państwa oczekiwaniom pragniemy zachęcić Państwa do korzystania z naszych kompleksowych usług w ramach Invenio Human Resources Solutions.

Engineering Solutions:

Jako firma z inżynierskim rodowodem proponujemy rozwiązania w następujących obszarach: doskonalenie procesu produkcyjnego, tłoczni, wykrojniki i formy wtryskowe, analizy MES, rozwój produktu, przekładnie zębate oraz układy napędowe, stanowiska montażowe.

Supplier Quality Development:

Usługi Rozwoju Jakości Dostawców
Inżynier Rezydent
100 % kontrola i/lub naprawa
Controlled Shipping Level 1,2,3
Usługi In-Client - czasowe oddelegowanie pracownika



HUMAN RECOURCES SOLUTIONS
SORTING & REWORK SERVICES
SUPPLIER QUALITY DEVELOPMENT
ENGINEERING SOLUTIONS



Nexteer Automotive

Eksport przemysłu motoryzacyjnego: na razie lepiej niż w 2009 r.

Przez pół roku, od października 2009 r. trwał pozytywny trend i wzrost eksportu branży motoryzacyjnej z Polski. Wygaśnięcie dopłat na głównych rynkach, spowodowało, że w kwietniu 2010 r. ponownie nastąpił spadek eksportu branży.

I kwartał 2010 r.

W okresie styczeń-marzec br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł ponad 4,26 mld euro. Wartość ta była o 18,75 proc. wyższa od uzyskanej w tym samym okresie 2009 r. Eksport w pierwszych trzech miesiącach był o 673,5 mln euro wyższy niż rok wcześniej. Najwyższa dynamika miała miejsce w styczniu (124,04 proc.), w następnych dwóch miesiącach stopniowo spadał (odpowiednio: luty +122,21 proc., marzec +12,48 proc.).

Do krajów należących do Unii Europejskiej

proc. niższy niż w okresie styczeń-marzec 2009 r.

Na rynki unijne trafiło 92,98 proc. eksportowanych aut. Największym odbiorcą były Włochy – na ten rynek trafiło 32,23 proc. wszystkich pojazdów. Dynamika eksportu po trzech miesiącach stała się malejąca (na co wpłynęły spadki w lutym i marcu) i wyniosła 98,70 proc. W przypadku Niemiec (2. pozycja, 18,46 proc. całości) wartość eksportu była aż o 23,77 proc. niższa niż w tym samym okresie 2009 r. Jest to wynik blisko 19 proc. spadku w lutym i aż 40 proc. miesiąc później).

Eksport przemysłu motoryzacyjnego (styczeń-marzec 2010 r.)

Automotive industry exports (January - April 2010)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	3 871,05	118,05%	90,74%
Eksport poza UE	395,16	126,03%	9,26%
Razem	4 266,21	118,75%	100%

skiej trafiło 90,74 proc. całości. To o 0,53 proc. mniej niż rok wcześniej. Zarówno w tym przypadku jak i krajów poza UE dynamika w kolejnych miesiącach była rosła i na koniec I kwartału wyniosła odpowiednio: 118,05 proc. i 126,03 proc.

Do wszystkich 10. najważniejszych rynków zbytu, zachowano rosnącą dynamikę eksportu, choć od lutego spadek notowano we Włoszech, a miesiąc później także i w Niemczech. Po trzech miesiącach największym odbiorcą pozostają Niemcy (27,30 proc. całości, dynamika 105,12 proc.). Na drugi rynek zbytu, Włochy przypadło 17,90 proc. eksportu (dynamika 101,47 proc.). Trzecim rynkiem pozostaje Wlk. Brytania (9,34 proc.; dynamika 177,22 proc.).

Na trzy główne grupy produktów: samochody osobowe i towarowo-osobowe, części i akcesoria oraz silniki wysokoprężne w I kwartale br. przypadło 87,29 proc. całości, o 2,65 proc. więcej niż w analogicznym okresie 2009 r.

Pomimo spadku w marcu, eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych w I kwartale był o 11,68 proc. wyższy niż rok wcześniej i wyniósł 1,81 mld euro. Udział tej grupy w całości eksportu branży stanowił 42,47 proc. i był o 2,69

Natomiast w przypadku kolejnego rynku, Wlk. Brytanii (11,65 proc. całości), eksport w poszczególnych miesiącach był rosnący i po trzech miesiącach uległ podwojeniu (dynamika 205,02 proc.) w stosunku do zeszłego roku.

Eksport części i akcesoriów notował w poszczególnych miesiącach na najważniejszych rynkach zbytu wysokie wzrosty i po I kwartale wyniósł 1,40 mld

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych (styczeń-marzec 2010 r.)

Export of cars and LCVs (January - April 2010)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 677,83	109,31%	92,60%
Eksport poza UE	134,11	153,20%	7,40%
Razem	1 811,94	111,68%	100%

euro, o 35,27 proc. więcej niż przed rokiem. Na tę grupę przypadło 32,91 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu 2009 r. udział części wzrósł o 4,02 proc.

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Do krajów Unii Europejskiej trafiło ponad 91,6 proc. eksportowanych części

Eksport części i akcesoriów (styczeń-marzec 2010 r.)

Export of parts and accessories (January - April 2010)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	1 286,37	134,22%	91,62%
Eksport poza UE	117,72	147,95%	8,38%
Razem	1 404,09	135,27%	100%

komponentów. Największym rynkiem były Niemcy (38,11 proc. i dynamika 125,45 proc.). Kolejni odbiorcy to: Francja (11,33 proc. i dynamika 185,82 proc.) oraz Czechy (7,60 proc. i dynamika 118,98 proc.).

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Eksport silników wysokoprężnych (styczeń-marzec 2010 r.)

Export of diesel engines (January - April 2010)

	w mln euro	dynamika	udział
Unia Europejska	460,60	133,63%	90,69%
Eksport poza UE	47,29	133,06%	9,31%
Razem	507,89	133,57%	100%

Eksport trzeciej grupy produktowej, silników wysokoprężnych wzrósł w I kwartale 2010 r. o 1/3 i osiągnął wartość 507,88 mln euro. Udział tego typu jednostek w całości eksportu branży wzrósł o 1,32 proc. do 11,90 proc.

Niespełna 90,7 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, w trzech przypadkach odnotowano spadki: przyczepach i naczepach (dynamika 93,87 proc.), autobusach (dynamika 52,43 proc.) i nadwoziach (43,30 proc.).

Kwiecień 2010

W kwietniu nastąpił negatywny zwrot. Eksport przemysłu motoryzacyjnego wyniósł niespełna 1,37 mld euro, i był o 1,85 proc. mniejszy niż rok wcześniej. To pierwszy spadek od września 2009 r.

O kwietniowym spadku eksportu zdecydowały rynki unijne, na które przypadło w tym czasie 89,05 proc. całości. Dynamika eksportu była malejąca i wyniosła 97,89 proc. Natomiast w przypadku eksportu poza kraje UE (10,94 proc. całości), osiągnięto praktycznie taką samą wartość jak przed rokiem (dynamika 100,32 proc.).

Włochy decydują o spadku eksportu

Blisko dwuprocentowy spadek to głównie „zasługa” rynku włoskiego. Już w marcu w eksporcie do Włoch zanotowa-

no 8,6 proc. spadek. Miesiąc później udział Włoch, zwyczajowo już 2. rynku zbytu dla branży motoryzacyjnej spadł z 21,11 proc. w 2009 r. do 13,96 proc. Wartość eksportu spadła aż o 35,07 proc. Główną przyczyną takiego stanu jest znaczący spadek w eksporcie samochodów osobowych i towarowo-osobowych.

Spadek, choć nie tak wielki (dynamika 94,50 proc.) dotknął także największego odbiorcę, jakim są Niemcy (30,61 proc. całości).

W dalszym ciągu natomiast rosnącą dynamikę eksportu zachowano w przypadku Wlk. Brytanii (3. pozycja), Francji (4. pozycja) czy Hiszpanii (5. pozycja), która wyniosła odpowiednio: 165,47 proc., 108,66 proc. i 135,11 proc.).

W kwietniu na trzy główne grupy produktów: samochody osobowe i towarowo-osobowe, części i akcesoria oraz silniki wysokoprężne przypadło 86,48 proc. całości eksportu branży. To o 2,97 proc. więcej niż rok wcześniej.

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 572,76 mln euro, o 11,59 proc. mniej niż w analogicznym okresie zeszłego roku.

Dynamika eksportu tych pojazdów do krajów UE była drugi miesiąc z rzędu malejąca i była jeszcze niższa niż w marcu (dynamika 84,86 proc.). Natomiast eksport na rynki pozaunijne miał w dalszym ciągu tendencję wzrostową (dynamika 188,40 proc.). W kwietniu br. samochody osobowe i towarowo-osobowe stanowiły 41,90 proc. całości sektora, o 4,62 proc. mniej niż rok wcześniej.

Eksport przemysłu motoryzacyjnego w kwietniu 2010 r.

Automotive industry exports in April 2010

	w mln euro	Dynamika	Udział
Unia Europejska	1 217,27	97,89%	89,06%
Eksport poza UE	149,57	100,32%	10,94%
Razem	1 366,84	98,15%	100%

Spadki zanotowane w marcu na dwóch głównych rynkach, miesiąc później jeszcze bardziej się pogłębiły. Eksport na rynek włoski (25,85 proc. całości) charakteryzował się dynamiką na poziomie jedynie 64,62 proc. Jeszcze niższa dynamika dotknęła rynek niemiecki (21,67 proc.) – wyniosła ona 57,89 proc. Natomiast w przypadku kolejnych rynków zbytu odnotowano wzrosty np. we Francji (3. pozycja) – dynamika 127,10 proc. (10,24 proc. całości) czy Hiszpanii – dynamika 242,94 proc. (8,29 proc.).

Kwiecień był kolejnym miesiącem, w którym wzrósł natomiast eksport części i akcesoriów w stosunku do analogicznego okresu 2009 r. Osiągnął on wartość 482,24 mln euro (+27,04 proc.). Na części i akcesoria przypadło 35,28 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu 2009 r. udział tej grupy wzrósł aż o 8,02 proc.

Zarówno w przypadku eksportu części na rynki UE jak i poza unijne, dynamika była rosnąca i wyniosła odpowiednio: 127,92 proc. i 118,54 proc.

Wzrosty utrzymane zostały w eksporcie do wszystkich 10. najważniejszych rynków zbytu. Największym odbiorcą komponentów pozostały Niemcy, na które przypadło aż 39,66 proc. eksportu tej grupy (dynamika 132,57 proc.). Kolejne miejsca zajęły Wlk. Brytania (8,50 proc., dynamika 221,09 proc.) i Francja (8,00 proc., dynamika 107,67 proc.).

W kwietniu przerwana została wzrostowa passa w eksporcie silników wysokoprężnych. W tym miesiącu wartość jednostek napędowych wysłanych za granicę wyniosła niemal 130 mln euro, co dało 15 proc. spadek. Udział silników wysokoprężnych w całości eksportu branży spadł o 1,44 proc. do 9,29 proc.

Warto podkreślić jest odbudowywanie kolejny miesiąc z rzędu eksportu pojazdów ciężarowych (+12,42 proc.) przy jednoczesnym gwałtownym spadku eksportu autobusów (-49,39 proc.).

W pozostałych grupach produktów motoryzacyjnych, wzrosty zanotowano w przypadku nadwozi (dynamika 101,42 proc.) oraz przyczep i naczep (dynamika 114,43 proc.).

Podsumowanie

W I kwartale br. zachowano rosnącą dynamikę eksportu, ale z każdym miesiącem jest ona coraz mniejsza. Wpływ na to miało całkowite zakończenie lub realizacja zamówień w wygaszanych programach dopłat do nowych samochodów w poszczególnych krajach UE (np. Włochy).

W kwietniu 2010 r. sytuacja uległa pogorszeniu. Realizacja aut z bonusami na rynek niemiecki, zakończyła się z końcem 2009 r. We Włoszech, choć wnioski o dopłaty można było składać do końca grudnia zeszłego roku, realizacja zamówień dobiegła końca w marcu br. Przełożyło się to na wyniki eksportu z Polski w kwietniu tego roku, tym

bardziej, że wymienione kraje są najważniejszymi rynkami zbytu.

Wyniki byłyby znacznie gorsze, gdyby nie rynki: brytyjski, francuski i hiszpański. W pierwszym z przypadków, choć udzielanie premii zakończono w marcu br., w kwietniu były jeszcze realizowane zamówienia wynikające z tego programu. Nie można również zapomnieć o eksporcie części i komponentów, szczególnie do Niemiec. Za Odrą sukcesywnie spada liczba rejestracji nowych aut, ale rośnie produkcja pojazdów, dzięki silnemu eksportowi. Korzystają na tym m.in. dostawcy z Polski.

Należy założyć, że w maju br. wartość eksportu była również niższa od zeszło-

rocznej, natomiast w czerwcu była na podobnym lub wyższym poziomie niż 12 miesięcy wcześniej. W maju w niektórych firmach produkcja eksportowa była niższa, w związku z powodzią a miesiąc później starano się nadrobić zaległości. Poza tym silnym katalizatorem jest wzrost produkcji samochodów w Niemczech, który generuje zapotrzebowanie na komponenty i części, w tym również na wytwarzane przez dostawców w Polsce.

Więcej w serwisie

www.automotivesuppliers.pl

ENGLISH SUMMARY

Automotive industry exports in the first quarter of 2010 amounted to over EUR 4.26 bn, which was an increase of 18.75 percent compared to the figure for the same period of 2009. The pace of growth was the highest in January (124.04 percent), gradually dropping in the following months (+122.21 percent in February and +12.48 percent in March).

Exports of cars and LCVs accounted for 42.47 percent of total exports and were dropping (97.41 percent) as a result of significant drops in the largest markets, i.e. Italy and Germany.

The second largest category was parts and accessories, responsible for 32.91 percent of the industry's exports. Thanks to considerable growth in the main markets (Germany, France and the Czech Republic), this category of products grew by 135.27 percent.

In April, automotive industry exports amounted to almost EUR 1.37 bn, down by 1.85 percent compared to the same period of last year. The April drop was the first drop from September 2009. It was attributable mainly to lower exports to Italy (-35.07 percent). While exports of cars and LCVs were down, exports of parts continued to rise in April.

Duet Międzynarodowych Targów Przemysłowych • Lipsk, 1 – 4 marca 2011



DIE ZULIEFERMESSE

11. Międzynarodowe Targi Poddostawców:
Części, Komponenty, Moduły i Technologie

Wiodąca impreza targowa europejskiej branży poddostawczej dla sektora motoryzacji, budowy maszyn, urządzeń i narzędzi, elektroniki, elektrotechniki, medycyny, instalacji energetycznych, maszyn rolniczych, przemysłu lotniczego oraz tworzyw sztucznych. Dla polskich firm poddostawczych stanowi jedno z najistotniejszych wydarzeń targowych oraz sprawdzoną platformę nawiązywania nowych kontaktów kooperacyjnych.

www.poddostawcy.pl



13. Branżowe Targi Przemysłowe Techniki
Produkcyjnych, Obrabiarek i Maszyn
Specjalnych

Największa w 2011 roku impreza targowa innowacyjnych technik produkcyjnych, obrabiarek i maszyn specjalnych w Niemczech. Wśród wystawców (2009 rok: 825 firm) obecni są wiodący międzynarodowi producenci narzędzi, urządzeń oraz technologii i usług. Dla polskich przedsiębiorstw produkcyjnych stanowi cenne źródło kontaktów handlowych.

www.targi-intec.pl



Rozmowa
z Yann Delabrière,
prezesem i dyrektorem
zarządzającym
koncernu Faurecia

**W sektorze motoryzacyjnym
potrzebna
jest koncentracja**

AutomotiveSuppliers.pl: Niedawno Pańskie osiągnięcia zostały docenione przez uznane czasopismo „Automotive News Europe”. Czym dla Pana jest nagroda „Eurostars” i uznanie za najlepszego dyrektora zarządzającego nie tylko w sektorze dostawców ale i w całej branży motoryzacyjnej?

Yann Delabrière: Nagroda ma znaczenie fundamentalne dla Grupy Faurecia. Na pewno dostrzeżono ważną zmianę osiągniętą przez nasze zespoły od roku 2007 (Prezes Delabrière został prezesem i CEO w lutym 2007 r. – red. AutomotiveSuppliers.pl). Grupa zaczęła znów przynosić zyski i znacznie poprawiła globalne standardy jakościowe, aby osiągnąć poziom światowy. Obecnie 60 proc. naszych zakładów notuje wskaźniki jednocyfrowe, tj. poniżej 10 ppm. Kolejną istotną kwestią była znacząca rola Faurecii w konsolidacji branży motoryzacyjnej poprzez przejęcia spółki EMCOM Technologies pod koniec 2009 r. oraz ruchy związane ze Plastalem w Niemczech i Hiszpanii w pierwszej połowie 2010 r. Nasza strategia ekspansji na rynku chińskim jest także oznaką, że Grupa jest na dobrej drodze do osiągnięcia celu w postaci sprzedaży na poziomie 16,5 mld euro w 2014 roku.

A.S: Ostatnio Faurecia podniosła swoje prognozy na cały 2010 r. Czego możemy spodziewać się w drugiej połowie bieżącego roku?

Y.D. Europejski rynek motoryzacyjny ma obecnie lekką tendencję wzrostową, zwłaszcza w takich krajach jak Francja czy Hiszpania. Dzieje się tak dzięki jeszcze funkcjonującym programom dopłat do zakupu nowych samochodów, a te wygasną najdalej do końca 2010 r. Podobnie jak eksperci, zakładamy, że na koniec bieżącego roku spadek w branży motoryzacyjnej osiągnie 9-10 proc. w stosunku do zeszłego roku.

Sytuacja jest jednak mocno zróżnicowana. Po spadkach z końca 2008 r. i z 2009 r., widzimy stopniowe odbudowywanie się produkcji samochodów, przy czym jest ona szybsza w Ameryce Płn. niż w Europie. Jednocześnie zdecydowanie silniejsze, niż jakiś czas temu można było się spodziewać, są obecnie tak zwane rynki wchodzące, z Chinami na czele.

A.S. W ostatnich kilkunastu miesiącach Faurecia dokonała kilku przejęć w sektorze motoryzacyjnym. Chociażby wspomniane już EMCOM w Stanach Zjednoczonych i zakłady Plastal. Czy kryzys to dobry czas do przejęcia?

Y.D. Naszym zdaniem branży motoryzacyjnej potrzebny jest postępujący proces konsolidacji. Z kilku powodów. Po pierwsze, producenci samochodów potrzebują silnych dostawców, którzy mogą łatwiej spełniać ich oczekiwania i wymagania w zakresie działalności R&D i zdolności produkcyjnych. Sektor motoryzacyjny zmienia się bardzo szybko, choćby z punktu rozwoju sto-

sowanych technologii. Ponadto mamy do czynienia z sektorem o charakterze globalnym – dostawcy muszą być obecni wraz ze swoimi klientami na całym świecie. A mogą to robić tylko silne podmioty. I po trzecie podjęliśmy jako Faurecia strategiczne kroki, aby gwałtownie zmienić nasz zysk netto, a to można osiągnąć poprzez efekt synergii. Zakup udziałów wspomnianego EMCOM Technologies zostanie opłacony wyłącznie naszymi nowymi akcjami. Tak więc nie zaangażowaliśmy żadnej gotówki. Zakładamy, że przyniesie on roczną synergię na poziomie około 60 mln euro.

Jeżeli natomiast chodzi o zakłady w Niemczech i Hiszpanii, przejęliśmy składniki majątku i umowy z klientami zakładu Plastal w Niemczech, następnie ogłosiliśmy zakup zakładu Plastal w Hiszpanii. Te działania sprawiają, że po sfinalizowaniu transakcji zakupu zakładu w Hiszpanii (przewidywany termin to koniec września 2010 r.), Faurecia stanie się numerem jeden w Europie, z udziałem w rynku na poziomie 25 proc.

A.S. Przejdźmy na bliski nam Polski rynek. Faurecia jest jednym z największych pracodawców w sektorze motoryzacyjnym. Czy może Pan przybliżyć, jakie są plany dla tych zakładów?

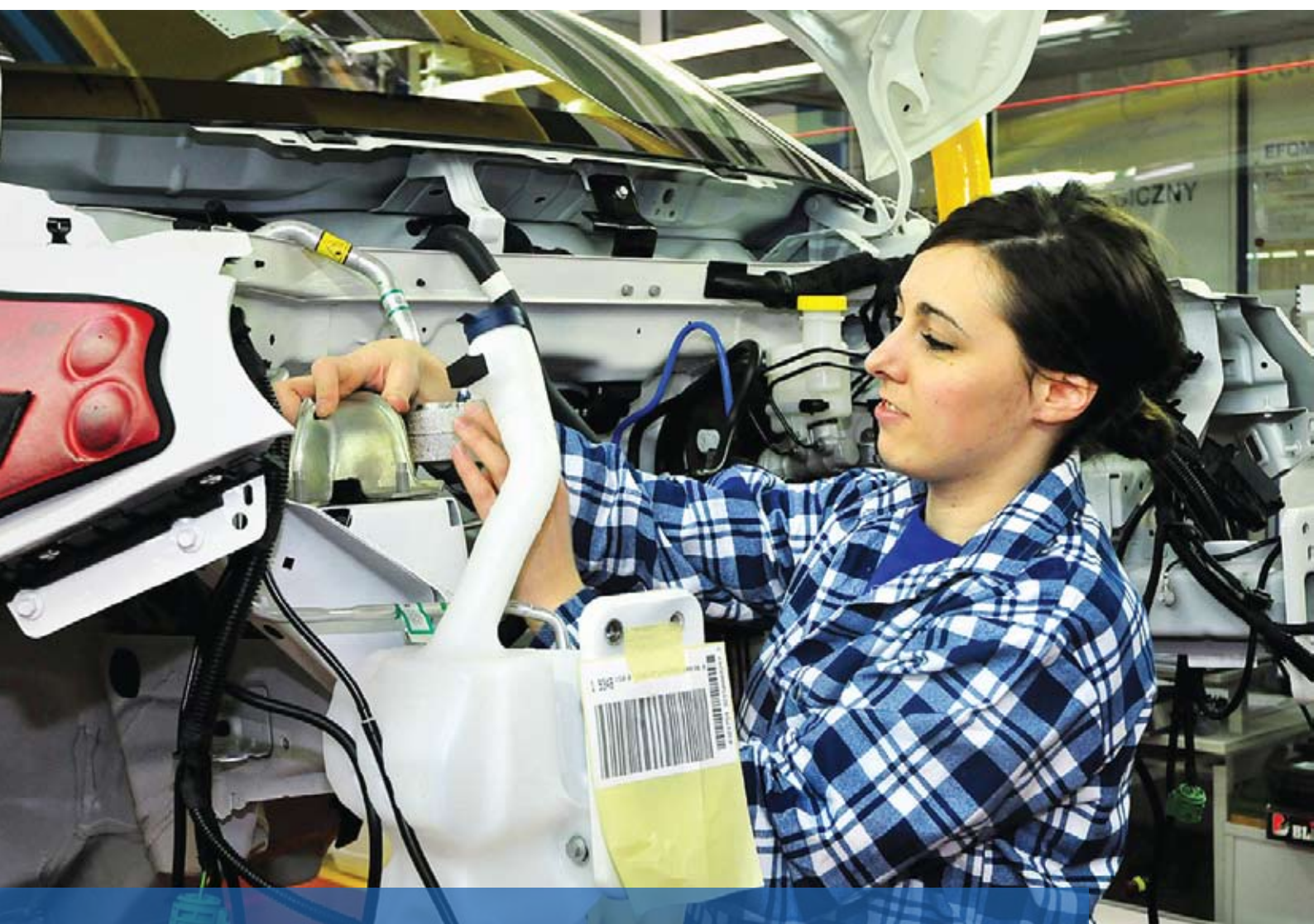
Y.D. Muszę powiedzieć, że mamy wspaniałe zakłady w Polsce, wystarczy wymienić chociażby ten w Gorzowie Wlk. czy Legnicy. Perspektywy europejskiego rynku motoryzacyjnego w następnych miesiącach są w dalszym ciągu niepewne. Dlatego nie mamy obecnie w planach żadnych istotnych inwestycji w naszych zakładach w Polsce.

Należy jednak podkreślić, że w Polsce Faurecia jest obecna od 1997 roku. Obecnie zatrudniamy ponad pięć tysięcy osób w ośmiu zakładach produkcyjnych i jednym centrum R&D, które rozwija się coraz prężniej i uczestniczy w coraz to nowych projektach. Również w Polsce ulokowaliśmy działalność księgową Shared Service Center, która obsługuje wiele zakładów Faurecii ulokowanych nie tylko w Polsce ale także poza jej granicami.

A.S. Czym charakteryzują się polskie zakłady na tle innych w Grupie?

Y.D. Mocną stroną polskich zakładów są wysokie, na tle innych zakładów Grupy, wskaźniki w zakresie jakości, bezpieczeństwa pracy, produktywności, a także zarządzania. Zatrudnieni w Polsce pracownicy posiadają pozytywny potencjał, który powoduje, że od początku istnienia Grupy w Polsce realizowane są tu z powodzeniem pełne wyzwania projekty.

Dziękuję za rozmowę.



Fiat Auto Poland

Program tute blu w tyskiej fabryce Fiata

Chyba w każdej fabryce samochodów oraz w większości firm dostawczych kadra zarządzająca i osoby odpowiedzialne za zasoby ludzkie zastanawiają się, jak najlepiej i najskuteczniej wprowadzić nowego pracownika, nie tylko w proces produkcyjny, ale przede wszystkim w atmosferę danej jednostki.

Dział HR w Fiat Auto Poland S.A. (FAP) znalazł odpowiedź na to pytanie, wprowadzając do swojej stałej praktyki program o nazwie „Operacja Tute blu”. Jest to część tzw. induction process, czyli początkowego okresu zatrudnienia wszystkich nowo przyjętych pracowników. Program jest przeznaczony specjalnie dla pracowników umysłowych, niezależnie od pełnionej przez nich funkcji, powinni poznać od podstaw procesy, na których opiera się działalność przedsię-

pracy bezpośrednio na linii i przyjrzenia się całemu procesowi produkcji. To także doskonała okazja, by poznać ludzi odpowiadających za poszczególne obszary, bo to oni, zgodnie z harmonogramem, opiekują się uczestnikami w poszczególnych fazach jego realizacji.

Sam harmonogram programu przez lata ulegał drobnym modyfikacjom, wynikającym z sugestii, jakie zgłaszali w ramach informacji zwrotnej zarówno sami uczestnicy, jak i ich opiekuno-



Fiat Auto Poland

biorstwa i w których będą uczestniczyć w ramach docelowego obszaru zatrudnienia.

– *Idea programu narodziła się we Włoszech, w 2006 roku, a nazwa Tute blu w języku włoskim oznacza granatowe kombinezony robocze, które noszą pracownicy fizyczni* – mówi Celina Krzyżkowska, HR, koordynator programu – *Jako spółka należąca do międzynarodowego koncernu postanowiliśmy pozostawić oryginalną nazwę, aby dodać całej operacji nieco włoskiego kolorytu* – dodaje.

Przyjęła się ona znakomicie i nie ma takiej osoby w firmie, która nie wiedziałaby, co oznacza. Natychmiast okazało się, że program Tute blu, który wystartował w Tychach w listopadzie 2006 r., to doskonały sposób na wprowadzanie nowo przyjętych osób w struktury firmy. W trakcie jego realizacji mają nie tylko możliwość poznania poszczególnych komórek organizacyjnych, ale przede wszystkim

wie. Obecnie 3-tygodniowe szkolenie jest tak zbudowane, by jego uczestnicy w pierwszej kolejności mogli przyrzeć się działalności tzw. służb staffowych

– czyli jakości, kontroli finansowej zakładu, służby technicznej, projektu uruchomień i modyfikacji modeli, a także logistyki (Programy i Czynniki Produkcji) oraz Fiat Auto Production System – komórce odpowiedzialnej m.in. za rozwój metodologii World Class Manufacturing w Fiat Auto Poland. W następnych dniach uczestnicy zakładają na siebie tytułowe Tute blu i poznają kolejno poszczególne jednostki produkcyjne – Spawalnię, Lakiernię i Montaż, najpierw od strony organizacyjnej, a następnie pracując przez kilka dni bezpośrednio na linii. Każdy z uczestników programu proszony jest po jego zakończeniu o wypełnienie tzw. karty feedback, w której może podzielić się obserwacjami i pomysłami, jakie przyszedły mu w tym czasie do głowy. – *Świeże spoj-*

AUTOR



Celina Krzyżkowska

Human Resources
Fiat Auto Poland S.A.

Obecnie Zakład Fiat Auto Poland (FAP) zatrudnia 5 945 osób, w tym 609 pracowników umysłowych. Zakład zajmuje powierzchnię ponad 2,3 mln m², z czego na hale i obiekty produkcyjne przypada 460 tys. m². FAP jest największym zakładem produkcyjnym włoskiego koncernu w Europie – w 2009 r. w Tychach zjechało ponad 605 tys. aut. Pojazdy eksportowane są do 68 krajów. Produujemy Fiata Pandę, Fiata 500 oraz Forda Ka – zgodnie z zawartą w 2005 roku umową pomiędzy sektorem samochodowym Grupy Fiat a Ford Motor Company.

Aktualnie trwają prace dotyczące zmiany technologii pod kątem wprowadzenia do produkcji nowego modelu – Lancia Y, którego uruchomienie planowane jest na czwarty kwartał 2010. Dwa z produkowanych przez nas aktualnie modeli zdobyły prestiżowy tytuł Car of the Year – Fiat Panda i Fiat 500.

Wielkości produkcji i sprzedaży – 2009:

- 8,714 mln sam. (FSM + FAP)
- 5,364 mln sam. (FAP od 1992)
- 605.797 sam.
- 102,6 sam./osobę/rok
- 2,3 sam/m²/rok
- wartość sprzedaży ponad 19,54 mld zł



Michał Warda, Kierownik Zespołu Technologicznego, Spawalnia:

– Po zakończeniu studiów wysłałem do Fiata Auto Poland swoje CV i dostałem pozytywną odpowiedź. Teraz pracuję bezpośrednio przy produkcji, dlatego tak bardzo ważne było dla mnie to, żeby przejść przez wszystkie nitki linii produkcyjnej, a program Tute blu był ku temu doskonałą okazją. Przyznam, że kolosalnie zmieniła się moja wiedza na temat tego, jak funkcjonuje zakład, o tym, w jak dużym stopniu montaż opiera się na pracy ludzkich rąk i że Spawalnia jest całkowicie zmechanizowana. Co mi się najbardziej podobało? Chyba system dostaw „Just in time”, czyli dostarczanie komponentów do montażu przez firmy pośrednie w odpowiednim momencie – dokładnie wtedy, gdy są potrzebne.

zenie osób z zewnątrz przynosi często konkretne pomysły, które przekazywane są osobom odpowiedzialnym za realizację projektów poprawy w firmie – mówi Celina Krzyżkowska. Jednak największą korzyścią, płynącą z programu, jest to, iż ponieważ Zakład FAP jest olbrzymi, nie tylko pod względem powierzchni, ale i specyfiki poszczególnych obszarów produkcyjnych, zakładając granatowe kombinezony i pracując na różnych stanowiskach, nowo zatrudnieni pracownicy umysłowi zyskują w krótkim czasie niezbędną wiedzę na temat firmy i jej działalności. Warto podkreślić, że inicjatywa ta przynosi wiele korzyści nie tylko samym zainteresowanym, którzy w ten sposób mają lepszy start w firmie. Jej wagę

i znaczenie doceniają także kierownicy i odpowiedzialni za poszczególne ko-



Fiat Auto Poland



Danuta Gołąb, technolog, Inżynieria Produkcji, Lakiernia:

– Po skończeniu studiów dostałam w tyskim Fiacie staż absolwencki, a po jego odbyciu zostałam zatrudniona. Zajmuję się zagadnieniami związanymi z inżynierią chemiczną. Dział, który przyciągnął moją największą uwagę podczas Tute blu, to montaż. Dlatego że jest to etap produkcji następujący zaraz po mojej pracy i uczestnictwo w programie było doskonałą okazją, by zobaczyć, co dzieje się dalej z samochodem, który opuszcza naszą jednostkę. Duże wrażenie zrobił na mnie właściwie cały proces produkcji, duża komputeryzacja stanowisk, a także etap testów, jakie przechodzą samochody za nim opuszczają fabrykę. Uważam, że inicjatywa jest na prawdę wartościowa dla osób, które nigdy nie pracowały fizycznie. Z pozoru wszystko wydaje się proste, ale wystarczy 8 godzin w tej samej pozycji i już widać, że wcale nie jest, a duże tempo produkcji robi swoje.

jednostkach, co bardzo ułatwia późniejsze kontakty z nimi. – Po udziale w tym programie przestają to być anonimowe osoby – mówi Celina Krzyżkowska. Uczestnicy programu często zaznaczają, że inicjatywa ta jest naprawdę wartościowa dla osób, które nigdy nie wykonywały pracy fizycznej. Często osoby nowo przyjmowane, po studiach nie miały do tychczas okazji zetknąć się z procesem produkcyjnym, a praca bezpośrednio na linii produkcyjnej to zupełnie inna perspektywa dla inżyniera, który później pełni rolę technologa lub inżyniera procesu, bardzo ułatwiająca start zawodowy. Dodatkowo ktoś, kto nigdy nie pracował fizycznie, jest w stanie docenić

wkład ludzi zatrudnionych bezpośrednio na produkcji. W informacji zwrotnej prawie wszyscy uczestnicy podkreślają też, że bez Tute blu poznanie całego procesu produkcji na pewno byłoby trudniejsze i trwało znacznie dłużej.

Warto kilka słów poświęcić roli opiekunów w programie Tute blu. Są nimi szefowie poszczególnych komórek organizacyjnych, którzy zgodnie

z harmonogramem programu (przykład w załączeniu) prezentują uczestnikom projektu najważniejsze zagadnienia związane z ich obszarem, czyli odpowiednio Kierownicy Jednostek Produkcyjnych, Kierownik Jakości, Kontroli Zakładu, itd. Zazwyczaj mają pod opieką wszystkich uczestników w danej edycji, w przypadku najliczniejszych grup mogą być dzielone na dwie. Istotną korzyścią dla opiekunów

i samego Zakładu jest rozwijanie ważnych w Fiat Auto Poland umiejętności trenerskich, gdyż program ma charakter szkolenia.

Podsumowując należy podkreślić, że od 2006 roku w programie Tute blu wzięło udział 150 osób zatrudnionych w zakładzie Tychy Fiat Auto Poland.

Co daje Tute blu w Fiat Auto Poland?

Nowi Pracownicy

- Łatwiejsze „wejście” w nową rolę poprzez szybkie zapoznanie się z procesami, na których opiera się działalność Zakładu.
- Bezpośredni kontakt z kierownikami poszczególnych komórek organizacyjnych, ułatwiający późniejszą współpracę.
- Poznanie poszczególnych procesów technologicznych z perspektywy pracownika produkcyjnego.
- Poznanie topografii FAP, co przy powierzchni 2,3 mln m² jest szczególnie istotne.

Fiat Auto Poland

- Pozyskanie nowych pracowników, którzy mają świadomość przebiegu całości procesu produkcyjnego.
- Rozwijanie umiejętności trenerskich wśród managerów FAP.
- Lepsze porozumienie na linii potrzeby produkcji – przyszli pracownicy inżynierjni.
- Program Tute blu ułatwia nawiązanie formalnych i nieformalnych relacji pomiędzy młodymi pracownikami a starszymi stażem kolegami.

MobilityBusiness



Automotive business.

International Suppliers Fair

6th – 8th October 2010

Wolfsburg | Germany

Partner countries: USA | Canada

The leading trade fair for automotive competence.



Sponsors: ONTARIO CANADA

Patrons: Niedersachsen VOLKSWAGEN Wolfsburg

Co-operation Partner: GERMANY TRADE & INVEST

Media Partners: Automobilwoche Automotive News

www.izb-online.com

Organiser:



Nowa jakość zarządzania produkcją komponentów dla Astry IV przy wsparciu Production Traceability System

Firma SILS Centre Gliwice, należąca do grupy Ferrostaal-Automotive, w swojej 11-letniej historii wspiera działania producentów pojazdów i kluczowych dostawców motoryzacyjnych. Spółka w Gliwicach współpracuje od lat z fabryką General Motors Manufacturing Poland (GMMP) w zakresie montażu (głównie elementy zawieszenia) i logistyki (dostawy części w sekwencji „just-in-time”).

W atmosferze wzrostu produkcji w 2007 r. i pierwszej połowie 2008 r., w GMMP rozpoczęto przygotowania do uruchomienia produkcji Astry czwartej generacji, opartej na koncepcji globalnego samochodu kompaktowego GCV (Global Compact Vehicle).

– *Miałam przyjemność uczestniczyć już w kilku uruchomieniach w fabryce Opla – mówi Agata Sopotnicka, menadżer logistyki w SILS – w tym modeli Agila, Zafira, Astra II oraz Astra III sedan. Wiedziałam więc, że tym razem również nie zabraknie wyzwań.*

Jednak w międzyczasie sytuacja uległa zmianie, z powodu kryzysu, który dotknął sektor motoryzacyjny w drugiej połowie 2008 roku. Wpłynęło to też na wszystkich pracowników związanych z gliwicką fabryką. Atmosfera się zmieniła.

– *Mieliśmy świadomość, że sprawne wdrożenie Astry IV to nasze „być albo nie być” – mówi Zbigniew Sikora, dyrektor operacyjny. – Wiązaliśmy z nią duże nadzieje i pewne było jedno – uruchomienie i jakość tego produktu musi być świetna – dodaje.*

Dodatkowo wisiła nad nami presja trudnej sytuacji finansowej GM. Wdrożenie musiało być więc przeprowadzone bardzo rozsądnie kosztowo, bez utraty jakości. Astra IV posiadała wiele nowych rozwiązań technicznych i stanowiła kontynuację nowej linii produktów koncernu, którą reprezentował już „Car of the Year” 2009 r. – Opel Insignia.

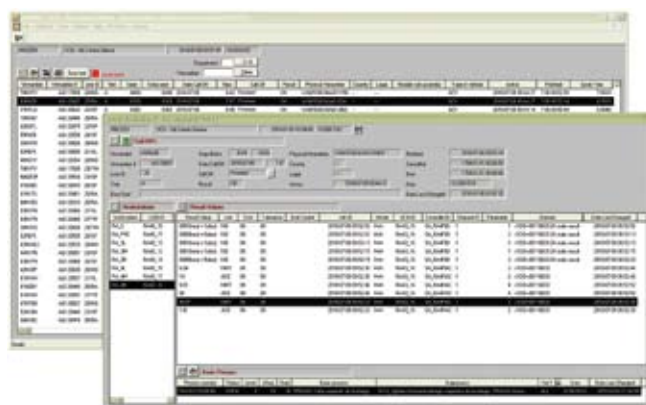
Tym razem, w porównaniu do dotychczas produkowanych modeli w Gliwicach, przygotowywane procesy montażowe musiały spełniać znacznie wyższe wymagania techniczne. Trzeba było wprowadzić więcej automatyzacji i zabezpieczeń, by już od pierwszych wyprodukowanych samochodów testowych mieć pewność zarówno poprawności montażu, jak i zgodności wszystkich podzespołów ze specyfikacją.

Latem 2008 roku rozpoczęła się intensywne faza planowania i zainaugurowano współpracę międzynarodowego zespołu wdrożeniowego.

Ferrostaal zdecydował się wprowadzić w GMMP nowatorskie na polskim rynku rozwiązania techniczne. Zmodernizowano linie montażu zawieszenia przedniego oraz tylnego. Zaprojektowano elementy uzupełniające – na przykład dodatkowe przenośniki, windy czy palety montażowe. Ponadto zaprojektowano i wdrożono, także zupełnie nowe urządzenia np. linię ramy pomocniczej czy gniazdo produkcyjne do montażu podsufitki.

Na wszystkich liniach wdrożono system śledzenia produkcji „PTS”, oparty na autorskim systemie firmy matki (Ferrostaal) – Compas PTS (Production Traceability System).

Na platformie Simap zaprogramowano własny interfejs do komunikacji pomiędzy Compasem a infrastrukturą (hardware) i użytkownikami. Zainstalowano nowe klucze elektryczne „EC tools” umożliwiające dokładną parametryzację i monitorowanie procesów montażu podzespołów. Zastosowano systemy wizyjne oraz niezliczoną ilość czujników śledzących prawidłowość montażu.



Baza danych

Wykorzystano też komputery z panelami operatorskimi „UCB” (Unit Control Box) do weryfikacji czynności wykonywanych przez pracowników.

Zintegrowanie wszystkich systemów było nie lada wyzwaniem. Plątania kabli, różne protokoły komunikacyjne, wszystko mogło mieć wpływ na sukces lub porażkę. Zespół wdrożeniowy nie mógł sobie pozwolić na błędy.

Powodem tego była konieczność produkcji modułów w systemie just-in-sequence, z dostawą bezpośrednio na linię montażową. Pozwoliło to ograniczyć znacznie koszty trzymanyh zapasów gotowych modułów, zredukowało ilość potrzebnej powierzchni i zapewniło, że proces produkcji w gliwickim Oplu jest naprawdę LEAN.

Inżynierowie SCG rozpoczęli intensywne szkolenie na temat zasad działania i obsługi systemu PTS. Mogli liczyć na duże wsparcie kolegów z „siostrzanych” fabryk Ferrostaala w Niemczech i Belgii, gdzie system ten jest już wykorzystywany do produkcji modułów dla Forda.

PTS wymagał wprowadzenia właściwych kroków procesów montażowych



UCB nadzorujący pracę operatorów

i parametrów wszelkich połączeń. Należało starannie przemyśleć strategię każdego połączenia, na bazie udostępnionych przez GM rysunków technicznych komponentów składowych.



Interface do komunikacji z PTS

Sam system jest elastyczny i umożliwił łatwe dodawanie lub zmianę parametrów pracy. Rezultaty otrzymane w wyniku montażu każdego modułu są przekazywane do bazy danych, gdzie są przechowywane przez wiele lat (zgodnie z wymogami klienta).

W przypadku potencjalnej kampanii naprawczej, SCG jest w stanie bardzo szybko odczytać z bazy danych wszystkie informacje na temat wykonanych montażu (np. na podstawie numeru VIN samochodu). Umożliwia to zawężenie grupy samochodów zagrożonych ewentualną akcją serwisową.

Równocześnie z wdrożeniem PTS należało przeszkolić pracowników montażu. Ponad 20 komputerów UCB z ekranami dotykowymi stanowiło dla nich nowość. Mimo iż ich obsługa jest intuicyjna, potrzeba było czasu, by operatorzy oswoiли się z nową technologią. Pierwszy raz w historii SCG komputer „podpowiadał” pracownikowi, jaką ma wykonać czynność. Taki sposób produkcji ma wiele zalet – przede wszystkim pozwala uniknąć błędów czynnika ludzkiego, a nowo przyjęci pracownicy, dzięki asyście UCB, uczą się kroków procesu znacznie szybciej.

Wszelkie postępy prac wdrożeniowych śledzono podczas spotkań wewnętrznych w SILS Centre, jak i podczas cotygodniowych spotkań z międzynarodowym zespołem wdrożeniowym ze strony GM. Dzięki dobrej współpracy i otwartemu komunikowaniu problemów, prace sprawnie szły do przodu.

Oczywiście nie brakowało przeszkód. Na przykład, ze względu na produkcję

Zalety PTS:

- ułatwia pracę nowym operatorom
- przyspiesza proces szkolenia nowych operatorów
- eliminuje koszty napraw związanych z montażem niewłaściwych części
- eliminuje koszty związane z kontrolami jakościowymi
- eliminuje koszty potencjalnych kampanii serwisowych
- umożliwia łatwy dostęp do historii wyprodukowanych elementów
- ułatwia zmianę przebiegu procesu
- wymusza pracę standaryzowaną, zgodną z dokumentacją techniczną i procesową
- natychmiast informuje o problemach montażowych
- umożliwia szybką i elastyczną rozbudowę

samochodów pilotowych nowa linia ramy pomocniczej musiała pracować równolegle ze starą. Brak miejsca w okolicach linii montażu głównego wymusił konieczność uruchomienia nowej linii produkcyjnej w tymczasowym miejscu oddalonym od obszaru produkcji. Wymagało to wprowadzenia transportu części za pomocą specjalnych wózków sekwencyjnych. Dodatkowym utrudnieniem był fakt, że na obu liniach musieli pracować ci sami pracownicy, a kolejne moduły musiały być produkowane co 90 sekund. Udało się to zrealizować bez zatrzymania produkcji na linii głównej.

Równolegle tworzono obszerną dokumentację procesową. Tylko na cztery nowe moduły: tylna belka, rama pomocnicza, kolumna Mc Persona i podsufitka, wdrożono 174 nowe dokumenty jakościowe, a dziesiątki zmodyfikowano. Modyfikację linii tylnej belki wraz z podłączeniem do nowego systemu zakończono z początkiem 2009 r., nową linię ramy pomocniczej uruchomiono latem, nową stację podsufitki jesienią, a linię kolumn McPersona po modyfikacji pod koniec tego samego roku.

Uruchomienie produkcji Astry w gliwickiej fabryce wymagało wdrożenia wielu nowoczesnych technologii produkcji.

Jednym z elementów tej technologicznej przemiany było wdrożenie przez SCG, systemu zarządzania produkcją i śledzenia parametrów produkcyjnych PTS, który dał nam pewność, że wyprodukowane podzespoły będą spełniały nasze wymagania techniczne, jakościowe oraz zapewnią bezpieczeństwo naszym klientom. System ten swoją innowacyjnością wybiega w przyszłość i wyróżnia się, na tle dotychczasowych rozwiązań, dużą elastycznością, zapewnia pracę operatorów zgodną ze wszystkimi standardami i wymaganiami naszego systemu, jakości oraz umożliwia pełną kontrolę dowolnych parametrów produkcyjnych.

*Grzegorz Guzik
Material Planing Manager
GM Manufacturing Poland*

Kolejne miesiące minęły na dalszych udoskonaleniach. Wprowadzono kilka udanych pomysłów racjonalizatorskich, wykonanych przy niskich nakładach kosztowych przez samych pracowników (kaizen). Przykładem może być system „pick to light”, wskazujący operatorowi prawidłową część, którą musi pobrać z opakowania do przeprowadzenia montażu.

Inżynierowie z SCG stworzyli autorski interfejs służący do ułatwienia zarządzania przebiegiem procesu na liniach produkcyjnych. Umożliwił on zdalne administrowanie dowolnym narzędziem podłączonym do systemu (za pomocą sieci LAN). Dzięki temu można bardzo szybko zdiagnozować problemy powstające w trakcie produkcji oraz wprowadzić wymagane zmiany w procesie (wynikające np. ze zmiany części). Podobny system może być wprowadzony w każdym innym zakładzie produkującym na masową skalę. Wdrożenie modelu Astra IV było kolejnym dobrze wykonanym zadaniem, które przyniosło nowe doświadczenia, pozwoliło podnieść po raz kolejny kompetencje pracowników SILS Centre Gliwice i wprowadziło zakład w kolejny etap rozwoju technologicznego.

Autorzy:

Agata Sopotnicka – Assembly and Logistics Manager
Rafał Bożek – Engineer Assembly & Logistic
Jakub Letkiewicz – Project Manager
SILS Center Gliwice Sp. z o.o.



WABCO

Centra R&D w Polsce (cz. 4)

Historia ośrodka badawczo-rozwojowego należącego do WABCO Vehicle Control Systems, jednego z czołowych globalnych dostawców systemów bezpieczeństwa i kontroli do pojazdów użytkowych, związana jest między innymi z działalnością produkcyjną w naszym kraju.

Zespół Rozwoju Produktu w WABCO Polska

Produkcja polskiej spółki WABCO rozpoczęła się w 1999 r. we Wrocławiu i obejmowała początkowo elementy hamulcowych układów pneumatycznych. Na początku 2001 r. działalność produkcyjną przeniesiono do nowoczesnego obiektu zbudowanego specjalnie na potrzeby firmy.

Obecnie zakład produkuje i dostarcza pneumatyczne układy hamulcowe, systemy ABS (przeciwdziałające blokowaniu kół), elementy zawieszenia pneumatycznego na potrzeby wiodących producentów pojazdów użytkowych i przyczep, głównie w Europie i Stanach Zjednoczonych Ameryki Płn. Wśród klientów WABCO Polska są tacy producenci oryginalnych części (OEM), jak np.: Scania, Daimler, MAN czy Iveco.

Decyzja o uruchomieniu polskiego ośrodka R&D zapadła jeszcze w 2000 r. Wpłynęło na nią kilka czynników. Po pierwsze, odległość od głównego ośrodka badawczo-rozwojowego WABCO w Hanowerze nie jest duża, dzięki czemu w początkowej fazie łatwiej było korzystać z wiedzy i doświadczenia niemieckich kolegów. Ponadto, strategia firmy w zakresie R&D zakłada „podążanie za produkcją”, czyli uruchamianie ośrodków badawczych w bezpośredniej bliskości zakładów produkcyjnych. Po drugie, Politechnika Wroclawska cieszy się bardzo dobrą opinią, a WABCO potrzebowało i potrzebuje dobrze wykwalifikowanych inżynierów, zarówno do bezpośredniego wspierania produkcji, jak i rozwoju i udoskonalania produktów.

Zespół Rozwoju Produktu (PDP), bo tak nazywa się wrocławskie centrum, został otwarty 8 stycznia 2001 r. – *W ciągu pierwszych 12 mie-*

sięcy zatrudnionych zostało 10 inżynierów, którzy zaczęli wspierać hanowerski ośrodek w zakresie projektowania – mówi dyrektor PDP, Ulrich Rischer.

Pierwszą ważną inwestycją było uruchomienie testowej komory klimatycznej. – *W tym czasie, nasz zespół nie posiadał dedykowanego obszaru przeznaczonego bezpośrednio do testowania* – mówi dyrektor Rischer. – *Początkowo testy przeprowadzane były na terenie produkcyjnym oraz w magazynie* – dodaje.

Po zakończeniu budowy drugiej hali produkcyjnej w lipcu 2002 r. Zespołowi Rozwoju Produktu, liczącemu wówczas 18 osób, przyznano 450 metrów kwadratowych, które wykorzystano na rozwinięcie obszaru testów.

Działalność Zespołu Rozwoju Produktu jest związana z trzema obszarami:

1. rozwój nowych wyrobów zgodnie z wymaganiami klientów,
2. rozwój nowych wariantów istniejących produktów lub/i wprowadzanie w nich niezbędnych zmian, zgodnie z oczekiwaniami działu produkcji lub klientów,
3. wsparcie zespołu produkcyjnego specjalistyczną wiedzą zarówno w trakcie, jak i po transferze linii produkcyjnych z innych lokalizacji WABCO do Wrocławia.

W związku z powyższym wrocławski ośrodek badawczo-rozwojowy prowadzi:

- prace projektowe, w tym symulacje komputerowe, przed stworzeniem pierwszego prototypu danego komponentu lub części,
- testy, które mają zweryfikować czy produkt spełnia wszystkie wymagania stawiane mu przez klienta oraz WABCO.

AUTOR



Ewa Jakubowska

Redaktor współpracujący
AutomotiveSuppliers.pl

Od lipca 2002 r. następował stały i systematyczny wzrost zatrudnienia, zajmowanej powierzchni oraz odpowiedzialności za rozwój grup produktowych. We wrześniu 2009 r. z udziałem Kurta Lehman'a, wiceprezesa WABCO ds. Product Engineering uroczyście otworzono nowy obszar testów we Wrocławiu, dzięki czemu możliwości testowe wzrosły o 25%, zaś całość laboratorium zajmuje ponad 1000 metrów kwadratowych. Nowo zaprojektowany obszar posiada odpowiednie parametry techniczne umożliwiające przeprowadzanie „life testów” oraz testów przyspieszonych na potrzeby jednostek biznesowych i innych centrów technologicznych WABCO.

Jak już wspomniano, wrocławski ośrodek działa nie tylko na potrzeby lokalnego zakładu. Oczywiście, część inżynierów pracujących w zespole zajmuje się produktami wytwarzanymi w WABCO Polska. Jednak wielu z nich uczestniczy w projektach innowacyjnych i rozwojowych realizowanych przez międzynarodowe zespoły ekspertów, nierzadko kierując tymi pracami; ponadto kilku liderów koordynuje na poziomie globalnym kompleksowe programy projektowe w europejskich, amerykańskich i azjatyckich lokalizacjach WABCO.

Ośrodek R&D WABCO w pracach projektowych wykorzystuje wszystkie nowoczesne narzędzia wspomagające inżynierów w ich codziennej pracy. – *W tym także MES (Metoda Elementów Skończonych), bez którego nasz rozwój nie byłby tak dynamiczny* – podkreśla Ulrich Rischer. – *Główne środowiska pracy to Pro-Mechanica, pozwalająca na wykonanie wstępnej analizy na*



WABCO



Stanowisko do badań kompresorów

Stanowisko służy do trwałościowych badań kompresorów i przystosowane jest do badań wszystkich typów kompresorów z portfolio firmy WABCO. Dzięki kompleksowemu odтворzeniu i symulacji układów niezbędnych do pracy kompresora (min. układu chłodzenia i smarowania) pozwala na symulację pracy kompresora w różnych warunkach i fazach.

Można na nim wykonywać również próby symulujące wpływ zanieczyszczeń wytwarzanych przez kompresor na inne elementy układu pneumatycznego pojazdów. Zastoso-

wany układ kontrolno-pomiarowy zapewnia zarówno automatyczny przebieg badań jak i pomiar oraz rejestracje wszystkich niezbędnych parametrów pracy i symptomów zużycia badanych wyrobów.

poziomie inżyniera konstruktora oraz bardziej zaawansowane, jak np. MSC Patran/Nastran, MSC

Nie mniej ważne jest wykorzystanie tej technologii do analizy uszkodzeń z „pola”. Uła-



Marc i inne, gdzie analizy dokonywane są przez wykwalifikowanych w tym kierunku inżynierów.

Wspomniane oprogramowanie MES pozwala dokonywać pełnej optymalizacji produktów pod względem redukcji masy, poprawy funkcjonalności, wzrastających wymagań dotyczących warunków pracy, a także wydłużenia okresu życia. Wdrożenie powyższych technik w proces tworzenia nowych produktów pozwala zaoszczędzić nie tylko czas, ale także zredukować wydatki ponoszone podczas powstawania prototypów, ponieważ ich forma jest bliska finalnej postaci.

twia bowiem znalezienie przyczyny powstałych uszkodzeń i umożliwiania wprowadzenia usprawnień pozwalających uniknąć podobnych sytuacji w przyszłości.

Aktualnie wrocławski Zespół Rozwoju Produktu zatrudnia 167 osób, w tym 105 inżynierów różnych specjalizacji. – *Znaczna część naszego zespołu, bo około 50 proc., to absolwenci lokalnych wyższych uczelni* – mówi Ulrich Rischer. – *Niektórzy z nich podejmują z nami współpracę będąc jeszcze studentami czwartego lub piątego roku.*

Jaka jest przyszłość wrocławskiego ośrodka R&D?

Kurt Lehman, wiceprezes WABCO ds. Product Engineering mówi, że firma chce w najbliższym czasie rozwijać jego potencjał zarówno w sferze projektowej, jak i testów. – *W początkowej fazie Zespół Rozwoju Produktu w WABCO Polska w przeważającej większości był nastawiony na wytwarzane na miejscu produkty* – mówi Lehman. – *Umiejętności tej organizacji, pasja i zaangażowanie jej pracowników umożliwiły jej dynamiczny rozwój i sprawiły, że jest obecnie głównym ośrodkiem w światowej sieci inżynierskiej WABCO, odpowiedzialnym za komponenty i produkty w skali globalnej* – dodaje.

Podsumowując, uruchomiona w 2000 r. fabryka WABCO, na przestrzeni dziesięciu lat w poważnym zakresie rozwinęła swoje możliwości, stając się największym zakładem produkcyjnym tego dostawcy na świecie. Obecnie pełni ona rolę centrum rozwoju nowoczesnych technologii, inżynierii i doskonałości wykonania w ramach światowej sieci zakładów WABCO, w znaczącym stopniu przyczyniając się do osiągnięć firmy.

WABCO

WABCO Vehicle Control Systems (NYSE: WBC) to jeden z czołowych światowych dostawców systemów bezpieczeństwa i kontroli dla samochodów użytkowych. Od ponad 140 lat WABCO jest pionierem w zakresie przełomowych technologii elektronicznych, mechanicznych i mechatronicznych do układów hamulcowych, układów stabilizacji i automatycznych skrzyż przekładniowych dostarczanych do wiodących światowych producentów samochodów ciężarowych, naczep i autobusów.

WABCO zatrudnia 8100 pracowników w 31 krajach, sprzedaż w roku 2009 wyniosła 1,5 miliarda dolarów. Siedziba główna firmy znajduje się w Brukseli (Belgia).

Turning ideas into reality.



SCG

Member of Ferrostaal
Automotive Group

Nasz główny produkt nazywamy: VAA - Value Added Assembler. Jesteśmy partnerem w realizacji Twojego produktu.

VAA oznacza: Podmontaż, sekwencja, magazynowanie i dostawy JIT, zintegrowane przez dobrze dobrany proces. Tworzenie maszyn i urządzeń dostosowanych do potrzeb klienta. Przygotowanie najlepszego możliwego procesu. Najnowsze technologie, w tym systemy śledzenia i kontroli parametrów produkcyjnych. Jakość wbudowana, odpowiedzialność za projekt. Szybki dostęp do finansowania i odpowiednich lokalizacji. Elastyczność, godne zaufania i stabilne partnerstwo.

www.ferrostaal-automotive.com

Kompetencja dzięki innowacjom - od tworzenia nowego materiału do gotowej części konstrukcyjnej

W ostatnich latach następował stały rozwój techniki obróbki plastycznej i obróbki aluminium. Obecnie zakłady obróbki plastycznej produkują przeważającą część swoich wyrobów dla przemysłu samochodowego. Szczególnie duże wzrosty widoczne są w obszarze podwozi pojazdów. Znaczenie rozwoju nowych materiałów jest szczególnie istotne w przypadku objętościowej obróbki plastycznej aluminium, ponieważ na finalne właściwości produktów wpływa każdy krok łańcucha procesów. Istotne nowe informacje płynące z prac rozwojowych w obszarze przemysłu samochodowego przynoszą korzyści także użytkownikom spoza obszaru motoryzacji. Poniżej przedstawione zostaną informacje o wynikach prac w zakresie dalszego rozwoju materiałów w firmie Leiber, Emmingen, które uwzględniane są w produkcji różnorodnych elementów konstrukcyjnych

W ostatnich latach następował stały rozwój techniki obróbki plastycznej i mechanicznej aluminium. Obecnie zakłady obróbki plastycznej produkują przeważającą część swoich wyrobów dla przemysłu samochodowego. Szczególnie duże wzrosty widoczne są w obszarze podwozi pojazdów. Znaczenie rozwoju nowych materiałów jest szczególnie istotne w przypadku objętościowej obróbki plastycznej aluminium, ponieważ na finalne właściwości produktów wpływa każdy kroku łańcucha procesów. Istotne nowe informacje płynące z prac rozwojowych w obszarze przemysłu samochodowego przynoszą korzyści także użytkownikom spoza obszaru motoryzacji. Poniżej przedstawione zostaną informacje o wynikach prac w zakresie dalszego rozwoju materiałów w firmie Leiber, Einmingen, które uwzględniane są w produkcji różnorodnych elementów konstrukcyjnych

W dzisiejszych czasach nie wystarcza już, gdy firma jest konkurencyjna tylko w jednym obszarze. Przedsiębiorstwa stają przed wyzwaniami we wszystkich dziedzinach swojej działalności – powinny działać teraz innowacyjnie i kompetentnie we wszystkich obszarach pracy i ciągle uzyskiwać najwyższe osiągnięcia w swoich pracach rozwojowych w zakresie designu, procesów, metod i materiałów. Czasy tworzenia nowych rozwiązań stają się coraz krótsze. Szczególnie duży potencjał w całym łańcuchu procesowym leży w rękach twórców designu i inżynierów obliczeń, którzy przy pomocy najnowocześniejszych narzędzi CAE mogą w całości wykorzystywać możliwości swobody konstrukcyjnej. Ponieważ nie ma elementów konstrukcyjnych

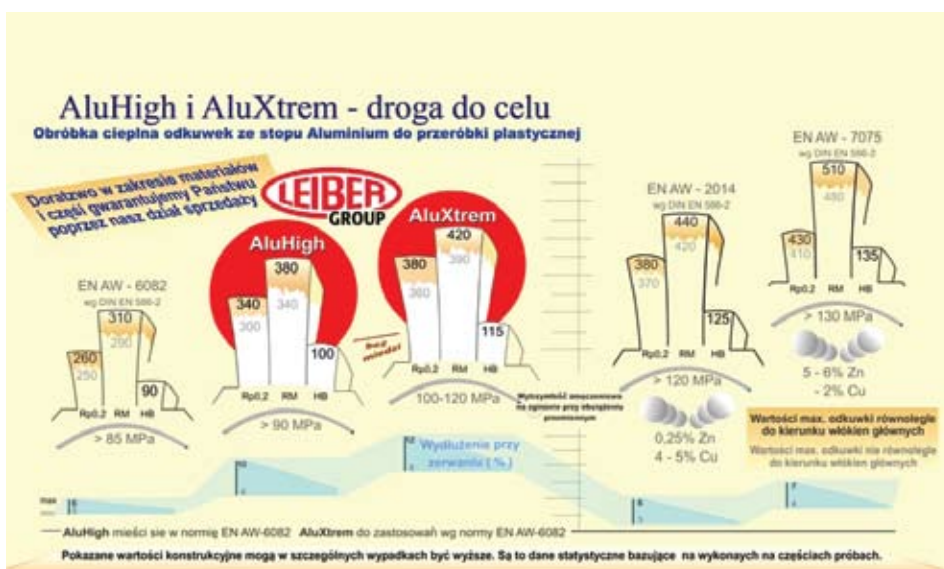
bez materiałów, to szczególnie duży potencjał występuje w obszarze rozwoju materiałów. Ten właśnie potencjał musi być wykorzystany.

Ze względu na stale wzrastającą złożoność pojazdów, jak też rosnące wymagania odnośnie zużycia paliwa i emisji spalin, coraz większe znaczenie w zakresie budowy pojazdów uzyskują materiały lekkie. Wzrastają wymagania w stosunku do elementów konstrukcyjnych, szczególnie w obszarze podwozi pojazdów oraz komponentów odgrywających znaczenie przy zderzeniach pojazdów. Istotny wkład do spełnienia multidyscyplinarnych wymagań odnośnie właściwości elementów konstrukcyjnych mogą wnieść tutaj takie narzędzia, jak wirtualne tworzenie produktów. Przy jednoczesnym zredukowaniu okresu tworzenia nowych rozwiązań można w ten sposób zredukować pętle kontroli i prób które

wymagają intensywnych nakładów kosztów i zajmują dużo czasu

AluHigh i AluXtrem – materiały firmy LEIBER z podwyższonymi finalnymi właściwościami elementów konstrukcyjnych

Przy projektowaniu nowych elementów konstrukcyjnych podwozia należy spełnić wiele kryteriów. Z jednej strony poprzez odpowiednie wytyczne odnośnie geometrii i sztywności należy zagwarantować prawidłowe funkcjonowanie elementów konstrukcyjnych odnośnie kinematyki i dynamiki jazdy. Z drugiej strony zaś należy uwzględnić takie właściwości, jak wytrzymałość lub odporność na korozję. Założenia wytrzymałościowe dzielą się na potwierdzenie wytrzymałości w przypadku nadużycia lub wydarzeń nadzwyczajnych oraz potwierdzenie wytrzymałości eksploatacyjnej.



Parametry mechaniczne niektórych materiałów przetwarzanych w firmie LEIBER

W Leiber Group stworzono na bazie stopu EN AW-6082 dwa zmodyfikowane materiały (AluHigh i AluXtrem), które wymienione tutaj kryteria spełniają w sposób optymalny. Materiały AluHigh i AluXtrem są ograniczone w swoim składzie stopowym i w przypadku AluXtrem odbiegają tylko w bardzo niewielkim stopniu od normy zawartości stopu wg EN AW-6082

Obydwa materiały przewyższają w zakresie wytrzymałości i wydłużenia względnego właściwości stopu EN AW-6082, który jest zwyczajowo i najczęściej stosowany do produkcji komponentów podwozi (patrz rys.).

Ulepszenia parametrów mechanicznych tych stopów uzyskano przede wszystkim dzięki zoptymalizowanym parametrom procesowym całego procesu produkcji.

Zaliczają się do nich przede wszystkim parametry procesowe przy wyciskaniu, takie jak stosunek wyciskania, temperatura wyciskania, prędkość wyciskania oraz czasy i temperatury homogenizacji.

W grupie Leiber Group GmbH & Co. KG zbadano przede wszystkim oddziaływanie tych czynników wpływu, które dochodzą do znaczenia w trakcie procesów wewnętrznych i oddziałują na takie właściwości, jak granica plastyczności fizycznej, wytrzymałość na rozciąganie i wydłużenie przy zerwaniu, ale również wytrzymałość zmęczeniowa elementów konstrukcyjnych. Aby sprostać rosnącym wymaganiom konieczna jest również szeroka znajomość każdego pojedynczego kroku produkcyjnego całego łańcucha procesowego, poczynając od odlewania, poprzez skład chemiczny materiału aż do specyficznej dla danego elementu konstrukcyjnego obróbki cieplnej.

Dzięki selektywnej obróbce cieplnej elementów konstrukcyjnych można w pełni wykorzystać potencjał materiałów w zakresie wytrzymałości i osiągnąć wytrzymałości porównywalne np. z GJS-400-15 i to przy zachowaniu wszystkich innych zalet, jakie daje aluminium jako materiał:

- niewielki ciężar właściwy ($\rho_{Al} \sim 2,7 \text{ kg/dm}^3$)
- odporność na korozję (na oddziaływanie roztworów słabo alkalicznych i kwaśnych)
- duże spektrum wytrzymałości (ok. 70 - 600 N/mm²)
- bardzo dobra przewodność cieplna (3x wyższa niż w przypadku stali)

Dzięki swoim różnorodnym możliwościom kształtowania, wysokiej wytrzymałości, odporności na korozję i warunki atmosferyczne, łatwej skrawalności oraz znakomitej zdolności do recyklingu aluminium jako materiał otwiera przed branżą samochodową interesujące perspektywy. Ciężar aluminium wynosi tylko ok. jednej trzeciej ciężaru stali, jednakże ze względu na sztywność elementy z tego z materiału muszą mieć większy wymiar. Pomimo tego możliwość ograniczenia ciężaru wynosi jeszcze ok. 50%.

Trend w branży samochodowej podąża w jednoznaczny sposób w kierunku zwiększenia zastosowania elementów konstrukcyjnych i komponentów z aluminium w podwoziach, silnikach i skrzyniach biegów.

Materiały wytwarzane w Leiber Group wykazują lepszą odporność na korozję ze względu na mniejszą zawartość Cu, na przykład w porównaniu z materiałem EN AW-6082.

Kucie matrycowe w praktyce

Proces obróbki plastycznej aluminium na gorąco w matrycy uważany jest ogólnie za dobrze opanowany. Jednakże know-how pożądane jest szczególnie wtedy, gdy należy wykonać skomplikowane geometrie elementów konstrukcyjnych i/lub stosowane są stopy o dużym stopniu trudności obróbki plastycznej (np. EN AW-7075). Także w wypadku indywidualnego, ekonomicznego zaplanowania procesu przy uwzględnieniu wymagań jakościowych konieczne jest zarówno doświadczenie, jak i najnowsza wiedza w zakresie rozwoju materiałów i procesów.

Aby zaprojektować optymalną technikę kucia elementu konstrukcyjnego lub narzędzia konstruktor potrzebuje przede wszystkim doświadczenia. Jednakże tworzenie elementów konstrukcyjnych lub narzędzi przyspiesza się w Leiber Group już od ponad 10 lat poprzez zastosowanie symulacji przepływu materiału. Projektant może tutaj obserwować proces obróbki plastycznej oraz przepływ materiału w oparciu o trójwymiarowe modele, co pomaga zrozumieć zachowanie się materiałów i pozwala na przykład na dokonywanie optymalizacji narzędzia dzięki możliwości dokładnej obserwacji skutków.

Dzisiejsze współzawodnictwo firm, nie tylko w obszarze objętościowej obróbki plastycznej, lecz także w przypadku takich konkurencyjnych procesów jak odlewanie sprawia,

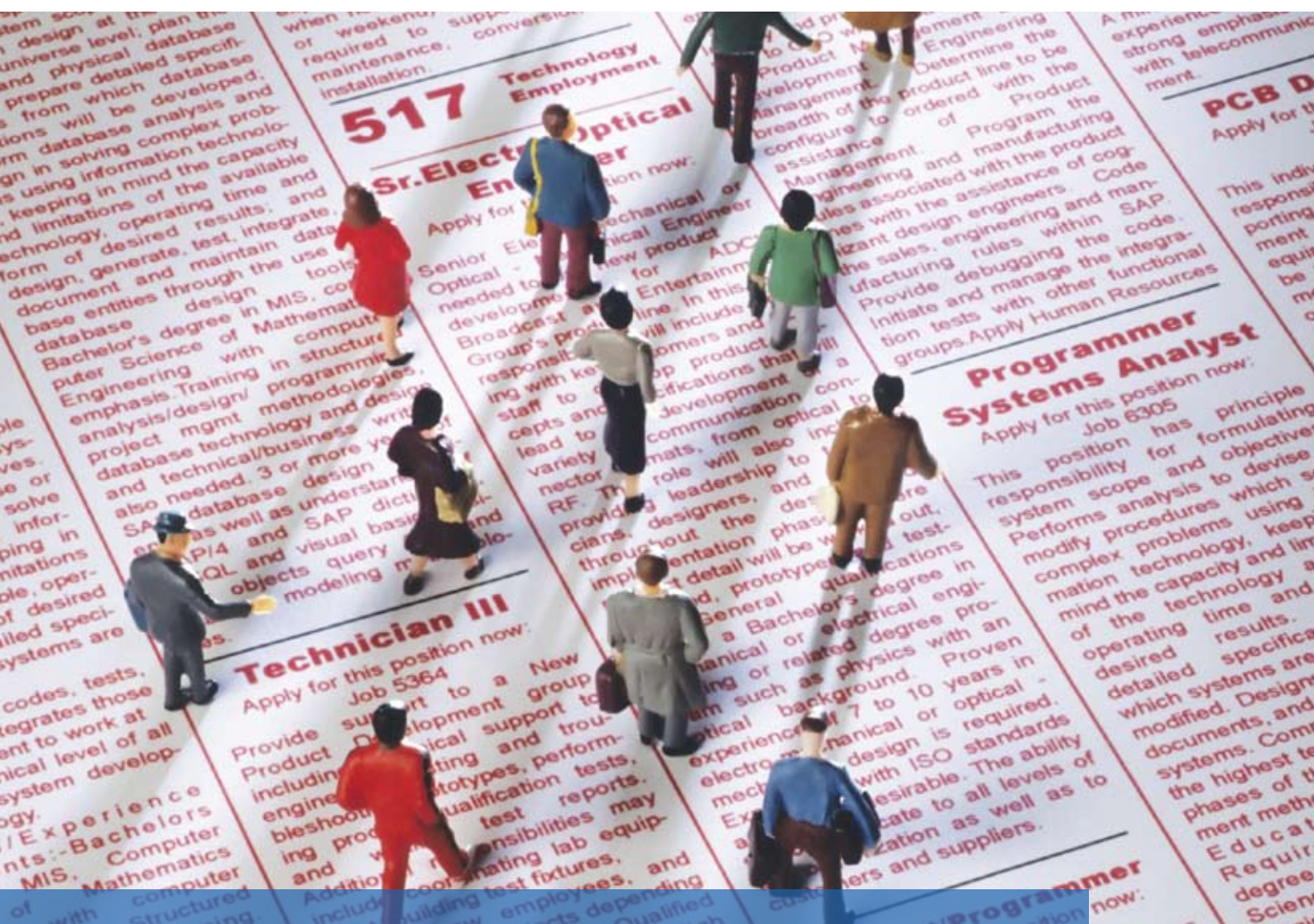
że koniecznym staje się stała optymalizacja procesów oraz zmniejszania czasów i obniżka kosztów prac rozwojowych. Efektywne zastosowanie symulacji przepływu materiałów już na etapie produkcji materiału wstępnego oraz procedur optymalizacji w tworzeniu elementów konstrukcyjnych umożliwia symulację i produkcję zaprojektowanych „bionicznych” produktów z materiałów lekkich. W ten sposób możliwe jest z jednej strony uzyskanie skrócenie czasów i obniżenia kosztów prac rozwojowych, a z drugiej strony zaś dokonanie stwierdzenia o zasadniczej wykonalności np. w przypadku możliwości substytucji materiałowej (stal/aluminium, żeliwo sferoidalne/aluminium, żeliwo aluminowe/stop aluminium do obróbki plastycznej, ...). W wyniku tych zjawisk wzrasta gotowość do przyspieszania własnych prac rozwojowych i testowania nowych możliwości. Klient otrzymuje wsparcie już na etapie projektowania elementów konstrukcyjnych, np. poprzez zastosowanie odpornego na korozję materiału serii 6xxx z parametrami mechanicznymi $Rp0.2 > 420 \text{ MPa}$ i $A5 > 10 \%$. Tego rodzaju kompetencje grupa Leiber Group posiada już teraz.



Kontakt

LEIBER Poland Sp. z o.o

Aluminium - kucie matrycowe i obróbka mechaniczna
ul. Magazynowa 33
41 - 700 Ruda Śląska
Polska
Telefon: +48 32 7729 500
info.lp@leiber.com
www.leiber.com



Zatrudnienie rośnie czy spada?

Światowy kryzys, który rozpoczął się pod koniec 2008 r., w znaczący sposób wpłynął na zmianę poziomu zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym w całej Europie, w tym także w Polsce. Po początkowych gwałtownych redukcjach etatów, mamy obecnie okres stopniowego zwiększania liczby miejsc pracy w branży. Ale zachodzące procesy są zdecydowanie bardziej złożone.

2009 rok

W całym zeszłym roku poziom zatrudnienia w grupie EKD 34 (produkcja pojazdów mechanicznych, przyczep i naczep, części i akcesoriów), która skupia większość producentów motoryzacyjnych, zdecydowanie spadła. Przeciętne zatrudnienie w zakładach zatrudniających powyżej 9 pracowników, wyniosło na koniec 2009 r. ponad 136,3 tys. osób. To o 20,7 tys. miejsc pracy mniej niż rok wcześniej (-13,2 proc.). Charakterystyczne, że w kolejnych miesiącach zeszłego roku następowało stopniowe spowolnienie spadku zatrudnienia. W I kwartale średnie zatrudnienie spadło o 13,8 tys. miejsc, II kwartale o 3,4 tys. W tym okresie pracę utraciły osoby zatrudnione w likwidowanych zakładach – należących do takich dostawców jak np. IAC (Teresin), Autoliv (Oleśnica, SEWS (Rawicz) – czy też na skutek częściowej redukcji przeprowadzonej w pierwszych miesiącach 2009 r. – np. w zakładach Takata Petri Parts (Wałbrzych) czy Leoni (Ostrzeszów).

W II półroczu proces redukcji zatrudnienia stopniowo słabł. W III kwartale przeciętne zatrudnienie było niższe w porównaniu do kwartału wcześniej o 2,2 tys. miejsc, a w IV kwartale – o 1,3 tys. Wyhamowanie tego procesu było przede wszystkim związane ze wzrostem produkcji samochodów i komponentów do nich, na skutek uruchomienia w większości krajów Unii Europejskiej programów dopłat do zakupu nowych aut. Wspomnieć też należy o kilku inwestycjach, które w II półroczu 2009 r. rozpoczęły już działalność produkcyjną (np. Keiper w Skarbimierzu, BorgWarner w Jasionce).

W zakładach średnich i dużych (powyżej 49 osób) przeciętne zatrudnienie spadło z 19,8 tys. do poziomu 130,2 tys. osób (-13,2 proc.). Wyniosło prawie 128,6 tys. pracowników, czyli o 15,1 tys. miejsc więcej niż w analogicznym okresie zeszłego roku (dynamika 113,35 proc.).

Struktura zatrudnienia

Największym pracodawcą (wśród zakładów pow. 49 pracowników) są producenci części i akcesoriów (EKD 343 – produkcja części i akcesoriów do pojazdów samochodowych i ich silników). Według danych GUS przeciętne zatrudnienie w tej grupie na koniec grudnia 2009 r. wyniosło 90,7 tys. i było niższe o 15,3 tys. miejsc niż przed rokiem (-14,4 proc.).

Producenci pojazdów (EKD 341 – produkcja pojazdów samochodowych) zajmują drugie miejsce. Na koniec 2009 r. przeciętne zatrudnienie w tej grupie wyniosło 32,2 tys. pracowników, o 2,5 tys. mniej niż w analogicznym okresie 2008 roku (-7,2 proc.).

Trzecią grupą są producenci nadwozi, przyczep i naczep (EKD 342 – produkcja nadwozi pojazdów samochodowych; produkcja przyczep i naczep). Na koniec 2009 r. przeciętne zatrudnienie w tej grupie spadło z ponad 1,9 tys. do 7,4 tys. osób (-21,1 proc.).

Należy przypomnieć, że EKD 34 jest największą, ale nie jedyną grupą w statystyce GUS, która skupia producentów z tego sektora. Firmy motoryzacyjne są reprezentowane także w takich grupach jak:

- EKD 251 i 252 (produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych)
- EKD 313, 314, 3161 (Produkcja wyposażenia elektrycznego)
- EKD 3611 (produkcja foteli)
- EKD 2612 (kształtowanie i obróbka tafli szklanych)
- i inne.

Początek 2010 r. – wzrost czy spadek zatrudnienia?

W I kwartale br. zatrudnienie w grupie EKD 34, w zakładach pow. 9 osób, wyniosło 137,5 tys. To 4 proc. mniej (-5,7 tys. osób) niż rok wcześniej, ale jednocześnie o 0,88 proc. więcej (+1,2 tys. osób) niż kwartał wcześniej.

W zakładach powyżej 49 osób przeciętne zatrudnienie wyniosło 131,4 tys., o 4,2 proc. mniej niż w analogicznym okresie 2009 r., ale o 0,92 proc. więcej niż na koniec zeszłego roku. Ten kwartalny wzrost to zasługa producentów części i akcesoriów.

Przedstawione dane tylko w pewnym stopniu prezentują zmiany, jakie dynamicznie zachodzą w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce. Elementem wspólnym dla wielu zakładów jest podnoszenie wydajności pracy – co zazwyczaj nie przekłada się na tworzenie nowych miejsc. Ponadto dane publikowane przez GUS nie obrazują innego procesu. Niestabilna sytuacja sprzedaży nowych samochodów na rynkach europejskich, a co za tym idzie zmienność wolumenów zamówień na auta i komponenty, spowodowały, że po kilku miesiącach do łask powróciło korzystanie przez część firm motoryzacyjnych

AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

z pracowników tymczasowych. Liczba osób zatrudnionych przez agencje pracy tymczasowej na początku br. rosła, na co wskazują dane od największych dostawców motoryzacyjnych (patrz ramka „Kto jest największym pracodawcą wśród dostawców”). Można więc stwierdzić, że zatrudnienie w branży jest większe niż wskazują na to dane statystyczne.

Struktura zatrudnienia (zakłady pow. 49 osób)

W największej grupie EKD 343 (produkcja części i akcesoriów do pojazdów samochodowych i ich silników) przeciętne zatrudnienie wyniosło 93,9 tys. To o 1,6 miejsc pracy (-1,6 proc.) mniej niż rok wcześniej, ale o 3,2 tys. więcej niż kwartał wcześniej (+3,5 proc.).

Zatrudnienie u producentów pojazdów (EKD 341) w I kwartale br. spadło w stosunku do zeszłego roku o 2,3 tys. miejsc do poziomu 31 tys. (-7,3 proc.) Porównując do kwartału wcześniej, spadło ono o 1,2 tys. (-3,7 proc.).

Największe spadki utrzymują się w dalszym ciągu u producentów przyczep i naczep (EKD 3220). W ciągu 12 miesięcy zatrudnienie spadło o 19,3 proc. do poziomu 6,5 tys. (-1,5 tys.). Także w stosunku do IV kwartału 2009 r. utrzymany został trend spadkowy, który wyniósł 12,2 proc. (-0,9 tys. miejsc).

Wiele wskazuje na to, że przynajmniej do końca III kwartału br. będziemy obserwować wzrost zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym. Przyczyną są do tego nowe inwestycje (np. Fiat Powertrain) ale przede wszystkim nowe przyjęcia pracowników w istniejących zakładach, co związane jest większymi zamówieniami od klientów (m.in. produkcja Astry IV w Gliwicach, rosnąca produkcja w niemieckich fabrykach samochodów).

Kto jest największym pracodawcą wśród dostawców?



Przez ostatnie lata największym pracodawcą było Delphi Poland. W okresie kilkunastu ostatnich miesięcy amerykański koncern sprzedał dwa biznesy, przez co w Polsce do nowych właścicieli trafiły zakłady w Gliwicach, Tychach i Krośnie oraz około 200 inżynierów z krakowskiego ośrodka badawczo-rozwojowego. Aktualnie Delphi ma swoje zakłady w Jeleśni, Ostrowi Wlkp., Gdańsku i Błoniu oraz centrum R&D w Krakowie. Od kilku miesięcy zatrudnienie utrzymuje się na stabilnym poziomie około 4,2 tys. pracowników. Daje to 4. lokatę w sektorze dostawców motoryzacyjnych.

Od zeszłego roku na pierwsze miejsce wysunął się inny amerykański koncern – TRW. Posiada on w Polsce pięć zakładów (dwa w Częstochowie, Czechowice-Dziedzice, Gliwice i Pruszków) oraz centrum R&D (Częstochowa). W ciągu 3 miesięcy br. zatrudnienie wzrosło o 316 miejsc pracy. Jest to wynikiem zwiększenia liczby pracowników tymczasowych (wzrost do 1 362 osób) przy jednoczesnym niewielkim spadku osób zatrudnionych na etat

(spadek o 20 osób do 5 896 osób).

Drugim pod względem zatrudnienia jest koncern Faurecia. Francuski dostawca ma swoje zakłady w Grójcu (w tym ośrodek R&D), Wałbrzychu, Legnicy, Jelczu-Laskowicach i Gorzowie Wlkp. W ciągu I kwartału 2010 r. zatrudnienie wzrosło o 411 miejsc pracy. Faurecia zwiększyła zatrudnienie zarówno wśród pracowników etatów (+99 osób), jak i tymczasowych (+312 osób).

Trzecim pracodawcą jest amerykański Lear, który ma zakłady w Tychach, Mielcu i Jarosławiu. W okresie trzech pierwszych miesięcy 2010 r. zatrudnienie uległo nieznacznemu wzrostowi do 5 241 pracowników (+53 osób).

Czwarta lokata należy do grupy Magneti Marelli (w tym spółki Plastic Components and Module Poland oraz Automotive Lighting Polska), która po I kwartale tego roku w 6 spółkach zatrudniała około 4,8 tys. osób

Kolejne miejsca przypadają wspomnianemu już koncernowi Delphi oraz Valeo (dostawca odmówił ujawnienia poziomu zatrudnienia) oraz Hutchinson (+137 pracowników etatowych).

Najwięksi pracodawcy w sektorze dostawców motoryzacyjnych:

1. TRW – 7 258 osób (w tym 1 362 pracowników tymczasowych)
2. Faurecia – 5 424 osób (w tym 896 pracowników tymczasowych)
3. Lear – ok. 5 201 osób (w tym 266 pracowników tymczasowych).
4. Magneti Marelli – ok. 4 800 osób.
5. Delphi – ok. 4 200 osób
6. Valeo – 3 300 osób*
7. Hutchinson – 3 189 osób**

* wartość przybliżona

** dane za maj 2010 r./ bez pracowników tymczasowych

ENGLISH SUMMARY

In 2009, the average head count in the EKD 34 group (manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers, parts and accessories), where the majority of manufacturers employing more than 9 people operate, dropped to 136.3 thousand people. It was a decrease of 20.7 thousand (-13.2%) jobs compared to the previous year. Typically, the pace of job losses was gradually slower in the course of last year. In the first quarter, the average head count fell by 13.8 thousand, followed by a drop of 3.4 thousand in the second quarter, a further 2.2 thousand jobs in the third quarter and, finally, by 1.3 thousand in the last quarter of the year. At medium-sized and large companies (employing more than 49 people), the average head count fell by to 130.2 thousand (-13.2%). It was almost 128.6 thousand employees, or 15.1 thousand jobs more than in the same period of last year (113.35%). The largest employers (among manufacturers employing more than 49 people) are manufacturers of parts and accessories (EKD 343 - manufacture of parts and accessories for automobiles and their engines). According to figures from the Polish central statistics office, the head count in this group as of the end of December 2009 was 90.7 thousand, down by 15.3 thousand jobs (-14.4%) compared to the previous year. In the first quarter, the average head count in the EKD 34 group, at companies with more than 9 employees, was 137.5 thousand, down by 4% (-5.7 thousand people) than a year earlier, but also up by 0.88% (+1.2 thousand people) than in the previous quarter.

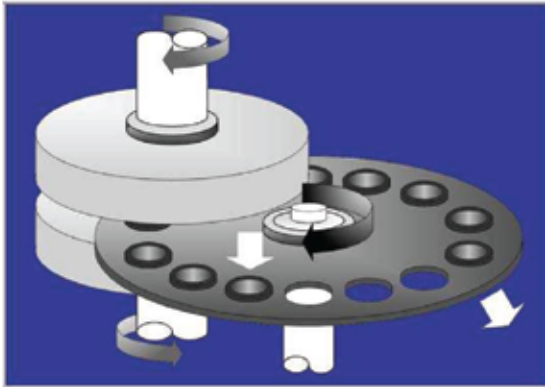
At companies employing more than 49 people, the average head count was 131.4 thousand, down by 4.2% against the figure for the same period of 2009, but up by 0.92% compared to the end of last year. This quarterly increase was attributable to manufacturers of parts and accessories.

In the largest, EKD 343 group (manufacture of parts and accessories for automobiles and their engines), the average head count was 93.9 thousand, down by 1.6 thousand jobs (-1.6%) than a year earlier, but up by 3.2 thousand people (+3.5%) than a quarter earlier.

Diskus Werke Schleiftechnik GmbH



DISKUS WERKE jest jednym z wiodących w świecie producentów obrabiarek do obróbki płaskich powierzchni.



Firma **DISKUS-WERKE Schleiftechnik GmbH** z Dietzenbach od lat potwierdza swoją pozycję partnera dla przemysłu. Jako producent sterowanych CNC przelotowych szlifierek czołowych, jest odpowiednim partnerem dla wszystkich odbiorców wymagających maksimum precyzji (w tolerancji mikronowej) dla detali ze znacznymi naddatkami (w zakresie milimetrów). Know-how oraz dekady doświadczeń w technologii szlifowania czołowego znajdują zastosowanie we wszystkich rozwiązaniach „custom-made” opracowywanych przez tego producenta. **DISKUS-WERKE Schleiftechnik GmbH** to właściwy adres dla wszystkich firm, które wymagają maszyn szlifujących do jednostronnego lub dwustronnego szlifowania powierzchni płaskich.

Zakładka „Wyszukiwarka detali ” na stronach internetowych Firmy pozwala na szybkie uzyskanie informacji na temat szlifiarki dla konkretnego detalu zadaniowego.

Diskus Werke Schleiftechnik GmbH

D-63128 Dietzenbach
www.diskus-werke.de

GALIKA Sp. z o.o.

Technologie i Urządzenia Przemysłowe

T. 22 848 24 46 F. 22 849 87 57

www.galika.pl; galika -wars@galika.pl



TopCAT niezawodne rozwiązania w sytuacjach awaryjnych

W sektorze motoryzacyjnym czas i bezbłądność dostaw to kluczowe zagadnienia logistyczne

Dostawy bezpośrednio na linię produkcyjną to obecnie standard w relacjach dostawca-producent pojazdów. Nawet najdoskonalniejsze procesy, związane z funkcjonowaniem łańcucha dostaw, narażone są na niespodziewane zdarzenia. Z różnych, niezależnych czasem, przyczyn na linii montażowej samochodów może zabraknąć komponentów lub części, które zatrzymają produkcję. Przerwy to nie tylko wymierne straty szacowane w euro czy złotych, ale także nadszarpnięcie lub utrata wiarygodności dostawcy u swojego klienta. Każda z tych strat, finansowa czy wizerunkowa, jest więc równie dotkliwa. Aby uniknąć podobnych sytuacji, na rynku pojawiły się usługi, które minimalizują straty awaryjnych zdarzeń lub im zapobiegają.

Takie zdarzenia losowe spowodowały, że na rynku funkcjonują firmy wyspecjalizowane w usługach ekspresowych. Jednak także klasyczne firmy logistyczne, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom swoich klientów, wprowadziły rozwiązania, które mogą konkurować z rozwiązaniami firm kurierskich. Specjalizacja w dystrybucji i dostawach części, wieloletnie doświadczenie oraz wysoka jakość w obsłudze firm z branży motoryzacyjnej, pozwoliło firmie CAT LC

na wprowadzenie usługi TopCAT, dedykowanej ekstremalnym sytuacjom w łańcuchu dostaw.

Usługa została wprowadzona w kwietniu 2007 roku i korzysta z niej już kilkudziesięciu dostawców. Jak w każdej awaryjnej dostawie jej zakres jest nieograniczony. Może ona zarówno dotyczyć partii mniejszych części, jak i skrzyń biegów i jednostek napędowych. Priorytetem w zdarzeniach losowych jest zorganizowanie danej dostawy pod ogromną presją czasu, bezpośrednio na linię produkcyjną klienta, często w odległe części świata. Tak więc głównym celem rozwiązania TopCAT jest zrealizowanie dostawy przed zatrzymaniem produkcji lub, w skrajnych przypadkach, ograniczyć przerwę do minimum.

– *Tak zwane zlecenia pilne* – mówi Marcin Filipowicz, manager produktu TopCAT w firmie CAT LC Polska – *pojawiają się niezaplanowane. Dlaczego więc nie wyodrębnić tej usługi i wyselekcjonować zespół pracowników do zadań specjalnych? Firma proponuje dwa warianty tej usług. – Transport samochodowy (TopCAT – Ekspres drogowy) może być realizowany na terenie Polski*



Czy Państwa rozwiązanie jest odpowiedzią na ofertę firm kurierskich?

Usługa TopCAT skierowana jest do bardzo wąskiej grupy klientów. W przeciwieństwie do firm kurierskich koncentrujemy się w tym zakresie tylko na obsłudze sektora motoryzacyjnego. Skutecznie konkurujemy z firmami kurierskimi, dzięki długoletniemu doświadczeniu i znajomości wymagań procesowych panujących w sektorze.

Na czym polega przewaga konkurencyjna TopCAT w sektorze logistycznym?

Jeśli chcemy sprostać wymaganiom naszych aktualnych i przyszłych klientów, musimy postrzegać ich obsługę jako szereg procesów, które należy zsynchronizować. TopCAT jest często uzupełnieniem całego procesu lub niezawodnym rozwiązaniem w nagłej, awaryjnej dla klienta, sytuacji. Decydując się na współpracę z CAT LC, gwarantowana jest ze strony naszego zespołu błyskawiczna reakcja na zgłoszone zapotrzebowanie – 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu. To standard, który z całą pewnością niewiele firm na rynku jest w stanie zaoferować.

Marcin Filipowicz
TopCAT Product Manager
CAT LC Polska

i krajów Europy Zachodniej – mówi Marcin Filipowicz. – Natomiast TopCAT – Ekspres Lotniczy nie ma takich ograniczeń i obejmuje cały świat – dodaje. W ramach obu rozwiązań brakujące części czy komponenty trafią wprost na linie produkcyjne. Zespół Top-pracowników jest dostępny 24 godziny na dobę, czekając na pilne

zgłoszenia. W ramach TopCAT do 2 godzin od otrzymania zlecenia zostaje podstawiony transport (fracht lub czarter lotniczy), niezależnie od pory dnia. Natomiast w przypadku małych i szczególnie pilnych dostaw CAT LC Polska wysyła kuriera – dedykowaną osobę opiekującą się przesyłką na pokładzie samolotu.

TopCAT – Ekspres Drogowy

- zakres geograficzny: Polska i Europa Zachodnia
- dostępna flota – pojazdy o ładowności 1,5t i 3,5t
- reakcja błyskawiczna – średni czas potrzebny na podstawienie pojazdu w miejscu załadunku wynosi 2 godziny od momentu otrzymania zlecenia przewozowego
- możliwość podwójnych obsad kierowców
- odbiór i dostawa 24h/dobę

TopCAT – Ekspres Lotniczy

- zakres geograficzny: cały świat
- transporty najbardziej pilnych przesyłek
- czartery lotnicze – rezerwacja całego samolotu na potrzeby klienta
- kurier na pokładzie – pracownik CAT z przesyłką na pokładzie samolotu rejsowego
- odbiór i dostawa 24h/dobę





Bądźmy mądrzy po szkodzie, czyli czego nas nauczył ostatni kryzys

Dziś, na początku drugiej połowy 2010 roku, choć ogólna sytuacja gospodarcza daleka jest od ideału, a nastroje wśród pracodawców nie są jeszcze entuzjastyczne, to jednak wiele wskazuje na to, że najgorszy kryzys mamy już za sobą. Warto więc spojrzeć na te ostatnie dwa lata z pewnej perspektywy i wyciągnąć wnioski, które w przyszłości pozwolą nam skuteczniej zareagować na gospodarcze spowolnienie.

Pierwsze symptomy nadchodzącej dekonunktury pojawiły się na początku października 2008 r. Sytuacja zmieniała się bardzo szybko – nasi klienci z branży motoryzacyjnej gwałtownie zmniejszali zamówienia na pracowników tymczasowych. Przykładowo, tylko między 41. a 42. tygodniem liczba pracowników tymczasowych Randstad spadła o 1 517 osób, z czego 75 proc. w tym właśnie sektorze.

Większość firm podjęła szereg działań i decyzji, które miały chronić przed skutkami kryzysu. Najczęściej i najszybciej starano się obniżyć koszty oraz poprawiać efektywność pracy. W obszarach związanych z zasobami ludzkimi zazwyczaj decydowano się na:

- restrukturyzację polegającą na likwidacji stanowisk pracy, nie przedłużaniu umów na czas określony, zwolnieniach grupowych czy programach dobrowolnych odejść;
- szersze niż dotąd wykorzystanie elastycznych form zatrudnienia (praca tymczasowa, staże absolwenckie, umowy cywilnoprawne);
- weryfikację poziomów wynagrodzeń i zmianę zasad wynagradzania (bardziej wnikliwy pomiar wydajności pracy, uzależnienie wysokości poborów od wyników pracy);
- zamrożenie płac;
- renegocjowanie układów zbiorowych, ograniczanie socjalnych przywilejów pracowników;
- blokowanie etatów, wstrzymanie procesów rekrutacyjnych, nawet na wakuujące stanowiska;
- łączenie stanowisk pracy i ustalanie nowych norm efektywnościowych;
- wzmożoną kontrolę kosztów (często związaną z przeniesieniem decyzyjności na wyższy szczebel zarządzania);
- powszechniejsze wykorzystanie funduszy unijnych (szczególnie w zakresie szkoleń);
- i inne.

Gwałtowna dynamika zmian oraz mało wiarygodne prognozy spowodowały, że znaczna część menadżerów zmuszona była podejmować trudne decyzje przy wielu niewiadomych i pod olbrzymią presją czasu. Niestety nie udało się części z nich uniknąć błędnych decyzji, które w dłuższej perspektywie przyniosły wzrost ryzyka lub ograniczenie szans na rozwój.

W zakresie zasobów ludzkich te nietrafione decyzje związane były najczęściej z cięciem kosztów osobowych w niewłaściwym czasie (za wcześniej lub za późno), zakresie (za dużo lub za mało) lub obszarze (niewłaściwe stanowiska). Dodatkowych kłopotów przysparzała często sztywna polityka personalna (np. brak elastycznego modelu zatrudnienia, niewystarczająca elastyczność wynagrodzeń, nierynkowe/stare regulacje płacowe) i brak mierzalnych wskaźników efektywnościowych.

Do nie rzadkich praktyk należały więc zbyt pociągane przeprowadzane zwolnienia. W motoryzacji, która w krajach UE uzyskała znaczne dotacje rządowe, już kilka miesięcy po załamaniu rynku, pojawiły się nowe zamówienia. Jednak ich realizacja nie była prosta w firmach, które zbyt pochopnie rozstały się z częścią załogi, wchodząc w fazę zwolnień grupowych. Ze względu na obowiązujące w owym czasie przepisy, korzystanie ze wsparcia pracowników tymczasowych było zabronione, a ponowne zatrudnianie osób wcześniej zwolnionych, szczególnie w obliczu wypłaconych odpraw, nie było dla zarządów firm decyzją łatwą do podjęcia lub możliwą do zrealizowania w krótkim czasie. Dlatego też, paradoksalnie, część producentów motoryzacyjnych, zamiast wzmacniać swoją kondycję, zetknęła się z ryzykiem utraty nowych zamówień.

Niekiedy praktykowano zwolnienia pracowników o wyższym poziomie wynagrodzeń (redukcja jednego etatu przynosiła po prostu większą sumę oszczędności). Tego rodzaju decyzje już na wiosnę 2009 r. okazywały się bardzo krótkowzroczne i firmy, które je zastosowały musiały na nowo poszukiwać i zatrudniać wysoko wykwalifikowanych specjalistów.

Sporym problemem w tamtych miesiącach okazały się też zbyt sztywne systemy wynagrodzeń – budowane zazwyczaj w lepszych czasach i skrojone pod rynek pracownika, którego tak trudno było pozyskać i utrzymać jeszcze rok wcześniej. Dla wielu pracodawców, szczególnie przy braku współpracy ze związkami zawodowymi, oznaczało to problem z utrzymaniem rentowności.

Zbyt późne, a przez to pociągane wdrażanie wymiernych wskaźników efektywnościowych, które z natury wymagają czasu, a także zrozumienia, akceptacji i zaangażowania załogi, wywoływało wewnętrzne konflikty i wpływa-

ło negatywnie na poziom motywacji do pracy.

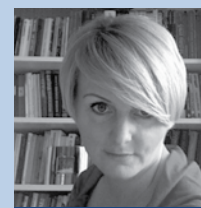
Powyższe przykłady prowadzą do wyciągnięcia ogólniejszej nauki, która może się okazać pomocna w przyszłości, pozwalając uniknąć bolesnych skutków błędnych decyzji.

O czym należy pamiętać?

1. Trudne decyzje podejmujemy we właściwym czasie – nie za szybko, ale też bez zbędnej zwłoki.
2. Szukajmy koniecznych oszczędności mając na uwadze dłuższą perspektywę – wszak kryzys kiedyś minie.
3. Korzystajmy z elastycznych form zatrudnienia – to jest najlepszy lek na kryzys.
4. Kontrolujmy poziom zatrudnienia i budujmy systemy wynagrodzeń tak, aby były one uzależnione od efektywności pracy – w gorszych czasach koszty pracy automatycznie spadną.

Nade wszystko zaś pamiętajmy, że ludzie są najcenniejszym zasobem każdej firmy i nawet jeśli sytuacja wymusza drastyczne kroki, to zawsze warto zadbać o to, aby poczucie krzywdy czy niesprawiedliwego potraktowania było jak najmniejsze. Wizerunek dobrego pracodawcy na lokalnym rynku pracy – w czasach lepszej koniunktury, może się okazać najbardziej skutecznym sposobem odbudowy silnej pozycji rynkowej.

AUTOR



Monika Malina

Dyrektor Wsparcia Sprzedaży
Randstad Sp. z o.o.



Wynagrodzenia w branży motoryzacyjnej w II kwartale 2010

II kwartał 2010 był bardzo owocny dla sektora motoryzacyjnego. Jak wynika z analiz Banku Danych o Inżynierach średnie wynagrodzenie inżynierów w tejże branży wzrosło o 4,2 p.proc. w stosunku do poprzedniego kwartału i wyniosło 5 228 zł (brutto). Na tle ogólnej średniej dla inżynierów, która wyniosła w minionym kwartale 5 103 zł, to dobry wynik.

Na tle pozostałych branż, które poddajemy cokwartalnej analizie wynagrodzeń, motoryzacja uplasowała się na 4. miejscu pod względem średniej i na 1. miejscu notując największy wzrost płac.

W świetle Branżowego Raportu Płacowego dla Motoryzacji 10% specjalistów otrzymało pensje poniżej 2 499 zł. Co drugi inżynier zarobił ponad 4 665 zł. To o 4,2% więcej niż w I kwartale. Natomiast 25% osób, spośród tych, którzy przekazali nam informacje o swoich wynagrodzeniach w II kwartale 2010 r., otrzymało płace powyżej 6 248 zł. Miesiąc wcześniej próg ten był niższy o 1,4%.

Branża motoryzacyjna była drugim co do popularności sektorem wybieranym przez młodych inżynierów, rozpoczynających swoją pierwszą pracę. W II kwartale 2010 wybrało ją 9% inżynierów z przedziału wiekowego 21-25 lat. Swoją popularnością motoryzację wyprzedziło jedynie budownictwo, nieruchomości i development (15%).

Średnie wynagrodzenie inżynierów w wieku 21-25 lat, zatrudnionych w motoryzacji, wyniosło w II kwartale 2010 r. 3 134 zł. To o 0,5% więcej niż w poprzednim kwartale i o 6,5% więcej w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku.

10% „młodych” inżynierów zarobiło poniżej 1 405 zł, co czwarty młody specjalista otrzymał wynagrodzenie powyżej

3 774 zł, natomiast co dziesiąty powyżej 4 624 zł. Mediana płac uplasowała się na poziomie 3 044 zł. Średnie wynagrodzenie kobiet w tej grupie wiekowej wyniosło 2 230 zł, natomiast mężczyzn 3 186 zł.

Młode osoby znajdują zwykle zatrudnienie na stanowiskach specjalistycznych. Do najpopularniejszych należały: Elektromechanik (średnia: 2 950 zł), Inżynier Procesu (średnia: 2 929 zł) oraz Konstruktor (średnia: 3 147 zł). Średnie wynagrodzenie młodych inżynierów (21-25 lat) na stanowiskach specjalistycznych wyniosło w II kwartale 3 060 zł (+0,9%). Dla porównania średnie wynagrodzenie na tychże stanowiskach, bez podziału na grupy wiekowe, wyniosło 4 465 zł natomiast na stanowiskach kierowniczych 7 308 zł (średnia wieku 33 lata). Kierownicy Produkcji zarobili średnio 8 407 zł (średni wiek: 36 lat), Kierownicy Działu: 7 091 zł (średni wiek: 30 lat), Kierownicy Projektu: 6 957 zł (średni wiek: 29 lat) natomiast Kierownicy Zmiany: 6 226 zł (średni wiek: 37 lat).

Spośród młodych inżynierów największa grupa była zatrudniona w dziale serwisu i utrzymania ruchu (26%). Zarobili oni średnio 3 352 zł. Na drugim miejscu, pod względem popularności znalazł się dział przygotowania produkcji i produkcji (23%). Średnie wynagrodzenie 21-, 25-latków w tym dziale wyniosło 2 382 zł. Na trzeciej pozycji uplasował się dział projektowania (19%). Młodzi inżynierowie za-

AUTOR



Anna Strożek

Starszy Specjalista ds. Analiz
Bank Danych o Inżynierach

Wynagrodzenia inżynierów w poszczególnych branżach w II kwartale 2010 r.

branża	średnie wynagrodzenie (PLN)	wzrost/spadek wynagrodzenia w porównaniu z kwartałem ubiegłym (%)	średnie wynagrodzenie inżynierów w wieku 21-25 lat (PLN)	wzrost/spadek wynagrodzenia w porównaniu z kwartałem ubiegłym (%)
budownictwo, nieruchomości, development	6 084 PLN	+1,7%	3 531 PLN	-2,3%
tworzywa sztuczne, chemiczna i petrochemiczna	5 442 PLN	+0,7%	3 062 PLN	+14,0%
informatyka – oprogramowanie, sieci, telekomunikacja	5 326 PLN	+1,8%	3 547 PLN	+5,4%
motoryzacja	5 228 PLN	+4,2%	3 134 PLN	+0,5%
elektrotechnika, energetyka	4 986 PLN	-0,8%	3 030 PLN	-0,2%
maszyny, urządzenia, narzędzia	4 909 PLN	+2,3%	3 357 PLN	+0,7%
hutnictwo, metalurgia, branża metalowa	4 281 PLN	-0,2%	3 446 PLN	+2,0%

*dane pochodzą z BDI

Wynagrodzenie inżynierów w branży motoryzacyjnej w II kwartale 2010 r.

dział/pion	średnie wynagrodzenie inżynierów	wzrost/spadek wynagrodzenia w porównaniu z ubiegłym kwartałem (%)	25% inżynierów zarobiło poniżej	średni wiek inżynierów biorących udział w badaniu
analizy, planowanie, dokumentacja	2 359 PLN	-21,3%	2 459 PLN	25 lat
informatyka	5 509 PLN	+23,1%	5 862 PLN	30 lat
inwestycje, wdrożenia	6 184 PLN	+1,2%	6 042 PLN	31 lat
jakość	5 413 PLN	+6,2%	4 882 PLN	31 lat
laboratorium, badania	5 425 PLN	-0,6%	6 515 PLN	33 lata
logistyka, zaopatrzenie	5 851 PLN	+8,5%	5 267 PLN	32 lata
marketing, sprzedaż	4 418 PLN	-10,4%	4 141 PLN	28 lat
obsługa klienta, wsparcie techniczne	4 492 PLN	-7,2%	4 073 PLN	29 lat
projektowanie	4 765 PLN	+0,8%	4 530 PLN	28 lat
przygotowanie produkcji, produkcja	5 014 PLN	+0,5%	4 658 PLN	30 lat
serwis, utrzymanie ruchu	4 628 PLN	+11,6%	4 477 PLN	29 lat
zarządzanie	8 802 PLN	+13,8%	6 500 PLN	33 lata

*dane pochodzą z BDI

robili w nim średnio 3 190 zł. Na najwyższe płace mogli liczyć „młodzi” zatrudnieni w dziale obsługi klienta i wsparcia technicznego (3 512 zł). Zatrudnionych tu było 15% spośród grupy osób w wieku 21-25

lat. Najniższe wynagrodzenia otrzymali pracownicy w dziale analiz, planowania i dokumentacji: średnia 2 352 zł.

Wraz z doświadczeniem, jakie nabywają młodzi inżynierowie, pojawiają się

przed nimi możliwości awansu oraz zatrudnienia w innych pionach. Pionach, gdzie wymagane są większe kompetencje, nie tylko techniczne, ale też „miękkie” m.in.: umiejętności sprzedażowe, kompe-

Wynagrodzenie inżynierów w branży motoryzacyjnej w II kwartale 2010r. w zależności od regionu zatrudnienia

województwo	średnie wynagrodzenie inżynierów	wzrost/spadek wynagrodzenia w porównaniu z ubiegłym kwartałem (%)	25% inżynierów zarobiło poniżej	Połowa inżynierów zarobiła powyżej a połowa poniżej	25% inżynierów zarobiło powyżej	średni wiek inżynierów biorących udział w badaniu
dolnośląskie	6 156 PLN	+5,4%	4 078 PLN	5 164 PLN	7 903 PLN	30 lat
kujawsko-pomorskie	4 961 PLN	+10,6%	4 108 PLN	4 455 PLN	6 320 PLN	31 lat
lubuskie	6 043 PLN	+40,4%	2 888 PLN	4 458 PLN	5 376 PLN	30 lat
łódzkie	4 108 PLN	-9,0%	2 878 PLN	4 068 PLN	4 933 PLN	29 lat
małopolskie	5 352 PLN	+7,8%	4 050 PLN	4 865 PLN	6 768 PLN	29 lat
mazowieckie	5 708 PLN	-3,6%	4 103 PLN	5 163 PLN	6 916 PLN	32 lata
podkarpackie	3 535 PLN	+7,0%	3 083 PLN	3 470 PLN	4 068 PLN	29 lat
podlaskie	4 319 PLN	+10,2%	2 395 PLN	2 840 PLN	5 134 PLN	30 lat
pomorskie	4 671 PLN	-5,2%	3 645 PLN	4 214 PLN	5 857 PLN	29 lat
śląskie	5 116 PLN	+6,3%	3 110 PLN	4 968 PLN	6 250 PLN	29 lat
świętokrzyskie	3 333 PLN	-6,4%	2 281 PLN	2 991 PLN	3 628 PLN	28 lat
warmińsko-mazurskie	4 229 PLN	+3,7%	3 500 PLN	4 469 PLN	5 100 PLN	31 lat
wielkopolskie	5 523 PLN	+7,1%	3 634 PLN	5 142 PLN	6 234 PLN	30 lat

*dane pochodzą z BDI

tencje zarządcze, umiejętna komunikacja z innymi pracownikami, efektywność w działaniu (wyznaczanie celów, zarządzanie sobą w czasie). W II kwartale 2010 r. najwyższe wynagrodzenia otrzymali inżynierowie zatrudnieni w dziale zarządzania (średnia: 8 802 zł). Średni wiek osób w tym dziale wyniósł 33 lata. Na drugim miejscu uplasował się dział inwestycji i wdrożeń (średnia: 6 184 zł, średni wiek: 31 lat). Natomiast trzecią lokatę zajął dział logistyki i zaopatrzenia (średnia 5 851 zł, średni wiek: 32 lata). Wysoką średnią mogli pochwalić się też specjaliści zatrudnieni w dziale IT (5 509 zł, średnia wieku: 30 lat) oraz w dziale jakości (5 486 zł, średnia wieku: 31 lat).

W maju najwyższe średnie płace wśród „młodych” specjalistów zatrudnionych w branży motoryzacyjnej odnotowaliśmy w regionie pomorskim (4 495 zł), mazowieckim (3 407 zł) oraz wielkopolskim (3 260 zł). Najmniej płaciły firmy z woj. dolnośląskiego (średnia: 2 364 zł), świętokrzyskiego (średnia: 2 374 zł) oraz małopolskiego (średnia: 2 539 zł). Zupełnie odwrotnie wygląda sytuacja w woj. dolnośląskim przy analizie wynagrodzeń bez podziału na grupy wiekowe. To właśnie tutaj, w II kwartale 2010 r., padła najwyższa średnia: 6 156 zł (wzrost +5,4% k/k). Na drugim miejscu uplasowało się woj. lubuskie: 6 043 zł, zaś na trzecim woj. mazowieckie: 5 708 zł. Najniższe płace otrzymali inżynierowie z regionu świętokrzyskiego: 3 333 zł oraz podkarpackiego: 3 535 zł.

Z badań wynagrodzeń Banku Danych o Inżynierach wynika, że zdecydowanie

najlepiej w swojej pierwszej pracy zarabiali inżynierowie, którzy zdobyli dyplom na Politechnice Warszawskiej. Średnie wynagrodzenie absolwentów tejże uczelni wyniosło w II kwartale 2010 r. 4 155 zł. Dobrze wypadli też inżynierowie po Politechnice Poznańskiej: 3 456 zł oraz Politechnice Śląskiej: 3 198 zł. Najniżej na listach płac znaleźli się absolwenci takich uczelni jak: Politechnika Wrocławska: 2 364 zł oraz Politechnika Świętokrzyska: 2 405 zł.

Więcej informacji, dotyczących wynagrodzeń inżynierów w branży motoryzacyjnej, można znaleźć w pełnym opracowaniu „Branżowego Raportu Płacowego – Motoryzacja – II kwartał 2010” dostępnym w Banku Danych o Inżynierach (www.bdi.com.pl).

Bank Danych o Inżynierach powstał w 1992 roku. Dziś jest jedną z najstarszych firm doradztwa personalnego w Polsce. Firmom oferuje pełny zakres specjalistycznych usług doradczych, wśród których znajdują się m.in. rekrutacja i selekcja, wartościowanie stanowisk pracy, analizy rynku pracy, raporty płacowe, outplacement oraz serwis ogłoszeń pracy. Jego działalność doceniło już ponad 130 tys. inżynierów, którzy zdecydowali się na budowanie swoich karier zawodowych w ścisłej współpracy z BDI.

Na pytania dotyczące rynku pracy inżynierów chętnie odpowiedzą specjaliści BDI.

ENGLISH SUMMARY

The second quarter of 2010 was a very fruitful time for the automotive industry. According to analyses by Bank Danych o Inżynierach (Engineers Data Bank), the average salary paid to engineers in the automotive industry rose by 4.2 percent, to PLN 5,228 (gross), against the figure for the previous quarter. Given the average pay for engineers in the first quarter, at PLN 5,103, the Q2 figure is a good one. The highest rise in the average salary in the second quarter was in the Lubuskie province (+40.4 percent). The highest average salary was paid to engineers in the Dolnośląskie (Lower Silesia) province (PLN 6,156) and the Lubuskie province (PLN 6,043).



SLOVRUR
ZŁĘDARNE PODRĘCZNI GROUP

OFERUJEMY:

- **RURY STALOWE BEZ SZWU PRECYZYJNE CIĄGNIONE NA ZIMNO**
 - konstrukcyjne (DN 4 -120 mm)
 - do obwodów hydraulicznych (średn. 6 do 80 mm)
 - kotłowe (średnica 6-120mm)
- **RURY GALWANIZOWANE**
 - do obwodów hydraulicznych (średn. 4 do 100 mm)
 - w powłoce PVC (do instalacji CNG) i poliestrowej
- **RURY STALOWE BEZ SZWU WALCOWANE NA GORĄCO** (średnica 21,3 do 139,7 mm)
 - ogólnego przeznaczenia
 - konstrukcyjne
 - kotłowe
 - przewodowe
 - dla rurociągów do gazu i cieczy palnych
 - dla przemysłu naftowego
- **KOLANA HAMBURSKIE, REDUKCJE**
- **RURY ZE SZWEM** kalibrowane i precyzyjne (średn. 19-90mm)
- **BLOKI STALOWE z COS** o przekroju kwadratowym i okrągłym



Otwarcie fabryki **Fiat Powertrain** w Bielsku-Białej

14 czerwca br. w Bielsku-Białej, w zakładzie Fiat Powertrain Technologies Poland (FPTP) miało miejsce oficjalne uruchomienie produkcji silników benzynowych z nowej rodziny TwinAir o pojemności 900 cm³.

W uroczystości wzięli udział m.in. Alfredo Altavilla, Prezes Pełnomocny Fiat Powertrain Technologies (FPT), Emanuele Lorenzin, Prezes FPTP i Aldo Mantovani, Ambasador Włoch.



Fiat Powertrain Technologies Poland

W produkcję nowych silników włoski producent zainwestował w Polsce około 300 mln euro. Po osiągnięciu pełnej zdolności produkcyjnej będzie wytwarzanych rocznie 450 tys. tego typu jednostek napędowych, przy zatrudnieniu 500 pracowników.

Spółka poinformowała o wysokim zaawansowaniu technologicznym procesów produkcyjnych przy produkcji silników TwinAir. Ponad 98 proc. operacji obróbczych na elementach składowych silnika jest całkowicie zautomatyzowanych, natomiast poziom automatyzacji na stanowiskach montażowych przekracza 60 proc.

W zależności od wersji (silnik z tradycyjnym układem ssącym, silnik z turbodoładowaniem oraz wersja bi-fuel CNG) TwinAir może dysponować mocą od 65 do 105 KM. W szczególności wersje najwyższej kategorii wyróżniają się wyjątkowo wysokimi wartościami mocy oraz momentu obrotowego.

Pierwszym autem, wyposażonym w TwinAir, będzie Fiat 500. Samochód otrzymał jednostkę z turbodoładowaniem o mocy 85 KM, która charakteryzuje się bardzo niską emisją CO₂ na poziomie 95 g/km – obecnie najniższy dostępny na rynku poziom emisji w samochodach benzynowych.

W grudniu 2009 r. inwestycja Fiat Powertrain Technologies uzyskała wsparcie z budżetu państwa w wysokości niemal 13,5 mln złotych z tytułu poniesienia nakładów inwestycyjnych oraz kolejne 1,24 mln złotych na utworzenie nowych miejsc pracy. Ponadto producent korzysta ze zwolnienia z podatku CIT od dochodów uzyskiwanych na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, którego wysokość oceniono na ok. 38 mln złotych.



Znaczniki podłogowe
nowość w wyznaczaniu layout'ów



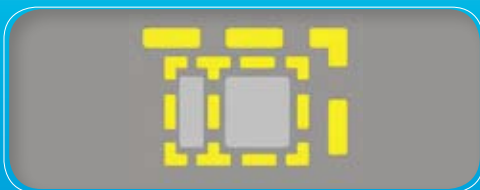
Elastyczne systemy rurowe usprawniające procesy
produkcyjne BeeWaTec (G.S.ACE)

INNOWACYJNE ROZWIĄZANIA, DZIĘKI KTÓRYM OSZCZĘDZA SIĘ CZAS I PIENIĄDZE



System rurowy BeeWaTec

Innowacyjny system gotowych do montażu elementów, za pomocą którego w łatwy i szybki sposób zorganizujesz swoją produkcję. Zbudujesz regały przepływowe, wózki transportowe, supermarkety, stoły montażowe itp...Dzięki wysokiej jakości wykonania i trwałości systemu rurowego wykorzystasz go ponownie do budowy wielu nowych projektów.



Znaczniki podłogowe

Nowość wśród oznaczeń podłogowych, zaprojektowane z myślą o prostym wyznaczaniu layout'ów, miejsc odkładczych, przydatne przy akcjach '5S'. Dzięki nim wprowadzisz standardy odkładania, zaoszczędzisz czas i pieniądze oraz zaprowadzisz porządek na produkcji.



Wózki transportowe

z systemem wszystkich kół skrętnych do tzw. pociągów. Umożliwia zaprzęgnięcie kilku wózków do jednego ciągnika. Każdy wózek jedzie po zadanym wcześniej przez ciągnik torze i nie ścina zakrętów.



WITRO chem

ISO 9001 / ISO 14001 / OHSAS 18001

Galvanic services, plastics and metal machining

Chrome plating in gloss and satin (Cu/3xNi/Cr)

-on plastic ABS and ABS + PC

-on steel, brass and copper

Design and development of mold

Injection Molding of ABS, ABS + PC, PE, PS, PP, PC and other

KraussMaffei injection molding machines from 25t to 500t

Usługi Galwaniczne, przetwórstwa tworzyw sztucznych i obróbki mechanicznej metali

Chromowanie w połysku i satynie (Cu/3xNi/Cr)

- tworzyw sztucznych typu ABS+PC i ABS

- stali, mosiądzu i miedzi

Projektowanie i wykonanie form wtryskowych

Wtrysk detali ABS, ABS+PC, PE, PS, PP, PC i inne

Wtryskarki KraussMaffei od 25t do 500t

Witrochem Sp. z o.o.

Skórzewo, ul. Cisowa 16

60-185 Poznań

tel. +48 61 6540 555

tel. +48 61 6540 514

e-mail: info@witrochem.pl

web: www.witrochem.com





Czy nadszedł czas, by wrzucić wyższy bieg?

Badanie Deloitte Polska

Zapraszamy do udziału w badaniu Deloitte, którego celem jest diagnoza stanu sektora motoryzacyjnego oraz perspektyw, które przed nim stoją, a także odpowiedź na pytanie jak spowolnienie gospodarcze wpłynęło na ten sektor polskiej gospodarki.

Ankieta on-line dostępna będzie na stronie: www.deloitte.com/pl/badaniemoto od 6 września do 26 listopada 2010 roku.

Wyniki badania opublikujemy w specjalnym raporcie, który dostępny będzie na naszej stronie internetowej. **Wśród osób biorących udział w badaniu rozlosowane zostaną nagrody rzeczowe.**

Specjalne Strefy Ekonomiczne – czy warto coś zmieniać?

Jak pokazują ostatnie dwa lata, gwałtownie zmalała liczba firm inwestujących w Specjalnych Strefach Ekonomicznych („SSE”, „Strefa”), maleje też poziom wykorzystania przysługującego „strefowiczom” limitu pomocy publicznej. W takiej sytuacji zasadne wydaje się pytanie, czy możliwe są zmiany w Strefach, które przy relatywnie niewielkim nakładzie kosztów zwiększyłyby atrakcyjność tej formy wsparcia inwestycji, a przede wszystkim ułatwiły życie już działającym w Strefach.

Co daje nam Specjalna Strefa Ekonomiczna w kryzysie?

Główną zachętą dla inwestorów, lokujących swoje projekty w SSE, jest zwolnienie z podatku dochodowego. Oznacza to, że z pomocy publicznej w Strefie przedsiębiorcy skorzystają, jeżeli nie tylko zrealizują projekt inwestycyjny, lecz dodatkowo jeszcze wypracują odpowiedniej wysokości dochód.

Jest to zatem instrument szczególnie wrażliwy na wahania koniunktury oraz spadki rentowności projektów i tylko w określonej sytuacji rynkowej działa jako rzeczwiśta zachęta inwestycyjna. W skrajnych sytuacjach może powodować nawet konieczność zapłacenia wyższego podatku niż podmiot prowadzący działalność poza terenem SSE. Nie wszystkie bowiem dochody z projektu inwestycyjnego będą objęte zwolnieniem podatkowym.

Przede wszystkim dochód musi pochodzić z działalności fizycznie wykonywanej na terenie Strefy. Na przykład posiadając dwa zakłady, z których tylko jeden jest zlokalizowany w SSE, tylko dochód tego zakładu będzie objęty zwolnieniem podatkowym. Ponadto tylko rodzaj działalności wprost wskazany w zezwoleniu (podany zgodnie z Polską Klasyfikacją Wyrobów i Usług) będzie objęty zwolnieniem.

Oznacza to, że każdy przedsiębiorca w SSE jest w praktyce zobowiązany do rozpoznawania dochodów z działalności objętej zezwoleniem (a zatem zwolnieniem podatkowym) oraz dochodów z działalności, która w tym zezwoleniu się nie znalazła (tj. opodatkowanej na zasadach ogólnych). Ponieważ zwolnieniem objęty jest dochód, określenie zakresu zwolnienia powinno odbywać się dwutorowo. Po pierwsze – należy ustalić zakres przychodów objętych zwolnieniem, po drugie – należy przyporządkować im koszty uzyskania przychodu, czyli wyodrębnić koszty związane z przychodami opodatkowanymi i zwolnionymi z podatku.

Niniejsze źródła nie mogą być rozliczane łącznie, a przedsiębiorca każdorazowo deklaruje dwa odrębne wyniki – z działalności

zwolnionej i opodatkowanej. Z reguły zwolnieniem objęty jest dochód z podstawowej działalności produkcyjnej, natomiast wszelkie działania poboczne – jak działalność handlowa wyrobami wytworzonymi poza terenem SSE, czy też dochody z działalności finansowej – są opodatkowane.

W konsekwencji w przypadku wystąpienia straty na jednym rodzaju działalności, nie może ona zmniejszyć wyników drugiej, co dobrze obrazuje następujący przykład:

	Przychody	Koszty	Wynik
Działalność opodatkowana	600.000	350.000	250.000
Działalność zwolniona	750.000	800.000	-50.000

Przedsiębiorca, prowadzący działalność poza terenem SSE, wykazałby jako kwotę dochodu do opodatkowania 200 tys. zł (mógłby połączyć obydwa wyniki), natomiast „strefowicz”, który w danym roku osiągnął stratę z działalności podstawowej, musi zapłacić podatek od kwoty 250 tys. zł.

Rozliczanie straty z działalności zwolnionej, czyli długiej historii ciąg dalszy?

Pierwszą kwestią, która łączy się z przedstawianym zagadnieniem, jest możliwość rozliczenia straty podatkowej powstałej na działalności strefowej przez przedsiębiorcę strefowego.

Wydawałoby się, że fakt, czy wielkość dochodu zwolnionego można pomniejszyć o wcześniejszą stratę na działalności zwolnionej, nie ma dużego znaczenia dla przedsiębiorców, skoro i tak całość dochodu jest objęta zwolnieniem podatkowym. Zwolnienie dochodów uzyskiwanych przez przedsiębiorców z działalności strefowej nie ma jednak charakteru bezwzględnie, a jego wielkość jest limitowana przez dopuszczalny poziom pomocy publicznej (liczony w oparciu o wielkość inwestycji w Strefie). Od momentu wyczerpania przysługującego danemu podmiotowi limitu zwolnienia, czyli kiedy wartość uzyskanej pomocy publicznej przekroczy przysługujący limit, jego dochody z działalności strefowej podlegają opodatkowaniu na zasadach ogólnych.

AUTOR



Marek Sienkiewicz

Doradca Podatkowy, Menedżer w zespole SSE Deloitte

Analizując możliwość rozliczenia straty, w pierwszym rzędzie należy pamiętać, iż o pomocy publicznej przyznanej przedsiębiorcom można mówić wyłącznie w przypadku, w którym jej beneficjenci znajdują się w sytuacji uprzywilejowanej w stosunku do innych przedsiębiorców, nie korzystających z takiej pomocy (innymi słowy nie płacą podatku, który by płacił przedsiębiorca działający poza Strefą).

Czy w związku z powyższym można mówić o pomocy publicznej w stosunku do podmiotu, który ponosząc stratę na działalności zwolnionej, np. w pierwszym roku działalności, rozlicza ją w następnych latach, czyli pomniejsza osiągnięty dochód z działalności zwolnionej o stratę z lat ubiegłych i nie płaci podatku dochodowego w zakresie tej działalności?

Odpowiedź na tak postawione pytanie wydaje się być prosta, bowiem podatnik strefowy, ponoszący stratę na działalności zwolnionej i następnie ją rozliczający, nie jest w żaden sposób uprzywilejowany w stosunku do innych podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. W szczególności w sytuacji, gdyby działał poza terenem SSE, również nie płaciłby podatku w oparciu o ogólne przepisy ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych („ustawa o pdop”). Zgodnie bowiem z art. 7 ust. 5 podatnicy są uprawnieni do obniżenia dochodu o wysokość straty podatkowej

w najbliższych kolejno po sobie następujących pięciu latach podatkowych, z tym, że wysokość obniżenia w którymkolwiek z tych lat nie może przekroczyć 50% kwoty tej straty.

Ewentualna możliwość rozliczenia straty podatkowej, powstałej na działalności zwolnionej przez podmiot działający w SSE, nie stanowi zatem żadnej formy faworyzującej w stosunku do innych podmiotów rozliczających się na zasadach ogólnych, nie stanowi zatem pomocy publicznej.

Tym niemniej organy konsekwentnie zabraniają takiego rozliczania. Przykładowo, zgodnie ze stanowiskiem Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 8.02.2008 r., (sygn. ILPB3/423-227/07-2/HS): „Strata poniesiona przez spółkę w wyniku prowadzenia działalności gospodarczej na terenie SSE nie jest stratą podatkową. Nadwyżka kosztów poniesionych w związku z tą działalnością nad osiągniętymi w niej przychodami stanowi jedynie stratę ekonomiczną i w konsekwencji nie jest możliwe jej rozliczenie na potrzeby kalkulacji przysługującej pomocy publicznej.” Podobnie DIS w Bydgoszczy, 31.10.2008, ITPB3/423-414/08/MK, oraz DIS w Katowicach 07.10.2008, IBPB3/423-868/08/AM

Co ciekawe, zapis, który wprost dopuszczał możliwość rozliczenia takiej straty przez wszystkich (niezależnie od daty uzy-

skania zezwolenia) strefowiczów, znalazł się w pierwszej wersji obecnie opracowywanej nowelizacji ustawy o SSE, w wyniku jednak ostrego sprzeciwu Ministerstwa Finansów, został szybko z niej usunięty.

Wydaje się, że brak możliwości rozliczenia straty podatkowej przez strefowiczów pozostaje miernikiem nastawienia MF do zwolnienia strefowego, jako takiego. Jak wskazuje bowiem przeprowadzona przez Deloitte analiza, prawo do rozliczenia straty w bardzo niewielkim stopniu może przyczynić się do obniżenia się wpływów budżetu. Dzieje się tak, ponieważ, jak pokazuje szereg badań i ankiet przeprowadzanych wśród przedsiębiorców, większość inwestorów i tak nie wykorzysta całego limitu, a rozliczenie straty de facto przełożyłoby się na jeszcze mniejszy poziom skonsumowania limitu.

Dopuszczenie rozliczania straty podatkowej byłoby zatem dobrym gestem w stronę strefowiczów, który w sumie niewiele by nasz budżet kosztował.

Zakres działalności objętej zwolnieniem, czyli czy jesteśmy producentem odpadów?

W chwili obecnej przepisy strefowe nie regulują szeregu kluczowych kwestii podatkowych i przedsiębiorcy zmuszeni są opierać się na istniejącej praktyce, w tym indywidualnych interpretacjach organów

podatkowych. Nie dają one w wielu przypadkach wystarczającej pewności prawnej i dodatkowo mogą być zmienione w przyszłości. Jednym z takich zagadnień jest kwestia zakresu zwolnienia podatkowego.

Wątpliwości interpretacyjne co do zakresu zwolnienia podatkowego, pojawiają się kiedy przedsiębiorca pragnie odpowiednio zakwalifikować dochody będące pochodną działalności określonej w zezwoleniu, a które same w sobie nie zostały wprost wskazane w treści zezwolenia (np. różnice kursowe, odsetki na rachunku bankowym, dochody z instrumentów pochodnych zabezpieczających przed ryzykiem kursowym, sprzedaż odpadów).

Co ciekawe, do końca 2005 r. powszechna była praktyka, uznająca tego typu dochody jako związane z działalnością strefową (tj. podlegające zwolnieniu z podatku). Przykładowo, zgodnie ze stanowiskiem Pierwszego Śląskiego Urzędu Skarbowego w Sosnowcu z 23.12.2005 r., (sygn. PSUS/PB-R I-PDP/423/331/P/05/MD): „W doktrynie i orzecznictwie podatkowym ukształtował się pogląd, że zwolnieniu od opodatkowania podatkiem dochodowym od osób prawnych podlega nie tylko dochód z działalności gospodarczej objętej zezwoleniem na jej prowadzenie w SSE, ale również dochód z działalności pomocniczej niezbędnej do realizacji działalności objętej zwolnieniem.(...) odnosząc się do kwestii uzyskiwanych przez Spółkę przychodów wynikających ze sprzedaży odpadów produkcyjnych powstałych w wyniku produkcji wyrobów objętych zezwoleniem – (...) jako działalność pomocnicza konieczna do racjonalnego i prawidłowego prowadzenia działalności gospodarczej zwolnionej od opodatkowania również podlega temu zwolnieniu”.

Obecnie jednak praktyka organów już nie jest tak liberalna i większość dodatkowych źródeł dochodów jest uznawana jako źródła opodatkowane. Utarło się bowiem stanowisko, iż tylko dochód z działalności gospodarczej, wprost zdefiniowanej w zezwoleniu na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie strefy, korzysta ze zwolnienia z opodatkowania podatkiem dochodowym.



INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE

AutomotiveSuppliers.pl

 Strona główna  Szukaj  Mapa strony  Logowanie  O nas

► Baza dostawców ► Oferty pracy ► Konferencje ► Targi i wystawy ► Szkolenia otwarte ► Szkolenia zamknięte ► Kwartalniki



Obsługa logistyczna przemysłu motoryzacyjnego. Świadczymy kompleksowe usługi logistyczne dla producentów samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli oraz dostawców komponentów i części zamiennych.

www.groupecat.pl



Producent pianki poliuretanowej. Dla przemysłu motoryzacyjnego oferujemy: laminaty dwu i wielowarstwowe, laminaty z powierzchnią samoprzylepną, kształtki rysunkowe, kształtki zwykłe.

www.fam.com.pl



Dostawca rozwiązań w zakresie selekcji, naprawy, sortowania części i komponentów oraz wyrobów gotowych dla firm branży motoryzacyjnej w Polsce, Czechach i na Słowacji.

www.golebiewski.biz



Usługi w zakresie pokrywania części metalowych powłoką katalforetyczną oraz proszkową według standardów branży motoryzacyjnej.

www.benteler-distribution.pl



Producent jakościowych części tłoczonych, giętych i głęboko-ciągnionych. Naszą specjalnością są wysokowytrzymałe połączenia gwintowe zintegrowane z elementami wielokrotnie przetłaczanymi.

www.schmittenberg.com



Usługi kontroli i inspekcji części komponentów na terenie zakładów klientów w Polsce i w Europie.

www.sgp.biz.pl



Usługi w zakresie szkoleń, wdrożeń i konsultacji odnośnie dotacji unijnych.

www.szkolenia-sgp.pl

MIEJSCE NA
TWOJĄ FIRME
DOŁĄCZ DO
INNYCH DOSTAWCÓW

Szczegóły: 022 435-88-22, 022 215-05-05
www.automotivesuppliers.pl

Ciekawym tego przejawem było przykładowo uznanie dochodu ze sprzedaży odpadów produkcyjnych jako odrębną działalność gospodarczą (działalność recyklingowa).

Wydaje się, że poprzednie podejście organów, czyli liberalne uznanie dochodów z działalności pomocniczej jako objętej zwolnieniem, nie wpłynie w sposób znaczący na kwotę zwolnienia podatkowego (i tym samym wpływy do budżetu Państwa), natomiast bardzo mocno uprości rozliczenia strefowe.

Dobrym przykładem są właśnie odpady produkcyjne, ponieważ uznanie ich za odrębną od działalności produkcyjnej daje przedsiębiorcy możliwość alokowania do tej działalności również kosztów. Tym samym profiskalne podejście organów podatkowych może wręcz skutkować stratą podatkową przedsiębiorcy z działalności opodatkowanej – czyli de facto zmniejszenia kwoty podatku do zapłaty.

Warunek zatrudnienia – czy dopuszczać jego zmianę?

Na koniec pozostaje jeszcze jedna kwestia, która zdaniem wielu strefowiczów wymaga zmiany. Mianowicie warunek zatrudnienia i możliwość jego zmiany

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, przedsiębiorca może obniżyć wymagany poziom zatrudnienia o nie więcej niż 20%. Niniejszy przepis, zgodnie z przepisami przejściowymi, obowiązuje jednak wyłącznie tych strefowiczów, którzy dostali zezwolenia od dnia 4 sierpnia 2008 r.

Pozostała grupa przedsiębiorców, w tym przede wszystkim ci, którzy uzyskiwali zezwolenia w okresie boomu inwestycyjnego w latach 2006-2008 (wtedy wydano przeszło połowę obecnie obowiązujących zezwoleń!),

jest takiej możliwości pozbawiona. Minister Gospodarki w szczególnie uzasadnionych przypadkach jest uprawniony do wydłużenia terminu na wypełnienie tego warunku (dodatkový czas), ale nie ma możliwości jego obniżenia. Nawet, jeżeli zostanie zrealizowany projekt inwestycyjny, lecz Spółka nie będzie w stanie osiągnąć zadeklarowanego pierwotnie poziomu zatrudnienia, zezwolenie zostanie jej prędzej czy później cofnięte.

Niewypełnienie warunku nie powoduje automatycznie utraty zezwolenia. Tym niemniej w przypadku niewypełnienia warunku zatrudnienia w obecnym stanie prawnym jest to proces nieuchronny, tylko rozciągnięty w czasie – to swoista „bomba z opóźnionym zapłonem”.

Z tej perspektywy niepokój budzi wysoki odsetek przedsiębiorców, widzących problem niewypełnienia warunku zatrudnienia, w przypadku dużych inwestorów, tworzących ponad 500 nowych miejsc pracy. Często były to flagowe inwestycje, ściągające również do Polski kooperantów, dla których specjalnie tworzono Strefy w wybranych lokalizacjach.

Warto zastanowić się nad pomocą dla tych największych pracodawców, zwłaszcza, że przedsiębiorcy, którzy dostają obecnie zezwolenia, mogą skorzystać z takiego mechanizmu i obniżyć w szczególnych przypadkach pierwotnie zadeklarowane zatrudnienie nawet o 20%. Należy się zastanowić, czy brak liberalizacji przepisów w tym względzie, za czym opowiada się MF, może w dłuższej perspektywie czasowej doprowadzić do utraty zezwolenia przez znaczny odsetek obecnych inwestorów, co w wielu przypadkach może prowadzić do zakończenia działalności gospodarczej w ogóle i tym samym zagrożenia istnienia pozostałych 75 – 80% nowoutworzonych miejsc pracy.

Nadmienić warto, że trwałość inwestycji ma duże znaczenie dla przedsiębiorców strefowych. Wynika to z faktu, iż mechanizm zachęty inwestycyjnej, w postaci lokowania biznesu w SSE, jest efektywny w dłuższej perspektywie czasowej. Zasady korzystania ze zwolnienia z podatku dochodowego warunkują możliwość uzyskania przedmiotowej ulgi w przyszłości od spełnienia wielu warunków w przeszłości. Brak odpowiednich zmian legislacyjnych doprowadzić może do sytuacji, kiedy inwestor de facto nigdy nie uzyska pomocy, na którą kiedyś się „umówił”. Taki wniosek byłby niekorzystny dla inwestora oraz również dla Polski, jako miejsca inwestycji.

Podsumowując, warto wprowadzić zmiany w SSE, które pomogłyby przetrwać inwestorom trudny okres spowolnienia gospodarczego, kiedy efektywność SSE spada praktycznie do zera, przy jednoczesnym obowiązku dochowania ściśle określonych warunków wynikających z zezwolenia.

Równocześnie w przypadku Stref warto zastanowić się nad uregulowaniem zasad korzystania ze zwolnienia podatkowego w większym stopniu w przepisach podatkowych. Jak bowiem pokazuje praktyka, opieranie się wyłącznie na stosowanej praktyce w przypadku wątpliwych kwestii podatkowych nie gwarantuje pewności i stabilności w funkcjonowaniu SSE. Wydaje się, iż gruntowna reforma przepisów strefowych mogłaby ostatecznie wykluczyć szereg wątpliwości, stając się zachętą inwestycyjną na zasadzie efektu synergii zarówno dla inwestora, jak i Państwa.

ENGLISH SUMMARY

Special Economic Zones used to attract investors from all over the world. In the period of investment boom in the years 2006-2008 many entrepreneurs decided to locate their facilities in Poland, many workplaces were created, huge investments were made, Polish economy benefited. All in the hope for a tax relief. The provisions of law applicable to those investors and approach represented by the fiscal authorities do not support them in the days of an economic slowdown. Author suggests easy solutions that could make Special Economic Zones work again.

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



Zapewniamy pełną poufność uzyskanych informacji

Skontaktuj się z nami:

AutomotiveSuppliers.pl

Rafał Orłowski

tel. 22 215-05-05

orlowski@automotivesuppliers.pl



Ekologia w polskiej motoryzacji – czy to jest możliwe?

Na kanwie dyskusji o ekologii oraz pomysłów na dotowanie zakupów lub też produkcji samochodów z napędem alternatywnym warto przytoczyć kilka ciekawych tez, które są często poruszonym tematem na profesjonalnych forach związanych z przemysłem motoryzacyjnym. Warto w szczególności wskazać na konkluzje zarysowane podczas panelu motoryzacyjnego odbywającego się w ramach Europejskiego Kongresu Gospodarczego 2010, na którym gościło szereg ekspertów tego sektora.

Czy w Polsce istnieją specjalne programy/dotacje dla przemysłu motoryzacyjnego?

Nie, w odróżnieniu od innych krajów europejskich Polska nie zdecydowała się na subsydiowanie ani zakupów samochodów nowych, ani też samochodów „ekologicznych” (tj. w szczególności z napędem alternatywnym), uznając iż takie działania z jednej strony stanowią kosztowny element polityki gospodarczej, na który budżet Polski nie może sobie pozwolić, z drugiej strony działania takie nie zostały uznane za interesujące z punktu widzenia ostatecznych korzyści. W innych krajach nasila się tendencja do zastępowania napędu spalinowego elektrycznym, nie tylko w sektorze motoryzacyjnym, ale w sektorach pokrewnych, takich jak energetyka i zasoby naturalne. Zachęty i wsparcie administracyjne obejmują zarówno ulgi podatkowe, premie pieniężne, jak i inne formy zachęty dla klientów oraz subsydia badawczo-rozwojowe. W efekcie zainteresowani zastosowaniem nowych technologii osiągają do-

datkowe korzyści. Warto jednak zastanowić się, w jakim kierunku zmierza dzisiejszy świat w tym w szczególności Europa i czy ekologia w motoryzacji musi być rzeczywiście taka kosztowna, a działania zmierzające do promowania alternatywnych technologii nieosiągalne.

Czym jest ekologia w Polsce?

Dyskutując na temat ekologii w motoryzacji niewątpliwie większość osób ma na myśli nowoczesne technologie, które nie wykorzystują już tradycyjnej metody paliwa płynnego jakim jest olej napędowy czy benzyna – ale wskazuje się na samochody o napędzie hybrydowym lub elektrycznym. Niemniej jednak nie tylko warto, ale przede wszystkim trzeba zastanowić się najpierw, na ile takie rozwiązania są rzeczywiście ekologiczne w obecnych realiach gospodarczych dla Polski. Wiadomym bowiem jest, że niezależnie od rozwoju ekologicznych form produkcji energii (energia wiatrowa czy pozyskiwana z elektrowni wodnych) „czysta energia” stanowi niewielki ułamek energii produkowanej w Polsce. Cały czas dominującym paliwem energetycznym pozostaje węgiel kamienny oraz brunatny, posiadający ponad 90% udział w łącznej produkcji energii. W takim zatem stanie faktycznym, sama bezpośrednia eksploatacja samochodu elektrycznego nie wydaje się dawać pożądanых rezultatów.

W takim zatem stanie faktycznym, sama bezpośrednia eksploatacja samochodu elektrycznego nie wydaje się dawać pożądanых rezultatów.

Jaki park maszynowy jeździ po polskich drogach?

Odpowiedź na to, jakby się mogło wydawać, proste pytanie ma dosyć kluczowe znaczenie w temacie ekologii. Otóż zgodnie z danymi statystycznymi średnia wieku pojazdu w Polsce to ok. 14 lat (ponad 40% to samochody jeszcze starsze), podczas gdy ta sama średnia w Niemczech wynosi ok. 6-7 lat. Mając zatem na uwadze, że znacząca część polskiego parku samochodowego spełnia wymogi i normy emisji spalin dawno już zapomniane przez większość krajów rozwiniętych gospodarczo, warto zapytać którądy prowadzi droga do ekologii w pol-

skich realiach? Skoro różnice w emisji substancji szkodliwych pomiędzy poszczególnymi normami spalania wahają się od 4,5 g/KWh do 1,5 g/KWh dla tlenu węgla, 0.612 g/KWh do 0,02 g/KWh dla cząstek stałych (odpowiednio norma EURO1 z 1992 r. i EURO5 z 2008 r.), wydaje się że kluczowym zagadnieniem jest jednak „odmłodzenie i odświeżenie” polskiego parku motoryzacyjnego. Co więcej, takie zmiany miałyby znaczące wyniki również w statystykach bezpieczeństwa, które Polskę również umiejscawiają na szarym końcu Państw członkowskich UE. Warto w tym miejscu wskazać, że samochody napędzane gazem ziemnym (produkcja takich samochodów w samym zakładzie FIATA to ok. 100 tys. egzemplarzy rocznie w tym praktycznie 100 % eksportu) są alternatywą ekologiczną, niemniej jednak zupełnie podobnie jak w przypadku samochodów elektrycznych ich swobodna eksploatacja w Polsce wydaje się być biegunowo odległa od oczekiwań przeciętnego korzystającego z takiego samochodu (zarówno dostępność stacji ładowania wyłącznie w największych miastach, jak i sam czas ładowania pojazdu elektrycznego).

Jak kraje UE zachęcały do zakupu nowych samochodów i jakie były tego efekty?

Kryzys gospodarczy, który rozpoczął się w 2008 roku miał znaczący wpływ na branżę motoryzacyjną. Widząc pogarszającą się sytuację sektora, który według różnych statystyk ma duże znaczenie dla ogółu gospodarki (1 miejsce pracy przy samej produkcji samochodów powoduje według różnych źródeł powstanie ok. 8-9 miejsc pracy w przemyśle związanym z sektorem motoryzacyjnym – jak dostawcy, serwisy, sprzedaż, etc.), kilkanaście państw postanowiło stymulować zakup nowych samochodów. Oczywiście zakres zachęt i wsparcia charakteryzował się różnym poziomem oraz warunkami, niemniej jednak dopłaty do samochodów osobowych lub małych samochodów dostawczych wy-

nosiły od 750 EUR do 2.500 EUR. W Polsce tego typu działania nie zostały podjęte, niemniej jednak to właśnie Polska stała się znaczącym beneficjentem tych dopłat z powodu umiejscowienia w naszym kraju produkcji samochodów mniejszych (głównie Fiat Panda, Fiat 500, Ford Ka produkowane w Tychach). Dla finalnej ceny zakupu tych samochodów kwota dopłat miała spore znaczenie, powodując określone zwiększenie popytu. Z jednej strony państwa wprowadzające dopłaty uzyskały efekt w postaci określonego odmłodzenia parku maszynowego (w większości krajów podstawowym warunkiem uzyskania dotacji/dopłaty do zakupu nowego samochodu było zezłomowanie/wyrejestrowanie samochodu starego), z drugiej strony zapewniły określony poziom utrzymania miejsc pracy w przemyśle związanym z utrzymaniem i serwisem tych samochodów, zaś po trzecie i chyba najważniejsze w omawianym temacie – obniżyły wartości emisji substancji szkodliwych. Warto też zauważyć, że argument wskazujący na ogromne koszty budżetowe takiej polityki nie do końca jest trafiony. Zakładając bowiem że określona grupa osób dokonywała zakupu nowego samochodu wyłącznie z powodu dotacji (tj. nie miała w planach zakupu nowego samochodu) i samochód taki przykładowo kosztował ok. 12.000 EUR to dotacja udzielona przez budżet wracała do niego w formie podatku VAT, który w Polsce wynosi dla samochodów osobowych 22% - czyli w tym przykładzie, ponad 2.000 EUR.

Podsumowanie

Mając na uwadze wszystkie przedstawione powyżej tezy można pokusić się o konkluzję, iż „polska droga do ekologii” w motoryzacji jest po pierwsze dosyć odległa, po drugie wymaga określonej zmiany w świadomości konsumentów i użytkowników samochodów i po trzecie zaś i chyba najważniejsze powinna być prowadzona wielotorowo. Tym samym nie należy spodziewać się, że prezentowane

AUTOR



Tomasz Pałka

Menedżer
Deloitte Doradztwo Podatkowe

na kolejnych targach motoryzacyjnych samochody elektryczne zmieniają polskie drogi zaraz po tym jak tylko uzyskają akceptację wśród użytkowników samochodów. Chęć bycia ekologicznym użytkownikiem produktów motoryzacji to nie tylko kaprys, na który stać osoby o ponadprzeciętnych dochodach, kupujących kolejny samochód (tym razem elektryczny) – ale ogólna świadomość czym jest ekologia w motoryzacji.

Zobacz też:

http://www.deloitte.com/view/pl_PL/pl/dla-prasy/bcf7d5c1f4b39210VgnVCM200000bb42f00aR-CRD.htm

Zachęcamy do rejestracji w naszej bazie subskrybentów newsletterów Deloitte. System użytkowników baz Deloitte stworzyliśmy w celu zapewnienia Państwu szybkiego dostępu do kluczowych informacji. Umożliwia on m.in. selekcję otrzymywanych publikacji, rejestrację na nasze konferencje, seminaria oraz webcasty. Dostępne w bazie biuletynu elektroniczne dobierają Państwo wedle własnego uznania i potrzeb, odznaczając wybrane pozycje w formularzu rejestracyjnym.

Rejestracja i korzystanie z systemu jest całkowicie bezpłatne i bezpieczne.

Formularz dostępny jest pod linkiem: www.deloitte.com/pl/subskrypcje

ENGLISH SUMMARY

There are lots of discussions related to the ecological solutions (i.a. alternative fuel vehicles) in the automotive industry these days. The topic is attractive, trendy, yet controversial. The governments around the world implement economic stimulus efforts and incentives for alternative vehicle development and supporting other pro-ecological instruments. Such instruments include tax allowances, financial premiums or governmental subsidies. How does Poland present itself in comparison to the other countries? What does ecology mean in Polish automotive industry and what are the milestones to be achieved? Is there a place for ecology in Polish automotive industry?



Audity wewnętrzne Systemu Zarządzania Jakością w motoryzacji

Wybierając temat artykułu wakacyjnego wydania AS, zastanawiałam się nad ostatnimi doświadczeniami, zarówno wynikającymi z auditów naszej jednostki certyfikującej, jak i prowadzonych szkoleń w ramach Formuły Jakości.

Mimo iż część poprzedniego mojego artykułu poświęcona była audytom wewnętrznym, jednak wydaje mi się, że temat wymaga szerszego omówienia. I chyba trzeba zacząć od samego początku... czyli nazewnictwa. Często spotykam się z zapytaniem, jak właściwie, i w zgodzie z naszym ojczystym językiem, nazywać ocenę zgodności prowadzoną w przedsiębiorstwach posiadających wdrożony system zarządzania jakością

Audyt czy Audit?

Do czasu wprowadzenia polskojęzycznego wydania norm ISO serii 9000 w języku polskim istniało słowo „audyt”, wg Słownika języka polskiego [PWN] oznaczające: „kontrolę przedsiębiorstwa pod względem finansowym i organizacyjnym, wycenę jego majątku oraz analizę perspektyw jego rozwoju, przeprowadzaną przez ekspertów”.

Tłumaczenie ISO serii 9000 wprowadziło do naszego języka słowo „audit”, czyli: „systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodu z auditu oraz jego obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów auditu”. [Norma ISO 19011: 2002]

Którego słowa używać? W tym temacie, muszę przyznać, nie lubię wdawać się w dyskusje, gdyż prowadzone próby wyjaśnienia sprawy pomiędzy Radą Języka Polskiego i Polskim Komitetem Normalizacyjnym nie doprowadziły do zmiany nazewnictwa w kolejnych wydaniach norm, mimo że interpretacja językoznawców uznawała jedynie słowo audyt. Na szczęście profesor Jan Miodek oznajmił, iż oba słowa są poprawne i oba oznaczają to samo – tego się trzymajmy i nie przejmujmy się zbytnio, gdy komputer sam od siebie zamieni nam słowo audit na audyt...

Mimo sezonu ogórkowego, nie porzestaną na roztrząsaniu tematu pisowni i przejdę do opisania rzeczywistych problemów auditowych, których rozwiązanie mogłoby podnieść skuteczność, a nawet efektywność procesów w firmach.

Wracając do przedstawionej wcześniej definicji, wszystko wydaje się być jasne – każda firma poddając certyfikacji swój system zarządzania jakością, spełnia wymagania,

wynikające już z samej definicji, czyli w sposób systematyczny, zaplanowany oraz niezależny przeprowadza audyty wewnętrzne. Dokumentacja prowadzonych działań również ma miejsce.

W czym więc problem?

To zależy. Oczywiście od firmy, w której audyty są realizowane, jej struktury, dojrzałości systemu zarządzania, kultury systemowej, zaangażowania zarządu itd...

Próbując trochę to wszystko uporządkować, postaram się podzielić i odnieść się do poszczególnych, sprawiających kłopot, zagadnień.

Podzieliłabym je na następujące grupy:

1. Znajomość metodologii i interpretacji wymagań specyfikacji
2. Znajomość wymagań specyficznych klientów
3. Zaangażowanie w proces auditowy zarówno auditorów, jak i auditowanych
4. Kwalifikacje auditorów wewnętrznych
5. Działania poauditowe

Metodologia czyli jak to zrobić?

ISO TS 16949 rozszerza wymagania normy ISO 9001 w odniesieniu do auditów wewnętrznych, dodając:

- konieczność przeprowadzania auditów wewnętrznych systemu zarządzania jakością w celu oceny zgodności ze specyfikacją oraz wszelkimi dodatkowymi wymaganiami wobec systemu zarządzania jakością,
- konieczność przeprowadzania auditów procesów produkcyjnych oraz auditów wyrobu na odpowiednich etapach produkcji,
- konieczność zwiększania częstotliwości auditów po wystąpieniu niezgodności wewnętrznych/zewnętrznych czy też reklamacji klienta,
- roczne planowanie auditów, obejmuje wszystkie zmiany robocze.

Ocena zgodności ze specyfikacją

Ocena zgodności ze specyfikacją jest często rozumiana tylko jako sprawdzenie prowadzonych działań w odniesieniu do dokumentów je opisujących (procedury, instrukcje), zapomina się tym samym o innych wymaganiach specyfikacji, mówiących o podejściu procesowym, ciągłym doskonaleniu czy kompe-

tencjach personelu. Dlatego bardzo ważnym elementem każdego auditu jest systemowa analiza każdego procesu, np. wykorzystująca tzw. diagram żółwia. Ale zanim audit zostanie przeprowadzony, zgodnie z kołem Deminga, należy go odpowiednio zaplanować.

Żółwia można wykorzystać na wiele sposobów....

Słabym punktem auditów, poza okrojonym zakresem ograniczającym się do oceny zgodności z procedurami, jest zbyt mały nakład czasu na ich przygotowanie. Diagram żółwia, w motoryzacji stosowany często do opisu procesów, może być również narzędziem, które posłuży do przygotowania się do auditu w celu oszacowania obszarów o zwiększonym ryzyku (metoda przyjęta w nowym wydaniu VDA 6.3).

Analizując cały proces, auditor identyfikuje miejsca obciążone większym ryzykiem – najczęściej są to przejścia między procesami, albo pomiędzy działami funkcjonującymi w tym samym procesie. Tym samym auditor uzmysławia sobie fakt „uwikłania” w jeden proces większej ilości obszarów (działów), a co za tym idzie, planując ocenę takiego procesu poświęca mu więcej czasu, by dokładniej przyrzeć się słabym ogniom, takim jak przekazywanie informacji pomiędzy poszczególnymi obszarami. Do takich procesów należą przykładowo: rozwój nowych wyrobów, przepływ materiałów czy też zarządzanie zmianami.

Na bazie tego typu analizy można już przejść do planowania auditu pod kątem merytorycznym, czyli przygotowania tzw.

AUTOR



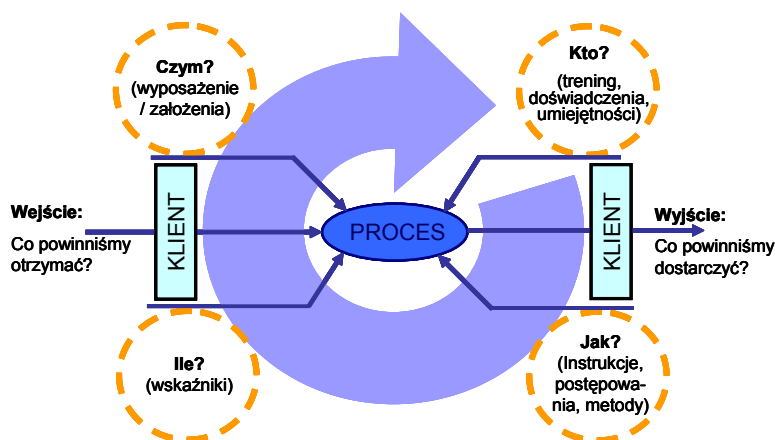
Beata Praszczyk

ISO/TS 16949 Lead Auditor
TUV NORD Polska Sp. z o.o.

Rys.1. Diagram żółwia. Materiały szkoleniowe TUV NORD Polska Sp. z o.o.

▶ Podejście procesowe - interpretacja przemysłu motoryzacyjnego

Analiza procesu „diagram żółwia“



list kontrolnych. O ile audit procesu produkcyjnego często prowadzony jest na bazie wystandaryzowanych list kontrolnych, o tyle z audytami systemowymi bywa różnie. Trochę zamieszania wynikało z wycofania przez IATF listy kontrolnej do ISO TS 16949. W związku z powyższym niektórzy auditorzy jednostek certyfikacyjnych oceniają negatywnie stosowanie list w audytach wewnętrznych, co oczywiście jest nadinterpretacją powyższego faktu.

Specyfikacja zaleca w uwadze do punktu 8.2.2.4. stosowanie list kontrolnych specyficznych dla każdego auditu, jednak nic nie stoi na przeszkodzie, aby każdy audit prowadzony był na podstawie tych samych zagadnień standaryzujących ocenę procesów, możliwych do uzupełnienia o pytania specyficzne dla każdego procesu.

Ocena zgodności z dodatkowymi wymaganiami, czyli klienci też mają swoje trzy grosze

Zadaniem auditorów jest ocena stopnia spełnienia innych wymagań, w tym wymagań specyficznych klientów. Producenci samochodów, jak również dostawcy wyższych rzędów, formułują szereg wymagań specyficznych, a ich audytowanie niestety jest bardzo często pomijane. I tutaj mamy do czynienia z dwoma aspektami. Pierwszy to fakt, że firmy mają problem z „dostarczaniem” odpowiednich wymagań

wewnątrz firmy do odpowiednich procesów. A drugi to brak świadomości auditorów odnośnie specyficznych wymagań i konieczności audytowania ich we wszystkich procesach firmy.

Firmy zapominają również o tym, że klienci mogą mieć swoje specyficzne wymagania odniesione bezpośrednio do procesu auditowego. Przykładem tego może być Ford, który w punkcie 4.39 swojego podręcznika (Ford Motor Company Customer-Specific Requirements. For Use With ISO/TS 16949:2002) jasno określa wymagania odnośnie kwalifikacji auditorów wewnętrznych.

Inne rodzaje auditów

Poza audytami wewnętrznymi systemu zarządzania jakością firmy zobowiązane są do

przeprowadzania auditów procesów produkcyjnych oraz wyrobów. Dodatkowo prowadzone są audyty 5s, audyty wielopoziomowe (LPA – Layered Process Audits), audyty środowiskowe czy też BHP.

Odpowiednie ujęcie ww auditów w strukturze procesowej oraz odpowiednie rozgraniczenie pomiędzy audytami systemu zarządzania jakością a innymi rodzajami auditów ułatwia skuteczne i optymalne przeprowadzenie ocen. Przykładem może być różnica pomiędzy auditem procesu produkcyjnego w ujęciu systemowym i „procesowym”, np. wg VDA 6.3 czy PCPA

Spotkałam się z rozwiązaniem, gdzie w podejściu systemowym firma planowała audyty dla każdej linii produkcyjnej osobno, tak samo jak dla auditów procesów produkcyjnych. Biorąc pod uwagę konieczność audytowania wszystkich zmian roboczych, okazało się, że należy przeprowadzić kilkadziesiąt auditów w samym obszarze produkcyjnym. Oczywiście nie było to konieczne, gdyż podejście systemowe nie musi skupiać się na każdej linii – ocenie ma podlegać cały obszar jako jeden proces.

Wszystkie zmiany

Wszystkie zmiany robocze należy odnosić do czasu, a nie pracowników. Czyli audit procesu produkcyjnego wykonujemy na zmianie pierwszej do południa, na zmianie drugiej po południu i trzeciej w nocy – kluczowym elementem jest tutaj moment przekazania zmiany. Spotkałam się z podejściem, w którym firma audytowała wszystkie 3 obsady pracowników na pierw-

Przykładowa lista zagadnień może obejmować następujące elementy:
Działania z poprzedniego auditu (skuteczność działań korygujących)
Wskaźniki procesu (zgodność z kartą, systematyczne monitorowanie, trendy)
Cele dla procesu (zdefiniowane, osiągnięte, działania korygujące w przypadku odchylenia)
Wymagania prawne, specyficzne klientów i inne skierowane do procesu (znajomość, realizacja)
Realizacja procedur przypisanych do procesu
Zarządzanie zapisami, okresy przechowywania
Znajomość procesu, zasad zarządzania
Kwalifikacje personelu realizującego proces (kompetencje, uprawnienia)
Zagrożenia dla procesu/ryzyko
Doskonalenie procesu (przykłady)
Skuteczność i efektywność procesu

szej zmianie i to nie była właściwa interpretacja, gdyż chodzi o różne pory, podczas których zmieniają się warunki pracy i ich nadzór.

Patrzcie w tym samym kierunku

Nastawienie, któremu często przeszkadza przyjęta ocena wyników auditów dzieląca je np. na pozytywne/negatywne, może powodować naturalną niechęć auditowanych do jakichkolwiek niezgodności. Audytorzy, na szkoleniach doskonalących ich wiedzę, skarżą się, że traktowani są często jako zło konieczne. Niejednokrotnie nie mogą przeprowadzić sprawnie auditu, gdyż właściciel procesu ciągle odbiera telefony i ma „coś ważniejszego” do zrobienia. Uczymy audytorów właściwego podejścia, jednak bardzo rzadko mamy możliwość spotkania się na szkoleniach z właścicielami procesów (chyba, że sami są również audytorami)

Jednym ze sposobów polepszenia nastawienia do auditów mogą być cykliczne spotkania audytorów z właścicielami procesów, podczas których ci drudzy prezentują swoje procesy. Spotkania takie można połączyć z „doksztalcaniem” zarówno audytorów, jak i auditowanych w zakresie wymagań specyficznych klientów dotyczących poszczególnych procesów.

Swój udział we wpływie na powodzenie auditu ma oczywiście Pełnomocnik ds. systemu zarządzania, którego rolą jest planowanie auditów i niejednokrotnie wybór audytorów (wiodących lub też całych zespołów). Ćwiczenia podczas szkoleń doskonalących oparte na analizach typów osobowości (np. typów temperamentów wg Hipokratesa) wykazują, jak ważny jest dobór odpowiednich audytorów w zespole, jak również dopasowanie audytora do auditowanego. Możemy sobie np. wyobrazić dwóch sangwiników auditujących choleryka, czyli, nie wchodząc w szczegóły wymienionych typów, szanse na skuteczny i efektywny audit wydają się być raczej zerowe.

Nie zachęcam tu Pełnomocników do ukończenia studiów psychologicznych, pragnę tylko zwrócić uwagę na to, jak ważny jest dobór odpowiednich osób – pełnomocnik dobrze znający swój zespół nie musi przeprowadzać testów...

Na pewno ważnym elementem partnerskich relacji auditor-auditowany są kompetencje audytorów wewnętrznych, którzy często plasują się niżej w hierarchii firmy niż właściciele procesów. Auditor-ekspert, znający wymagania i rozumiejący proces, może zainteresować auditowanego swoją wiedzą i spoglądając z innej strony na proces, dać cenne wskazówki. Pamiętajmy, że podczas auditów wewnętrznych wskazówki, pomysły, wspólne omawianie rozwiązań jest jak najbardziej wskazane. W przeciwieństwie do auditów jednostki certyfikacyjnej...

I co dalej audytorze?

Ocena skuteczności działań korygujących zdefiniowanych dla niezgodności wynikających z poprzednich auditów to ciągle bardzo słaby punkt systemów zarządzania w wielu firmach. Audytorzy często nie dość dociekliwie sprawdzają, czy zdefiniowana została przyczyna źródłowa problemu. Powracające niezgodności nadal są bardzo częstym zjawiskiem, a brak rzetelnej oceny analizy ich przyczyn jest dość powszechny w procesie auditowania.

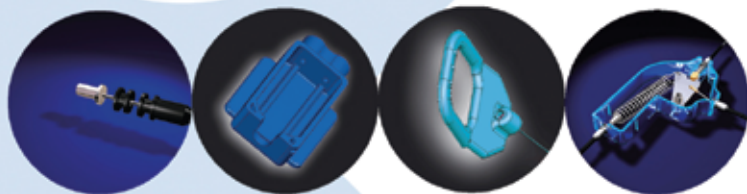
ENGLISH SUMMARY

The function of internal quality management system audits is the assessment of processes as regards standard ISO TS 16949 and other requirements, first of all customer specific requirements. The experiences show, that the effectiveness and efficiency of internal audits can be improved by:

- better preparation of audits by process risk analysis
- analysis of processes not only by proof of procedures but also other process characteristics like material and non-material resources, performance indicators, improvement possibilities and efficiency
- the same, positive attitude towards audits of auditors and process owners,
- continual improvement of internal auditors' qualifications



Jesteśmy liderem wśród dostawców najwyższej jakości cięgien Bowdena i sprężyn. W rozwoju naszych produktów stosujemy konsekwentnie nowoczesne połączenia technologiczne dotyczące cięgien i sprężyn technicznych. Naszą domeną jest dopasowanie się do wymogów klientów pod względem funkcjonalności naszych produktów i walorów techniczno-użytkowych.



www.stahlschmidt.de

SCS Polska Sp z o.o.
59-220 Legnica,
ul. Jaworzyńska 260

Tel. +48 76/ 72 28-112/121
Fax: +48 76/ 72 28-104
eMail: info@scs-polska.com

Zmiany w wydaniu VDA 6.3



W miarę upływu lat i wraz z kolejnymi wydaniem specyfikacja techniczna ISO/TS 16949 ugruntowała swoją pozycję w zakresie systemów zarządzania jakością w branży motoryzacyjnej. Ewolucja specyfikacji była związana z rozwojem normy międzynarodowej ISO 9001 i przez znaczący okres dawała wrażenie kompletności, w odniesieniu do systemów zarządzania jakością w łańcuchu dostaw. Codzienna praktyka współpracy pomiędzy OEM a dostawcami wykazała jednak, że odwoływanie się za każdym razem do specyfikacji technicznej, nie zawsze pozwala ocenić same procesy, występujące w organizacji – w tych przypadkach sformułowania zawarte w specyfikacji okazywały się zbyt ogólne. W związku z tym organizacje zrzeszone w niemieckim stowarzyszeniu przemysłu motoryzacyjnego VDA zaczęły dostrzegać ponownie rolę i zalety podręcznika referencyjnego VDA 6.3, opisującego audyt procesu, jako uzupełnienie systemu zarządzania jakością opartego na ISO 9001/ISO/TS 16949. Pierwsze wydanie z roku 1998 przez długie lata potwierdzało swoją przydatność, jako uzupełnienie oceny organizacji w zakresie

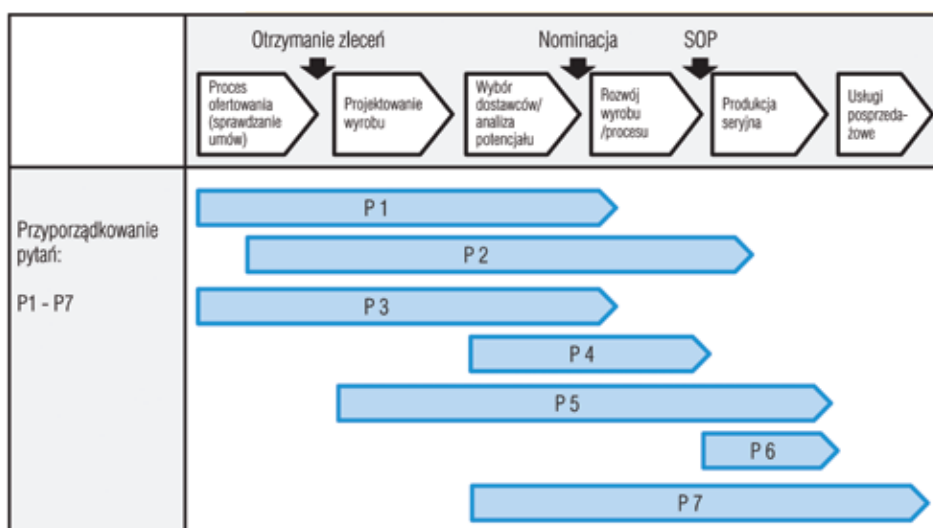
działania systemu zarządzania jakością i odbywających się w niej procesów. Nieuwzględniało jednak najnowszych standardów, obowiązujących w systemach zarządzania jakością i procesach w nich zachodzących, przede wszystkim podejścia procesowego. Mając na uwadze znaczenie audytu procesu w całościowej ocenie systemu zarządzania jakością, grupa zadaniowa VDA rozpoczęła pracę nad uaktualnieniem i dostosowaniem podręcznika do obecnego stanu wiedzy i wymagań w odniesieniu do procesów w organizacji.

Wynikiem tej pracy jest, opublikowane w czerwcu 2010 r., drugie wydanie podręcznika VDA 6.3. Główną zmianą w odniesieniu do poprzedniej wersji jest integracja podejścia procesowego podczas przygotowania i przeprowadzania audytu procesu. Poza tym nastąpiło całkowite przerehabilitowanie katalogu pytań. Został zniesiony podział na część przedseryjną (A) i seryjną (B), a pytania uporządkowano

P5: Zarządzanie dostawcami
 P6: Analiza procesu / produkcja
 P7: Obsługa klienta, zadowolenie klienta, usługi

Nowe wydanie podręcznika VDA 6.3 zmienia również całkowicie podejście w zakresie przygotowania i przeprowadzania audytu. W chwili obecnej wymagane jest, żeby przed rozpoczęciem audytu zidentyfikował proces, określił ryzyko występujące w procesie oraz na styku z innymi procesami, i na podstawie tych ustaleń, odpowiednio zmodyfikował katalog pytań podczas audytu. Oznacza to duże zmiany w odniesieniu do poprzedniej edycji, która była podzielona na dwie fazy niezależne od siebie oraz zdefiniowanego zestawu pytań, w którym w każdym pytaniu musiała nastąpić ocena.

Kolejną nowością jest zastosowanie tzw. „podejście ogólne” (niem. Generischer Ansatz) – związane z wymaganiami ramowymi stawianymi procesom. Każde z pytań ma



w 7 zakresach (blokach) obejmujących cały cykl życia wyrobu (od fazy koncepcji/oferowania aż po usługi posprzedażowe).
 P1: Analiza potencjału (nowe)
 P2: Zarządzanie projektem (nowe)
 P3: Planowanie rozwoju wyrobu i procesu
 P4: Realizacja rozwoju wyrobu i procesu

przygotowane ogólne wymagania w zakresie:

- Odpowiedzialności za proces (niem. PV – Prozessverantwortung)
- Zorientowania na cel (niem. ZI – zielorientiert)
- Komunikacja (niem. KO – Kommunikation)

• Ryzyka (niem. RI – Risiko)

Podczas oceny całkowitej brana jest pod uwagę ocena z poszczególnych pytań oraz podejścia ogólnego i oceny dla pytań o szczególnym znaczeniu (tzw. „pytania z gwiazdką” – niem. Sternchenfragen). Sama klasyfikacja organizacji po audycie procesu pozostała bez zmian: A – dostawca najlepszy, C – najgorszy (przy czym ocena na poziomie C podczas analizy potencjału dostawcy skutkuje natychmiastowym zablokowaniem dostawcy przy nominowaniu do nowych projektów). Ocena ogólna może zostać obniżona w stosunku do oceny wynikającej z oceny na podstawie katalogu pytań w zależności od oceny pytań z gwiazdką oraz oceny podejścia ogólnego.

Wraz z nowym wydaniem podręcznika zmienił się również proces certyfikacji na audytorów procesu wg VDA 6.3. W chwili obecnej obowiązuje trzystopniowy podział procesu certyfikacji:

Moduł A – obejmuje ogólne zasady audytu procesu. Przeznaczony jest zarówno dla przyszłych audytorów procesu w zakresie cyklu życia wyrobu, jak i pozostałych pracowników organizacji w celu przybliżenia im wymagań stawianych przez klienta w zakresie organizacji procesów.

Moduł B – obejmuje audyt procesu w całym cyklu życia wyrobu – od analizy potencjału do monitorowania zadowolenia klienta (zakres pytań P1-P7). Po ukończeniu tego modułu uczestnik otrzymuje certyfikat potwierdzający uprawnienia do audytu procesu wg VDA 6.3.

Moduł C – jednodniowy egzamin dla certyfikowanego audytora procesu wg VDA 6.3. Po pozytywnym wyniku egzaminu uczestnik otrzymuje oficjalną kartę audytora procesu wg VDA 6.3 oraz certyfikat z numerem w bazie audytorów VDA.

Nowe wydanie podręcznika oznacza również zmianę podejścia w zakresie kwalifikacji osób odpowiedzialnych za audyt procesu. Członkowie VDA nałożyli na organizację obowiązek posiadania osób wykwalifikowanych w audycie procesu wg VDA 6.3, które ukończyły szkolenie w ramach kursów organizowanych przez VDA QMC. Wynika to z rosnącej roli konkurencji w branży motoryzacyjnej, a co za tym idzie, konieczności zapewnienia konkurencyjności poprzez dbałość o jakość i wydajność procesów, które podlegają nadzorowi najwyższej klasy specjalistów o kwalifikacjach potwierdzonych przez VDA.



Sebastian Jaroszek
Project Manager
(doradztwo inżynierskie oraz współpraca z VDA)
Team Prevent Poland

SZKOLENIA

- LICENCJONOWANY PARTNER VDA+QMC
- PONAD 100 SZKOLEŃ JAKOŚCIOWYCH
- SZKOLENIA AUDYTORÓW 1., 2., 3., STRONY ISO TS Z RAMIENIA VDA
- NOWE VDA 6.3 – JEDYNE W POLSCE Z AKREDYTACJĄ VDA

DORADZTWO JAKOŚCIOWE

- ISO TS
- SPECYFICZNE WYMAGANIA KLIENTA

CONTROL & REWORK

- KONTROLA, POMIARY, CSL



WWW.TEAMPREVENT.PL
INFOLINIA 0 800 706 896

Nowe wydanie VDA 6.3 Jedynie w Polsce szkolenie z akredytacją VDA



Moduł A – Ogólne podstawy dla audytorów procesu VDA 6.3
Moduł B – Audyt procesu VDA 6.3 – Cykl życia produktu
Moduł C – Egzamin na certyfikowanego audytora procesu wg VDA 6.3 (opcjonalnie)

Najbliższe terminy szkoleń:

	Moduł A	Moduł B	Moduł C
Legnica	20-21.09	22-24.09	24.09
Gliwice	11-12.10	13-15.10	15.10
Poznań	25-26.10	27-29.10	29.10
Warszawa	22-23.11	24-26.11	26.11
Wrocław	06-07.12	08-10.12	10.12

Zachęcamy również do szkoleń „zamkniętych” na terenie Państwa zakładu pracy.



INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE

AutomotiveSuppliers.pl

 Strona główna  Szukaj  Mapa strony  Logowanie  O nas

► Baza dostawców ► Oferty pracy ► Konferencje ► Targi i wystawy ► Szkolenia otwarte ► Szkolenia zamknięte ► Kwartalnik



SEGEPO REFA
SEGEPO COMPONENTS MECHANIQUE

Usługi w zakresie: toczenia, obróbki mechanicznej, obróbki plastycznej metali, przetwórstwa tworzyw sztucznych, produkcji form wtryskowych i narzędzi oraz montażu.

www.segepo.pl



PRODUCENT WYROBÓW SPECJALNYCH I POWŁOK

Producent wyrobów specjalnych - śrub i elementów złącznych, głównie dla branży motoryzacyjnej. Realizujemy również zamówienia indywidualne według wymagań technicznych i rysunków klienta.

www.stalmax.eu



ŚRUBENA UNIA S.A.

Producent szerokiego asortymentu specjalistycznych śrub, nakrętek i nitów. Dostarczamy produkty do wszystkich segmentów rynkowych, w tym motoryzacyjnego.

www.srubena.com.pl



ThyssenKrupp

Dystrybutor metali i tworzyw sztucznych. Oferujemy dostępne na terenie kraju produkty ze stali węglowej, stali nierdzewnej, metali nieżelaznych, wyrobów spawalniczych oraz tworzyw sztucznych dla reklamy, przemysłu i budownictwa.

www.thyssenkrupp-energostal.pl



MANEX

ROK ZAŁOŻENIA 1987

Producent wysokiej jakości kabli i przewodów elektrycznych oraz drutów, pasek i skrętek Cu i CuSn dla przemysłu motoryzacyjnego.

www.manex.com.pl

Lean-soft

software for lean business

LEAN-SOFT - Rozwiązania dla biznesu
Dostawca innowacyjnego oprogramowania i usług w zakresie jakości i produktywności. Specjalizujemy się w rozwiązaniach opartych na filozofii Lean Management, gwarantujących przejrzystość obiegów logistyczno - produkcyjnych.

www.lean-soft.com



SPÓŁDZIELNIA PIONIER

Dostawca elementów metalowych oraz tworzyw sztucznych. Realizujemy również usługi lakierowania proszkowego z wykorzystaniem najnowszych technologii zabezpieczania lakierowanych powierzchni przed korozją.

www.pionier.com.pl

MIEJSCE NA
TWOJĄ FIRME
DOŁĄCZ DO
INNYCH DOSTAWCÓW

Szczegóły: 022 435-88-22, 022 215-05-05
www.automotivesuppliers.pl

VI Forum Wymiany Doświadczeń Branży Automotive

05-06.10, hotel Belweder, Ustroń

TUV NORD POLSKA po raz kolejny zaprasza na 6 już FORUM WYMIANY DOŚWIADCZEŃ BRANŻY MOTORYZACYJNEJ.

W tym roku pod hasłem

„Procesy pod lupą”

Tegoroczne prelekcje uzupełniane będą dyskusjami w grupach roboczych.

W programie prezentacje dotyczące:

- trendów w motoryzacji
- stanowiska jednostki certyfikacyjnej w odniesieniu do wymagań ISO TS 16949
- konfrontacji podejścia procesowego z zarządzaniem strategicznym
- oceny ryzyka w procesach,
- audytowania procesów produkcyjnych, w tym wg nowego wydania VDA 6.3
- możliwości nabycia uprawnień dla audytorów 2 strony
- rozwiązań informatycznych wspomagających zarządzanie

Zapraszamy 5 i 6 października tradycyjnie w Beskidy.

Cena 799 PLN przy zgłoszeniach do 7.09 oraz 899 PLN po tym terminie.

Szczegóły: www.tuv-nord.pl

The International Suppliers Fair (IZB)

06-08.10, Wolfsburg, Niemcy

International Suppliers Fair (IZB) jest wiodącą europejską wystawą (odbywającą się w cyklu dwuletnim), której uczestnikami są dostawcy motoryzacyjni. Tegoroczna 6. edycja (6-8 października br.) odbywać się będzie pod tytułem „Connecting Car Competence”

Organizator spółka Wolfsburg AG, spodziewa się, że w targach weźmie udział 650 wystawców z 22 krajów.

Wśród firm są między innymi tacy dostawcy jak: Continental, Denso, Magna International, Sumitomo Electric Bordnetze, ThyssenKrupp czy TRW Automotive.

W tym roku krajami partnerskimi wystawy są Stany Zjednoczone i Kanada. Dotychczas swój udział potwierdziło swój udział około 100 producentów z Ameryki Północnej.

IZB 2008

W poprzedniej edycji targów wzięło udział 680 wystawców z ponad 20 krajów. IZB 2008 odwiedziło około 46 tys. gości.

Szczegóły: www.izb-online.com

Październik

Bliższe informacje:

TUV Nord Polska Sp. z o.o.
ul. Mickiewicza 29, 40-085 Katowice
Aneta Sętkowska-Wójcik
Tel. 032 786-46-42

e-mail: a.wojcik@tuv-nord.pl
www.tuv-nord.pl

Bliższe informacje:

Wolfsburg AG | MobilityBusiness
Major-Hirst-Strasse 11
38442 Wolfsburg, Niemcy
Tel. +49 5361.897-1312

izb@wolfsburg-ag.com
www.izb-online.com

2010

14-19.09 Frankfurt Niemcy	automechanika Messe Frankfurt http://automechanika.messefrankfurt.com	06-08.10 Wolfsburg Niemcy	Internationale Zuliefererbörse www.izb-online.com
20-21.09 Lindau Niemcy	Automotive Suppliers Vehicle - Powertrain E-MobilityBayern Innovativ Bayern Innovativ http://bayern-innovativ.de	19-21.10 Sosnowiec	SURFPROTECT Międzynarodowe Targi Zabezpieczeń Powierzchni Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
28-30.09 Kielce	METAL XVI Międzynarodowe Targi Technologii dla Odlewnictwa Targi Kielce www.targikielce.pl	19-21.10 Sosnowiec	STEELMET Międzynarodowe Targi Stali, Metali Nieżelaznych, Technologii i Produktów Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
28-30.09 Kielce	Aluminium & Nonfermetaluminium & Nonfermet IX Międzynarodowe Targi Aluminium i Technologii, Materiałów i Produktów Metali Nieżelaznych Targi Kielce www.targikielce.pl	19-21.10 Sosnowiec	ExpoWELDING 2010 Międzynarodowe Targi Spawalnicze Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
29.09-01.10 Sosnowiec	TOOLEX Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	20-22.10 Kielce	TOPGUM III Targi Przemysłu Gumowego Targi Kielce www.targikielce.pl
05-06.10 Wisła	VI Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej TUV Nord Polska Sp. z o.o. www.tuv-nord.pl	17-19.11 Sosnowiec	RubPlast Targi Przemysłu Tworzyw Sztucznych i Gumy Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl



Deloitte



MAFLOW

Forum

Motosolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

18-19 listopada 2010, SPA HOTEL JAWOR **,
w Jaworzu k. Bielska-Białej**

- Jak tworzyć mapy strategii firmy?
- Total Productive Maintenance
- Integracja narzędzi (Lean manufacturing, Six Sigma, Shainin) w proces osiągnięcia strategicznych celów firmy
- Proces ciągłego ponoszenia kwalifikacji pracowników jako element dynamicznego rozwoju producenta
- World Class Manufacturing w zakładzie Fiat Auto Poland w Tychach
- Ceny transferowe w sektorze dostawców motoryzacyjnych
- Optymalizacja procesu obróbki mechanicznej
- Reengineering Systemu Zarządzania Jakością ISO/TS 16949:2009 a zmniejszenie wadliwości produkcji
- Wykorzystanie funduszy unijnych przez firmy motoryzacyjne

Marcin Dziubek
Production Manager
Sanden Manufacturing Poland Sp. z o.o.

Tomasz Fiedor
Sales Manager
CAT LC Poland Sp. z o.o.

Zbigniew Gorczyński
Dyrektor zarządzający
Neapco Europe Sp. z o.o.

Tomasz Górski
Asystent Dyrektora Zakładu
Fiat Auto Poland S.A., Zakład Tychy

Maciej Gwóźdź
Dyrektor Zakładu
TRW Steering Systems Poland Sp. z o.o.

Damian Jakubiec
Koordynator Jakości
Boryszew S.A. Oddział MAFLOW
w Tychach

Adam Kosmała
Manager / Zespół Cen Transferowych
Deloitte

Tomasz Kotowski
Prezes Zarządu
TCM Polska Tool Consulting
& Management Sp. z o.o.

Maciej Nowiński
Prezes Zarządu
Grupa Doradztwa Kreatywnego
PRONOST

Tomasz Pałka
Manager / Zespół Podatków
Bezpośrednich Deloitte

Sebastian Rozenkowski
Kierownik jednostki System
Produkcyjny
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

Marek Ryczko
Menedżer Logistyki
BorgWarner Turbo
Systems Poland Sp. z o.o.

Marek Sienkiewicz
Manager / Zespół ds. SSE
Deloitte

Małgorzata Zborowska-Stęplewska
Ekspert ds. funduszy unijnych
AutomotiveSuppliers.pl

Partner branżowy:



Sponsor wieczoru:



Agenda

18 listopad

12.00-12.30	Rejestracja uczestników	
12.30-12.40	Rozpoczęcie Forum <i>Rafał Orłowski,</i> <i>AutomotiveSuppliers.pl</i>	
12.40-13.20	TPM jako system napędzający zmiany <i>Zbigniew Gorczyński, Dyrektor zarządzający</i> <i>Neapco Europe Sp. z o.o.</i>	
13.20-13.50	Jak być liderem czyli jak trafnie analizować rzeczywistość i szybko wprowadzać zmiany <i>Tomasz Fiedor, Sales Manager,</i> <i>CAT LC Poland Sp. z o.o.</i>	
13.50-14.20	Strategiczne zarządzanie zmianą w trakcie dynamicznego rozwoju firmy <i>Maciej Gwóźdź, Dyrektor Zakładu</i> <i>TRW Steering System Poland Sp. z o.o.</i>	
14.30-15.00	Przerwa kawowa	
15.00-15.30	Podatki w branży motoryzacyjnej <i>Tomasz Pałka Manager / Zespół Podatków</i> <i>Bezpośrednich</i> <i>Marek Sienkiewicz, Manager / Zespół ds. SSE</i> <i>Deloitte</i>	 
15.30-16.10	System permanentnego szkolenia w aspekcie wzrostu efektywności przedsiębiorstwa <i>Sebastian Rozenkowski, Kierownik jednostki</i> <i>System Produkcyjny</i> <i>Volkswagen Poznań Sp. z o.o</i>	
16.10-16.50	Reengineering Systemu Zarządzania w trakcie przekształceń biznesowych Grupy MAFLOW <i>Damian Jakubiec, Koordynator Jakości</i> <i>Boryszew S.A. Oddział MAFLOW w Tychach</i> <i>Maciej Nowiński, Prezes Zarządu</i> <i>Grupa Doradztwa Kreatywnego PRONOST</i>	 
16.50-17.00	Zakończenie I dnia Forum	
19.30-	Wieczorny bankiet	

Agenda

19 listopada

09.30-10.10

World Class Manufacturing jako kolejny etap procesu optymalizacji zarządzania produkcją

*Tomasz Górski, Asystent Dyrektora Zakładu
Fiat Auto Poland S.A., Zakład Tychy*



10.10-10.50

Outsourcing obszaru zarządzania gospodarką narzędziową - optymalizacja procesu obróbki mechanicznej

*Tomasz Kotowski,
Dyrektor Zarządzający - Prezes Zarządu
TCM Polska Tool Consulting & Management Sp. z o.o.
Marcin Dziubek, Production Manager
Sanden Manufacturing Poland Sp. z o.o.*



10.50-11.20

Ceny transferowe w sektorze komponentów dla branży motoryzacyjnej

*Adam Kosmala, Manager / Zespół Cen Transferowych
Deloitte*



11.20-11.50

Przerwa kawowa

11.50-12.20

Współpraca z dostawcami

*Petr Vanek, PR. Manager
Hyundai Motor Manufacturing Czech
(do potwierdzenia)*

12.20-13.00

Narzędzia wspomagające sterowanie zapotrzebowaniem materiałowym oraz poprawiające przepływ materiału wewnątrz firmy

*Marek Ryczko, Menedżer Logistyki
BorgWarner Turbo Systems Poland Sp. z o.o.*



13.00-13.30

Dla kogo fundusze unijne w 2011 r.?

*Małgorzata Zborowska-Stęplewska,
Ekspert ds. funduszy unijnych
AutomotiveSuppliers.pl*



13.30-13.40

Zakończenie Forum

13.40

Lunch

**Więcej szczegółów
www.motosolutions.pl**

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

ZGŁASZAM UDZIAŁ:

840 PLN + 22 VAT do 8 października 2010 r.

970 PLN + 22 VAT po 8 października 2010 r.

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

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

Wyrażamy zgodę, na podstawie art. 23 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) na przetwarzanie przez AutomotiveSuppliers.pl S.C. z siedzibą w Warszawie danych osobowych zawartych w niniejszym formularzu zgłoszeniowym.

Pieczętka, data i podpis osoby upoważnionej

Uwaga: liczba miejsc ograniczona

Forum

Motosolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

18-19 listopada 2010,

SPA HOTEL JAWOR ***
w Jaworzu k. Bielska-Białej**

Warunki uczestnictwa:

Cena obejmuje: udział w forum w dniach 18 i 19 listopada 2010 r., materiały konferencyjne, przerwy kawowe, bankiet wieczorny 18.11, lunch 19.11.

Warunkiem uczestnictwa jest dokonanie wpłaty w terminie 7 dni od wysłania zgłoszenia, ale nie później niż 10 listopada.

Wpłaty należy dokonać na konto:

AutomotiveSuppliers.pl S.C. Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Rafał Orłowski
mBank Bankowość Detaliczna BRE Banku SA
PL 61 1140 2004 0000 3102 5293 0305
Z dopiskiem, MotoSolutions i nazwisko uczestnika

Rezygnację z udziału należy przesyłać listem poleconym na adres organizatora.

W przypadku rezygnacji do 29 października 2010 r. obciążymy Państwa opłatą administracyjną w wysokości 250 PLN + 22% VAT.

W przypadku rezygnacji po 29 października 2010 r. pobierane zostanie 100% opłaty za udział.

Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie oraz do odwołania Forum

Nocleg

Ceny pokoi w Hotelu SPA Jawor dla uczestników Forum

- 221 PLN brutto – pokój 1-osobowy
- 298 PLN brutto – pokój 2-osobowy

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

Rezerwację oraz płatność za hotel uczestnicy forum dokonują indywidualnie.

Wypełniony formularz należy przesłać faksem, mailem lub pocztą na adres:

faks: 22 435-88-23, review@automotivesuppliers.pl,
AutomotiveSuppliers.pl s.c., ul. Staniewicka 12,
03-310 Warszawa, tel. 22 435-88-22, 22 215-05-05

Newsletter
Zostań bezpłatnie
odbiorcą codziennych
informacji

Reklama
Dotrzyj do nowych
klientów

Wydarzenia
Nowości z firm,
nadchodzące
wydarzenia,
relacje

The screenshot shows the homepage of AutomotiveSuppliers.pl. At the top, there is a navigation bar with a search bar and several menu items. Below this is a main banner for 'Internetowa baza dostawców motoryzacyjnych'. The main content area is divided into several columns of news articles, each with a small image and a headline. On the right side, there is a sidebar with a search bar, a 'Newsletter' sign-up form, and several advertisement banners for events like 'Automotive business' and 'Form-Plast'. At the bottom, there is a 'Praca' section with a list of job offers.

Baza dostawców
Katalog online
dostawców
produkcyjnych
i nieprodukcyjnych
dla przemysłu
motoryzacyjnego

Najbliższe Targi
które warto odwiedzić

Najbliższe Konferencje
w których warto
uczestniczyć

Szkolenia
(otwarte i zamknięte)
podnieś kwalifikacje
swojej i pracowników

Praca
Najnowsze oferty
dla poszukujących
pracy

Pracownicy / Zarobki	Pracownicy / Zarobki	Oferty pracy
<ul style="list-style-type: none"> Pracownicy zarabiają od 10 000 zł do 15 000 zł miesięcznie Zarobki zależą od doświadczenia i wykształcenia Pracownicy zarabiają od 10 000 zł do 15 000 zł miesięcznie Zarobki zależą od doświadczenia i wykształcenia 	<ul style="list-style-type: none"> Pracownicy zarabiają od 10 000 zł do 15 000 zł miesięcznie Zarobki zależą od doświadczenia i wykształcenia Pracownicy zarabiają od 10 000 zł do 15 000 zł miesięcznie Zarobki zależą od doświadczenia i wykształcenia 	<ul style="list-style-type: none"> Pracownicy zarabiają od 10 000 zł do 15 000 zł miesięcznie Zarobki zależą od doświadczenia i wykształcenia Pracownicy zarabiają od 10 000 zł do 15 000 zł miesięcznie Zarobki zależą od doświadczenia i wykształcenia

Forum

Motosolutions

Best practices w przemyśle motoryzacyjnym

18-19 listopada 2010, SPA HOTEL JAWOR **,
w Jaworzu k. Bielska-Białej**



Zbigniew Gorczyński

Dyrektor Zarządzający
Neapco Europe Sp. z o.o.



Damian Jakubiec

Koordynator Jakości
Boryszew S.A. Oddział MAFLOW w Tychach



Maciej Gwóźdź

Dyrektor Zakładu
TRW Steering Systems Poland Sp. z o.o.



Tomasz Górski

Asystent Dyrektora Zakładu
Fiat Auto Poland S.A., Zakład Tychy



Tomasz Pałka

Manager / Zespół Podatków Bezpośrednich
Deloitte



Małgorzata Zborowska-Stęplewska

Ekspert ds. funduszy unijnych
AutomotiveSuppliers.pl



Sebastian Rozenkowski

Kierownik jednostki System Produkcyjny
Volkswagen Poznań Sp. z o.o.



Marek Ryczko

Menedżer Logistyki
BorgWarner Turbo Systems Poland Sp. z o.o.

www.motosolutions.pl



Partner branżowy:



Sponsor wieczoru:

