



MAN Bus Polska

W NUMERZE:

- Co z inwestycjami motoryzacyjnymi?
- Delphi w Polsce
- Specjalne Strefy Ekonomiczne
- strefy wzrostu?
- Wynagrodzenia spadają



VIA Technika Obróbki Powierzchniowej

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

PSI
SPÓŁDZIELCZY PRODUCENT SPRĘŻYN

Producent sprężyn technicznych oraz wyrobów giętych z drutu i taśmy dla odbiorców z różnych gałęzi przemysłu, w tym przemysłu motoryzacyjnego, w kraju i za granicą.

www.psi-sps.com.pl

SGP
Sorting Group Poland
z myślą o jakości

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

www.sgp.biz.pl

Z **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



Producent komponentów technicznych z tworzyw sztucznych, dla przemysłu samochodowego, AGD, elektronicznego i spożywczego.

www.rabugino.com

SGP
TRAINING & CONSULTING
stawiamy na rozwój

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

www.szkolenia-sgp.pl



Producent sprężyn różnego typu na rynku wielu państw świata. Oferujemy wyroby z drutu sprężynowego, zarówno katalogowych jak i projektowanych na zamówienia klientów.

www.tevema.com.pl



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

www.schmittberg.com



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

www.pionier.com.pl



Producent i montaż wyrobów z tworzyw sztucznych oraz wykonywanie form wtryskowych. Oferujemy również urządzenia i linie montażowe.

www.graform.pl



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

www.stalmax.eu

**MIEJSCE NA TWOJĄ
REKLAMĘ!
DOŁĄCZ DO INNYCH
DOSTAWCÓW**

Szczegóły: 022 435-88-22, 022 215-05-05

www.automotivesuppliers.pl

Nadchodzi silna złotówka?

Koniec lipca przyniósł pierwsze od kilku miesięcy umocnienie kursu złotego. Kontynuacja tego kursu miała miejsce także na początku sierpnia. Analitycy finansowi zaczęli wieszczyć, że euro może do końca roku przekroczyć barierę 4 złotych a nawet spaść do 3,90 złotego.

Jak na razie prognozy te nie sprawdzają się. Pozostaje jednak pytanie czy należy liczyć się z realnym umocnieniem złotówki?

Oslabienie naszej waluty, które nastąpiło w zeszłym roku, przy wielu negatywnych czynnikach makroekonomicznych, miało jednak ten „pozytywny” aspekt, że słabszy złoty umożliwia eksporterom uzyskanie trochę więcej dodatkowej gotówki w tym ciężkim dla przemysłu motoryzacyjnego czasie.

Jeśli w najbliższej przyszłości nastąpiłoby szybkie umocnienie złotego, uderzy ono w finanse i tak osłabionych firm. Ponadto eksport ponownie stanie się zdecydowanie mniej opłacalny.

Czy powinniśmy żałować, że nie jesteśmy tak jak Słowacja w strefie euro? Wielu menadżerów jest zdania, że tak, ponieważ ich działalność byłaby wolna od wahań kursowych, a co za tym idzie bardziej stabilna. Niestety pomimo początkowych zapewnień rządu o szybkim wejściu do strefy ERM2, nic obecnie nie wskazuje, aby miało to wkrótce nastąpić.



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:

Krystian Bortlik

Ewa Jakubowska

Magdalena Kicińska

Karolina Klehr

Anna Strożek

Opracowanie graficzne:

Maciej Korzeb, mkorzeb@hot.pl

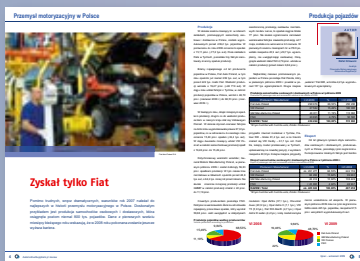
Druk: Zakłady Graficzne Taurus

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzega sobie także prawo do skracania i adjustacji tekstów. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i artykułów sponsorowanych. Przedrukowanie zamieszczonych materiałów lub ich części wyłącznie za pisemną zgodą redakcji.

Zapraszamy do współpracy

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

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



4

Zyskał tylko Fiat



8

Man Bus Sp. z o.o.

Dwa zakłady - jedna marka



14

Niezły marzec, gorszy kwiecień



18

Delphi Poland. Największy pracodawca w sektorze dostawców



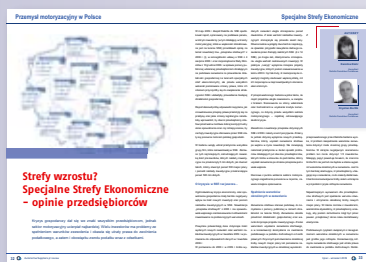
24

VIA Technika Obróbki Powierzchniowej



28

Co dzieje się z inwestycjami motoryzacyjnymi w Polsce?



32
Strefy wzrostu?
SSE - Opinie
przedsiębiorców



56
TRW stawia na kadry
Rozwój z EFS



38
Co dalej
z niemieckim rynkiem
motoryzacyjnym?



58
Ford World
Excellence Awards



42
Ograniczenie kosztów
i ochrona środowiska



60
Kirchhoff Automotive
w Polsce - to już
10 lat



46
Wizualizacja komunikacji
wzmacnia logistykę
dostaw



62
Targi i konferencje



48
Można się starać
o kredyt technologiczny



52
Wynagrodzenia
spadają



64
Targi i konferencje



Fiat Auto Poland S.A.

Zyskał tylko Fiat

Zeszły rok, pomimo słabego ostatniego kwartału, okazał się być najlepszym pod względem produkcji pojazdów w historii motoryzacji w Polsce. W tym roku nie ma szans na powtórzenie tego wyniku, choć sytuacja poszczególnych producentów samochodów jest mocno zróżnicowana.

Produkcja

W okresie sześciu miesięcy br. w czterech zakładach, produkujących samochody osobowe i dostawcze w Polsce, zostało wyprodukowanych ponad 436,2 tys. pojazdów. W porównaniu do roku 2008 oznacza to spadek o 15,11 proc. (-77,6 tys. aut). Poza zakładem Fiata w Tychach, pozostałe trzy fabryki zanotowały znaczny spadek produkcji.

Bramy największego od lat producenta pojazdów w Polsce, Fiat Auto Poland, w tym roku opuściło już niemal 299 tys. aut, w tym ponad 249 tys. marki Fiat. Wielkość produkcji wzrosła o 19,47 proc. (+48 719 aut). W ciągu roku udział fabryki z Tychów, w całości produkcji pojazdów w Polsce, wzrósł z 48,70 proc. (czerwiec 2008 r.) do 68,53 proc. (czerwiec 2009 r.).

W bieżącym roku, dzięki mniejszym spadkom produkcji, drugim co do wielkości producentem w naszym kraju stał się Volkswagen Poznań. W okresie styczeń-czerwiec fabryka na Antoninku wyprodukowała prawie 67,6 tys. pojazdów, co w odniesieniu do zeszłego roku oznacza 15,49 proc. spadek (-32,4 tys. aut). W ciągu dwunastu miesięcy udział VW Poznań w całości samochodowej produkcji spadł z 19,46 proc. do 15,49 proc.

Dotychczasowy wieloletni wicelider, General Motors Manufacturing Poland, w pierwszym półroczu 2009 r. został dotknięty 56,83 proc. spadkiem produkcji. W tym czasie linie montażowe w Gliwicach opuściło ponad 48,8 tys. aut, o 64,2 tys. mniej niż przed rokiem. Na skutek znacznie mniejszej produkcji udział GMMP w całości produkcji zmalał z 22 proc. do 11,19 proc.

Czwartym producentem pozostaje FSO. Fabryka na warszawskim Żeraniu odnotowała największy procentowo spadek, który wyniósł 58,68 proc. Jeśli uwzględnić w statystykach ze-

szloroczną produkcję zestawów montażowych modelu Lanos, to spadek sięgnie blisko 77 proc. Na skutek ograniczenia zamówień warszawska fabryka zawiesiła produkcję od 7 maja, została ona wznowiona 22 czerwca. W pierwszych sześciu miesiącach br. w FSO powstało niespełna 20,9 aut (-29,7 tys. egzemplarzy, nie uwzględniając zestawów). Osiągnięta wielkość dała FSO 4,79 proc. udziału w całości produkcji (przed rokiem 9,84 proc.).

Najbardziej masowo produkowanym pojazdem w Polsce pozostaje Fiat Panda, który w pierwszym półroczu 2009 r. powstał w ponad 157 tys. egzemplarzach. Drugie miejsce

„weteran” Fiat 600, w liczbie 4,2 tys. wyprodukowanych egzemplarzy.

Produkcja samochodów osobowych i dostawczych w Polsce w I półroczu 2009

Production of passenger cars and commercial vehicles in six months of 2009

Producent / Manufacturer	I-VI.2009	%	I-VI.2008
Fiat Auto Poland	298 976	68,53%	250 230
VW Poznań	67 582	15,49%	100 005
GM Manufacturing Poland	48 811	11,19%	113 063
FSO	20 895	4,79%	50 565
RAZEM / Total	436 264	100,00%	513 863

*W tym Ford Ka/ with Ford Ka units, Źródło: Producenci

przypadło również modelowi z Tychów, Fiatowi 500 – blisko 81,4 tys. aut, a na trzecim znalazł się VW Caddy – 61,7 tys. szt. Ford Ka, kolejny model produkowany w Tychach, uplasował się na czwartej pozycji, z wynikiem niespełna 49,9 tys. Kolejne miejsca przypadły

Eksport

Od lat głównym rynkiem zbytu samochodów osobowych i dostawczych, produkowanych w Polsce, pozostają rynki zagraniczne. Funkcjonowanie lokalnych fabryk jest bardzo mocno uzależnione od eksportu. W pierw-

Eksport samochodów osobowych i dostawczych w Polsce w I półroczu 2009 r.

Export of passenger cars and commercial vehicles in six months of 2009

Producent / Manufacturer	I-VI.2009	%	I-VI.2008
Fiat Auto Poland	ok. 291 277	68,53%	242 159
VW Poznań	66 456	15,64%	99 683
GM Manufacturing Poland	46 414	10,92%	108 449
FSO	< 20 895	4,92%	46 967
RAZEM / Total	ok. 425 042	100,00%	497 258

*W tym Ford Ka/ with Ford Ka units, Źródło: Producenci

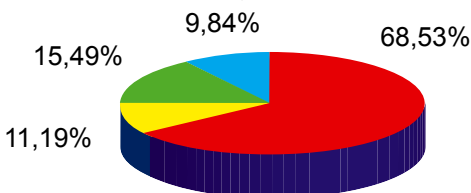
modelom: Opel Zafira (37,1 tys.), Chevrolet Aveo (20,9 tys.), Opel Astra II (7,1 tys.), VW T5 (5,9 tys.), Fiat 500 Abarth (4,7 tys.) i Opel Astra III sedan (4,4 tys.). Listę modeli zamyka

szym półroczu 2009 roku na rynki zagraniczne trafiło około 425 tys. pojazdów, niespełna 97,5 proc. wszystkich wyprodukowanych aut.

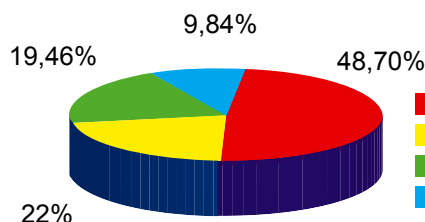
Kolejność eksporterów pokrywa się z listą

Produkcja pojazdów według producentów

Vehicle production according to producers



VI 2008



VI 2009

- Fiat Auto Poland
- GM Manufacturing Poland
- VW Poznań
- FSO



Volkswagen AG

producentów. Pierwsze miejsce należy do Fiat Auto Poland – prawie 242 tys. samochodów marki. Do zagranicznych klientów trafiło również około 49,3 Fordów Ka, wyprodukowanych w Tychach. VW Poznań wysłał zagranicę niemal 66,5 tys. pojazdów (spadek o 33,33 proc.), natomiast GMMP wyeksportował ponad 46,4 tys. aut (-57,20 proc.). Ponadto na rynki zagra-

niczne trafiło niemal niespełna 20,9 tys. pojazdów (-55,51 proc.) z warszawskiej FSO.

Co w drugim półroczu?

Wyniki produkcji w pierwszym półroczu były, zgodnie z oczekiwaniami, gorsze niż przed rokiem. Dzięki wprowadzonym dopłatom zakup nowych aut w większości krajów

Unii Europejskiej, szczególnie w Niemczech i Włoszech, głównych rynkach zbytu polskiej motoryzacji, w drugim kwartale spadki nie były już tak głębokie jak w pierwszych trzech miesiącach 2009 r. Wielkość dopłat spowodowała duże zainteresowanie małymi miejskimi samochodami. Dlatego wśród beneficjentów dopłat jest polska fabryka Fiata.

Sytuacja może ulec zmianie pod koniec września, kiedy powinien dobieć końca okres dofinansowania nowych aut w Niemczech. Również rząd Francji zapowiedział wycofanie się z dopłat. Odbije się to na produkcji samochodów w Polsce, choć brak jest obecnie jakichkolwiek scenariuszy rozwoju sytuacji.

Pozytywnym sygnałem będzie uruchomienie w fabryce Opla pod koniec tego roku produkcji Astry czwartej generacji. Pozostaje na ten moment otwartą kwestią, jaką rolę w tym koncernie przewiduje nowych inwestor dla zakładu w Gliwicach.



Obserwując zaskakujące sytuacje na rynku, jak niezwykle wzrost produkcji Fiata w Tychach w sytuacji globalnego kryzysu, jaki dotknął branżę motoryzacyjną, starajmy się zrozumieć rzeczywiste powody tej sytuacji. Rynkiem rządzą matematyczne prawa i nic nie ma tu miejsca bez wymiernych powodów - poznanie tych powodów daje nam szansę trafniejszego przewidywania najbliższej przyszłości.

Sytuacja Fiata – podobnie jak kilku innych europejskich fabryk produkujących równie ekonomiczne i nowoczesne samochody, wynika ewidentnie z akcji podejmowanych przez rządy Niemiec i innych krajów w celu zwiększenia popytu. Niestety dopłaty to nie worek bez dna i wzniecony w ten sposób chwilowy wzrost popytu nie jest w żadnym stopniu oznaką końca kryzysu w branży.

Uwagę kierować należy na sektor produkujący samochody użytkowe (ciężarówki, naczepy, samochody dostawcze), gdyż tutaj sytuacja wygląda nadal bardzo źle – a pojawienie się trendu wzrostowego będzie ewidentnym znakiem „rozkrećcia się” gospodarki i rynku.

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



Jesteśmy dostawcą komponentów głównie do segmentu mini, więc obecna sytuacja na rynku nowych samochodów jest dla nas niezmiernie korzystna, do czego przyczyniły się w dużej mierze dopłaty do nowych samochodów. Większość modelu, do których produkujemy elementy, takie jak Fiat Panda, Fiat

600 czy Suzuki Splash obecnie biją rekordy sprzedaży na rynkach europejskich.

Dzieje się tak również dlatego, że nasz główny klient Fiat Auto Poland prowadzi od lat konsekwentną politykę zarządzania jakością, co przekłada się na znakomitą jakość samochodów będących już i tak na wysokim światowym poziomie.

Jeżeli chodzi o sytuację ekonomiczną sektora dostawców, myślę, że wysoka sprzedaż po wyczerpaniu się puli dopłat do samochodów w okolicach września utrzyma się jeszcze przynajmniej do listopada tego roku. Trzeba pamiętać, że auta produkowane są na zamówienie klientów i dostarczane kilka lub kilkanaście tygodni od jego zamówienia. Dostawcy i producenci samochodów będą więc mieli jeszcze dużo pracy.

Dlatego jestem przekonany, że rok bieżący powinien zamknąć się dla sektora dostawców aut mini i małych wynikiem zbliżonym do roku 2008.

Marek Czyżewski
Prezes Zarządu
Orsa-Moto Sp. z o.o.

ENGLISH SUMMARY

In the first half of 2009, more than 436 thousand cars and delivery vans rolled off assembly lines in Poland, down by 15.11 percent compared to the same period of last year. Fiat Auto Poland is strengthening its position as the leading car market in Poland, with its production up by 19.47 percent (almost 299 thousand vehicles). The other manufacturers' sales volumes dropped: VW Poznań (-32.42 percent - 67.6 thousand vehicles), GMMP (-56.83 percent - 48.8 thousand) and FSO (-58.68 percent - 20.9 thousand).

Nearly 97.5 percent of the vehicles made in Poland are exported.

Fiat Auto Poland wyprodukował 1 500 000 Pandę



21 lipca br. z linii produkcyjnych Fiat Auto Poland w Tychach zjechał półtoramilionowy Fiat Panda. Jubileuszowy samochód z silnikiem 1,3 MultiJet, w wersji Emotion, w kolorze niebieskim (blu magnetico), przeznaczony był na rynek włoski.

Fiaty Panda o numerach nadwozi 1 499 999 i 1 500 001 też są przeznaczone dla zagranicznych klientów: w Niemczech (z silnikiem 1,3 MultiJet, wersja Dynamic, w kolorze czarnym – nero provocatore) i w Anglii (z silnikiem 1,1 ECO, wersja Active, w kolorze czerwonym - rosso sfrontato).

Z półtora miliona wyprodukowanych do tej pory Fiatów Panda na rynek polski trafiło 100 749 sztuk, natomiast 1 399 251 egzemplarzy (93,3 proc.) wyeksportowano na rynki 74 państw, w tym do wszystkich państw europejskich (najwięcej do Włoch - 899 265 szt., Niemiec

- 130 708 szt., Francji - 84 641 szt.), a także m.in. do Japonii (3 345 szt.), RPA (3 254 szt.), Meksyku (1 310 szt.).

Obecnie Panda produkowana jest z czterema silnikami; trzema benzynowymi 1,1 (54 KM); 1,2 (60 KM); 1,4 (100 KM) oraz z superszczędnym i ekologicznym dieslem 1,3 MultiJet (70 KM). W ofercie występuje także wersja Panda Natural Power na gaz ziemny oraz wersja GPL na gaz propan-butan.

Rozpoczęcie produkcji seryjnej nowego Fiata Pandy w Tychach nastąpiło w maju 2003 r.



Electropoli-Galwanotechnika

SURFACE TREATMENT EXPERTS

**CATAPHORETIC COATING
POWDER COATING
WET PAINTING
GALVANIZING PLATING
CONVERSION PRE-TREATMENTS
LABORATORY SERVICE
ADVANCED LOGISTICS SERVICE
COATS REMOVING IN FLUIDIZED REACTOR**

**43-300 BIELSKO-BIAŁA
UL. GRAŻYŃSKIEGO 141**

**WWW.ELECTROPOLI.PL
MARKETING@ELECTROPOLI.PL
Tel. +48 33 813 52 52
Fax. +48 33 813 21 13**



Man Bus Sp. z o.o.

MAN Bus Sp. z o.o. Dwa zakłady – jedna marka

W ciągu ostatnich lat Polska stała się jednym z najważniejszych producentów autobusów w Europie. Wysoka jakość oraz relatywnie niskie koszty spowodowały, że wielkość produkcji dynamicznie rosła. Dobre wyniki sektora nie mogłyby być możliwe bez wieloletniego lidera tego segmentu – polskiego oddziału koncernu MAN.

Autobusy z ciężarówkami w tle

Historia obecności bawarskiego producenta autobusów sięga połowy lat 90. XX wieku.

MAN pojawił się na polskim rynku autobusów pod koniec 1995 roku, kiedy została zawarta umowa ramowa z MPK Poznań na wykonanie niskopodłogowych autobusów typu MAN NL 222 na bazie montażu SKD. W 1996 roku sprzedano do tego wielkopolskiego przewoźnika pierwszych 50 pojazdów. W 1997 roku zmontowano dalsze 13 pojazdów na terenie Zakładu Naprawy Autobusów MPK Poznań w Biskupicach

miejskiego). W pierwszym roku działalności spółka MAN Bus Polska zatrudniała 187 osób, w tym 167 pracowników fizycznych i 30 umysłowych. Do klientów trafiło 57 pojazdów, w tym 55 szt. na rynek krajowy.

W międzyczasie w lipcu 1998 roku podpisany został list intencyjny o współpracy MAN z Zakładami Starachowickimi STAR S.A., kontrolowanymi w tym czasie przez grupę Zasada S.A. Dotyczył on współpracy w zakresie produkcji i sprzedaży pojazdów ciężarowych średniej ładowności. W drugiej połowie 1998 r. uruchomiono w Starachowicach produkcję nowych



Man Bus Sp. z o.o.

dla kolejnych firm (5 szt. dla KLA Kalisz, 4 szt. dla MZK Ostrów Wlkp. 2 szt. dla KM Szczecinek i 2 szt. dla MPK Tarnów).

Rok wcześniej niemiecki koncern zdecydował się na budowę fabryki autobusów w Sadach niedaleko Poznania. O tej lokalizacji zdecydowały między innymi niższe koszty produkcji niż w Niemczech, stosunkowa niewielka odległość (500 km) od macierzystego zakładu w Saltzgitter, bezpośrednie sąsiedztwo Poznania z dużym potencjałem siły roboczej o wszystkich stopniach wykształcenia oraz rosnące zapotrzebowanie na odnowę taboru na polskim rynku. 25 marca 1997 roku wmurowano kamień węgielny pod budowę nowej fabryki. W ciągu roku na terenie 15 ha powstała hala produkcyjna o powierzchni 15.000 m².

W kwietniu 1998 roku odbyło się oficjalne otwarcie nowego i oddanie do użytku pierwszego niskopodłogowego autobusu

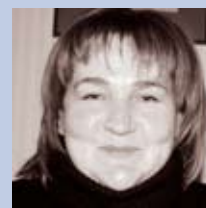
modeli samochodów STAR 8.125 i 12.155. Zastosowano w nich silniki, skrzynie biegów i kabiny produkcji MAN.

Od grudnia następnego roku MAN Nutzfahrzeuge AG stał się właścicielem zakładów w Starachowicach, czego efektem było utworzenie firmy STAR TRUCKS Sp. z o.o.



Man Bus Sp. z o.o.

AUTOR



Ewa Jakubowska

Redaktor współpracujący
AutomotiveSuppliers.pl

Tymczasem 1999 r. rozpoczął się w Sadach od wyprodukowania setnego autobusu miejskiego. Fabryka wówczas w ramach globalnego systemu produkcji koncernu MAN zajmowała się wytwarzaniem pojazdów typu NM 222 (Göppel), NL 222, NG 312, EL 222 oraz NL 262R dla Hongkongu. W drugim roku działalności produkcyjnej do krajowych klientów dostarczono 59 pojazdów a na eksport 21 szt. W 1999 roku zakład w Sadach zatrudniał już 308 osób, w tym 260 pracowników fizycznych i 48 umysłowych. Pod koniec roku MAN wprowadził do produkcji niskopodłogową rodzinę autobusów trzeciej generacji (NL 223/263 i NG 313). Również w 1999 roku zakład uzyskał certyfikat DIN ISO 9001:1994 i VDA 6.1.

Kolejne lata działalności to dalszy rozwój zakładu w Sadach. W 2000 roku fabryka dostarczyła 174 autobusy, w tym 77 na eksport. Rok później zakład opuściło 236 pojazdów, z czego 117 sztuk trafiło na rynek polski, a 119 sztuk na eksport. Poziom



Man Bus Sp. z o.o.

zatrudnienia wzrósł w ciągu dwóch lat do 614 pracowników.

W czerwcu 2001 r. nastąpiło przeniesienie produkcji wiązek elektrycznych z niemieckiego miasta Penzberg do zakładu w Starachowicach, a w I połowie roku następnego w Sadach rozpoczęto produkcję pojazdów trzyosiowych z tej serii (NL 263/15)

Kolejne lata to coraz bardziej zaawansowana współpraca pomiędzy oboma polskimi zakładami. Szczególnie ważnym okazał się rok 2003. W połowie roku produkcję komponentów, jak i szkieletów nadwozi autobusów, przejął zakład w Starachowicach. Fabryka w Sadach pozostała głównym ośrodkiem montażu nadwozi i gotowych autobusów pod potrzeby klienta. Pierwszy korpus autobusowy powstał w Starachowicach powstał w czerwcu.

1 sierpnia 2003 roku doszło do fuzji spół-

ek ze Starachowic i z Sadów. Powstała firma MAN STAR Trucks & Buses sp. z o.o. z siedzi-



Man Bus Sp. z o.o.

bą w Sadach koło Poznania. W tym samym miesiącu został wyprodukowany w Polsce i przekazany klientowi tysięczny autobus.



Man Bus Sp. z o.o.

W grudniu 2003 r. zapada decyzja o przeniesieniu, lekkich i średnich samochodów ciężarowych Star i MAN, które przez ponad trzy lata produkowano w Starachowicach, do fabryki MAN w austriackim Steyr. W Starachowicach pozostawiono jedynie terenowe modele 944 i 1466, stanowiące bazę dla pojazdów wojskowych i specjalistycznych.

Pod koniec 2003 r. zakłady MANa w Polsce zatrudniały ponad 3 tys. osób.

W 2004 roku fabryki w Sadach i Starachowicach otrzymały certyfikaty ISO 9001:2000.

W 2006 roku w wielkopolskim zakładzie został wyprodukowany pierwszy autobus niskopodłogowy MAN Lion's City z silnikiem CNG.

W lutym następnego roku w Starachowicach świętokrzyski oddział stał się centrum kompetencyjnym dla produkcji korpusów autobusowych. W związku z tym w lipcu tego samego roku uruchomiono automatyczną linię do zanurzeniowego malowania kataforetycznego (KTL).

W grudniu 2008 r. nastąpiła reorganizacja w ramach, której wyłączono ze struktur MAN produkcję wiązek elektrycznych. Dotychczasowy wydział w Starachowicach przejęła fińska spółka PKC Group.

Pełna kooperacja oraz jakość

Zakład w Sadach koło Poznania zajmuje się przede wszystkim produkcją niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej oraz podwozi samojezdnych.

Zdolności produkcyjne to 10 jednostek dziennie w przypadku autobusów i 2,5 jednostki podwozi dziennie. Flagowym produktem zakładu jest niskopodłogowy Lion's City. Głównymi odbiorcami modeli Lion's City są rynki eksportowe, w tym m.in. Niemcy, Austria, Francja, Holandia, Norwegia, Szwecja oraz Zjednoczone Emiraty Arabskie.

Natomiast głównym profilem działalności zakładu w Starachowicach są korpusy autobusów niskopodłogowych (solo i przegubowych). Powstają tutaj pojazdy trzyosiowe A26 (o długości 15 m), autobusy miejskie A21/A23, podmiejskie A20 oraz auta z pionową zabudową silnika A37/A47. Produkowane są zarówno całe pojazdy, jak i ich komponenty na potrzeby innych zakładów. W ofercie widnieją grupy podłogowe (A22, A24 i A35), a także komponenty do podłóg (A69 i A84) oraz, wykonywane na specjalne zamówienie, części do trolejbusów (J33). Na potrzeby zakładów koncernu w Monachium i Norymberdze, starachowicka fabryka dysponuje modułem obróbki mechanicznej, służącym do produkcji części silnikowych i hamulcowych. Ale głównym odbiorcą produkowanych komponentów jest zakład w Sadach.

Możliwości produkcyjne w Starachowicach to 10 korpusów autobusowych i 2 sztuki grup podłogowych dziennie.

Warunkiem powodzenia na rynku zakładów o skomplikowanej strukturze pro-



Man Bus Sp. z o.o.

dukcyjnej jest postawienie na nowoczesność. Dlatego dotychczasowe inwestycje MAN związane są ze zautomatyzowaniem procesów i zwiększeniem wydajności. Dotyczy to między innymi wspomnianej już linii do kataforezy jest w Starachowicach. Metodą kataforezy zanurzeniowej nakłada się warstwę ochronną farby, zabezpieczając w ten sposób nadwozie pojazdu przed skutkami korozji. Dzięki nowoczesnemu procesowi lakierniczemu firma MAN udziela aż 12-letniej gwarancji na ochronę antykorozyjną w swoich pojazdach.

Na uwagę zasługują także lasery. W Starachowicach działa 5 laserów w cyklach automatycznych. Laser do blachy Byspeed 3015 firmy Bystronic tnije czarne blachy do grubości 20 mm, a stal nierdzewną i aluminium do grubości 10 mm.

Ponadto pracują jeszcze 2 lasery do blachy firmy Trumpf oraz 1 laser Bystronic. Laser do cięcia profili / rur firmy LT712D włoskiej firmy ADIGE jest jednym z niewielu tego typów laserów w Polsce. Do dyspozycji zakładu pozostają ponadto maszyny CNC - prasy oraz frezarki. Na obszarze obróbki mechanicznej zostały zorganizowane sterowane numerycznie poziome i pionowe centra obróbcze i tokarki.

Obecnie oba zakłady posiadają certyfikaty systemu zarządzania ISO 9001:2000 i ISO 14001:2004, a ponadto: Świadectwo Kwalifikacyjne Instytutu Spawalnictwa w Gliwicach, uprawniające do wykonywania konstrukcji spawanych zaliczonych do I klasy (najwyższa klasa konstrukcji spawanych).

Obecna sytuacja i najbliższe plany

9 stycznia 2009 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z „MAN Star Trucks & Busses Sp. z o.o.” na MAN Bus Sp. z o.o.

Dynamiczny rozwój firmy spowodował, że MAN stał się liderem w produkcji i eksporcie autobusów w Polsce. Dla przykładu w 2006 roku polski oddział niemieckiego koncernu wyprodukował 890 pojazdów (26,36 proc. rynku), rok później 956 szt. (26,43 proc.) a w 2008 r. - 1 353 autobusy (29,96 proc.).

Także w pierwszych miesiącach 2009 roku MAN pozostał liderem tego segmentu przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Odczuwalny jest spadek liczby zamówień



Man Bus Sp. z o.o.

również w produkcji autobusów, co przekłada się na poziom zatrudnienia.

Ale pomimo trudnej sytuacji przemysłu motoryzacyjnego w polskich zakładach MANa mają miejsce kolejne inwestycje. W Sadach powstaje nowa hala przeznaczona do odbioru autobusów (Abnahmehalle) oraz inna (Methodenraum), gdzie będą testowane nowe elementy jak i całe zespoły autobusowe, między innymi z napędem hybrydowym. Właśnie w tym roku w wielkopolskim zakładzie zostanie wyprodukowany pierwszy autobus hybrydowy MAN Lion's City. - *Jeśli chodzi o autobusy miejskie, to po raz trzeci z rzędu możemy pochwalić się pozycją numer 1 w produkcji w Polsce* – mówi Michael Kobriger, CEO MAN Bus Sp. z o.o. - *Polska*

to europejskie zagłębienie produkcji autobusów, dlatego też cieszy nas, iż po raz kolejny pokonaliśmy naszych konkurentów. Wspólnie budowane przez polskich i niemieckich fachowców autobusy spod znaku Lwa cenione są przez Klientów na całym świecie. Prawie w 100% opieramy się na polskiej kadrze, zapewniając kilka tysięcy miejsc pracy. Wzajemne uzupełnianie się i zaufanie pozwalają nam wspólnie odnosić sukcesy – dodaje Michael Kobriger.

Natomiast w Starachowicach przebudowane zostaną hale, dzięki czemu produkcja wzrośnie do 14 korpusów dziennie. Zmiany te wpłyną także na obniżenie kosztów i poprawienie jakości opuszczających fabrykę pojazdów. W planach jest także optymalizacja dotowarowania pro-

dukcji (uruchomienie procesu kompletowania części pod konkretne zamówienia), usprawnienie zarządzania stanami magazynowymi czy też przebudowa lakierni i zwiększenie jej zdolności produkcyjnych do 10-12 jednostek dziennie.

Pomimo trudnej sytuacji na rynku autobusowym w Europie, MAN Bus spodziewa się, że także na koniec 2009 r. będzie liderem produkcji z około 1,8 tys. wyprodukowanych pojazdów.



Man BUS Polska Sp. z o.o.

Oddział Poznań

ul. Poznańska 4, Sady
Tarnowo Podgórne
tel: 061 816 63 01 (sekretariat zarządu)

- Zatrudnienie: 1771 osób (czerwiec 2009)
- Powierzchnia: 253 tys. m²
- Wydajność: 10 korpusów autobusów i 2 sztuki grup podłogowych / dzień

Oddział Starachowice

ul. 1 Maja 12
27-200 Starachowice
tel: 041 273 41 10

- Zatrudnienie: 1200 osób (czerwiec 2009)
- Powierzchnia: 24 tys. m²
- Wydajność: 10 jednostek autobusów i 2,5 jednostki podwozi / dzień

ENGLISH SUMMARY

Poland is an extremely important country for MAN Nutzfahrzeuge, not only because of its manufacturing centres, but also because it is the second most important market after Germany.

For more than 15 years, we have been offering modern and reliable products that have won numerous awards. We work to extend our product portfolio continuously. With two city bus factories, a truck factory and a sales organisation located in Poland, we have already gained considerable investment experience in Poland. We work to take advantage of this favourable investment climate by pursuing our long-term investment strategy. The company's competent staff, mutual trust and cooperative efforts to achieve success encourage investment. The vehicles made in Poland (Made by MAN built in Poland) are sold to our customers throughout the world. We are very proud of that.

Jörg Mommertz
CEO Sales Region Europe East
MAN Nutzfahrzeuge

Synergia na czas kryzysu



Załamanie koniunktury obserwowane na rynku motoryzacyjnym stawa przed kierownictwem firm działających w branży szereg wyzwań. Ich rozmiar osiągnął skalę nie spotykaną dotychczas w gospodarce światowej. Rokowania na przyszłość są nadal wielką niewiadomą. Tym bardziej w cenie są działania pomagające znacząco zredukować koszty prowadzonej działalności.

Rozwiązanie, które chcemy Państwu przybliżyć, pozwala na optymalizację kosztów materiałowych w obszarze narzędzi skrawających, uczestniczących w procesie obróbki mechanicznej.

Siedem lat temu podjęta została decyzja o utworzeniu w Polkowicach, tuż przy Legnickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, Centrum Serwisowego firmy TCM Polska oraz Centrum nakładania powłok koncernu Oerlikon Balzers. Dzięki temu rozwiązaniu oraz wzorcowej współpracy udaje się nam z powodzeniem oferować na rynku polskim kompleksową usługę związaną z regeneracją i powlekaniami narzędzi skrawających, naprawą części oraz oprzyrządowanie maszyn i linii produkcyjnych.

Lokalizacja obu firm w jednej hali produkcyjno-usługowej pozwala w istotny sposób skrócić czas realizacji usługi regeneracji i powlekania. W sytuacjach realnego zagrożenia przestojem linii produkcyjnej klient

otrzymuje zregenerowane i powleczone narzędzie na drugi dzień. Jak to wygląda w praktyce?

- TCM przy pomocy wysoko wykwalifikowanego personelu oraz zaawansowanego parku maszynowego regeneruje, naprawia bądź dokonuje kontroli jakościowej narzędzi skrawających. Wykorzystujemy do tego pięć nowoczesnych maszyn CNC oraz kilkadziesiąt specjalistycznych maszyn konwencjonalnych oraz urządzeń pomocniczych, pozwalających odtworzyć najbardziej skomplikowaną geometrię narzędzia skrawającego ze stali szybko tnącej, węgla spiekanego oraz narzędzi diamentowych.
- Oerlikon Balzers nanosi supertwarde przeciwzuzyciowe powłoki PVD BALINIT®. Powłoki te nanoszone są w warunkach wysokiej próżni w asyście plazmy, w temperaturze odpowiedniej dla danej warstwy. W Polsce znajdują się dwa centra nakładania powłok w Polkowicach i Tczewie. Dysponujemy trzema maszynami powlekającymi. Obydwa zakłady wyposażone są w urządzenia i technologie konieczne do przygotowania narzędzi do powlekania oraz obróbki wykańczającej. Dysponujemy także precyzyjnymi urządzeniami pomiarowymi do niezbędnych pomiarów i badań. Oerlikon Balzers to zgrany zespół fachowych i wykształconych inżynierów i techników.

Istotną zaletą opisywanej kompleksowej usługi jest wymierna oszczędność mierzona zarówno w odniesieniu do kosztu zakupu jak i efektu finalnego w postaci narzędzia z udoskonaloną geometrią oraz specjalnie dobraną do warunków pracy powłoką utwardzającą.

Serdecznie zapraszamy Państwa do grona naszych zadowolonych klientów!

oerlikon
balzers

Oerlikon Balzers Coating Poland Sp. z o.o.

ul. Fabryczna 4

59-101 Polkowice

Tel.: 076 746 48 00

Faks: 076 746 48 01

e-mail: info.balzers.pl@oerlikon.com

www.oerlikon.com/balzers/pl

TCM[®]
International

TCM Polska Tool Consulting & Management Sp. z o.o.

ul. Fabryczna 4

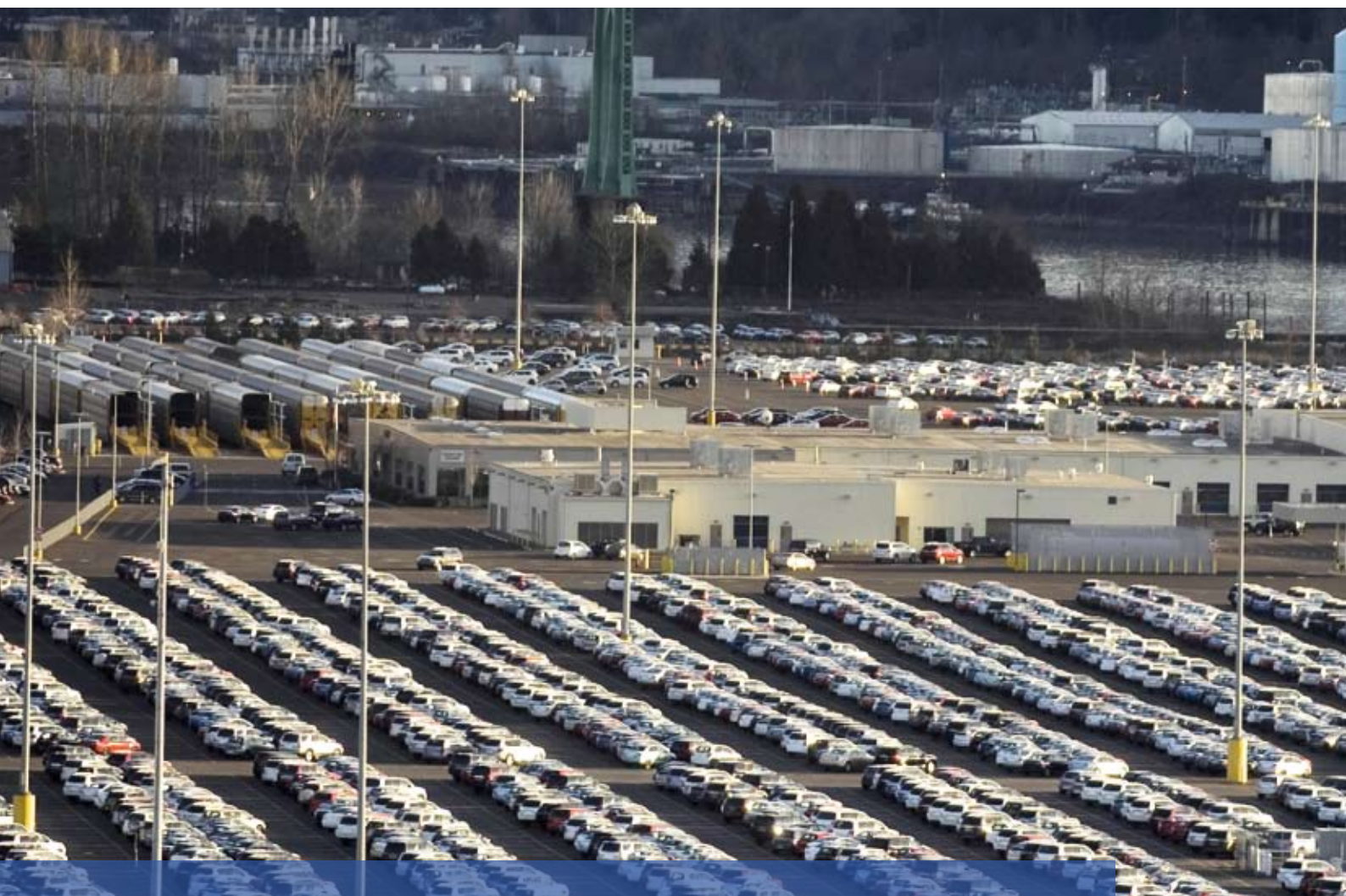
59-101 Polkowice

Tel: +48 / (0) 76 746 46 61

Faks: +48 / (0) 76 746 46 70

e-mail: tcm@tcm-polska.pl

www.tcm-polska.pl



Niezły marzec, gorszy kwiecień

Pierwszy kwartał br. zakończył się optymistycznymi sygnałami o częściowej poprawie w sektorze motoryzacyjnym w Polsce. W marcu eksport był niższy niż przed rokiem, ale znacznie wyższy niż w lutym. To zasługa przede wszystkim dopłat na zakup nowych aut w krajach Unii Europejskiej. Niestety w kwietniu nastąpiło pogorszenie wyników.

Marzec 2009

W trzecim miesiącu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 1,45 mld euro. Wartość ta jest o 15 proc. niższa od uzyskanej przed rokiem ale jednocześnie o 28,20 proc. wyższa niż w lutym. Uzyskany spadek był najniższym w I kwartale 2009 r. (styczeń -37,65 proc., luty -31,89 proc.).

Podobnie jak w poprzednich miesiącach o wynikach zadecydowały rynki unijne, na które trafiło 90,27 proc. całości eksportu (dynamika 95,82 proc.). Podobnie jak w styczniu i w lutym, skutki kryzysu najbardziej dotkliwie odczuły firmy, które eksportowały poza kraje UE. Dynamika eksportu na te rynki wyniosła jedynie 32,70 proc., co oznacza ponad trzykrotny spadek zamówień.

Największym odbiorcą były, tak jak w poprzednich miesiącach Niemcy (35,34 proc. całości) - w ciągu 12 miesięcy udział tego rynku zbytu wzrósł aż 12,07 proc. Dynamika eksportu w marcu była rosnąca i wyniosła 129,06 proc. To zasługa eksportu samochodów osobowych. Na drugim miejscu utrzymały się Włochy (19,34 proc.), które odnotowały nieznacznie gorszy wynik niż w marcu 2008 (dynamika 97,01 proc.). Na trzecim miejscu awansowała Francja. Eksport na ten rynek stanowił w marcu 6,36 proc. całości ale charakteryzował się on 97,26 proc. dynamiką. Czwarte miejsce należało do Czech (5,62 proc.), z dynamiką na poziomie 176,39 proc. Piąte miejsce przypadło Hiszpanii (4,26 proc.), na którym odnotowano jeden z najmniejszych spadków (dynamika 82,20 proc.). Rynek brytyjski, który jeszcze miesiąc wcześniej znajdował się na 3. pozycji w, marcu spadł na 6. miejsce.

O wynikach eksportu w marcu zdecydowały ponownie dwie grupy produktów: samochody osobowe i towarowo-osobowe oraz części i akcesoria, na które przypadło 73,39 proc. całego eksportu branży. Przed rokiem te dwie grupy stanowiły o 63,86 proc. wynikach branży motoryzacyjnej.

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 673,41 mln euro. To 10,10

proc. więcej niż przed rokiem. Udział tej grupy w całości eksportu branży wyniósł 46,36 proc. i był wyższy o 10,57 proc. niż w marcu 2008 r. Dobre wyniki to zasługa eksportu na rynki unijne, który wzrósł o 20,44 proc. Szczególnie dobre wyniki widać w eksporcie do krajów, które wprowadziły system dopłat do zakupu nowych aut. Właśnie dzięki dopłatom, Niemcy stały się rynkiem zbytu numer 1. Dynamika eksportu do Niemiec w marcu wyniosła aż 307,89 proc. Włochy, które spadły na 2. miejsce, odnotowały dynamikę 114,74 proc. Także dwa kolejne kraje miały rosnącą dynamikę eksportu: Francja (108,85 proc.) i Belgia (119,51 proc.). Natomiast zamykająca pierwszą „piątkę” Wlk. Brytania zanotowała głęboki spadek eksportu (dynamika 37,64 proc.).

Wartość eksportu części i akcesoriów osiągnęła poziom 392,69 mln euro, o 18,17 proc. mniej niż przed rokiem. Na tę grupę przypadło 27,03 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do marca 2008 r. udział części spadł o 1,05 proc. Wśród największych odbiorców tego typu wyrobów motoryzacyjnych, poza Hiszpanią (5. pozycja), nie zanotowano wzrostu.

Eksport przemysłu motoryzacyjnego w styczeń-marzec 2009 r.

Export in the Automotive Industry from Poland after three months of 2009

	w mln euro	Dynamika	udział w %
Unia Europejska	3 282,49	80,26%	91,15%
Eksport poza UE	318,78	34,92%	8,85%
Razem	3 601,27	72,01%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl

Wartość eksportu silników wysokoprężnych wyniosła 192,96 mln euro, o 35,02 proc. mniej niż rok wcześniej. W marcu tego typu jednostki napędowe stanowiły 13,28 proc. całości sektora.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, tylko w dwóch przypadkach odnotowano wzrosty – pojazdy specjalne (dynamika 165,19 proc.) i podwozi z silnikami (dynamika 979,43 proc.). W sześciu innych miały miejsce spadki. Najniższy dotknął eksport autobusów (dynamika 81,20 proc.) a największy nadwozia (dynamika 19,06 proc.).

I kwartał 2009

W pierwszych trzech miesiącach bieżącego roku eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 3,6 mld euro. Wartość ta jest o 27,99 proc. niższa od uzyskanej przed rokiem. Eksport w I kwartale br. był mniejszy o 1,4 mld euro niż rok wcześniej.

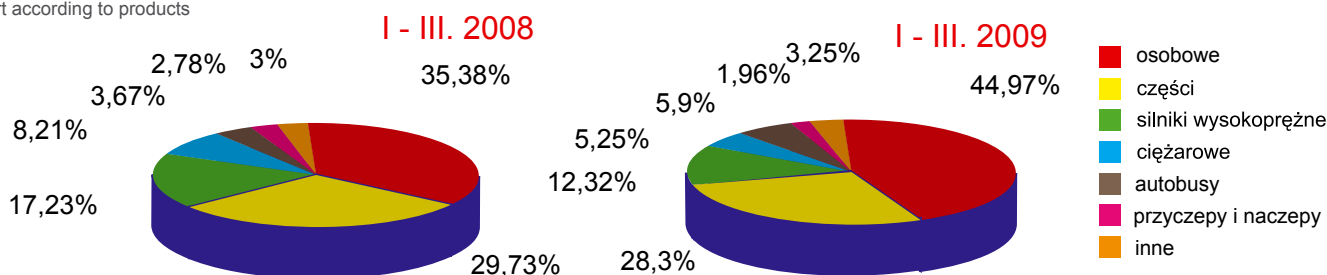
Do krajów Unii Europejskiej trafiło 91,15 proc. całości. To o 9,4 proc. więcej niż rok wcześniej.

Największym odbiorcą pozostają Niemcy.

Udział tego rynku po trzech miesiącach br. wzrósł do 30,14 proc. całości eksportu branży. Dynamika eksportu do Niemiec wzrosła do 95,80 proc. Drugim rynkiem pozostają również niezmiennie Włochy (20,88 proc.). Także w tym przypadku dynamika była malejąca (90,49 proc.). Trzecim rynkiem zbytu pozostaje Francja. Na ten rynek trafiło 6,87 proc. całego eksportu branży – a dynamika, na tle innych krajów, była stosunkowo wysoka (91,99 proc.). Eksport do Wlk. Brytanii, odczuwającej jeden z największych spadków w Europie,

Eksport według produktów

Export according to products



stanowił 6,00 proc. całości a dynamika była jedną z najniższych – 55,67 proc. Stosunkowo dobre wyniki odnotowano w eksporcie na rynek czeski, który zamyka pierwszą „piątkę”. Eksport do Czech stanowił po dwóch miesiącach br. 6,03 proc. i charakteryzował się „aż” 111,07 proc. dynamiką.

Wśród pierwszych dziesięciu rynków zbytu, najbardziej spadł eksport na Węgry (dynamika 39,57 proc.) i do Rosji (32,53 proc.). Eksport na Ukrainę, która jeszcze w połowie 2008 r. była jednym z najważniejszych rynków zbytu, praktycznie zamarł. Rynek ten wypadł poza pierwszą „dziesiątkę” (dynamika 15,29 proc.). Na pierwszą „dziesiątkę” przypadło w omawianym okresie 83,91 proc. całości eksportu motoryzacji.

Samochody i części

- podstawy eksportu branży

Eksport dwóch grup produktów: samochodów osobowych i samochodów towarowo-osobowych oraz części i akcesoriów w omawianym okresie stanowił 66,49 proc. całości.

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 1,61 mld euro, o 8,99 proc. mniej niż rok wcześniej. Udział tej grupy w całości eksportu branży wzrósł do 44,91 proc. i o 9,38 proc. więcej niż w okresie styczeń-marzec 2008 r.

Na rynki unijne trafiło aż 94,58 proc. eksportowanych aut. Warto podkreślić, że eksport do krajów UE po I kwartale br. odnotował minimalną ale rosnącą dynamikę (100,71 proc.), co jest związane z dobrymi wynikami marca. Największym odbiorcą pozostają Włochy. Na ten rynek trafiło 39,56 proc. wszystkich aut. Dynamika w tym przypadku była rosnąca i wyniosła 106,83 proc. Także pozytywny trend odnotowano w eksporcie do Niemiec (26,84 proc.). Wartość eksportu na ten rynek uległa podwojeniu (dynamika 213,36 proc.). Także w przypadku Francji (3. pozycja, 8,13 proc.), zachowana została rosnąca dynamika (102,01 proc.). W pozostałych najważniejszych rynkach eksport miał tendencje malejące: Wlk. Brytania - 6,36 proc. udziału i dynamika 57,80 proc. oraz Węgry - 3,20 proc. i dynamika 52,18 proc.). Na pierwszą „piątkę” rynków zbytu przypadło 81,09 proc. całości eksportu tej grupy. Wśród największych odbiorców, poza Węgrami, eksport spadł najbardziej na rynkach: rosyjskim (10. pozycja - dynamika 37,99 proc.), szwedzkim (13. pozycja - dynamika 32,42 proc.) i ukraińskim (19. pozycja - dynamika 24,57 proc.).

Wartość eksportu części i akcesoriów wynio-

Eksport silników wysokoprężnych styczeń-marzec 2009 r.

Export of diesel engines after three months of 2009

	w mln euro	dynamika	udział w %
Unia Europejska	398,75	50,51%	91,82%
Eksport poza UE	35,54	46,49%	8,18%
Razem	434,29	50,15%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl

Eksport części i akcesoriów styczeń-marzec 2009 r.

Export of parts and accessories after three months of 2009

	w mln euro	dynamika	udział w %
Unia Europejska	952,74	73,01%	92,29%
Eksport poza UE	79,65	40,09%	7,71%
Razem	1 032,39	68,66%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl

sła 636,68 mln euro, o 37,81 proc. mniej niż przed rokiem. Na tę grupę przypadło 28,67 proc. eksportu sektora motoryzacyjnego. W porównaniu do analogicznego okresu 2008 r. udział części spadł o 1,40 proc.

Do krajów Unii Europejskiej trafiło 92,29 proc. eksportowanych części i komponentów. Największym rynkiem były Niemcy (41,42 proc. i dynamika 83,93 proc.). Kolejni odbiorcy to: Czechy (8,42 proc. i dynamika 83,59 proc.) oraz Francja (8,18 proc. i dynamika 80,66 proc.). W przypadku pozostałych najważniejszych rynków zbytu, dynamiki nie przekraczała 65 proc.: Włochy (7,25 proc. udziału i dynamika 64,25 proc.) i Hiszpania (6,45 proc. i dynamika 61,99 proc.). Na pierwszą „piątkę” krajów przypada ponad 71,72 proc. całości eksportu tej grupy. Największy procentowy spadek eksportu dotknął rynek rosyjski (12. pozycja, dynamika 41,62 proc.) i ukraiński (11. pozycja, dynamika 19,23 proc.).

Eksport trzeciej najważniejszej grupy produktowej, silników wysokoprężnych wyniósł 434,29 mln euro, co daje dynamikę na poziomie jedynie 50,15 proc. Udział silników wysokoprężnych w całości eksportu spadł w ciągu 12 miesięcy o 5,25 proc. do 12,06 proc.

Blisko 92 proc. wyprodukowanych silników wysokoprężnych znalazło odbiorców na terenie Unii Europejskiej. W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, tylko w dwóch

przypadkach odnotowano wzrost eksportu: pojazdy specjalne (103,76 proc.), autobusy (106,70 proc.) i podwozia z silnikami (dynamika 411,27 proc.). Największe natomiast spadki dotknęły silniki spalinowe (dynamika 33,48 proc.) i nadwozia (33,48 proc.)

Kwiecień 2009

W czwartym miesiącu br. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniósł 1,35 mld euro. Wartość ta jest o 28,98 proc. niższa od uzyskanej przed rokiem, ale jednocześnie o 7,95 proc. niższa niż w marcu.

Podobnie jak w poprzednich miesiącach, o wynikach zdecydował eksport na rynki unijne, na które trafiło 88,89 proc. całości. Dynamika eksportu do krajów UE była niższa aż o 21,10 proc. niż przed rokiem.

Skutki kryzysu bardziej dotkliwie odczuły jednak firmy, które eksportują poza kraje UE, choć nie tak silnie jak w pierwszych trzech miesiącach. Dynamika eksportu na te rynki nieznacznie wzrosła i wyniosła 41,63 proc.

Największe rynki zbytu

Niestety na najważniejszych rynkach zbytu, zanotowano wyłącznie spadki. W pierwszym miesiącu II kwartału br. największym odbiorcą były, tak jak w poprzednich miesiącach Niemcy (31,36 proc. całości). Dynamika eksportu na rynek nie-

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych styczeń-marzec 2009 r.

Export of cars after three months of 2009

	w mln euro	dynamika	udział w %
Unia Europejska	1 529,54	100,71%	94,58%
Eksport poza UE	87,63	33,95%	5,42%
Razem	1 617,17	91,01%	100%

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl

miecki wyniosła 95,19 proc. Ponad ¼ eksportu (20,59 proc.) motoryzacji trafiła do Włoch, ale dynamika spadła aż do 82,91 proc. Na trzecie miejsce awansowała Francja. Eksport na ten rynek stanowił w kwietniu 6,90 proc. całości i charakteryzował się 92,96 proc. dynamiką. Czwarte miejsce należało do Czech (6,13 proc.), a uzyskany wynik był bliski zeszłorocznemu (dynamika 97,92 proc.). Piąte miejsce przypadło Wlk. Brytanii (4,94 proc.). Eksport na Wyspy Brytyjskie charakteryzował się niską 53,10 proc. dynamiką.

Wśród najważniejszych rynków, największy spadek nastąpił na rynkach: rosyjskim (12,50 proc.) i ukraińskim (12,56 proc.), które w ciągu kilku miesięcy kryzysu wypadły poza pierwszą „dziesiątkę” (odpowiednio: 14. i 18. pozycja).

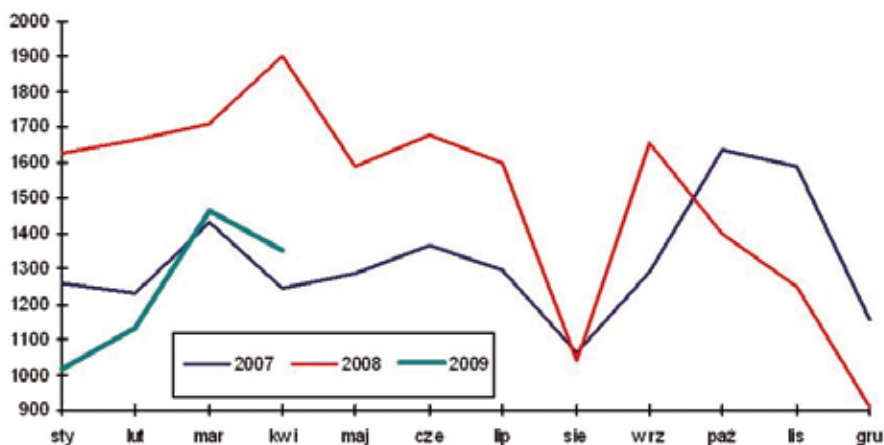
O wynikach eksportu w kwietniu zdecydowały ponownie dwie grupy produktów: samochody osobowe i towarowo-osobowe oraz części i akcesoria, na które przypadło 73,04 proc. całego eksportu branży. Przed rokiem te grupy stanowiły o 63,84 proc. wynikach sektora.

Eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych wyniósł 614,44 mln euro. To 7,74 proc. mniej niż przed rokiem. Udział tej grupy w całości eksportu branży wyniósł 46,36 proc. i był wyższy o 10,57 proc. niż w kwietniu 2008 r. Dobre lub przynajmniej nienajgorsze wyniki widać w eksporcie do krajów, które wprowadziły systemy dopłat do zakupu nowych aut. Eksport do Niemiec (2. pozycja - 32,25 proc. całości) jako jedyny wzrósł w porównaniu do zeszłego roku i to ponad dwukrotnie (dynamika 204,27 proc.) W przypadku rynku włoskiego (1. miejsce - 34,96 proc. całości) i francuskiego (3. miejsce - 7 proc.), gdzie również stosowane są dopłaty, eksport samochodów z Polski, zanotował spadek - odpowiednio: 93,01 proc. i 99,05 proc. Największy blisko pięciokrotny wzrost zanotowano na Słowacji (13. pozycja). Niestety na ten rynek trafiło w kwietniu tylko 0,66 proc. całości eksportu aut.

Eksport części i akcesoriów zanotował poważny, bo aż 32,11 proc. spadek. W kwietniu do zagranicznych klientów trafiły tego rodzaju produkty motoryzacyjne, warte 372,50 mln euro. Na

Eksport przemysłu motoryzacyjnego 2007-2009 (w mln euro)

Export in the Automotive Industry from 2007-2009 (in mln euro)



części i akcesoria przypadło 27,57 proc. eksportu całego sektora. W porównaniu do kwietnia 2008 r. udział tej grupy spadł o 1,27 proc. W pierwszej „dziesiątce” rynków zbytu zanotował wyłącznie spadki. Najmniejszy spadek miał miejsce w przypadku Francji (2. pozycja - dynamika 95,79 proc.). Natomiast rynek niemiecki, który jest największym odbiorcą części i akcesoriów, skurczył się o 24,40 proc.

Eksport silników wysokoprężnych kolejny miesiąc z rzędu dotyka znaczący spadek. W pierwszym miesiącu II kwartału br. tego typu jednostek napędowych trafiło zagranicę o wartości 177,53 mln euro, o 45,17 proc. mniej niż rok wcześniej. Silniki wysokoprężne stanowiły w kwietniu 13,14 proc. całości eksportu sektora.

W pozostałych siedmiu grupach produktów motoryzacyjnych, tylko w dwóch przypadkach odnotowano wzrosty, w przypadku autobusów (dynamika 121,53 proc.) i podwozi z silnikami (dynamika 672,67 proc.). W sześciu innych miały miejsce spadki - szczególnie drastyczne dotknęły silniki spalinowe (dynamika 16,95 proc.) i nadwozia (dynamika 14,10 proc.).

Podsumowanie

Pogorszenie się wielkości eksportu sektora motoryzacyjnego w kwietniu 2009 r., to niepokojący sygnał dla firm produkcyjnych. Blisko 29 proc. spadek można jednak w pewnym stopniu tłuma-

czyć faktem, że wprowadzone systemy dopłat spowodowały, że klienci w Niemczech, Włoszech czy Francji preferują zakup małych miejskich, a więc zazwyczaj tańszych aut. Dlatego eksport motoryzacyjny z Polski, czy też innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej, opiera się obecnie na konkurencyjnych cenowo autach oraz na części, których wartość jest zdecydowanie niższa niż do samochodów klasy premium.

Wart podkreślenia jest fakt, że w kwietniu, drugi miesiąc pod rząd, utrzymana została wysoka dynamika eksportu samochodów na rynek niemiecki.

W pierwszych miesiącach 2009 r. nastąpiło dalsze uzależnienie sektora motoryzacyjnego w Polsce od dwóch największych rynków zbytu, Niemiec i Włoch. W okresie styczeń-kwiecień br. stanowiły 51,53 proc., o 11,51 proc. więcej niż przed rokiem.

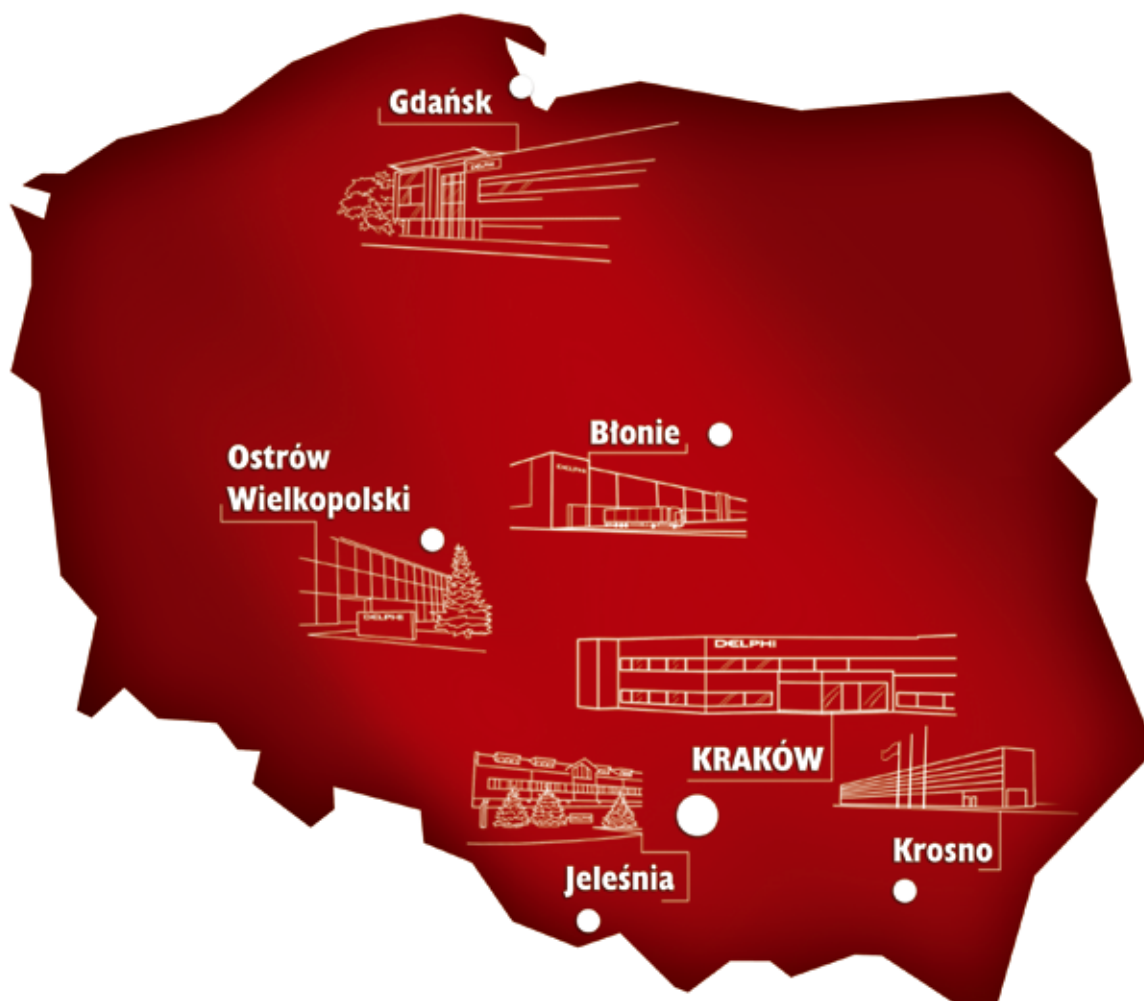
AutomotiveSuppliers.pl zakłada, że w całym 2009 r. eksport przemysłu motoryzacyjnego z Polski może osiągnąć poziom sprzed dwóch lat, czyli ok. 15,3 - 15,8 mld euro. Uzyskanie prognozowanej wartości, będzie możliwe, jeśli po zakończeniu jesienią dopłat w krajach Europy Zachodniej, nie nastąpią znaczące spadki sprzedaży nowych aut. Więcej w www.automotivesuppliers.pl

ENGLISH SUMMARY

Thanks to the German government's bonus for car owners who scrap their old vehicles in favour of new ones, Poland's motoring industry exports increased to 1.45 billion euros in March. It is a rise of 28.20 percent compared to February, but a drop of 15 percent against a year ago.

First-quarter exports amounted to 3.6 billion euros, 28 percent less than a year ago.

In April, exports dropped to 1.35 billion euros, 28.09 percent less than twelve months ago.



Delphi

Delphi Poland. Największy pracodawca w sektorze dostawców

Na początku lat 90. XX w. rząd polski nie dysponując środkami finansowymi, które mogłyby posłużyć jako pomoc publiczna dla restrukturyzacji przedsiębiorstw motoryzacyjnych, postanowił wprowadzić system zachęt dla inwestorów zagranicznych, angażując się w proces restrukturyzacji krajowego przemysłu samochodowego. W owym czasie wiele światowych koncernów na zasadach inwestycji brownfield przejęło istniejące zakłady produkcji komponentów. Jednym z pierwszych inwestorów był koncern Delphi.

Delphi, rozpoczęło działalność w naszym kraju w 1994 r. W ciągu kilku lat firma sukcesywnie inwestowała w rozwój swojej działalności w Polsce, przejmując kolejne istniejące zakłady lub budując nowe. Dziś w jego siedmiu zakładach produkcyjnych i nowoczesnym Centrum Technicznym pracuje ponad 7 tysięcy osób.

Zaczęło się w Beskidach

Pierwszym „zakupem” był zakład w Jeleśni. W 1994 roku koncern General Motors, do którego wówczas należało Delphi, kupił udziały w istniejącym już zakładzie koło Żywca, który wówczas zatrudniał 250 pracowników. W ciągu następnych lat, dzięki nowym uruchomieniom stał się największą pod względem zatrudnienia fabryką amerykańskiego dostawcy w Polsce.

Fabryka obecnie wytwarza wiązki elektryczne oraz przewody światłowodowe, które dostarcza m.in. do modeli Fiata, Opla, Volvo (w tym przewody światłowodowe), Mercedesa i Volkswagena. Warto pokreślić, że zakład w Jeleśni jest liderem w grupie Delphi we wdrażeniu techniki światłowodowej.

Zakład w Jeleśni posiada certyfikaty ISO/TS 16949:2002 i ISO 14001:2004. Od Volvo Cars otrzymał w latach 2001 i 2002 wyróżnienie za jakość produktów i wdrażanie najnowszych rozwiązań technologicznych oraz „fordowską” nagrodę Q1.

W 1996 roku Delphi kupiło Zakłady Sprzętu Mechanicznego w Ostrowie Wielkopolskim.

Obecnie zakład wytwarza moduły chłodzenia silnika (CRFM), moduły klimatyzacji (HVAC), chłodnice, grzejniki, skraplacze, chłodnice powietrza doładowanego i parowniki.

Produkty fabryki Delphi w Ostrowie montowane są samochodach takich marek, jak Opel, VW (w tym Audi i Porsche), Renault oraz Saab. Poza wielkoseryjną produkcją produkowane są, we współpracy z włoskim oddziałem Delphi, podzespoły do tak ekskluzywnych aut jak Lamborghini, Ferrari oraz Maserati.

W ostatnich latach w ostrowskim zakładzie Delphi powstało Centrum Rozwoju, w którym pracuje kilkudziesięciu inżynierów, zajmujących się projektowaniem i testowaniem wymienników ciepła. W ciągu ostatnich trzech lat inżynierowie zgłosili ponad 25 patentów.

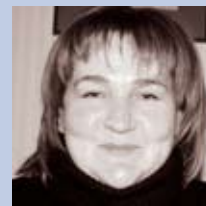
Fabryka w Ostrowie posiada zarówno certyfikaty ISO/TS 16949:2002 i ISO 14001:2004.

W kolejnym, 1997 roku działalność Delphi poszerzyła się o dwa następne zakłady.

Fabryka układów kierowniczych Delphi w Tychach powstała na początku roku, jako inwestycja typu greenfield na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W lutym 2003 roku rozpoczęto w Tychach produkcję kolumn kierowniczych ze wspomaganiem elektrycznym (EPS) do modelu Fiat Panda. Obecnie zakład wytwarza systemy EPS oraz wałki pośrednie (I - Shafty), dostarczając swoje produkty głównie do gamy modeli Fiata, General Motors, PSA Peugeot Citroen oraz UAZ i Tata. Fabryka posiada certyfikaty ISO/



AUTOR



Ewa Jakubowska

Redaktor współpracujący
AutomotiveSuppliers.pl

TS 16949:2002, ISO 14001:2004 oraz PN-18001:2004 i OHSAS 18001:2007. W trakcie swej działalności fabryka została wyróżniona za jakość przez Toyotę oraz za dostawy przez Opla.

W sierpniu 1997 roku Delphi nabyło od Skarbu Państwa 75 proc. akcji Fabryki Amortyzatorów Krosno S.A., której początki sięgają 1944 r. Obecnie zakład jest wyłączną własnością amerykańskiego dostawcy. Zakład jest wiodącym dostawcą amortyzatorów w Europie. Fabryka w Krośnie ściśle współpracuje z krakowskim Centrum Technicznym, w zakresie projektowania i rozwoju amortyzatorów.

Krośnieńskie produkty można znaleźć w samochodach takich marek jak BMW, Fiat, Ford, Land Rover, Opel, Daimler, Volvo, Suzuki czy PSA Peugeot Citroen. Krośnieński zakład produkuje również półaktywne amortyzatory MagneRide, w ramach kontraktów do samochodów sportowych Ferrari oraz Audi TT. Poza pierwszym montażem, amortyzatory z Krosna trafiają na rynek części zamiennych, w którym to segmencie mają znaczny udział.

Zakład jest certyfikowany zarówno w zakresie norm ISO/TS 16949:2002 i ISO 14001:2004 jak i OHSAS 18001 i ISO 9001:2000.

W kwietniu 1998 roku nastąpiła lokalizacja produkcji pochłaniaczy par paliwa w Błoniu pod Warszawą (w wynajmowanej hali). Obecnie zakład posiadający certyfikaty ISO/TS 16949 oraz ISO 14001, wytwarza pochłaniacze par paliw, filtry powietrza, zawory recyrkulacji gazów spalinowych, zawory regulacyjne podciśnienia powietrza w kolektorze dolotowym oraz moduły zasilania paliwem (zintegrowane ze zbiornikiem paliwa). Produkowane komponenty są montowane w samochodach marek



BMW, Fiat, Ford, Opel, PSA, Saab i Volvo. Podobnie jak zakład w Jeleśni, błońska fabryka jest posiadaczem nagrody Forda Q1.

W marcu 2001 roku, w ramach światowego zakupu działu przełączników (VS/ED) od Eaton Corp., w skład polskiej organizacji Delphi weszła fabryka przełączników w Gdańsku. Wybudowany od podstaw zakład wytwarza szeroką gamę przełączników m.in. dla Forda, BMW, GM, PSA Peugeot Citroen, Renault i Alfa Romeo. Warto podkreślić, że Delphi na początku 2003 roku podwoiło powierzchnię produkcyjną i pomocniczą zakładu z 2 tys. do 4 tys. m². Zakład tak jak inne oddziały Delphi w Polsce, posiada certyfikaty ISO 14001, ISO/TS 16949 oraz OSHAS 18001.

Najnowsza inwestycja amerykańskiego dostawcy jest związana z dalszym wzrostem działu układów kierowniczych, co w lipcu 2007 r. zaowocowało powstaniem w Gliwicach drugiego zakładu na terenie Katowickiej SSE. Produkowane tam manualne kolumny i przekładnie układu wspomagania trafiają do Fiata, Opla, PSA Peugeot Citroen, Saaba, Lotusa i Dura.

Największe centrum R&D w Polsce

Nazwa Delphi wiąże się nierozdzielnie z pierwszym w Polsce motoryzacyjnym centrum badawczo-rozwojowym w naszym kraju. Decyzja o jego utworzeniu zapadła w 1997 roku. Obok krakowskich Podgórek Tynieckich, koncern rozważał również lokalizację w Warszawie oraz Gliwicach. O ostatecznym wyborze Krakowa zadecydowała bliskość renomowanych uczelni technicznych - obecnie większość

zatrudnionych inżynierów to absolwenci Akademii Górniczo-Hutniczej oraz Politechniki Krakowskiej i Śląskiej. Ponadto istotnymi kryteriami wyboru lokalizacji były korzystne warunki pozyskania nieruchomości pod budowę oraz świetna infrastruktura i dogodne położenie, blisko lotniska i powstającej wówczas autostrady A4.

Uroczyste otwarcie Centrum Technicznego odbyło się w lipcu 2000 roku, po ponad roku od rozpoczęcia budowy kompleksu. Jeszcze w tym samym roku zostały zbudowane pierwsze prototypy amortyzatorów oraz przeprowadzono pierwsze testy.

Po otwarciu Centrum, w Krakowie zlokalizowano siedzibę główną Delphi w Polsce.

Początkowo działalność krakowskiego centrum miała koncentrować się na rozwoju amortyzatorów oraz pracach w zakresie wiązek elektrycznych (we współpracy z centrum tech-

nicznym w Wuppertalu). Jednak w chwili jego otwarcia zapadła decyzja o rozszerzeniu jego funkcji o prace związane z oprogramowaniem samochodowych urządzeń elektronicznych. W 2001 roku rozpoczęło działalność Centrum Rozwoju Oprogramowania. W 2003 roku miało miejsce rozpoczęcie prac związanych z rozwojem pochłaniaczy par paliwa. W latach 2004 -2007 uruchomiono m.in. prototypownię i laboratorium pochłaniaczy, laboratoryjną linię do produkcji wiązek, a także miały miejsce przeniesienia inżynierii i laboratorium ASBS (elementy zawieszek aktywnych, związane ze stabilizacją przechyłów pojazdów). Swój rozwój krakowskie Centrum zawdzięcza nie tylko niższemu kosztowi pracy niż w krajach Europy Zachodniej, ale przede wszystkim bardzo dobrym wynikom zatrudnionych inżynierów.

Krakowski ośrodek R&D zatrudnia ponad ośmiuset pracowników, w większości polskich inżynierów, z których wielu odbyło szkolenia w ośrodkach koncernu za granicą. Współpracuje ono z innymi tego typu ośrodkami Delphi na świecie jak i zakładami produkcyjnymi.

Obecnie w dalszym ciągu wiodącym obszarem działalności Centrum Technicznego jest zaawansowana elektronika samochodowa. Kolejne profile produktowe, to architektura elektryczno-elektroniczna, systemy redukcji emisji węglowodorów lotnych w systemach paliwowych oraz zawieszania.

- Centrum Rozwoju Oprogramowania (od listopada 2000 r.), w którym inżynierowie Delphi piszą oprogramowanie do samochodowych urządzeń elektronicznych. W krakowskim ośrodku badawczo-rozwojowym, grupa pra-





wie czterystu inżynierów projektuje i testuje: systemy nawigacji samochodowej, systemy multimedialne, radioodbiorniki, tunery telewizyjne, moduły sterujące, komponenty systemów alarmowych oraz czujniki obecności pasażera montowane w fotelach samochodowych. Na początku projektu inżynierowie systemowi ustalają z klientem (producentem samochodów) wymagania dotyczące budowanego systemu, które są podstawą dalszej pracy elektroników, mechaników i projektantów oprogramowania. Gotowe urządzenia są testowane przez zespół testujący oraz laboratorium walidacyjne.

- Kolejny dział inżynierski zajmuje się projektowaniem architektury elektryczno-elektronicznej samochodów, w której skład wchodzi: wspomniane już wiązki elektryczne, systemy połączeń oraz centraliki elektryczne. W zakres kompetencji zespołu wchodzi zarówno przygotowanie koncepcji produktu, projekt szczegółowy, walidacja gotowego wyrobu, jak i przygotowanie procesu produkcji wiązek. Inżynierowie aktywnie współpracują z jednostkami Delphi na całym świecie.
- Inna grupa inżynierów zajmuje się badaniami, projektowaniem, rozwojem i wdrażaniem systemów redukcji emisji węglowodorów lotnych w pojazdach samochodowych. W krakowskim ośrodku opracowywane są rozwiązania na rynki globalne, w tym na najbardziej wymagający rynek kalifornijski. Wychodząc naprzeciw wymaganiom rynku, inżynierowie Delphi starają się stawić czoła innowacyjnym projektom, pracując nad zaawansowanymi

technologiami przyszłości dla pojazdów hybrydowych.

- Krakowski ośrodek jest także światowym centrum Delphi w zakresie projektowania i rozwoju amortyzatorów. W rezultacie planowanego do końca bieżącego roku zakupu działu zawieszzeń przez BWI, grupa inżynierów zajmujących się projektowaniem amortyzatorów ma pozostać w Krakowie jako od-

rębny zespół badawczo-rozwojowy należący do nowego właściciela.

Centrum Techniczne, tak jak polskie zakłady produkcyjne, posiada certyfikaty jakości przemysłu motoryzacyjnego ISO/TS 16949:2002 i ISO 14001:2004.

Poza działalnością badawczo-rozwojową prowadzoną w ramach Centrum Technicznego (obecnie w dwóch lokalizacjach: Podgórk Tynieckie i Zabierzów), odpowiada również za wsparcie Delphi w całym regionie (w zależności od funkcji jest to Europa Śr.-Wsch., albo cała Europa) w zakresie zakupów, finansów, logistyki, zarządzania personelem, etc.

W okresie kilkunastoletniej działalności w Polsce, Delphi było wielokrotnie nagradzane. Na przykład w 2002 roku Prezydent RP przyznał firmie Nagrodę Gospodarczą dla Najlepszego Inwestora Zagranicznego, awkwietniu 2003r. firma otrzymała godło Inwestor w Kapitał Ludzki. W 2004 r. firma Delphi w Polsce została nagrodzona przez tygodnik „The Warsaw Voice” Kryształowym Certyfikatem za największą liczbę miejsc pracy utworzonych w sektorze badań i rozwoju, związaną z rekrutacją do Centrum Technicznego w Krakowie.





Trzy lata później Amerykańska Izba Handlowa przyznała Delphi wyróżnienie za Doskonałość w Innowacjach. Kryteria brane pod uwagę przy przyznawaniu tej nagrody, to rozwój innowacji, wykorzystywanie wiedzy, transfer know-how do Polski oraz etyka w biznesie. Kluczową oceną był wkład wniesiony w rozwój krajowego przemysłu.

Delphi Poland w 2009 roku

Od początku istnienia w Polsce, koncern Delphi zainwestował ponad 380 milionów dolarów, zarówno w produkcję jak i w badania i rozwój.

W ciągu ostatnich dziesięciu lat łączna sprzedaż polskich jednostek amerykańskiego

dostawcy zwiększyła się do ponad 1 miliarda USD w 2008 r. Firma jest ważnym eksporterem, ponieważ ponad 80 proc. sprzedaży trafi na rynki zagraniczne. W ostatniej „Liście 2000” najważniejszych przedsiębiorstw w Polsce dziennika „Rzeczpospolita”, Delphi awansowała na 50. pozycję (awans o 7 miejsc). Z sektora motoryzacyjnego wyżej byli tylko producenci aut (Fiat Auto Poland i VW Poznań) i silników (Fiat-GM Powertrain Polska i VW Motor Polska).

Obecny trudny okres dla sektora motoryzacyjnego jest również czasem restrukturyzacji i zmian właścicielskich. Tego typu działania podejmuje także Delphi. W marcu koncern poinformował o podpisaniu umowy sprzedaży

aktywów związanych z produkcją zawieszek i biznesu hamulców chińskiej firmie BeijingWest Industries Co. (BWI). 21 maja, podczas rozprawy w amerykańskim sądzie upadłościowym, prowadzący sprawę restrukturyzacji koncernu Delphi sędzia (dostawca podlega prawom tzw. Chapter 11), wydał ostateczną zgodę na sprzedaż biznesu hamulców i biznesu zawieszek BWI. Oznacza to, że do nowego właściciela trafi zakład amortyzatorów w Krośnie. Zakończenie procesu sprzedaży spodziewane jest do końca 2009 roku.

Zmiany dotyczą także fabryk w Tychach i Gliwicach. 3 marca br. Delphi oraz General Motors ogłosiły sprzedaż działu układów kierowniczych, do którego należą oba zakłady. Transakcja sprzedaży oznacza, iż dział Steering będzie funkcjonował w ramach GM jako osobny biznes ze zróżnicowaną globalną bazą klientów. Obecnie zakłady są w procesie przygotowania do przejścia do nowego właściciela.

Zmodyfikowany Plan Reorganizacji koncernu Delphi, który został zatwierdzony przez sąd 30 lipca zakłada, że po wyjściu z procedury Rozdziału 11 majątek Delphi Corp. będzie należeć do nowych właścicieli. Ta zmiana w strukturze właścicielskiej nie będzie mieć bezpośrednio wpływu na bieżące operacje spółki Delphi Poland S.A.



DELPHI

Delphi Poland S.A.

ul. Podgórska Tynieckie 2
30-399 Kraków
tel. 012 252-10-00

Oddział w Krośnie

ul. Gen. Okulickiego 7
38-400 Krosno
tel. 013 437-11-00
produkcja: amortyzatory, kolumny zawieszania i wkłady do kolumn, amortyzatory Magne Ride

Oddział w Ostrowie Wlkp.

ul. Wodna 15
63-400 Ostrow Wlkp.
tel. 062 595-05-00
produkcja: moduły chłodzenia silnika (CRFM), moduły klimatyzacji (HVAC), chłodnice, grzejniki, skraplacze, chłodnice powietrza doładowanego

Oddział w Jeleśni

ul. Suska 156
34-340 Jeleśnia
tel. 033 860-17-00
produkcja: wiązki elektryczne i światłowodowe

Oddział w Błoniu

PASS 20A
05-870 Błonie
tel. 022 731-16-00
produkcja: pochłaniacze par paliw, filtry powietrza, zawory recyrkulacji gazów spalinowych, zawory regulacyjne podciśnienia powietrza w kolektorze dolotowym, moduły zasilania paliwem (zintegrowane ze zbiornikiem paliwa)

Oddział w Gdańsku

ul. Nowatorów 20
80-298 Gdańsk
tel. 058 769-95-00
produkcja: przełączniki samochodowe

Delphi Polska Automotive

Systems Sp. z o.o.
(zakłady w Tychach i Gliwicach)
ul. Towarowa 6
43-100 Tychy
tel. 032 218-56-00
produkcja: kolumny kierownicze EPS; przekładnie kierownicze i kolumny manualne



Koncern Delphi stworzył centra techniczne w Krakowie i Ostrowie, aby oferować możliwości globalne na skalę regionalną. Dziś nie musimy już udowadniać, że warto było przenieść prace badawczo-rozwojowe do Polski. Mając wypracowaną przez ostatnich dziewięć lat markę, jesteśmy gotowi do przyjęcia kolejnych projektów. Koncern Delphi od wielu lat tworzy w naszym regionie lokalną bazę dostawców dla swoich fabryk. Dotyczy to zarówno dostawców produktów tzw. pośrednich, jak również komponentów do bezpośredniej produkcji. Istotną częścią naszej polityki korporacyjnej jest współpraca z konkurencyjnymi lokalnymi dostawcami towarów i usług, która przyczynia się do optymalizacji łańcucha dostaw i obniżki kosztów całkowitych. Do obowiązków kupców Delphi, również tych zlokalizowanych w Krakowie, poza współpracą z obecnymi dostawcami należy również wyszukiwanie potencjalnych dostawców w zakresie wszystkich kategorii produktowych oraz koordynacja ich działań w procesie dostosowywania do wymagań stawianych przez Delphi. Obecnie koncern Delphi współpracuje z ponad stu dostawcami produkującymi w Polsce (zarówno firmami lokalnymi, jak i międzynarodowymi).

Dariusz Adamek

*Prezes spółki
Delphi Poland SA
oraz dyrektor zakładu
w Ostrowie Wielkopolskim*

ENGLISH SUMMARY

Delphi in Poland

Delphi initiated its business in Poland in 1994 with 250 employees. Today, Delphi organization in Poland is the most diversified in the Central & Eastern Europe, employing over 7,000 people in seven manufacturing plants and Technical Center in Krakow (TCK). Delphi has invested in Poland over \$380 million. In 2007, Delphi's research and development presence in Poland has been recognized by the members of the American Chamber of Commerce with Excellence in Innovation award. When asked in 2008 for a desired employer, Polish engineers mentioned Delphi in the top 5.

Delphi Poland manufacturing plants:

- Automotive Wiring Systems in Jeleśnia
- Fuel Handling and GAS - Engine Management Systems in Błonie, near Warsaw
- Thermal Systems in Ostrow Wielkopolski
- Mechatronic Systems in Gdansk
- Steering Systems in Tychy and Gliwice
- Chassis Systems in Krosno

All Delphi sites in Poland have been ISO/TS 16949 and ISO 14001 certified.



Via

VIA Technika Obróbki Powierzchniowej

W ostatnich kilku latach obserwowaliśmy napływ kolejnej silnej fali firm motoryzacyjnych, które postanowiły zainwestować na terenie Polski. Większość z nich to dostawcy części i komponentów, ale nie zabrakło też wyspecjalizowanych firm usługowych. Jedną z nich jest VIA Technika Obróbki Powierzchniowej, przedsiębiorstwo z Niemiec.

Od wspólnego przedsięwzięcia do samodzielnej działalności

Początki działalności niemieckiego inwestora sięgają roku 1996 r., gdy w Lennestadt-Elspe powstała firma Via Oberflächtechnik GmbH specjalizująca się w obróbce powierzchniowej: procesach odtłuszczania i trowializacji na materiałach powierzonych. Jej założycielem i udziałowcem była firma: Via Verbund. W ciągu kilku lat rozrosła się do rozmiaru średniej wielkości przedsiębiorstwa. Obecnie pracuje dla ponad 120 klientów, wśród których są tacy dostawcy motoryzacyjni w Niemczech jak: Kirchhoff, Gedia, HMT, Fischer & Kaufmann czy Schürholz.

To właśnie stały rozwój spowodował, że już w 2002 r. uruchomiono nowy zakład VIA Oberflächtechnik GmbH w Lennestadt-Grevenbrück w Nadrenii Północnej – Westfalii. Zakład z czasem rozrósł się i stał się większy od tego, który był w Lennestadt-Elspe. Także w tym przypadku głównym profilem działalności były usługi w zakresie odtłuszczania i trowializacji.

Pierwsze kroki w Polsce

W 2005 r. zapadła decyzja o uruchomieniu działalności usługowej w Polsce. – *Decyzja była związana* – mówi Mirosław Hawrytów, kierownik VIA Technika Obróbka Powierzchniowa – *z potrzebą jeszcze ściślejszej współpracy z naszymi klientami. W tym czasie m.in. firmy takie jak Fischer & Kaufmann (Fiuka) HMT i Schürholz postanowiły uruchomić swoją działalność produkcyjną w Polsce.*

Jako miejsce inwestycji wybrano Komorni-

ki, (tę samą lokalizację co Fiuka, HMT, Schürholz). Tereny znajdują się w obrębie podstrefy Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Pod koniec 2005 r. niemiecki inwestor uzyskał pozwolenie na prowadzenie działalności.

W pierwszej fazie inwestycji VIA postanowiła wykorzystać dzierżawioną halę o powierzchni ponad 500 m². Obróbka powierzchniowa została uruchomiona w marcu 2008 r. – *Działalność usługową* – mówi Mirosław Hawrytów – *zaczęliśmy przy wsparciu pracowników niemieckiej centrali. Od lipca 2008 r. działamy już jednak tylko w ramach polskiego zespołu.*



Profesjonalne usługi

Jako pierwszą usługę uruchomiono szlifowanie (trowializację). Jest ona wykonywana z wykorzystaniem dwóch wysokowydajnych

maszyn bębnowych marki Rösler. Podczas procesu, elementy są szlifowane za pomocą kamieni ceramicznych oraz środków do szlifowania wibracyjnego. W tym wypadku są to płyny COMPAUND EC 03 oraz COMPAUND ZF 360.

Obrabiane metalowe komponenty są pozbawiane ostrych krawędzi oraz uwalnianie ze wszelkich smarów, jakie pozostają po procesie produkcyjnym u klienta. Elementy zostają wrzucone do bębna, w którym znajdują się drobne kamienie ceramiczne oraz środki pomocnicze do szlifowania wibracyjnego. Po zamknięciu bębna rozpoczyna się właściwy proces trowializacji. Po 10-25 minutach w zależności od gradu, który ma zostać usunięty, następuje otwarcie bębna i elementy trafiają na taśmę, którą są przenoszone do suszarki Rösler, gdzie w ciągu kolejnych kilku minut, za pomocą miala kukurydzianego, zostają wysuszone.



AUTOR



Ewa Jakubowska

Redaktor współpracujący
AutomotiveSuppliers.pl

Wyposażenie, jakim dysponuje VIA w Komornikach, umożliwia obróbkę do 400 kg powierzonego materiału podczas jednej operacji. Wysoką wydajność zapewnia pełna automatyzacja procesu trowalizacji.

Od lutego 2009 r. oferta VIA została poszerzona o mycie alkaliczne, podczas którego poprzez różne procesy następuje oczyszczenie zanieczyszczeń smarem, powstałych w procesie produkcyjnym komponentów. Proces ten składa się z kilku etapów. Najpierw następuje mycie wstępne, czyli usuwanie grubego tłuszczu za pomocą środka odtłuszczającego, następnie płukanie wstępne oraz płukanie końcowe przy użyciu konserwantu zabezpieczającego dany element przed korozją – wszystko w temperaturze ok. 65-70 stopni. Proces kończy suszenie w temperaturze ok. 80 stopni. Od rozpoczęcia odtłuszczania do jego zakończenia upływa około 10 minut.

Mycie w Komornikach wykonuje się z wykorzystaniem maszyny marki MTM Meissen Technik. Maksymalna długość elementów, jakie można poddawać powyższemu procesowi, to 20 cm.

Park maszynowy VIA umożliwia poddawanie procesom trowalizacji i odtłuszczania elementów metalowych, zarówno ze stali, żeliwa, jak i aluminium, takich jak:

- elementy tłoczone
- odlewy
- odkuwki
- stal
- stal nierdzewna
- miedź
- ocynk



Usługi mogą być świadczone dla produkcji wielkoseryjnej do samochodów osobowych, autobusów i pojazdów ciężarowych.

Szybki rozwój

Chociaż od uruchomienia działalności usługowej minęło kilkanaście miesięcy, mimo obecnej złożonej sytuacji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce, VIA może pochwalić się dobrymi wynikami. – *Naszym pierwszym klientem, który powierzył nam swoje produkty był Härter Technika Wytłaczania z Legnicy* – mówi Dyrektor Hawryłów. W dość krótkim czasie firmie udało się nawiązać współpracę z takimi firmami jak: Italmetal, Schürholz Polska, HMT Polska czy Härter Technika Wytłaczania Polska. Najnowszym klientem VIA stała się firma Italmetal z Jelcza-Laskowic. Szybki rozwój znalazł odzwierciedlenie w ob-

rotach, które w ostatnich miesiącach wzrosły dwukrotnie.

Obecnie obróbce powierzchniowej poddawane są takie elementy jak:

- elementy airbagów
- elementy do podwozia samochodów osobowych
- elementy do branży AGD pralki suszarki zmywarki
- elementy do układów kierowniczych
- elementy zamków w drzwiach samochodowych
- elementy do bagażników

Ciągle do przodu

Dostawca z Komorników zakłada w najbliższym czasie dalszy rozwój. Obecnie VIA jest na etapie wdrażania systemów ISO/TS 16949:2002 oraz ISO 9001:2000, które powinny zostać certyfikowane do końca 2010 roku. W dalszych planach jest wybudowanie, zgodnie z zezwoleniem na działalność w Legnickiej SSE, własnego zakładu o powierzchni 750 m² do końca przyszłego roku. Ta inwestycja pozwoliłaby zwiększyć zatrudnienie do około 50 osób w 2012 r. Dodatkowo VIA zaczęła oferować specjalną usługę. – *Każdy z potencjalnych klientów może powierzyć nam nieodpłatnie próbną partię, która obejmuje do 5 tys. sztuk* – mówi Mirosław Hawryłów. – *Dzięki temu może przekonać się o wysokiej jakości naszych usług.*





VIA



**VIA Technika Obróbki
Powierzchniowej Sp. z o.o.**
ul. Polna 17D
55-300 Kormorniki
tel. + 71 317 317 8
faks + 71 317 317 8
e-mail: m.hawrylow@v-i-a.de
www.v-i-a.de

Prezes:

Werner Schmidt (Niemcy)
w.schmidt@v-i-a.de

Prokurent:

Mirosław Hawryłów (Polska)
m.hawrylow@v-i-a.de

Kierownik Techniczny: (Niemcy)

Kai Lechner
k.lechner@v-i-a.de

ENGLISH SUMMARY

Via Technika Obróbki Powierzchniowej, a surface treatment technology, has been operating in the village of Komorniki since March 2008. The company provides trowal mass finishing and alkaline washing services for the motoring industry. VIA's customers include Schürholz Polska, HMT Polska and Härter Technika Wytłaczania Polska.

The ISO/TS 16949:2002 and ISO 9001:2000 quality management systems will be implemented by the end of 2010.

idealnie zgrane



THE LEADING AUTOMOTIVE LOGISTICS COMPANY
www.groupecat.pl



BorgWarner

Co dzieje się z inwestycjami motoryzacyjnymi w Polsce?

Decyzje o zakończeniu działalności produkcyjnej w Polsce przez takie firmy jak Takata czy Sumitomo (SEWS) skłania do postawienia pytania, czy nasz kraj w obecnej sytuacji może liczyć na nowe inwestycje w branży samochodowej.

Prześledziliśmy losy kilkunastu inwestycji, w większości zapowiedzianych w 2009 roku. Uzyskane wyniki nie są jednoznaczne. Pomimo spadków na rynkach europejskich, część firm zrealizowało lub realizuje swoje inwestycje, choć zazwyczaj są one dostosowywane do obecnego poziomu zamówień klientów. Kilka inwestycji zostało całkowicie anulowanych lub przesuniętych w czasie.

Inwestycje uruchomione

W Bolesławcu działa już fabryka **Hoerbiger Automotive**. Budowa zakładu została rozpoczęta w kwietniu 2008 r., a już w styczniu roku bieżącego uruchomiono produkcję. Zgodnie z wnioskiem inwestycyjnym, niemiecki inwestor docelowo zainwestuje ponad 47 mln złotych, a pracę znajdzie do 340 pracowników. Na 7-hektarowej działce wybudowano zakład, produkujący systemy podwyższające komfort aut – systemy do automatycznego rozkładania i składania dachu, a także otwierania i zamykania bagażnika. Ponadto w Bolesławcu wytwarzane są komponenty foteli samochodowych (automatyczne regulacje siedzeń oraz systemy masażu).

W połowie kwietnia br. w Niepołomicach otworzył zakład japoński koncern Nidec. Do nowego obiektu o powierzchni około 8 tys. metrów kwadratowych, przeniesiono produkcję, z poprzedniej siedziby firmy w podkrakowskich Zielonkach. Zakład **Nidec Motors & Actuators (Poland)**, w którym wytwarzane są napędy do szyberdachów i siedzeń, powstał w ciągu roku.

W niepołomickiej fabryce pracuje ok. 300 pracowników – docelowo zatrudnienie ma osiągnąć poziom 750 osób. Głównymi klientami zakładu są Webasto, Valeo, Behr, Inalfa i GKN.

Istotnym elementem inwestycji jest planowane na 2010 r. uruchomienie centrum badawczo-rozwojowego, jednak jest to uzależnione od sytuacji na rynku motoryzacyjnym.

Całość inwestycji japońskiego dostawcy ma wynieść 56 mln złotych.

W czerwcu uroczystie otwarto w Jasionce nowy zakład amerykańskiej firmy BorgWarner, chociaż produkcję uruchomiono już wcześniej, na początku bieżącego roku. Kamień węgielny wmurowano w marcu 2008 r. Wartość inwestycji fabryki turbosprężarek, o wydajności 500 tys. sztuk rocznie, to 50 mln złotych.

Zakład został uruchomiony zgodnie z harmonogramem. Jedynie poziom zatrudnienia

został dostosowany do aktualnej sytuacji sektora motoryzacyjnego. Obecnie w zakładzie **BorgWarner Turbo Systems Poland** pracuje w systemie dwuzmianowym 110 osób. Produkcowane komponenty trafiają do fabryk silników wysokoprężnych Fiata w Bielsku-Białej. Na początek przyszłego roku planowane jest uruchomienie trzeciej zmiany.

Również na początku roku **Keiper-Polska** rozpoczął produkcję testową w Skarbimierzu, w podstrefie „Invest-Parku”. Kamień węgielny pod budowę kompleksu przemysłowego o powierzchni 19 tys. metrów kwadratowych wmurowano wiosną 2008 roku.

Uruchomienie produkcji seryjnej planowane jest na wrzesień br. – *Do końca tego roku pracować będzie ponad 230 osób* – mówi Ewa Dźwierzńska-Kabat, kierownik Działu Personalnego w Keiper Polska.

W swoim drugim zakładzie w Polsce niemiecki inwestor wytwarza stelaże foteli. Wkrótce jako jedyna fabryka grupy będzie produkować także kompletne fotele do samochodów ciężarowych. W związku z nowym projektem zatrudnienie w skarbimierskim zakładzie wzrośnie do 600 osób. Stelaże trafiają samochodów marek Opel i Mercedes, natomiast odbiorcami foteli do ciężarówek będą koncerny Volvo, Scania, Renault i MAN. Planowana wartość inwestycji to 220 mln euro do 2014 r.

Działalność produkcyjną prowadzi również spółka **Magna Car Top Systems** w Tychach, na terenie Millenium Logistic Park. Inwestor uzyskał zezwolenie w lipcu 2008 r. Spółka produkuje systemów dachowych do wersji kabrio modelu fiat 500.



AUTOR



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl

Zakłady w budowie

Pod koniec czerwca firma SRG Global Poland, należąca do grupy Guardian dokonała uroczystości wbudowania kamienia węgielnego pod budowę nowego, wartego 100 mln złotych zakładu w Bolesławcu.

Fabryka, która ma być ukończona do końca 2010 r., będzie zajmować się formowaniem wtryskowym i malowaniem elementów z tworzyw sztucznych. Inwestycja ma stworzyć około 200 nowych miejsc pracy.

Bez większych przeszkód przebiegają także przygotowania do budowy fabryki w Nowogrodzcu. Pod koniec zeszłego roku dwaj japońscy dostawcy Toyota Boshoku Corporation i Aisin Seiki Co., Ltd zdecydowali o utworzeniu w Polsce spółki joint venture, która będzie wytwarzać ramy i poszycia siedzeń.

TBAI Poland miała pierwotnie dostarczać komponenty do rosyjskiej fabryki Toyoty niedaleko St. Petersburga oraz do innych zakładów tego koncernu we Francji. Wartość inwestycji



Keiper-Polska

japońskich firm ma wynieść 30 mln euro, a spółka ma rozpocząć produkcję około 2011 roku. Na 11-hektarowej działce powstanie kompleks obejmujący halę o powierzchnię ok. 20 tys. metrów kwadratowych. Docelowe zatrudnienie to 440 pracowników.

Natomiast w Nowej Soli na ukończeniu są prace związane z drugim zakładem niemieckiego dostawcy Gedia. Spółka **Gedia Assembly Poland**, zlokalizowana w odległości 4 km od głównego zakładu firmy w Polsce (Gedia Poland) powstał głównie na potrzeby nowego modelu Opla, który będzie produkowany między innymi w Gliwicach. – W ostatnim kwartale tego roku ruszy pełną parą montaż elementów karoserii – mówi Ryszard Gongor, Dyrektor Gedia Poland. – Produkowane części poddawane będą między innymi procesom spawania oraz zgrzewania – dodaje. Jak mówi dyrektor Gongor, inwestycja realizowana jest zgodnie z planem.

Koszt inwestycji w Nowej Soli to 20 mln euro. Docelowa powierzchnia zakładu wyniesie około 22 tys. metrów kwadratowych, z możliwością dalszej rozbudowy. Na początku zatrudnionych będzie około 170 osób.

Obecnie jedną z największych inwestycji w sektorze motoryzacyjnym jest uruchomienie przez Fiata linii produkcyjnej silników benzynowych. Nowa spółka **Fiat Powertrain Technologies Poland** będzie produkować silniki technologii MultiAir o pojemności 900 cm³, w istniejących halach kompleksu Fiata w Bielsku-Białej. Wartość inwestycji to 180 mln

euro a docelowy poziom zatrudnienia ma osiągnąć ponad 460 osób.

– *Pierwszy etap inwestycji ma być zrealizowany do końca przyszłego roku* – mówi Wojciech Rusek z Katowickiej SSE, na terenie której powstaje zakład Fiata. Jednak z nieoficjalnych informacji uzyskanych przez AutomotiveSuppliers.pl wynika, że uruchomienie produkcji ma nastąpić już w pierwszych miesiącach 2010 roku.

Inwestycja w Bielsku-Białej w maju tego roku uzyskała wsparcie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w wysokości blisko 111,5 mln złotych dotacji, z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (4.5. Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki).

Inwestycje anulowane lub opóźnione

Pod koniec maja tego roku niemiecki koncern Robert Bosch GmbH i japoński dostawca Denso Corp. poinformowały o wstrzymaniu działalności ich polskiej spółki joint venture. **Advanced Diesel Particulate Filters Sp. z o.o. ADIF** uzyskał rok wcześniej zezwolenie na prowadzenie działalności w podstrefie Wrocław, Wałbrzyskiej SSE. Za ponad 500 mln zł miała powstać fabryka, której działalność wiązano z projektowaniem, produkcją i sprzedażą filtrów cząstek stałych z ceramiki kordierytowej do silników wysoko- i średnio- i niskoprężnych. Zatrudnienie miało osiągnąć poziom 700 osób.

Rezygnację z polskiego zakładu Bosch i Denso uzasadniły trudną koniunkturę i nieopłacalnością przedsięwzięcia. Teren pod zakład został przejęty przez koncern Robert Bosch GmbH, który ma być wykorzystany do „innych celów”.

W czerwcu 2008 r. władze Strzelca Opolskich poinformowały o podpisaniu umowy z dostawcą motoryzacyjnym **S&T Daewoo**. Koreańska firma miała uruchomić na terenie dawnych zakładów Agromet Pionier. W dwóch halach o powierzchni 11 tys. metrów kwadratowych, zakładano uruchomienie produkcji amortyzatorów, poduszek powietrznych, komponentów układu kierowniczego i desek rozdzielczych.

Inwestycję w Strzelcach Opolskich wiązano z rozpoczęciem dostaw do General Motors Manufacturing w Gliwicach. Większość produkcji miała być skierowana właśnie do tego zakładu. Wartość inwestycji określono na około 50 mln



Guardian

złotych. W pierwszym etapie zatrudnienie obejmować miało 40 miejsc pracy, które mogłyby być zwiększone do 100-150 osób.

Do realizacji inwestycji jednak nie doszło. Wszelkie prace remontowe zostały zawieszono przed kilkoma miesiącami. S&T Daewoo wstrzymało inwestycje, ponieważ nie uzyskało nominacji od GMMP. Z ustaleń AutomotiveSuppliers.pl wynika, że firma nie znalazła się na liście blisko 40 dostawców z Polski do nowego modelu Astra IV, który od jesieni br. roku będzie seryjnie produkowany w Gliwicach.

Na koniec 2009 r. zaplanowano uruchomienie produkcji przez kolejny zakład. W czerwcu 2008 roku firma Uteschény Polska, z kapitałem niemieckim uzyskała zgodę na budowę zakładu w Nowej Soli na terenie podstrefy Kostrzyńsko-Słubickiej SSE. W fabryce na działce 1 ha zaplanowano uruchomienie produkcji elementów z tworzyw sztucznych dla przemysłu motoryzacyjnego. Zakład miał zatrudniać 20 osób.

Niemiecki inwestor na początku tego roku, w okresie największego kryzysu w sektorze motoryzacyjnym, złożył wniosek o przesunięcie terminu zakończenia realizacji budowy zakładu w Nowej Soli. Ministerstwo Gospodarki uwzględniło wniosek – firma ma wybudować zakład i uruchomić produkcję do końca 2010 r.

Nie do końca jasna jest jeszcze przyszłość inwestycji amerykańskiego dostawcy **American Axle & Manufacturing (AAM)**. W sierpniu 2008 r. PAIiIZ informowała, że AAM zamierza w Stanowicach na terenie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Invest-Park) wybudować zakład mechanizmów różnicowych. Jednak na początku tego roku AAM zainteresował się halami po likwidowanej części Remy Automotive w Świdnicy. Ze względu na sytuację na europejskim rynku motoryzacyjnym projekt rozwija się powoli, choć pod koniec maja firma AAM Poland Sp. z o.o. uzyskała zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie podstrefy Świdnica „Invest-Parku”.

Firma na nieruchomości o powierzchni 12,6 ha ma produkować mechanizmy różnicowe, moduły napędu tylnego i zespoły przeniesienia. Wartość inwestycji AAM ma wynieść 160 mln zł, a zatrudnienie 200 pracowników. Inwestycja w Świdnicy ma być sfinalizowana najdalej do końca 2015 r.

Z nieoficjalnych informacji wynika, że firma powinna rozpocząć produkcję we wrześniu tego roku.

Podsumowanie

Przeanalizowane inwestycje powinny zgodnie z deklaracjami dać docelowo ponad 3,3 tys. nowych miejsc pracy. Niestety w obecnej sytuacji sektora motoryzacyjnego, należy liczyć się, że wartość ta nie zostanie osiągnięta lub nastąpi to z opóźnieniem. Większość inwestorów dostosowuje bowiem zatrudnienie do wielkości aktualnych zamówień, które są zazwyczaj niższe od zakładanych przy rozpoczęciu inwestycji w 2008 r.

Z wypowiedzi przedstawicieli Specjalnych Stref Ekonomicznych wynika, że w 2009 r. liczba nowych zezwoleń na prowadzenie działalności w SSE, wydanych firmom motoryzacyjnym będzie znacznie niższa niż przed rokiem. Należy jednak zaznaczyć, że taka sama sytuacja ma miejsce m.in. w Czechach i Słowacji.

Wśród najnowszych wydanych zezwoleń należy wymienić lipcową decyzję dla firmy **Assembly Centre Gliwice Sp. z o.o.** o kapitale

niemieckim. Producent części motoryzacyjnych zadeklarował inwestycję na terenie gliwickiej podstrefy Katowickiej SSE w wysokości 11,6 mln złotych i zatrudnienie 15 osób.

Inne zezwolenie uzyskało polskie przedsiębiorstwo **MCS**, należące do grupy Zetkama. Firma przejęła filię w Żorach (teren jastrzębsko-żorskiej podstrefy KSSE) upadłego dostawcy motoryzacyjnego Toora Poland. MCS zadeklarowało zainwestowanie 10 mln złotych i zatrudnienie 120 osób. Firma prowadzi już działalność produkcyjną.

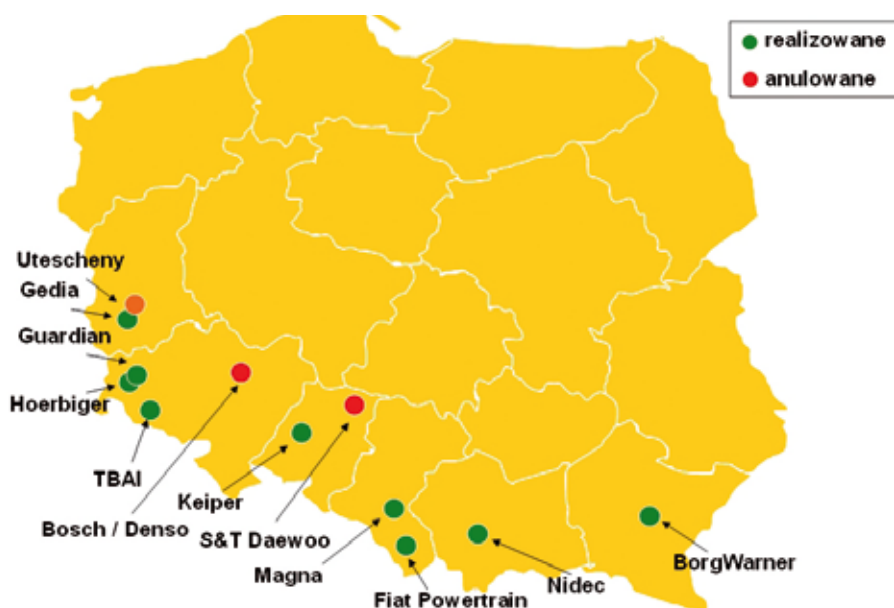
Podsumowując należy podkreślić, że poza przedstawionymi powyżej przypadkami, inwestycje prowadzi obecnie część istniejących już dostawców motoryzacyjnych. Związane są one między innymi z uruchomieniem montażu nowego modelu w fabryce Opla w Gliwicach lub przenoszeniem produkcji z krajów Europy Zachodniej.

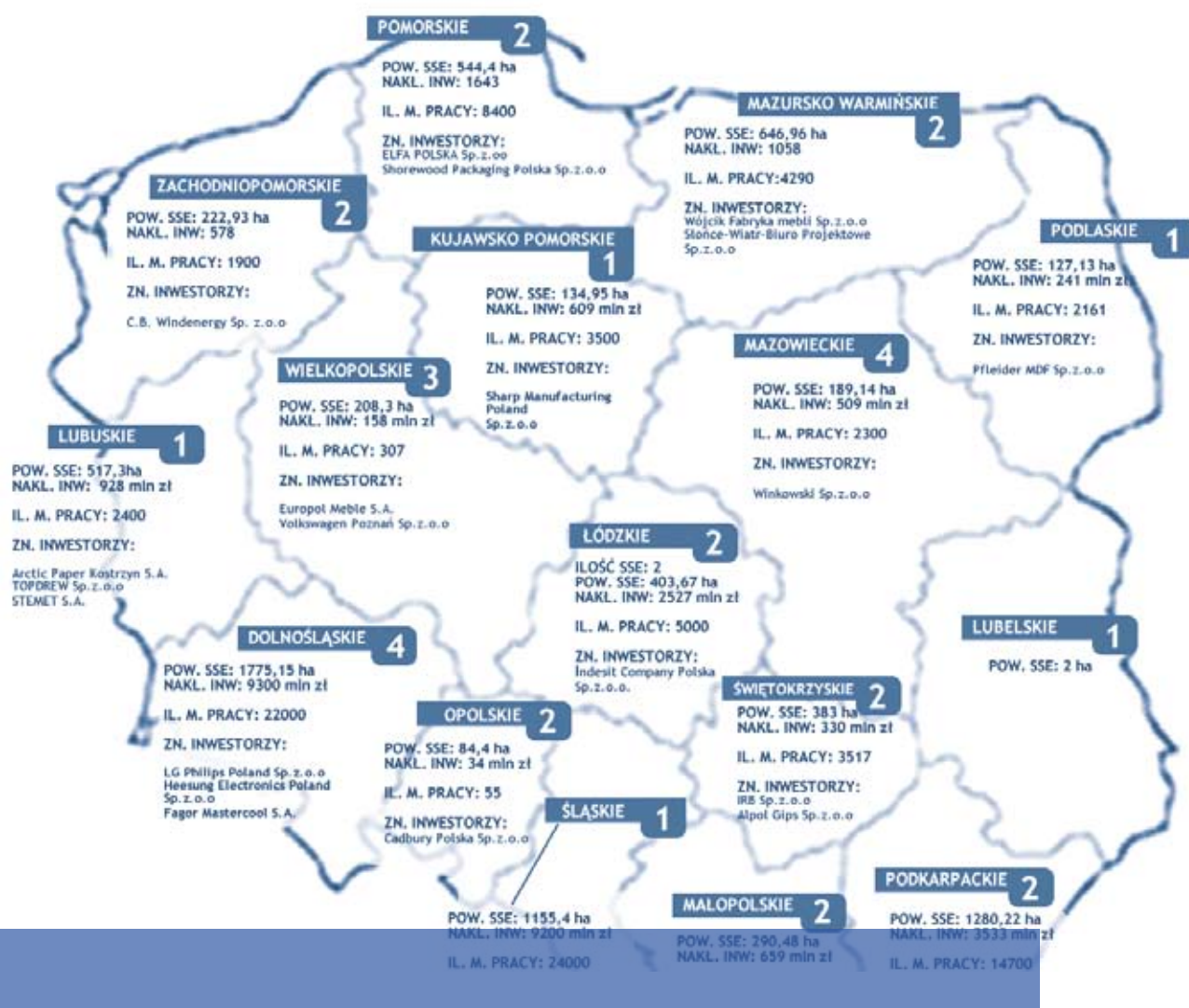
ENGLISH SUMMARY

The crisis in the motoring industry has affected foreign investment in this sector. Of the planned projects, announced mostly in 2008, the following factories are or will soon be in operation: Uteschény (Nowa Sól), BorgWarner (Jasionka), Nidec (Niepołomice), Keiper (Skarbimierz) or Gedia (Nowa Sól). Other projects are under construction, including Guardian's (Bolesławiec) and Toyota Boshoku/Aisin Seiki (Nowogrodziec). Unfortunately, the Denso/Bosch (Wrocław) and S&T Daewoo (Strzelce Opolskie) will not be carried out.

According to Special Economic Zones, we will see virtually no new motoring projects this year.

Inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym (wybór)





Strefy wzrostu? Specjalne Strefy Ekonomiczne - opinie przedsiębiorców

Kryzys gospodarczy dał się we znaki wszystkim przedsiębiorcom, jednak sektor motoryzacyjny ucierpiał najbardziej. Wielu inwestorów ma problemy ze spełnieniem warunków zezwolenia i obawia się utraty prawa do zwolnienia podatkowego, a zatem i obowiązku zwrotu podatku wraz z odsetkami.

W maju 2009 r. Zespół Deloitte ds. SSE opublikował raport, opracowany na podstawie panelu, w którym inwestorzy (w tym działający w branży motoryzacyjnej, która w większości zlokalizowana jest na terenie SSE) przedstawili opinię na temat nowelizacji tzw. „przepisów strefowych” z 2008 r. (tj. w szczególności ustawy o SSE z 4 sierpnia 2008 r. oraz rozporządzenia Rady Ministrów z 10 grudnia 2008 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej przedsiębiorcom działającym na podstawie zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenach specjalnych stref ekonomicznych), ale przede wszystkim wskazali postulowane zmiany prawa, które ich zdaniem przyczyniłby się do zwiększenia atrakcyjności SSE i ułatwiłyby prowadzenie bieżącej działalności gospodarczej.

Raport stanowił próbę odpowiedzi na pytanie, jak znowelizowane przepisy prawa przełożyły się na praktykę oraz jakie zmiany legislacyjne należałoby wprowadzić, by obecni przedsiębiorcy strefowi przetrwali w możliwie dobrej kondycji trudny okres spowolnienia oraz czy istnieją szanse, by zachęty inwestycyjne oferowane przez SSE stały się ponownie motorem polskiej gospodarki.

W badaniu wzięły udział praktycznie wszystkie grupy firm, które zainwestowały w SSE. Zarówno tych najmniejszych, zatrudniających niewielką ilość pracowników, których nakłady inwestycyjne nie przekroczyły 5 mln złotych, jak również takich, którzy stworzyli ponad 500 miejsc pracy i ponieśli nakłady inwestycyjne przekraczające ponad 500 mln złotych.

O kryzysie w SSE raz jeszcze...

Ogólnosiwiatowy kryzys ekonomiczny oraz spowolnienie gospodarcze miały bardzo negatywny wpływ na ilość nowych inwestycji oraz poziom nakładów inwestycyjnych w SSE. Nowelizacja „przepisów strefowych” z 2008 r. nie spowodowała większego zainteresowania możliwościami inwestowania na preferencyjnych warunkach.

Powyższe potwierdzają dane dotyczące ilości wydanych nowych zezwoleń oraz wartości nakładów inwestycyjnych w I kwartale 2009 r. w porównaniu do odpowiednich danych w I kwartale 2008 r.

W porównaniu do 2008 r. w 2009 r. liczba wy-

danych zezwoleń uległa zmniejszeniu ponad dwukrotnie. Z kolei wartość nakładów inwestycyjnych zmniejszyła się przeszło sześć razy. Równocześnie wystąpiły dwa bardzo niepokojące zjawiska: przypadki niewydania żadnego zezwolenia przez Zarządy niektórych SSE (4 z 14 SSE), po drugie zaś, drastycznemu zmniejszeniu uległa wartość realizowanych inwestycji. W praktyce „ruszyły” wyłącznie mniejsze projekty inwestycyjne, których poziom zaawansowania w końcu 2008 r. był tak duży, iż nierozpoczęcie inwestycji mogłoby skutkować większą stratą, niż ich rozpoczęcie w nieprzewidywalnym otoczeniu ekonomicznym.

Z przeprowadzonego badania wynika także, że część projektów uległa zawieszeniu, w związku z brakiem finansowania ze strony właściciela oraz trudnościami w uzyskaniu kredytu komercyjnego, co dotyczy przede wszystkim sektora motoryzacyjnego – najsilniej odczuwającego skutki kryzysu.

Zasadniczo nowelizacje przepisów dotyczących SSE z 2008 r. należy ocenić pozytywnie. Zmiany te jednak dotyczą wyłącznie nowych przedsiębiorców, którzy uzyskali zezwolenia strefowe po wejściu w życie nowelizacji. Nie rozwiązują natomiast praktycznie w żaden sposób problemów działających już obecnie przedsiębiorców, których liczba w stosunku do podmiotów, którzy uzyskali zezwolenia po zmianie przepisów jest o wiele większa.

Kluczowe z punktu widzenia sektora motoryzacyjnego zagadnienia poruszone w raporcie, zawiera niniejsze opracowanie.

Spełnienie warunków określonych w zezwoleniu

Zezwolenie strefowe stanowi podstawę do korzystania z pomocy publicznej w ramach działalności na terenie Strefy. Zezwolenie określa przedmiot działalności gospodarczej oraz warunki dotyczące projektu inwestycyjnego. Z kolei warunkiem uzyskania zezwolenia strefowego, a w konsekwencji skorzystania ze zwolnienia podatkowego w podatku dochodowym od osób prawnych i fizycznych jest stworzenie określonej liczby nowych miejsc pracy lub poniesienie nakładów inwestycyjnych w określonej wysokości.

AUTORZY



Karolina Klehr

Konsultant
Deloitte Doradztwo Podatkowe



Krystian Bortlik

Konsultant
Deloitte Doradztwo Podatkowe

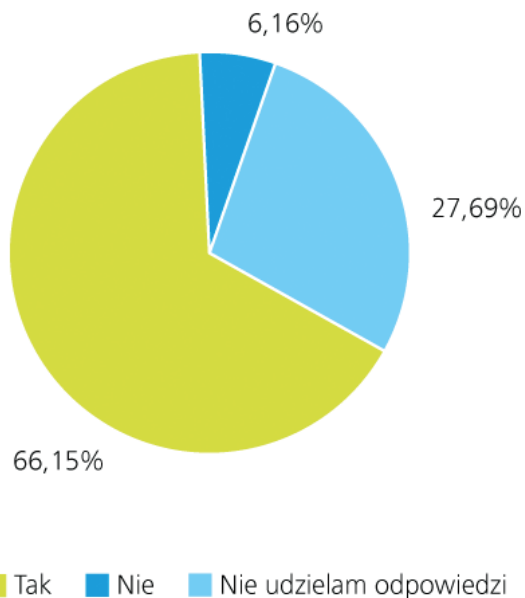
Z przeprowadzonego przez Deloitte badania wynika, iż problem niespełnienia warunków zezwolenia dotyczyć może znacznej grupy przedsiębiorców. W skrajnie negatywnym scenariuszu problem ten może dotyczyć 1/3 inwestorów. Malejący popyt powoduje bowiem, że znaczna liczba firm nie jest lub nie będzie w stanie wypełnić warunków określonych w zezwoleniu. Jest to tym bardziej alarmujące, iż przedsiębiorcy ubiegając się o zezwolenie, co do zasady deklarowali bardzo konserwatywne liczby celem uniknięcia w przyszłości ryzyka cofnięcia zezwolenia.

Najważniejszym wyzwaniem dla przedsiębiorców strefowych jest spełnienie warunku stworzenia i utrzymania określonej liczby nowych miejsc pracy. W trakcie rozmów z inwestorami, wielokrotnie słyszeliśmy, iż przedsiębiorcy oczekują, aby poziom zatrudnienia mógł być przez pewien „przejściowy” okres czasu kształtowany elastycznie.

Podstawowym ryzykiem związanym z niewypełnieniem warunków określonych w zezwoleniu jest groźba jego cofnięcia. Konsekwencją cofnięcia zezwolenia strefowego jest utrata prawa do zwolnienia w podatku dochodowym. Dodat-

Przemysł motoryzacyjny w Polsce

Czy Spółka spełni lub spełniła warunki określone w zezwoleniu?
Will the Company comply or has it already complied with the conditions specified in the SEZ permit?



Źródło: Deloitte

kowo, podatnik obowiązany jest do zapłaty podatku za cały okres korzystania ze zwolnienia podatkowego wraz z odsetkami z tytułu zaległości podatkowych.

Zmiana warunków zezwolenia

W związku z tym, że inwestorzy mają istotne trudności ze spełnieniem przyjętych zobowiązań, rozwiązaniem, które mogłoby obniżyć negatywne konsekwencje w postaci obowiązku zapłaty zaległego podatku wraz z odsetkami (poza wprowadzeniem rozwiązań legislacyjnych o systemowym charakterze, odnoszących się do wszystkich przedsiębiorców strefowych), byłaby możliwość zmiany warunków zezwolenia.

Ustawodawca wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców, nowelizując ustawę o SSE przewidział co prawda dopuszczalność zmiany zezwolenia strefowego (zmiana taka nie może jednak dotyczyć obniżenia poziomu zatrudnienia określonego w zezwoleniu w dniu jego udzielenia, o więcej niż 20 %, ani też skutkować zwiększeniem pomocy publicznej), jednakże regulacja ta odnosi się wyłącznie do przedsiębiorców, którzy uzyskali zezwolenie strefowe po 4 sierpnia 2008 r.

W konsekwencji cała rzesza inwestorów, w tym z sektora motoryzacyjnego, którzy uzyskali zezwolenie wcześniej i którzy przede wszystkim teraz borykają się z problemem stworzenia, tudzież utrzymania określonej liczby miejsc pracy, możliwości obniżenia poziomu zatrudnienia lub

jego uelastycznienia, została w praktyce pozbawiona.

Moratorium

Zapytaliśmy naszych respondentów czy możliwość zawieszenia na określony okres czasu warunków wskazanych w zezwoleniu, stanowiłaby czynnik pomocny w przetrwaniu okresu spowolnienia gospodarczego. Inwestorzy wskazywali najczęściej okres od 2 do 3 lat, w którym chcieliby skorzystać z instytucji moratorium, czyli prawo

wypełnienia warunków zezwolenia w terminie późniejszym lub na warunkach dogodniejszych od pierwotnie ustalonych.

Pojawiające się jednak początkiem roku w prasie fachowej, projekty wprowadzenia do przepisów strefowych możliwości skorzystania z moratorium dotyczącego konieczności spełnienia warunków wskazanych w zezwoleniu, nie stały się prawem obowiązującym. Co więcej, w najnowszych projektach nowelizacji przepisów strefowych, brak jest rozwiązań podobnego rodzaju.

Limit dostępnej pomocy publicznej

Wyniki badań wskazują, iż większość przedsiębiorców nie wykorzysta przysługującej im pomo-

cy w postaci zwolnienia z podatku, czyli zachęta inwestycyjna, której oczekiwali, nie zostanie zrealizowana. Spowoduje to, że rentowność zlokalizowania projektu na terenie Strefy okaże się o wiele niższa niż zakładana.

Wyniki badania powinny skłonić do kalkulacji przysługującego przedsiębiorcom limitu pomocy publicznej oraz zastanowienia się nad możliwymi mechanizmami, które pozwoliłyby skorzystać ze zwolnienia w większym stopniu. Stopniu odpowiadającemu poniesionym nakładom inwestycyjnym i liczbie stworzonych nowych miejsc pracy.

Wyniki badań pokazują, że zwolnienia od podatku dochodowego jako mechanizmu zachęty do zainwestowania w strefach, w porównaniu do na przykład dotacji inwestycyjnych, w obecnych warunkach rynkowych są zasadniczo nieefektywne. Możliwość bowiem wykorzystania pomocy w SSE bezpośrednio zależy od rentowności projektu, która w obecnym okresie spowolnienia gospodarczego, gdzie szereg przedsiębiorców w SSE notuje wręcz straty, jest znacznie obniżona.

Wykorzystanie większego limitu pomocy publicznej, a tym samym zwiększenie opłacalności działalności w SSE byłoby możliwe dzięki wydłużeniu funkcjonowania SSE. Na mocy nowelizacji przepisów strefowych z 2008 r., okres funkcjonowania SSE został wydłużony o okres od 3 do 4 lat. W konsekwencji, SSE będą obowiązywały co najmniej do końca 2020 r. Zmiana zatem bardzo korzystna, jednakże dotycząca wyłącznie



Invest - Park



Invest - Park

przedsiębiorców, którzy uzyskali zezwolenie strefowe po 30 grudnia 2008 r. A zatem, ci inwestorzy, którzy działają już w SSE, stworzyli nowe miejsca pracy i ponieśli nakłady inwestycyjne, nie będą mogli skorzystać z dobrodziejstwa przywołanej nowelizacji.

W trakcie przeprowadzanych rozmów, inwestorzy bardzo mocno podkreślali sens i duże znaczenie możliwości wydłużenie obowiązywania SSE także w stosunku do zezwoleń już istniejących. Czy brak takiej możliwości skutkować

będzie zakończeniem działalności gospodarczej w roku, kiedy dotychczasowe zezwolenia strefowe, będą dobiegały końca, pokaże czas.

Kumulacja zwolnienia strefowego z inną formą pomocy publicznej

Z naszych informacji wynika, iż nieliczni inwestorzy wykorzystali możliwości uzyskania dodatkowej pomocy publicznej, np. w postaci zwolnienia w podatku od nieruchomości, dostępnych dla inwestorów. Może to wskazywać na niedostateczną świadomość części inwestorów, iż poza

„zwolnieniem strefowym” istnieją dodatkowe formy pomocy publicznej.

Warto podkreślić, iż w niektórych przypadkach formy takie dostępne są również dla przedsiębiorców już prowadzących działalność gospodarczą, nie zaś wyłącznie dla przyszłych inwestorów.

Rozliczanie straty w SSE

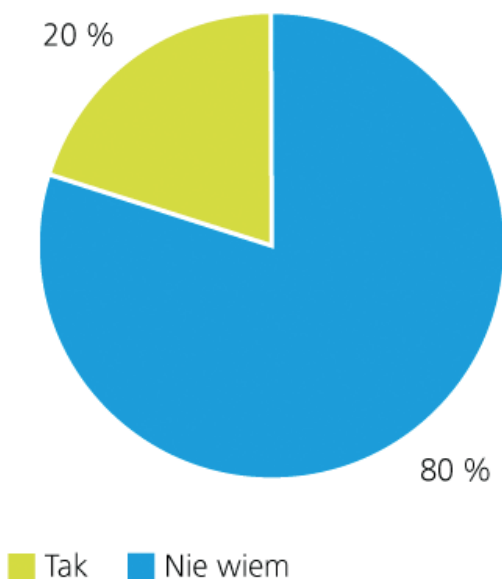
Spośród problemów związanych ze stosowaniem prawa podatkowego, jedną z najważniejszych i nadal ostatecznie nierozstrzygniętych, po-

zostaje kwestia możliwości rozliczenia straty podatkowej powstałej na działalności strefowej. Zagadnienie to dotyczy wszystkich przedsiębiorców, którzy rozpoczynając działalność gospodarczą, ponoszą, co do zasady, wyłącznie koszty, wypracowując dochód dopiero w kolejnych latach działalności. Często możliwość rozliczenia straty podatkowej bezpośrednio wpływa na opłacalność samej inwestycji i stanowić może dodatkową zachętę dla potencjalnych inwestorów. Możliwość rozliczenia straty jest szczególnie istotnym problemem w aktualnych warunkach rynkowych, gdzie zysk realizują nieliczni.

Generalnie, organy podatkowe stoją na stanowisku, iż strata poniesiona w ramach działalności na terenie SSE nie podlega rozliczeniu.

Należy podkreślić, iż zakaz rozliczenia straty podatkowej powstałej na działalności zwolnionej przez przedsiębiorcę strefowego nie wynika z przepisów podatkowych. Argumenty organów podatkowych przemawiające za odmówieniem przedsiębiorcy strefowemu uprawnienia do rozliczenia straty podatkowej opierają się na założe-

Czy jeżeli przysługiwałaby Państwu możliwość zmiany warunków zezwolenia, to czy skorzystaliby Państwo z takiej możliwości?
Should the Company have a possibility to modify the conditions specified in the permit, would it exercise such right?



Źródło: Deloitte



Dla bezpiecznego planowania i skutecznego działania przedsiębiorców konieczna jest jednoznaczna interpretacja zapisów prawa dotyczącego funkcjonowania firm w SSE.

Tymczasem zarówno w kwestii przedłużenia warunków działania w strefach do 2020 roku dla wszystkich inwestorów czy też możliwości rozliczania strat prawo jest nieprecyzyjne. Różne są praktyki i interpretacje.

Niejasne przepisy powodują niepewność zarówno inwestorów już funkcjonujących jak i tych dopiero rozważających inwestycje w SSE.

Grzegorz Górski
Assistany Manager - Kierownik Corporate Affairs
Toyota Motor Manufacturing Poland Sp. z o.o.

niu, że strata ponoszona w okresie zwolnienia podatkowego jest stratą ekonomiczną z tytułu ryzyka prowadzenia działalności gospodarczej, a nie stratą w rozumieniu prawa podatkowego.

Warto wskazać, iż rozpoczęły się konsultacje Ministerstwa Gospodarki zmierzające do nowelizacji przepisów podatkowych i/ lub strefowych, celem umożliwienia inwestorom z SSE rozliczenia straty.

Rozwiązanie takie wyszłoby naprzeciw ogromnej liczbie przedsiębiorców, zrównałoby sytuację prawno-podatkową podmiotów stre-

fowych i pozastrefowych uprawnionych przeciw do rozliczenia straty podatkowej oraz stanowiłoby formę kolejnej zachęty inwestycyjnej.

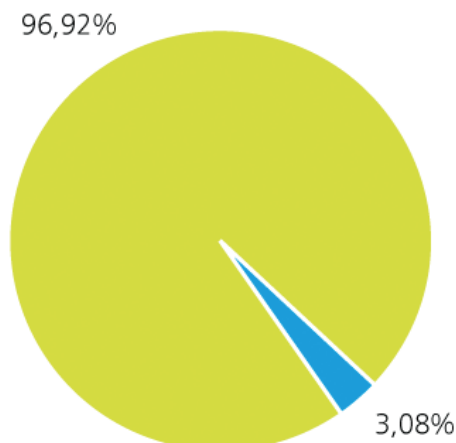
Takie rozwiązanie stanowiłoby też formę dodatkowego wsparcia dla przedsiębiorców strefowych w czasach spowolnienia gospodarczego. W szczególności, podobnie jak wydłużenie obowiązywania zezwolenia (i tym samym przesunięcie możliwości korzystania z ulgi do czasu poprawy koniunktury), w praktyce umożliwiłoby wydłużenie okresu korzystania z ulgi w SSE.

Nieprecyzyjne, niejasne, niepewne...

Tworzenie przyjaznego klimatu inwestycyjnego w Polsce oraz wspomaganie przedsiębiorców w tych jakże burzliwych czasach wymaga także doprecyzowania regulacji prawnych. Przedsiębiorcy zgłaszają także postulaty nowelizacji przepisów podatkowych. Warto bowiem zauważyć, że o ile nowelizacje przepisów strefowych miały miejsce (trwają również prace nad kolejną „kryzysową” nowelizacją),

Czy uważają Państwo, że przepisy strefowe powinny wprost wskazywać na możliwość rozliczenia straty przez strefowców?

Are you of an opinion that SEZ regulations should directly indicate that SEZ Companies are entitled to carry forward tax losses?



Tak

Nie

Źródło: Deloitte



Grupa Faurecia inwestuje w SSE od 2000 roku.

Na przestrzeni 9 lat uruchomiliśmy pracę w 6 zakładach produkcyjnych i stworzyliśmy 3537 miejsc pracy w Strefach: Wałbrzyskiej, Kostrzynsko-Słubickiej i Legnickiej.

Jako firmy z branży motoryzacyjnej – objęci jesteśmy zezwoleniem strefowym, które jest podstawą do korzystania z pomocy publicznej.

Jednakże na skutek obecnego spowolnienia gospodarczego nie mamy możliwości wykorzystania pomocy SSE.

Z naszego punktu widzenia interesująca byłaby zamiana części pomocy publicznej w postaci zwolnienia podatkowego na dotację gotówkową lub zamiana części wartości zwolnienia podatkowego na gwarancje bankowe.

Mamy nadzieję, że planowana nowelizacja przepisów podatkowych umożliwi inwestorom wprowadzenie tego typu rozwiązań.

Bruno Jonczyk

Prezes Zarządu

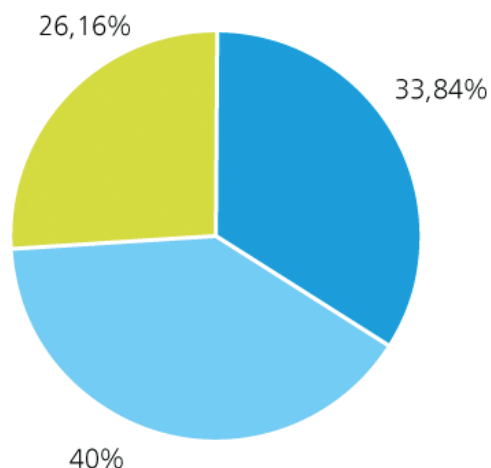
Faurecia Gorzów Sp. z o.o.
i Faurecia Legnica Sp. z .o.o.



Kirchoff Polska Assembly

Czy wykorzystają Państwo w całości przysługujący limit dostępnej pomocy publicznej do końca obowiązywania posiadanego zezwolenia?

Is the Company going to utilize the total available state aid limit till permit's expire date?



■ Tak
 ■ Nie
 ■ Nie wiem

źródło: Deloitte



Invest - Park

Pozostaje mieć nadzieję, że kolejna spodziewana nowelizacja przepisów strefowych dotyczyć będzie także dotychczasowych inwestorów, którym pomoc w przetrwaniu spowolnienia gospodarczego w dłuższej perspektywie wszystkim będzie się opłacać. Z kolei, kolejnym krokiem powinna być nowelizacja przepisów podatkowych, by SSE pozostały motorem polskiej gospodarki.



Takie zmiany w przepisach strefowych, jak m.in.: możliwość zawieszenia na określony okres czasu warunków wskazanych w zezwoleniu, wydłużenie okresu funkcjonowania SSE do końca 2020 r. dla wszystkich przedsiębiorców czy możliwość rozliczania straty z działalności strefowej niewątpliwie zachęciłyby przedsiębiorstwa do planowania działalności na terenie stref w perspektywie wieloletniej. Taka pomoc nie wymaga od budżetu państwa bezpośredniego wydawania pieniędzy, a więc ma zupełnie inny charakter niż np. wsparcie rządu niemieckiego w postaci „premií wrakowej”.

Dzisiaj mamy kryzys, ale za 3-4 lata nie będzie po nim śladu. A zapotrzebowanie na miejsca pracy, innowacje, wpływy do budżetu z VAT, PIT czy składek ZUS pozostaną. Warto więc zadbać o to by przemysł motoryzacyjny postrzegał Polskę jako kraj przyjazny - bądź co bądź wygenerował jedną trzecią wszystkich nakładów inwestycyjnych w specjalnych strefach ekonomicznych.

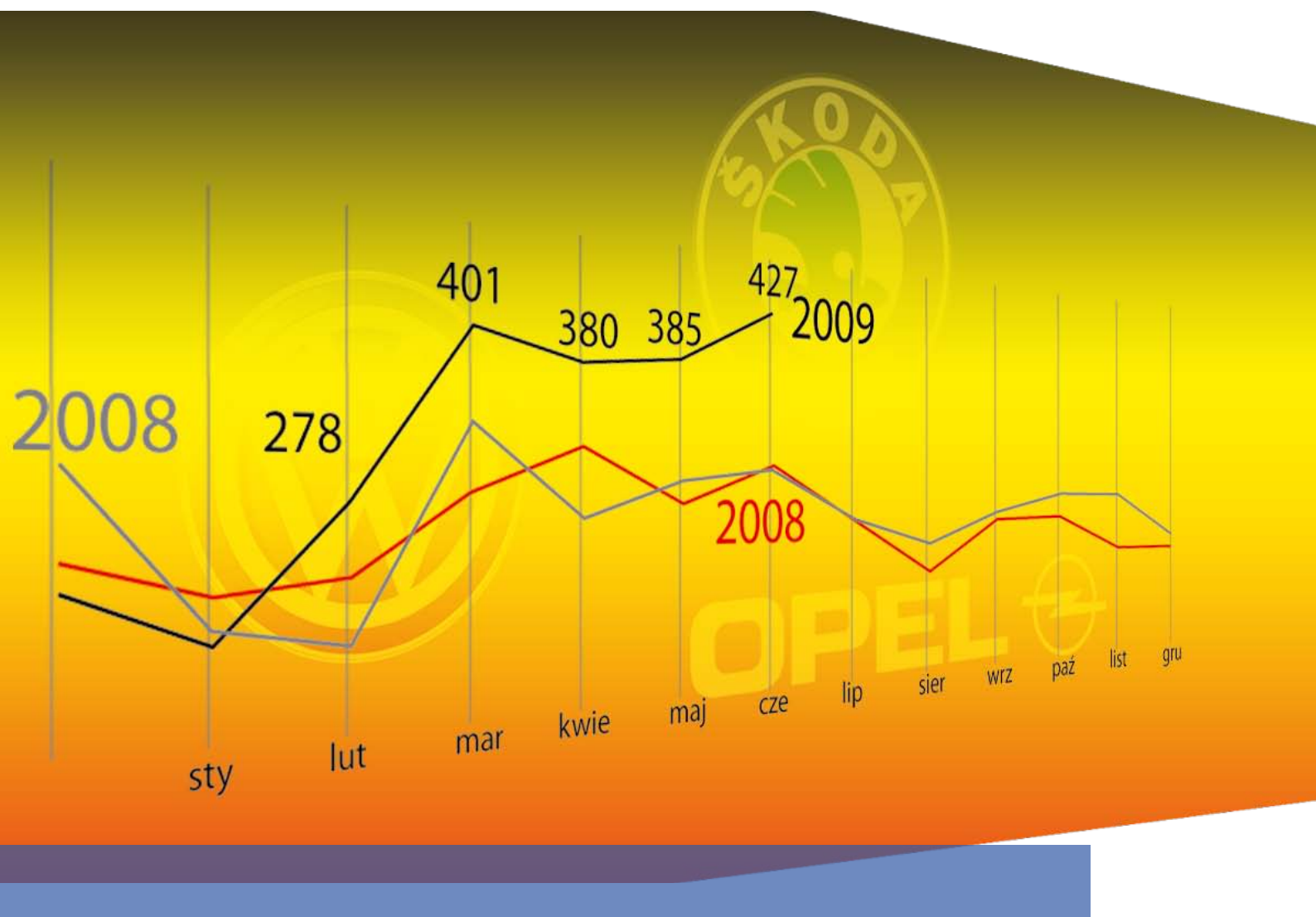
Janusz Soboń
Dyrektor Zarządzający
Kirchoff Polska

Proponowane zmiany

- Możliwość rozliczania straty z działalności strefowej na zasadach ogólnych
- Objęcie wydłużeniem okresu funkcjonowania SSE do końca 2020 r. przedsiębiorców, którzy uzyskali zezwolenie przez nowelizacją przepisów
- Możliwość elastycznego kształtowania warunków zdefiniowanych w zezwoleniu
- Doprecyzowanie warunków ustalania wyniku podatkowego w podziale na działalność strefową i pozastrefową
- Definicja terminu poniesienia nakładów inwestycyjnych
- Określenie wprost w ustawie, czy przychody/ koszty finansowe stanowią przychody/ koszty działalności strefowej (pozastrefowej)
- Ułatwienie rozliczeń podatkowych pomiędzy działalnością strefową, a pozastrefową prowadzoną przez tego samego przedsiębiorcę
- Możliwość zawieszenia na określony okres czasu warunków wskazanych w zezwoleniu

ENGLISH SUMMARY

In May 2009 Deloitte published a report based on Investor's responses regarding recent SEZ provisions' amendment and its influence on conducting business activity within SEZs. In principle, the said amendment should be assessed positively. The negative aspect is that it applies to permits issued after new regulations were implemented only and, therefore, does not solve recent problems of the majority of SEZ entrepreneurs. The report was supposed to give an answer what is the situation of current SEZ investors and was an opportunity to rethink the solutions currently available for the SEZ investors.



Co dalej z niemieckim rynkiem motoryzacyjnym?

Rząd Niemiec chcąc ratować swój sektor motoryzacyjny, na początku 2009 roku uruchomił system zachęt zakupu nowych aut. Patrząc z perspektywy kilku miesięcy, dopłaty się sprawdziły. Chyba aż za dobrze.

W styczniu tego roku na rynku niemieckim zostało zarejestrowanych 189,4 tys. nowych aut, o 14,21 proc. mniej niż przed rokiem. Pod koniec tego miesiąca rząd uruchomił dopłaty. Niemieccy klienci mogą liczyć na dopłaty na zakup nowego auta w wysokości 2,5 tys. euro, pod warunkiem, że ze złomują samochód starszy niż 9 lat, a nowy będzie spełniał wymagania normy Euro 4. W styczniu rząd Niemiec przeznaczył 1,5 mld euro na stymulowanie rynku motoryzacyjnego.

Na efekty nie trzeba było długo czekać. Już w lutym liczba rejestracji nowych aut wzrosła do 277,7 tys., czyli o 21,48 proc. w porównaniu z analogicznym okresem 2008 r. Było to pierwszy od półrocza miesięczny wzrost na niemieckim rynku motoryzacyjnym. Warto zwrócić uwagę, że dzięki wzrostowi o ponad jedną piątą był to jednocześnie najlepszy luty od dekady.

Niemcy stały się pierwszym europejskim rynkiem, który w 2009 r. pozytywnie zareagował na rządowy interwencjonizm. Wkrótce ich śladem poszły rządy m.in. Francji oraz Włoch, uruchamiając podobne systemy dopłat.

O ile w lutym na rynku niemieckim można było mówić o istotnym wzroście, to miesiąc później miała miejsce istna „eksplozja” nowych rejestracji. W marcu zostało zarejestrowanych 400,9 tys. nowych samochodów osobowych, co dało aż 39,93 proc. wzrostu w stosunku do wyników z zeszłego roku.

Duże zainteresowanie dopłatami spowodowało, że na początku kwietnia rząd federalny przedłużył czas na skorzystanie z dopłat, zwiększając pulę pieniędzy o dodatkowe 3,5 mld euro, w sumie do 5 mld euro.

W kwietniu liczba nowych rejestracji nadal rosła, chociaż dynamika wzrostu spadła. W tym miesiącu do niemieckich klientów trafiło 379,2 tys. nowych samochodów, czyli o 19,39 procent więcej.

Ostatnie dwa miesiące pierwszego półrocza to powrót do wysokich wzrostów. W maju liczba rejestracji nowych aut wyniosła 384,6 tys., o 39,71 proc. więcej niż przed rokiem. Miesiąc później nastąpił jeszcze wyższy wzrost – o 40,48 proc. – 427,1 tys. nowych zarejestrowanych samochodów.

Wprowadzenie dopłat spowodowało, że w pierwszym półroczu w Niemczech liczba nowych aut była o 26,10 proc. wyższa niż 12 miesięcy wcześniej i wyniosła 2 059 405 pojazdów.

Kto zyskał

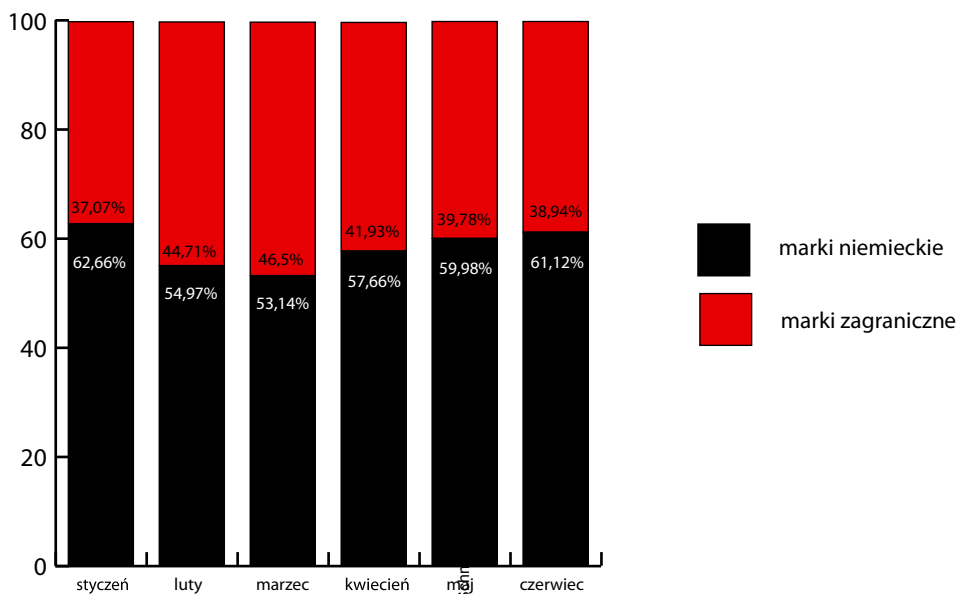
Uruchomienie dopłat spowodowało w pierwszych miesiącach 2009 r. duże przetasowanie zarówno marek, jak i krajów pochodzenia aut. W styczniu udział tzw. niemieckich marek (Audi, BMW, Forda, Mercedesa, Opla, Porsche, Smarta i VW) wynosił 62,66 proc. wśród wszystkich rejestrowanych nowych samochodów. W ciągu dwóch następnych miesięcy udział ich spadł do 53,14 proc. To głównie zasługa mniej zasobnych klientów, którzy w pierwszym okresie działania dopłat, decydowali się na tańsze auta, pochodzącego głównie z krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Tendencja ta uległa odwróceniu już w kwietniu, aby w czerwcu powrócić niemal do styczniowych wskaźników (61,12 proc.).

W ostatnich dwóch miesiącach pierwszego półrocza najczęściej rejestrowano samochody marki VW. W maju stanowiły one 21,35 proc. a w czerwcu 21,80 proc. wszystkich nowych aut. W liczbach bezwzględnych to odpowiednio: 82,1 tys. (+60,23 proc.) i 93,1 tys. (+ 52,06 proc.) aut. Drugą marką był Opel, który sprzedał w maju 39,2 tys. (+57,08 proc.) a w czerwcu 40,5 tys. (+56,09 proc.) samochodów. Udział tej marki wynosił odpowiednio: 10,27 proc. (maj) i 9,47 proc. (czerwiec). Trzecią lokatą w poszczególnych miesiącach przypadła dwóm różnym mar-

kom. W maju „brązowym medalistą” był Ford z wynikiem blisko 30,9 tys. zarejestrowanych samochodów (+48,29 proc.) i 8,03 proc. udziałem w niemieckim rynku. W czerwcu trzecie miejsce należało do Mercedes-Benz z 33,7 tys. samochodów (+7,53 proc.), który dał 7,89 proc. udziału w całości.

Wśród zagranicznych marek niekwestionowanym liderem w obu miesiącach było Renault ze swoim rumuńskim brandem Dacia. Francuski koncern sprzedał w maju 26,8 tys. (+117,03 proc.) a w czerwcu 27,6 tys. (+96,91 proc.) samochodów. Udział tej marki wynosił odpowiednio: 6,98 proc. (maj) i 6,47 proc. (czerwiec). Wiceliderem w tej grupie marek była Skoda, która w maju sprzedała niemal 18,7 tys. aut (+71,48 proc.) z 4,85 proc. udziałem. Miesiąc później ta czeska marka, należąca do grupy VW, sprzedała blisko 20,5 tys. samochodów (+52,64 proc.), co dało 4,79 proc. udziału w całości niemieckiego rynku.

Podział rejestracji nowych aut w Niemczech według pochodzenia



AUTOR

Rafał Orłowski
 Analityk
 Przemysłu Motoryzacyjnego
 AutomotiveSuppliers.pl



VW Golf - najczęściej rejestrowany samochód w Niemczech

Warto podkreślić, że w maju spadek zanotowało kilkanaście marek, w tym cztery niemieckie (Audi, BMW, Mercedes Benz i Porsche) natomiast miesiąc później już tylko sześć było „na minusie”, w tym ani jedna z niemieckich.

Polski wątek

Produkowane w Polsce modele, szczegól-

nie z segmentów samochodów mini, dzięki premiom zyskały wielu nowych klientów. W maju sprzedaż montowanego w Tychach modelu Fiat Panda wyniosła 5 744 szt., o 382 proc. więcej niż przed rokiem. Miesiąc później sprzedaż była jeszcze wyższa. W czerwcu niemieccy klienci zarejestrowali 6 136 egzemplarzy Pandy, o 281,1 proc. więcej niż rok wcześniej. W ciągu 12 mie-

Nowe rejestracje w Niemczech w maju

New Car Registration in Germany (May)

2009	2008	marka	maj	wzrost
1.	1	VW Golf	38 240	95,20%
2.	7	Opel Astra	14 284	103,10%
3.	11	VW Polo	12 170	96,40%
4.	18	Ford Fiesta	11 826	222,30%
5.	8	Opel Corsa	10 933	57,00%
6.	13	Skoda Fabia	9 423	86,70%
7.	-	Dacia Sandero	9 186	-
8.	12	Peugeot 207	8 517	64,90%
9.	4	BMW 1er	7 968	-7,00%
10.	6	VW Passat	7 923	9,80%

Źródło: KBA

Nowe rejestracje w Niemczech w czerwcu

New Car Registration in Germany (June)

2009	2008	marka	czerwiec	wzrost
1.	1	VW Golf	44 280	75,80%
2.	6	Opel Astra	13 786	79,80%
3.	10	Opel Corsa	11 392	69,20%
4.	11	Skoda Fabia	10 752	61,40%
5.	20	Ford Fiesta	10 536	179,80%
6.	4	VW Passat	9 919	20,00%
7.	18	Audi A3	9 003	119,60%
8.	2	Audi A4	8 832	-12,40%
9.	8	BMW 1er	8 377	16,90%
10.	5	BMW 3er	8 721	3,40%

Źródło: KBA

sięcy model ten awansował z 53. na 14. pozycję w zestawieniu najczęściej kupowanych aut. Jednocześnie jest liderem w segmencie mini.

Także pozostałe modele z Fiat Auto Poland notują wzrosty. Fiat 500 w czerwcu zanotował 59,7 proc. wzrost rejestracji. Dało mu to 43. miejsce w rankingu najczęściej kupowanych aut. Pozycję niżej znajduje się Ford Ka. W czerwcu zarejestrowano niespełna 13,9 tys. tych aut. W ciągu roku jego sprzedaż wzrosła ponad pięciokrotnie (+532,6 proc.).

Dobrze radzi sobie także VW Caddy, lider segmentu pojazdów towarowo-osobowych. W czerwcu do niemieckich klientów trafiło ponad 7,5 tys. tych aut, o 139,2 proc. więcej niż przed rokiem.

Inne produkowane modele w Polsce model radzą sobie ze zmiennym szczęściem. Astra była drugim najczęściej rejestrowanym w Niemczech autem, a Opel Zafira uplasowała się na 26. pozycji (wzrost o 63,4 proc.), ale brak jest informacji, ile z tych aut powstało w polskich lub niemieckich zakładach.

Liderzy poszczególnych segmentów

Zgodnie z danymi niemieckiego urzędu rejestracyjnego KBA, w maju i czerwcu lista najpopularniejszych modeli w poszczególnych segmentach była bardzo stabilna. Zmiany nastąpiły tylko w dwóch klasach. W segmencie mini liderem był produkowany w Polsce Fiat Panda. W czerwcu niemieccy klienci kupili ponad 6,1 tys. egzemplarzy tego auta, co dało mu 15,1 proc. udziału w tej klasie.

W segmencie samochodów małych w czerwcu Opel Corsa, zastąpił na 1. miejscu VW Polo. Samochód Opla znalazł blisko 11,4 tys. nabywców w Niemczech (11,9 proc. w swoim segmencie). W kolejnych klasach „rządzi”: w klasie niższej średniej VW Golf/Jetta (44 280 rejestracji, 34,9 proc.), w klasie wyższej średniej VW Passat (9 919 egz., 18,3 proc.), w klasie wyższej Mercedes E klasy (6 222 rejestracji, 39,8 proc.), w klasie aut luksusowych BMW 7er (749 szt., 32,8 proc.), a wśród samochodów terenowych VW Tiguan (5 458 sztuk; 20,2 proc.). Zmiana poza samochodami małymi miała miejsce w segmencie aut sportowych,

w której w czerwcu liderem został Mercedes SLK, zastępując BMW Z4. Model koncernu Daimler został sprzedany w 1 350 egzemplarzach, co dało 25,5 proc. w segmencie.

Wśród minivanów prowadzi Mercedes B klasy z 4 329 zarejestrowanymi sztukami (20,6 proc.), a segmencie dużych vanów Volkswagen Touran (7 735 egz, i 43,3 proc.). Samochody produkowane w Polsce, poza segmentem mini, dominują wśród pojazdów osobowo-towarowych. Wytwarzany w Poznaniu VW Caddy ma 40,4 proc. udział w tym segmencie ze 7 520 zarejestrowanymi autami.

Co dalej?

Chociaż premie spowodowały znaczny wzrost rejestracji nowych aut, na początku lipca rząd Niemiec wykluczył, aby po raz drugi zwiększona została wielkość fundusze na premie. Rzecznik rządu Thomas Steg potwierdził, że we wrześniu wyczerpie się pula 5 mld euro, która wystarczy na zakup 2 mln nowych aut. Część polityków koalicyjnego SPD naciskało na kolejne zwiększenie kwoty tak, aby premie były wypłacane do końca 2009 roku.

Stowarzyszenie niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego VDA prognozowało w lipcu, że

w całym 2009 r. może zostać zarejestrowanych 3,6 mln nowych aut. Prognozowana wartość byłaby o ponad pół miliona aut większa lub o około 16,5 proc. wyższa od osiągniętej w 2008 roku. Przedstawiciele branży obawiają się, że wraz z końcem wypłacania premii nastąpi znaczący spadek sprzedaży nowych samochodów.

Rolf Dielenschneider, szef Seata w Niemczech w wywiadzie dla magazynu „Auto Motor und Sport” powiedział w lipcu, że w przyszłym roku liczba rejestracji może spaść do poziomu 2,6 mln aut. Tak niska wartość była po raz ostatni notowana przed kilkadziesiąt laty.

Nowe rejestracje w Niemczech według segmentów (maj)

New Car Registration in Germany according to segments (May)

Segment	%	Lider w segmencie	Szt.	%
Mini	9,4%	Fiat Panda	5 744	15,9%
Auta małe	25%	VW Polo	12 170	12,6%
Klasa niższa średnia	31%	VW Golf, Jetta	38 240	32,4%
Klasa wyższa średnia	11%	VW Passat	7 923	18,0%
Klasa wyższa	3%	Mercedes E-Klasse	4 744	40,9%
Auta luksusowe	0,5%	BMW 7er	801	41,5%
Terenowe	5,4%	VW Tiguan	4 787	22,8%
Sportowe	1,4%	BMW Z4	1 099	21,1%
Minivany	4,7%	Mercedes B-Klasse	3 586	19,7%
Duże vany	3,3%	VW Touran	5 441	42,7%
Lekkie użytkowe	4%	VW Caddy	5 818	37,9%
Osobowo-towarowe	0,8%	Fiat Ducato	1 604	56,3%
Inne	0,2%		780	
Razem	100%		384 578	

Źródło: KBA

Nowe rejestracje w Niemczech według segmentów (czerwiec)

New Car Registration in Germany according to segments (June)

Segment	%	Lider w segmencie	Szt.	%
Mini	9,5%	Fiat Panda	6 136	15,1%
Auta małe	22,3%	Opel Corsa	11 392	11,9%
Klasa niższa średnia	29,7%	VW Golf, Jetta	44 280	34,9%
Klasa wyższa średnia	12,7%	VW Passat	9 919	18,3%
Klasa wyższa	3,7%	Mercedes E-Klasse	6 222	39,8%
Auta luksusowe	0,5%	BMW 7er	749	32,8%
Terenowe	6,3%	VW Tiguan	5 458	20,2%
Sportowe	1,2%	Mercedes SLK	1 350	25,5%
Minivany	4,9%	Mercedes B-Klasse	4 329	20,6%
Duże vany	4,2%	VW Touran	7 735	43,3%
Lekkie użytkowe	4,4%	VW Caddy	7 520	40,4%
Osobowo-towarowe	0,4%	Fiat Ducato	1 080	56,5%
Inne	0,2%		787	
Razem	100%		427 111	

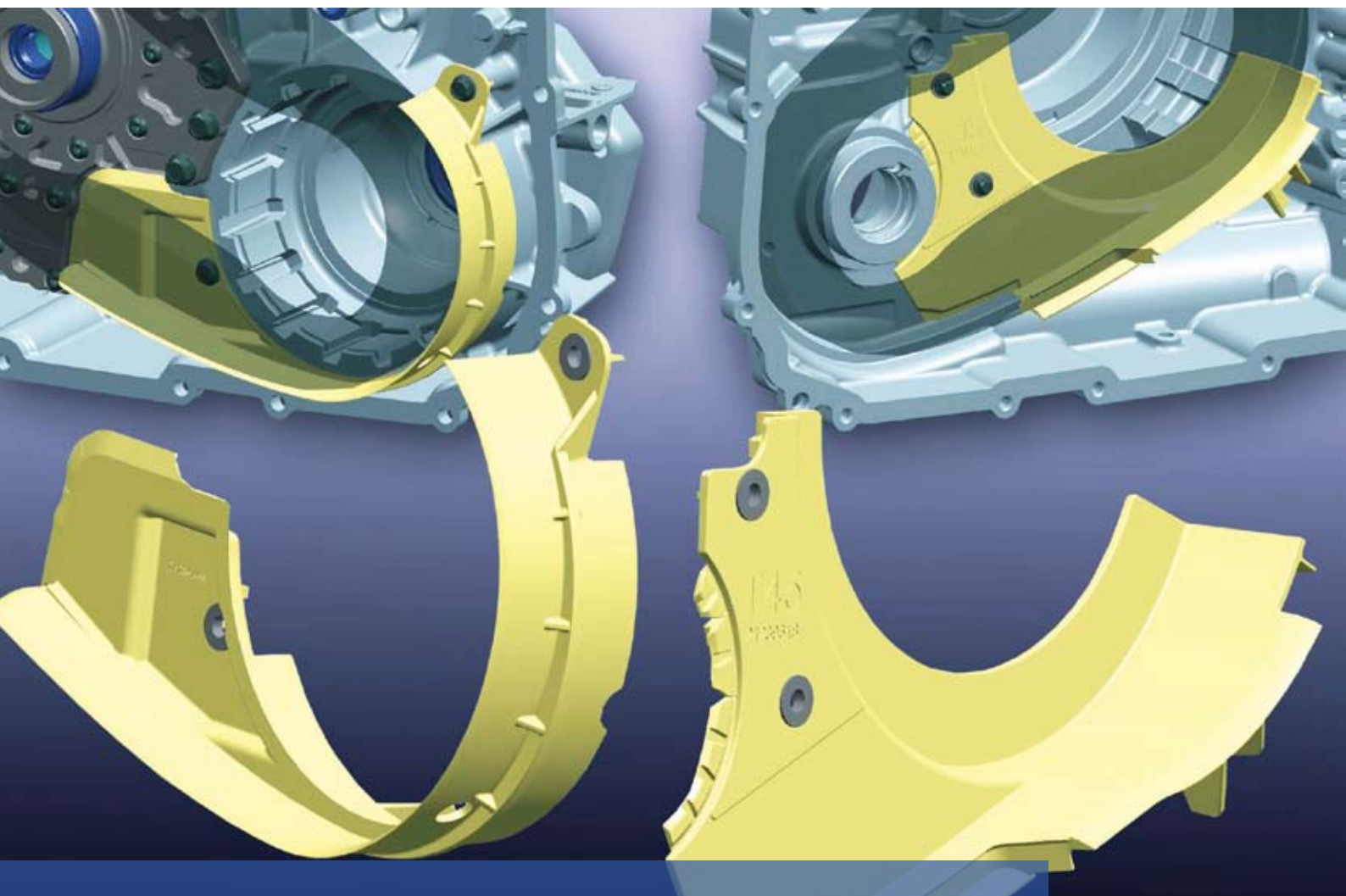
Źródło: KBA

Także polscy eksperci wyrażają obawy - *System dopłat istniejący na rynku niemieckim jest niewątpliwie jednym z czynników wspomagających sprzedaż na rynku polskim* mówi Wojciech Drzewiecki, prezes Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar. - *Dzięki "sąsiedzkiej pomocy" wynik sprzedaży jest o wiele wyższy niż wypracowany przez polskich klientów. Na dopłatach korzystają nie tylko polscy sprzedawcy, ale także zakłady produkcyjne działające w naszym kraju. Zamknięcie przez rząd niemiecki systemu dopłat, niewątpliwie znajdzie odzwierciedlenie na naszym rynku. Można przypuszczać, że poziom sprzedaży znacząco się zmniejszy, a i wzrosty po stronie produkcji nie będą już tak duże. Jak będzie wyglądał przyszły rok, trudno na razie przewidzieć.* – mówi Wojciech Drzewiecki. Wiele będzie zależeć od tego, czy kryzys wciąż będzie trwał i czy rządy poszczególnych krajów Unii dalej będą wprowadzać programy wspomagające sprzedaż.

ENGLISH SUMMARY

The German's government's subsidies to encourage buying new cars are stimulating sales of new vehicles in Germany. Compared to last year, new registrations jumped by 39.71 percent in May and 40.48 percent in June.

The largest number of registrations is recorded for VW Golf. It is worth noting that two cars made in Poland are the leaders in their segments, namely Fiat Panda (the mini segment) and VW Caddy (light commercial vehicles).



DuPont

Ograniczenie kosztów i ochrona środowiska – główne wyzwanie przemysłu motoryzacyjnego

W okresie gwałtownych zmian, jakie mają obecnie miejsce w sektorze motoryzacyjnym, okazuje się, że jednym z kryteriów które dynamicznie zmieniają sektor, są nie tylko pieniądze przeznaczone na stymulowanie rynku sprzedaży, ale także to, jakie pojazdy są nimi objęte.

We wprowadzonych w tym roku, w poszczególnych krajach Unii Europejskiej oraz Stanach Zjednoczonych, systemach dopłat położono szczególny nacisk aby nowokupowane auta charakteryzowały się niską emisją spalin i oszczędnością w spalaniu paliw. Dla przykładu, zgodnie z amerykańskim programem „Cash for Clunkers” („premia za wraki”) dopłatę w wysokości 4,5 tys. dolarów dostają ci kierowcy, którzy kupią samochody przejeżdżające na jednym galonie (3,79 litra) paliwa o 10 mil (ponad 16 km) więcej niż ich stary pojazd. Według europejskich standardów taką premię dostają ci, którzy złomują auto spalające 15,7 l/100 km i kupią samochód zużywający 9,4 l/100 km.

Aby uzyskiwać coraz lepsze wyniki związane zarówno z ograniczaniem zużycia paliwa jak emisją spalin, coraz dalej postępują prace z rozwojem jednostek napędowych, przekładni a także z procesem ograniczenia masy pojazdów. Jest więc dobra okazja do przypomnienia wyników badania przeprowadzonego w zeszłym roku, które wiąże się z tą problematyką.

W przeprowadzonym sondażu, w którym wzięli udział projektanci samochodów i inżynierowie a przeprowadzonym przez firmę DuPont i Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacji SAE (Society of Automotive Engineers) okazało się, że kwestie związane z ochroną środowiska znalazły się na liście najważniejszych wyzwań. Po raz pierwszy od 14 lat ankieterzy uznali je za istotniejsze od ograniczenia kosztów.

Respondenci wśród kilkunastu pozycji wyróżnili trzy główne problemy. W dalszym ciągu najważniejsze pozostają zagadnienia związane

z potrzebą ograniczania kosztów. Dla 32 proc. ankieterów to najistotniejsze wyzwanie stojące przed przemysłem motoryzacyjnym. Dla niewiele mniejszego grona najważniejsze są wyzwania związane z czynnikami środowiskowymi obejmującymi ograniczenie zużycia paliwa i zapisy CAFE (Corporate Average Fuel Economy) (28 proc. respondentów) lub emisję spalin i regulacje dotyczące czystości powietrza (25 proc.). Jeśli zsumować te pozycje to kwestie ochrony środowiska wysunęłyby się zdecydowane na pierwsze miejsce przed zagadnieniami związanymi z ograniczaniem kosztów.

Komfort czy ekologia?

Ekologia staje się motorem w dzisiejszym projektowaniu pojazdów. Ponad połowa (54 proc.) respondentów było przekonanych, że dla klientów najbardziej istotny jest fakt, czy pojazdy są przyjazne dla środowiska i czy mają ograniczone zużycie paliwa. 41 proc. sądziło, że ważnym zagadnieniem jest zwiększenie bezpieczeństwa, a według 37 proc., klienci najbardziej cenią komfort i wygodę.

Piąty rok z rzędu, pojazdom o alternatywnych źródłach zasilania przypisuje się znaczący wpływ na przemysł. W 2008 roku, 60% badanych wybrało pojazdy o alternatywnym źródle zasilania, zaś 15% zdecydowało się na elementy zapewniające bezpieczeństwo. 16% ankieterów postawiło na udoskonalenia elektryczne i elektroniczne.

Diesel czy napęd elektryczny?

W badaniu DuPonta i SAE, respondenci wieszczili świetlaną przyszłość pojazdów na-

peędzanych silnikami wysokoprężnymi w związku ze spełnieniem kolejnych norm na rynku amerykańskim i europejskim. Aż połowa ankieterów uznała, że technologia silników wysokoprężnych jest kluczem do spełnienia wymogów zawartych w przepisach dotyczących oszczędności spalania i emisji gazów (35mpg w Stanach Zjednoczonych, czyli 6,71 l/100 km i do 120g/km CO₂ w Europie) w roku 2020. 46 proc. ankieterów optowało za hybrydowo-elektrycznym układem napędowym, zaś 42 proc. opowiedziało się za wykorzystaniem lekkich tworzyw.

W zakresie rozwoju napędów pierwsze miejsce przypadło klasycznym jednostkom benzynowym. 27 proc. respondentów uznało, że najważniejszym obszarem będzie optymalizacja combustion silników benzynowych. Natomiast dla blisko co czwartego ankieterowanego (23 proc.) będzie to taka sama optymalizacja ale dotycząca silników wysokoprężnych. O jeden procent mniej osób uznało za najważniejszozwójpojazdówhybrydowych. Zdecydowanie od wymienionych grup „odstawała” waga jaką respondenci przywiązali do rozwoju ogniw paliwowych (11 proc.) czy dalszego rozwoju pojazdów o wyłącznie eklektycznym napędzie (9 proc.).

W perspektywie 10 lat, samochody napędzane będą olejem napędowym na bazie bioproduktów - tak sądziło 27 proc. respondentów. Po 20 proc. przypadło na olej napędowy na bazie ropy naftowej oraz na biopaliwa E85. Jedynie 18 proc. pytanym sądziło, że benzyna będzie cieszyć się w przyszłości największą popularnością.

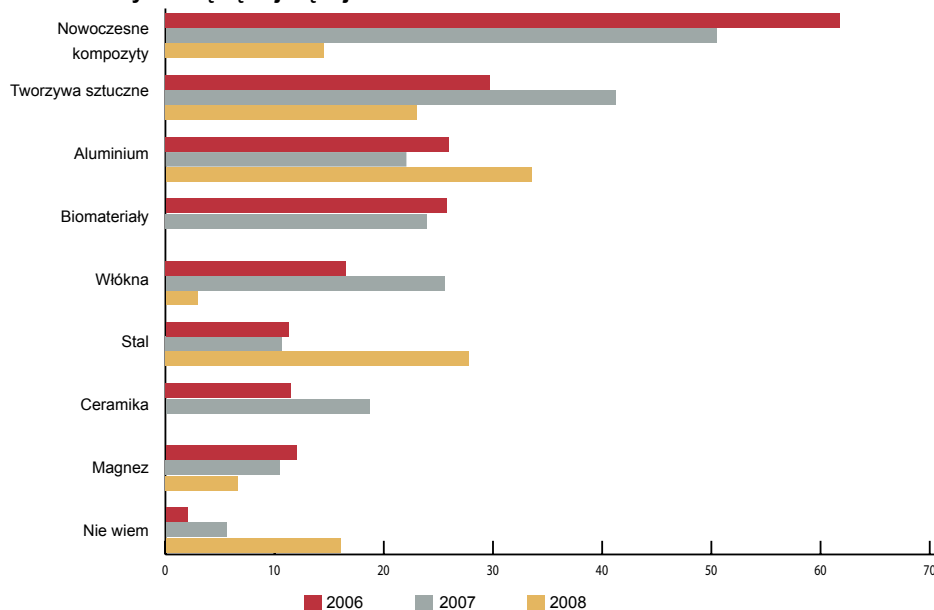
Najtrudniejsze wyzwanie dla przemysłu motoryzacyjnego



AUTOR

Magdalena Kicińska
Public Affairs
DuPont Central Europe

Jakie materiały zdobędą najwięcej zwolenników – za 10 lat?



Kompozyty i tworzywa w natarciu

Okres kilku lat przed załamaniem się sektora samochodowego, który nastąpił pod koniec 2008 r., to czas w którym producenci pojazdów musieli sprostać coraz wyższym cenom surowców, które uderzały w ich kondycję

finansową. 91 proc. respondentów uznało, że jedynym z głównych kryteriów wyboru materiałów w przemyśle motoryzacyjnym pozostaje ograniczenie kosztów. Za istotny czynnik wyboru materiału uznano także redukcję wagi. Od poprzedniego sondażu znaczenie tego czynni-

ka wzrosło z 66 proc. do 82 proc. Kolejne czynniki ważne jako elementy wyboru materiałów, ankietowani wskazali na potrzebę łatwiejszej produkcji lub montażu (77 proc.) i lepszej wytrzymałości (71 proc.).

Dlatego oceniając jaki materiał będzie miał najwięcej do zaoferowania w perspektywie 10 lat, 62 proc. respondentów wskazało na kompozyty. Z roku na rok coraz więcej pytanych inżynierów i projektantów wskazuje na ten materiał. Znaczenie klasycznych tworzyw sztucznych w porównaniu do poprzedniego badania spadło o kilkanaście punktów do 30 proc., między innymi na rzecz tworzyw odnawialnych, opracowanych na bazie bioproduktów (26 proc.). Także 26 proc. respondentów było zdania, że najbardziej popularne za 10 lat stanie się aluminium.

Na światowym rynku samochodowym znajduje się ponad 100 produktów DuPont Automotive. Globalna sieć zajmująca się wykorzystywaniem nowych technologii pomaga opracować rozwiązania pozwalające na zmniejszenie zużycia paliwa oraz emisji dwutlenku węgla, uproszczenie procesu produkcji przy jednoczesnym zwiększeniu funkcjonalności poszczególnych części, redukcję kosztów oraz wprowadzanie na rynek innowacji w sposób szybki i tani. Dlatego DuPont wprowadził na rynek nowe grupy tworzyw i rozwiązania techniczne, które obejmują m.in.:

- MetaFuse™ nanomateriały hybrydowe (metale i tworzywa sztuczne), trwałe i sztywne jak metale, a zarazem elastyczne i lekkie jak tworzywa termoplastyczne, co pozwala na ograniczenie wagi elementów konstrukcyjnych pojazdów. Przyczyniają się także do zmniejszenia zużycia paliwa i ograniczenia emisji spalin.

- DuPont™ Renewably Sourced™ Materials – wysokiej jakości biotworzywa i biopaliwa, do produkcji których w miejsce ropy naftowej – częściowo lub w całości – wykorzystano surowce odnawialne pochodzenia roślinnego, takie jak kukurydza, soja, trzcina cukrowa i pszenica. Wprowadzono dziewięć grup produktów: polimer DuPont™ Sorona®, termoplastyczny elastomer DuPont™ Sorona® EP oraz długołańcuchowe poliamidy DuPont™ Zytel®.

Denso Corp.: DuPont™ Zytel® 610 debiutuje w układach chłodzenia

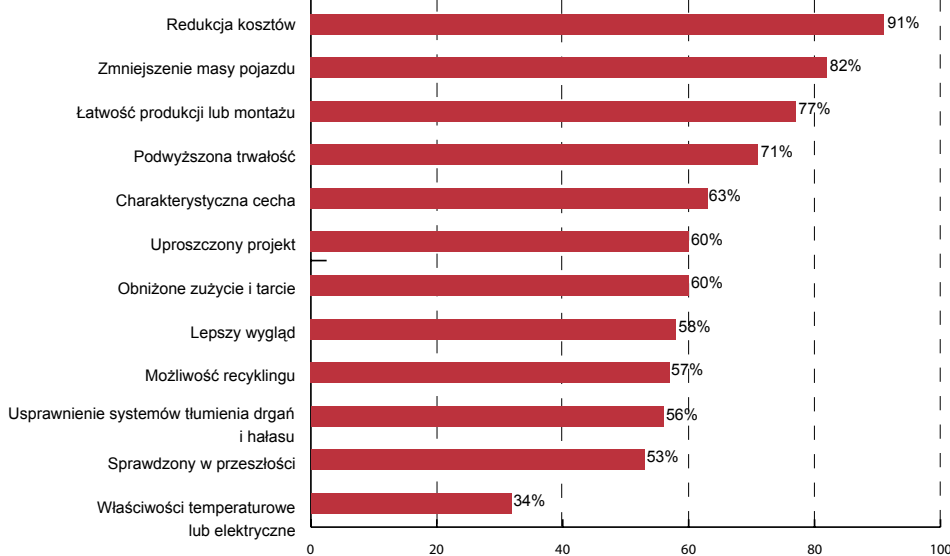


Inżynierowie japońskiego koncernu motoryzacyjnego DENSO Corp. wspólnie z zespołem ds. badań i rozwoju z koncernu DuPont opracowali nowy materiał, przeznaczony do zastosowania w produkcji zbiorników chłodnicy o zwiększonej wytrzymałości, który jednocześnie spełnia wymagania producenta pod względem środowiskowym.

Poliamid typu 610 pochodzenia roślinnego DuPont™ Zytel® 610, jest najlepszym przykładem korzyści, jakie przynosi ścisła współpraca pomiędzy firmami zajmującymi się różnymi stadiami wytwarzania tego samego produktu. Nowy poliamid, który w 40% składa się z surowców odnawialnych (pochodzących głównie z nasion rącznika pospolitego, jest także pierwszym materiałem plastikowym na bazie surowców odnawialnych koncernu DuPont, zastosowanym w częściach mechanicznych i spełniającym najwyższe wymagania stawiane przez producentów samochodów materiałom używanym pod względem wytrzymałości na ekstremalnie wysokie temperatury, trwałości i odporność na działanie soli drogowej.

Produkcja części zawierających nowy polimer rozpoczęła się wiosną 2009 roku. DENSO Corp. zapowiedziało, że zamierza użyć nowego materiału również do wytwarzania innych części, mając na celu ograniczenie zużycia surowców nieodnawialnych oraz przeciwdziałanie globalnemu ociepleniu przez redukcję emisji CO₂.

Kryteria wyboru materiałów (wg ważności)



- Obecna sytuacja na rynku, przy ogromnej presji na ograniczanie kosztów wymaga wprowadzania innowacji, zmusza producentów do zweryfikowania swoich założeń związanych

z projektowaniem i produkcją części i układów samochodowych – podkreśla Patrick Ferronato, globalny dyrektor ds. marketingu i rozwoju z DuPont Automotive Performance Materials. - Musimy podjąć wyzwanie, przed którym wszy-

scy stajemy, i postarać się wykorzystać naszą wiedzę z zakresu projektowania i inżynierii do maksimum. Dzięki naszej „strategii działania” oferujemy coś więcej niż tylko konkurencyjną cenę. W ostatecznym rozrachunku proponowane przez nas rozwiązania nie generują dodatkowych kosztów. Współpraca w zakresie innowacji jest najlepszą strategią przynoszącą rozwiązania, które są nie tylko oszczędne, ale także przyjazne dla środowiska – podsumowuje Ferronato.

ElringKlinger: większa funkcjonalność miski olejowej wykonanej z żywicy DuPont™ Zytel®



ElringKlinger, niemiecki dostawca motoryzacyjny opracował gotową do montażu, miskę olejową. Nowy model umożliwia jednostopniową produkcję nie tylko miski (mierzącej ok. 550 mm długości, 400 mm szerokości i 300 mm wysokości), ale także części przewodu ssawnego oleju z miski olejowej, kołnierzy mocujących dla przewodów ciśnieniowych do i z filtra oleju oraz kołnierza filtra oleju z bezpośrednio wbudowanym gwintem filtra. Oddzielne części uformowane metodą ciśnieniową to dwuczęściowa osłona przewodu ssawnego, podwójny przewód podłączany do filtra oleju oraz osłona kołnierza filtra oleju. Poszczególne elementy oraz oblane polimerem metalowe sito w przewodzie doprowa-

dającym olej połączone są z miską metodą zgrzewania dociskowego. Połączenie kilku istotnych elementów systemu smarowania pozwoliło na dalsze zmniejszenia masy pojazdu oraz kosztów produkcji i montażu. Nowa miska olejowa jest około 40 proc. lżejsza niż jej aluminiowy odpowiednik.

Do produkcji miski dostawca wybrał żywicę Zytel® 70G35 HSLRA4. Nylon 66 jest wzmocniony włóknem szklanym, stanowiącym 35% masy materiału, i w związku z tym jest bardzo sztywny, odporny na odkształcanie oraz hydrolizę. Materiał ten łączy w sobie wysoką wytrzymałość na uderzenia w szerokim zakresie temperatur z odpornością na smary, sól drogową i inne substancje występujące w pojazdach. Dodatkowy proces stabilizacji termicznej umożliwia długotrwałe użycie materiału w temperaturach do 150°C i sprawia, że jest on szczególnie odporny na starzenie pod wpływem ciepła.

Ożebrowanie znajdujące się w górnej części miski olejowej przyczynia się głównie do stabilności wymiarowej w miejscu łączenia, podczas gdy wypukłości w dolnej części zostały zaprojektowane tak, aby pochłaniać wstrząsy zewnętrzne wywołane na przykład przez kamienie uderzające podczas jazdy.

Do produkcji łączów między miską a silnikiem oraz między poszczególnymi elementami systemu smarowania firma ElringKlinger zastosowała inny materiał DuPont Performance Elastomers: Vamac®, akrylowo-etylenowy elastomer o wysokiej odporności na ciepło i olej, gwarantujący długotrwałą szczelność połączeń.

Wizualizacja komunikacji



TRW Automotive jest dostawcą motoryzacyjnym o zasięgu międzynarodowym, projektującym i produkującym samochodowe systemy bezpieczeństwa. Stała współpraca z klientami w systemie just-in-time wymaga stosowania różnorodnych rozwiązań informatycznych. W efekcie współpracy z firmą QAD powstało rozwiązanie, które poprawiło szybkość i jakości komunikacji między partnerami handlowymi oraz zredukowało koszty procesów logistycznych.



Zespół wdrażający opisany projekt, od lewej: Marek Sochacki (koordynator projektu QAD), Srinivasan Selvarasam (Corporate IS), Waldemar Wiecha (IS Manager).

TRW Braking Systems Polska, które uruchomiło produkcję w Gliwicach w 2001 r., produkuje obecnie ponad 2 miliony układów wspomagania hamulcowego rocznie. Na liście klientów firmy znajdują się koncerny samochodowe, takie jak: Daimler (Mercedes), Fiat i Alfa, GM (Opel), NCC (Mitsubishi, Smart), PSA (Peugeot, Citroen), Renault-Nissan, AUDI, BMW, Hyundai, Porsche.

- TRW Braking Systems Polska eksportuje swoje produkty na rynki zagraniczne. Dla firmy działającej w ramach ogólnoświatowego łańcucha dostaw, kluczowym aspektem jest zapewnienie skutecznej komunikacji dostawców z ich klientami - mówi **Lionel Adamczak, Logistic Director, TRW Braking Systems w Gliwicach.**

Przed implementacją systemu QAD Supply Visualization, firma TRW korzystała z innego rozwiązania odpowiedzialnego za zarządzanie kontaktami z dostawcami. System nie spełniał jednak oczekiwań firmy, m.in. utrzymanie przestrzeni dyskowej wiązało się ze zbyt wysokimi kosztami i korzystanie z systemu stało się nieefektywne. Kolejnym problemem były liczne awarie i zbyt ograniczona funkcjonalność istniejącego rozwiązania.

- Firma TRW potrzebowała systemu, dzięki któremu będzie spełniać wymogi MMOG/LE (Materials Management Operations Guidelines /Logistics Evaluation), czyli standardu dla branży motoryzacyjnej, dotyczącego najlepszych praktyk do zarządzania materiałami i ich logistyką. Portal Supply Visualization pozwala na spełnienie tych wymagań. Co więcej, firma QAD, wraz ze światowymi zreszzeniami sektora motoryzacyjnego: AIAG (USA/Kanad/Meksyk) i Odette (w Europie), jest zaangażowana w doskonalenie MMOG/LE, dlatego ma wiedzę „z pierwszej ręki” na temat tego, w jakim kierunku rozwijać system ERP, by spełniać ten standard – mówi **Marek Sochacki, Senior Application Consultant z QAD Polska.**

Tradycyjnym sposobem zarządzania zapasami jest system typu „push”, w którym klient przekazuje wymagania dostawcy za pomocą telefonu, faksu lub EDI. System QAD jest hostowaną stroną internetową, pozwalającą partnerom handlowym dzielić informacje. Dzięki niemu uczestnicy łańcucha dostaw mogą efektywnie zarządzać zapasami na zasadach współpracy i osiągać wysoki poziom jakości usług przy obniżonych kosztach. Daje on wiele możliwości, a w obsłudze jest

wzmocnia logistykę dostaw



Loop Status	Supplying Source	Source Type	Supplying Reference	Item ID	Kanban Qty	Supermarket SSe	Supermarket ID
...	10000	Inventory	FAB001	22-4002	5.0	10000	CGA001
...	10000	Inventory	FAB001	22-4002	5.0	10000	CGA001
...	10000	Supplier	JUN0001	22-1001	20.0	10000	CGA001
...	10000	Inventory	FAB001	22-4002	5.0	10000	CGA001
...	10000	Inventory	FAB001	22-3001	80.0	10000	CGA001
...	10000	Inventory	FAB001	22-5008	10.0	10000	CGA001
...	10000	Process	Wind	22-5000	1.0	10000	CGA001
...	10000	Inventory	FAB001	22-5005	10.0	10000	CGA001
...	10000	Inventory	FAB001	22-5011	12.0	10000	CGA001
...	10000	Inventory	FAB001	22-5011	3.0	10000	CGA001

jednocześnie bardzo intuicyjny. Narzędzie ułatwia komunikację w czasie rzeczywistym poprzez wydobycie kluczowych informacji z aplikacji ewidencyjnych i uwidocznienie danych dla dostawców za pośrednictwem sieci internetowej (portal web-owy). To bezpieczne rozwiązanie przechowuje najbardziej aktualne informacje, jest łatwe w użyciu, a także bardziej niezawodne niż tradycyjne metody komunikacji, uzależnione od dokumentów w formie papierowej lub e-mail. Dane o zleceniach mogą być importowane, eksportowane i utrzymywane z udziałem lub bez narzędzi EDI.

- Supply Visualization pozwala na skrócenie i standaryzację komunikacji między naszą firmą, a dostawcami oraz pokazywanie on-line stanów magazynowych. Rozwiązanie wizualizujące przepływ informacji w łańcuchu dostaw sprawdza się zwłaszcza w sektorze motoryzacyjnym, gdzie nie ma czasu na zwłokę w dostawach i w przekazywaniu informacji o potrzebach produkcyjnych – mówi **Łukasz Cieślić, Logistic IT Specialist, TRW Braking Systems**.

- Wdrożenie przebiegło dosyć szybko i trwało, od fazy testów po koniec wdrożenia, 6 miesięcy. Początkową fazą był etap nauki systemu i testów, w którym kluczowi użytkownicy mogli zapoznać się z funkcjonalnością systemu. Następnie odbyły się telekonferencje, krótkie szkolenia wewnętrzne oraz pokazy wykorzystania możliwości systemu dla wszystkich użytkowników rozwiązania. Kolejnym etapem wdrożenia był instruktaż i prezentacja systemu dostawcom firmy TRW – mówi **Marek Sochacki, koordynator projektu ze strony QAD**.

System jest łatwiejszym i bardziej przejrzystym sposobem komu-

nikacji logistyków TRW z dostawcami i okazuje się niezastąpiony w momentach niezgodności, umożliwiając operowanie na tych samych raportach. Dostawcy są w stanie momentalnie reagować na błędy występujące w harmonogramach. Dzięki wizualizacji partnerzy łańcucha dostaw w łatwy sposób mogą śledzić ewentualne sprzeczności w informacjach i dojść do porozumienia.

- Użytkownicy byli przyzwyczajeni do systemu prostszego, oferującego mniejszą liczbę funkcjonalności. Już dwa miesiące po aktywowaniu systemu (na początku 2008 roku) poprzedni system został wyłączony. Pełną kontrolę nad komunikacją w łańcuchu dostaw i jej wizualizacją przejęła aplikacja QAD – mówi **Łukasz Cieślić**.

Supply Visualization QAD pozwala na skrócenie czasu reakcji na zmiany i wahania harmonogramów. Dzięki wbudowanej funkcji pozwalającej na automatyczne powiadomianie dostawców, przy pomocy wiadomości e-mail, o zwolnieniu harmonogramu, czas reakcji został skrócony do minimum. Ujednolicenie oprogramowania miało miejsce we wszystkich zakładach TRW, obecnie cała korporacja komunikuje się z dostawcami, używając Supply Visualization.

Korzyści z wdrożenia QAD Supply Visualization:

- skrócenie czasu przestojów, niedoboru materiałów,
- redukcja zbyt dużych zapasów i związanych z nimi kosztów
- optymalizacja wykorzystywanych powierzchni magazynowych i mocy produkcyjnych,
- poprawa szybkości i jakości komunikacji między partnerami handlowymi,
- możliwość aktywnej postawy w odpowiedzi na zmiany popytu i podaży,
- spełnienie wymogów standardów obrotu materiałami i logistyki takich jak MMOG/LE,
- dostarczanie informacji w czasie rzeczywistym w całym łańcuchu dostaw.

Item	Site	Supplier	QOH	Cons...	MIN	Order Point	QOH + ASNs	Avg Dem...	MAX
E-11466	mfh001	Automotive Techno...	115.0		125.0	300.0	115.0	0.0	1000.0
E-P1136	mfh001	*S & v INDUSTRIES...	68.0		200.0	600.0	98.0	0.0	1000.0
finisheds	mfh001	General Supply Co...	0.0		10.0	20.0	10.0	0.0	50.0
E-1120	mfh001	General Supply Co...	87.0		100.0	125.0	157.0	28.8	250.0
E-B1750	mfh001	General Supply Co...	108.0		150.0	350.0	628.0	192.0	850.0
E-11465	mfh001	Automotive Techno...	137.0		100.0	250.0	137.0	0.0	500.0



Można starać się o kredyt technologiczny

Kredyt technologiczny jest udzielany na realizację inwestycji technologicznej, związanej z zakupem i wdrożeniem nowej technologii, stosowanej na świecie nie dłużej niż 5 lat oraz uruchomieniem w oparciu o nią wytwarzania nowych lub znacząco ulepszonych towarów, procesów lub usług.

Od 2009 roku BGK pełni rolę Instytucji Wdrażającej działanie 4.3 Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka „Kredyt Technologiczny”. Obecnie Kredyt Technologiczny będzie funkcjonował na nowych zasadach. Na mocy ustawy z dnia 30 maja 2008 roku o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej (Dz. U. Nr 116, poz.730) przedsiębiorcy wdrażający nowe technologie będą mogli otrzymać wsparcie ze środków Funduszu Kredytu Technologicznego w formie premii technologicznej. Kwota przeznaczona na ten cel na lata 2007-2013 wynosi 409 850 588 Euro (obecnie ponad 1,7 mld PLN). Do zakontraktowania na rok 2009 przeznaczono 200 000 000 PLN.

Podmioty uprawnione do ubiegania się o wsparcie

Beneficjentem pomocy mogą być podmioty gospodarcze, mające siedzibę (osoby fizyczne - miejsce zamieszkania) na terenie RP i spełniające kryteria mikro, małego lub średniego przedsiębiorcy zgodnie z Rozporządzeniem KE 800/2008 (PDF) oraz posiadające zdolność kredytową. Korzyścią dla firm, realizujących inwestycje z wykorzystaniem kredytu technologicznego, jest umorzenie części tego kredytu ze środków Unii Europejskiej w postaci premii technologicznej udzielanej przez BGK.

Na co?

Wsparcie finansowe przeznaczone jest na realizację inwestycji technologicznych, związanych z zakupem i wdrożeniem nowej technologii, stosowanej na świecie nie dłużej niż 5 lat oraz uruchomieniem w oparciu o nią wytwarzania nowych lub znacząco ulepszonych towarów, procesów lub usług.

Kredyt technologiczny nie może być udzielany na zakup, leasing lub wynajem środka trwałego, w którym została wdrożona nowa technologia, będąca przedmiotem inwestycji technologicznej.

Wydatki kwalifikowane:

- 1) zakup, na warunkach rynkowych, nowych lub używanych środków trwałych, w tym budynków i budowli oraz ich części, jeśli od końca roku, w którym zakończono ich budowę, minęło co najmniej 5 lat - z wyłączeniem środków transportu nabywanych przez przedsiębiorcę prowadzącego działalność w sektorze transportu;
- 2) najem, dzierżawa lub leasing:
 - środków trwałych, jeżeli umowa przewiduje obowiązek nabycia przez kredytobiorcę prawa własności środka trwałego z upływem okresu najmu, dzierżawy lub leasingu;
 - gruntów, budynków lub budowli, jeżeli będzie trwać przez co najmniej 3 lata od dnia zakończenia inwestycji technologicznej;
- 3) rozbudowa istniejących budowli, budynków,

maszyn, urządzeń stanowiących środki trwałe; 4) instalacja i uruchomienie maszyn i urządzeń stanowiących środki trwałe;

5) zakup lub leasing wartości niematerialnych i prawnych, jeżeli umowa leasingu przewiduje obowiązek nabycia ich z upływem okresu leasingu, które:

- są aktywami, w rozumieniu ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości, przedsiębiorcy,
- będą przez niego wykorzystywane oraz pozostaną wyłącznie w zakładzie, w którym została zrealizowana inwestycja finansowana kredytem technologicznym, co najmniej przez okres 3 lat od dnia zakończenia inwestycji technologicznej,
- zostały nabyte od osób trzecich za cenę odpowiadającą wartości rynkowej,
- podlegają amortyzacji zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

Środki trwałe muszą być powiązane ze sobą funkcjonalnie i służyć do realizacji celu określonego w umowie o udzielenie kredytu technologicznego.

Kryteria wyboru projektów

Wnioski o dofinansowanie projektów można składać od 1 lipca 2009 r. za pośrednictwem banków kredytujących, które na mocy umowy z Bankiem Gospodarstwa Krajowego współpracują w realizacji tego działania poprzez udzielanie przedsiębiorcom kredytu technologicznego. O pożyczki na zakup nowych technologii i inwestycje z tym związane można starać się w PKO BP, Banku Pekao, BRE Banku, Banku BPH, Raiffeisen Banku, Banku Polskiej Spółdzielczości i ING Bank Śląski.

Procedura ubiegania się o kredyt oraz premię technologiczną

Etap 1. Bank komercyjny

- Złożenie wniosku o udzielenie kredytu technologicznego
- Złożenie wniosku o udzielenie premii technologicznej

Etap 2. Bank komercyjny

- Ocena kompletności dokumentacji
- Rozpatrzenie wniosku o udzielenie kredytu technologicznego
- Wydanie promesy kredytu technologicznego
- Przekazanie dokumentacji oraz promesy kredytu technologicznego do BGK

Etap 3. BGK

- Sprawdzenie kompletności dokumentów i ewentualne wezwanie do uzupełnienia za pośrednictwem Banku komercyjnego

AUTOR



**Małgorzata
Zborowska-Stęplewska**

W latach 2004-2008 autor i kierownik projektów dla sektora motoryzacyjnego, finansowanych ze środków UE

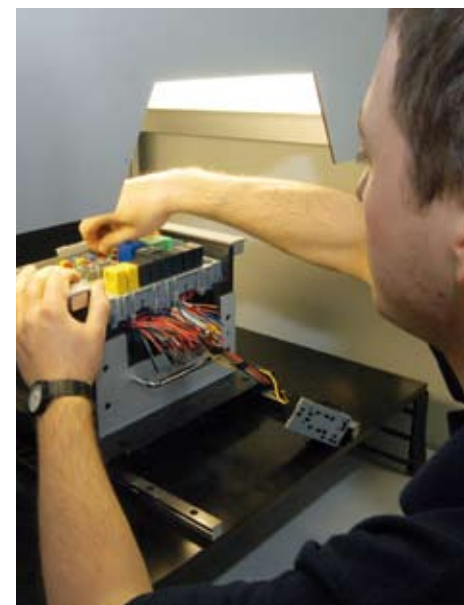
AutomotiveSuppliers.pl

- Rozpatrzenie wniosków o przyznanie premii technologicznej według kolejności do wyczerpania środków
- Przyznanie promesy premii technologicznej – do końca miesiąca, po miesiącu, w którym został złożony wniosek
- Etap 4. Bank komercyjny
- Podpisanie umowy kredytu technologicznego
- Przesłanie kopii umowy kredytu technologicznego do BGK

Etap 5. BGK

- Zawarcie umowy o wypłatę premii technologicznej – do 30 dni od otrzymania kopii umowy kredytu technologicznego

Nabór wniosków przeprowadzany jest w trybie ciągłym do wyczerpania alokacji rocznej. Po osiągnięciu poziomu 90% danej alokacji BGK



Intensywność pomocy:

Województwa:		Przedsiębiorstwa	
		mikro- i małe	średnie
kujawsko-pomorskie, lubelskie, lubuskie, łódzkie, małopolskie, opolskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie		70%	60%
dolnośląskie, pomorskie, śląskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie		60%	50%
mazowieckie (z wyłączeniem m.st. Warszawy)	do 31.12.2010	60%	50%
	od 01.01.2011	50%	40%
m. st. Warszawa		50%	40%

Program	PO Innowacyjna Gospodarka, działanie 4.3 „Kredyt technologiczny”
Beneficjenci	małe i średnie przedsiębiorstwa
Typy inwestycji	<ul style="list-style-type: none"> wdrożenie własnej lub nabytej technologii stosowanej na świecie nie dłużej niż 5 lat, oraz rozpoczęcie sprzedaży produktów, procesów bądź usług powstających z zastosowaniem tej technologii.
Kryteria przyznania premii	<ul style="list-style-type: none"> zgodność projektu z politykami horyzontalnymi UE (równość szans i zrównoważony rozwój), pozyskanie opinii jednostki zewnętrznej, potwierdzającej nowość wdrażanych rozwiązań, uzyskanie promesy lub zawarcie wstępnej umowy kredytu technologicznego z bankiem kredytującym (komercyjnym).
Koszty kwalifikowane	grunty, budynki i budowle (najem, dzierżawa lub leasing), rozbudowa istniejących budowli i budynków, środki trwałe, wartości niematerialne i prawne, wydatki przedrealizacyjne: ekspertyzy, koncepcje i projekty techniczne.
Dofinansowania	<ul style="list-style-type: none"> część inwestycyjna: 30%-70%, max. 4 mln PLN; część doradcza (wydatki przedrealizacyjne): 50%; wsparcie przyznawane jest formie premii technologicznej, stanowiącej spłatę części kapitału kredytu technologicznego, udzielonego przez bank komercyjny.
Termin konkursu	Od 1 lipca 2009 r. do wyczerpania 90% alokacji
Budżet na rok 2009	200 mln PLN
Instytucja udzielająca wsparcia	Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK)

ogłosi wstrzymanie naboru wniosków. Informacja o wstrzymaniu naboru będzie ogłaszana na stronie www.bgk.com.pl i ewentualnie banków kredytujących oraz w prasie o zasięgu ogólnopolskim.

Bank Gospodarstwa Krajowego przyznaje promesę premii technologicznej nie później niż do końca miesiąca następującego po miesiącu, w którym został złożony kompletny wniosek, albo po miesiącu, w którym usunięto nieprawidłowości.

Procedura odwoławcza

Kredytobiorca, którego wniosek o dofinansowanie został uznany za niezgodny z ustawą i nie uzyska dofinansowania w postaci premii technologicznej, może złożyć pisemny protest do BGK, zgodnie z obowiązującą w ramach PO IG procedurą odwoławczą. Kredytobiorca składa protest do BGK w terminie 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o odmowie udzielenia premii technologicznej. BGK rozpatruje protest w terminie 1 miesiąca od jego otrzymania, zgodnie z obowiązującą w ramach PO IG procedurą odwoławczą. W przypadku negatywnego rozpatrzenia protestu, Kredytobiorcy przysługuje odwołanie do Instytucji Pośredniczącej w zakresie będącym uprzednio przedmiotem protestu. W przypadku nieuwzględnienia odwołania kredytobiorca może w tym zakresie wnieść skargę do wojewódzkiego sądu administracyjnego, zgodnie z art. 3 §3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 153, poz. 1270, z późn. zm.).

Poziom i wysokość wsparcia

Dofinansowanie w postaci premii technologicznej stanowi spłatę części kapitału kredytu technologicznego. Kredyt technologiczny, udzielany przez bank kredytujący, może stanowić do 75% wartości kosztów kwalifikowanych inwestycji technologicznej.

BGK wypłaca premię technologiczną do wysokości odpowiadającej wartości netto sprzedaży towarów lub usług, będących wynikiem inwestycji technologicznej, z zastrzeżeniem, że nie może ono przekroczyć pułapów wsparcia określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 13 października 2006 r. w sprawie ustalenia mapy pomocy regionalnej (Dz. U. Nr 190, poz. 1402) i kwoty 4 000 000 PLN. Premia technologiczna będzie wypłacana jednorazowo lub w transzach (nie częściej niż raz na trzy miesiące) w kwocie odpowiadającej wartości netto osiągniętej sprzedaży towarów lub usług wyprodukowanych/świadczonych w wyniku inwestycji technologicznej

INTERNETOWA BAZA DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH W POLSCE

AutomotiveSuppliers.pl



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

BENTELER 
Distribution

Oferujemy doskonałej jakości wyroby ze stali rodzimych i zagranicznych producentów oraz szeroki zakres usług, od doradztwa technicznego, po pomoc w rozwoju działalności.

www.benteler-distribution.pl

DPI-ZCS

Produkujemy tłoczone oraz zgrzewane części i komponenty. Sztandarowy produkt - metalowe zbiorniki paliwa. Dostawca z 30-letnim doświadczeniem.

www.dpi-zcs.com.pl

kti.pl
spółka z o.o.

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

www.kti.pl

Bodycote

Usługi w zakresie obróbki cieplnej i cieplno-chemicznej. Oferujemy różnorodne procesy obróbki cieplnej, technologii obróbek powierzchniowych oraz kompleksowe badania materiałowe.

www.bodycote.pl


Eurofoam

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

www.eurofoam.pl

metrox plast

przetwórstwo tworzyw sztucznych - budowa form i narzędzi

Producent detali technicznych i użytkowych z termoplastycznych tworzyw sztucznych metodą wtrysku i rozdmuchu.

www.metrox-plast.pl



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

Exact Systems

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

www.exactsystems.pl

mt

Producent elementów z tworzyw sztucznych, głównie dla przemysłu motoryzacyjnego.

www.mullertechnik.pl

CONSULMAN PL
Doradztwo i szkolenia

Usługi szkoleniowe i doradcze. Firma współpracuje z liderami branży motoryzacyjnej i proponuje swoją pomoc w poprawie wydajności, konkurencyjności oraz procesów techniczno-zarządzających.

www.consulman.pl

KOLSATPOL

Producent wysokiej jakości części dla przemysłu motoryzacyjnego oraz innych branż. Specjalizujemy się w obróbce skrawaniem rur i prętów oraz dystrybucji rur hydraulicznych.

www.kolsatpol.com

**MIEJSCE NA TWOJĄ
REKLAMĘ!
DOŁĄCZ DO INNYCH
DOSTAWCÓW**

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



Wynagrodzenia spadają

Minął II kwartał 2009 roku. Podsumowanie wynagrodzeń inżynierów w poszczególnych sektorach gospodarczych pokazało, że branża motoryzacyjna odnotowała największy spadek płac w porównaniu z I kwartałem 2009 roku.

Sytuacja na rynku nie pozostawia wątpliwości, że na wyższe płace pozostanie inżynierom jeszcze trochę poczekać. - Średnie wynagrodzenie w II kwartale 2009 roku w sektorze motoryzacyjnym spadło o 4,8% i wyniosło 4 718 PLN brutto - komentuje Anna Strożek, Starszy Specjalista ds. Analiz w Banku Danych o Inżynierach.

10% inżynierów zarobiło poniżej 2 500 PLN. Obniża się próg, jaki należy przekroczyć, aby znaleźć się w grupie 25% inżynierów zarabiających najwięcej. W II kwartale 2009 wystarczyło otrzymać wynagrodzenie na poziomie min. 5 500 PLN, aby znaleźć się w tej grupie. To o 8,3% mniej niż w I kwartale 2009. W podobnym okresie ubiegłego roku próg ten wynosił 6 000 PLN. Co dziesiąty inżynier zarobił ponad 7 200 PLN, odnotowując tym samym zarobki mniejsze średnio o 4,8% od tych, które otrzymali w I kwartale 2009.

Wiek

Największą populację, wśród analizowanej grupy inżynierów, niezmiennie stanowiły osoby w wieku 26-30 lat (49,5%). Ich średnie wynagrodzenie wyniosło 4 424 PLN i spadło o 9,1%. Są

to głównie osoby na takich stanowiskach jak: Elektrycy (3 104 PLN), Inżynierowie Jakości (4 870 PLN), Procesu (5 078 PLN), Produkcji (3 867 PLN), Produktu (4 669 PLN), Konstruktorzy (3 857 PLN), Kontrolerzy (2 963 PLN), Programiści (3 300 PLN), Liderzy Zespołów (5 667 PLN), Projektanci (3 500 PLN), Operatorzy (2 850 PLN), Przedstawiciele Techniczno-Handlowi (2 847 PLN), Technolodzy (3 897 PLN).

Region

Płace spadają i to znacznie. W świetle Branżowych Raportów Płacowych, opracowanych przez Dział Analiz Banku Danych o Inżynierach, II kwartał 2009 zakończył się dla sektora automotive spadkiem średnich wynagrodzeń w większości województw.

Najniższe płace (poniżej 3 000 PLN) w woj. dolnośląskim odnotowaliśmy na stanowisku Elektromontera oraz Inżyniera ds. Badań; w woj. kujawsko-pomorskim na stanowisku Specjalisty ds. Magazynowania oraz Kierownika Działu Elektryki; w woj. lubelskim na stanowisku Sprzedawcy Magazyniera oraz Handlowca; w woj. lubuskim na stanowisku Programisty CNC, Inżyniera Procesu oraz Mechanika; w woj. łódzkim na sta-

nowisku Konstruktor, Specjalisty ds. Pomiarów, Specjalisty ds. Obróbki Ciepłej i Metaloznawstwa oraz Operatora Maszyn; w woj. małopolskim na stanowisku Specjalisty ds. Akcesoriów, Przedstawiciela Handlowego, Specjalisty ds. Obsługi Klienta, Specjalisty Metrologa, Elektromechanika, Inżyniera ds. Produktu oraz Specjalisty ds. Symulacji i Pomiarów; w woj. mazowieckim na stanowisku Specjalisty ds. Tachografów, Elektryka Samochodowego, Mechanika oraz Projektanta; w woj. podkarpackim na stanowisku Elektronika, Projektanta, Programisty CAD/CAE oraz Technologa; w woj. podlaskim na stanowisku Konstruktor, Montera Urządzeń Elektronicznych oraz Technologa Obrabiarek CNC; w woj. śląskim na stanowisku Asystenta Dyrektora Produkcji, Inspektora Kontroli Jakości, Inżyniera Procesu Produkcyjnego, Kierownika Zespołu, Młodszego Specjalisty ds. Logistyki, Operatora Przecinarki, Operatora Wtryskarki, Specjalisty ds. Gwarancji oraz Specjalisty ds. Jakości; w woj. świętokrzyskim na stanowisku Konstruktor; w woj. wielkopolskim na stanowisku Elektronika, Inżyniera Projektanta, Konstruktor oraz Technologa. Wykształcenie

Nie jest tajemnicą, że zarobki rosną wraz z poziomem wykształcenia. Uzyskanie jedynie tytułu inżyniera, magistra umożliwiło uzyskanie średniego wynagrodzenia na poziomie 4 460 PLN (10% inżynierów zarobiło nawet powyżej 5 080 PLN). Dodatkowe studia podyplomowe to już średnie zarobki na poziomie 5 606 PLN. Natomiast 10% inżynierów po studiach podyplomowych odnotowało

AUTOR



Anna Strożek

Starszy Specjalista ds. Analiz
Bank Danych o Inżynierach

Wynagrodzenie w zależności od wieku inżynierów (II kwartał 2009)

przedział wiekowy	25% inżynierów zarobiło poniżej	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem	średnie wynagrodzenie	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem	50% inżynierów zarobiło powyżej, a 50% poniżej	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem	25% inżynierów zarobiło powyżej	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem
21-25	2 200	-21,4	2 943	-10,9	3 000	-11,8	3 700	-5,1
26-30	3 210	-12,1	4 424	-9,1	4 140	-8,0	5 200	-8,8
31-35	4 450	-0,1	6 532	-2,7	5 750	-4,2	8 600	+3,4
36-40	4 240	0,0	6 637	-4,2	5 100	-15,7	10 000	-4,8
41-45	3 100	-23,5	6 536	+21,9	7 200	+37,8	8 900	+33,3
46-50	4 500	-2,2	5 920	-4,4	6 000	-4,3	6 500	0,0
51-55	4 600	-8,9	6 016	-9,5	5 500	-4,3	6 015	-27,1
56-60	2 000	-23,4	3 130	+19,9	2 000	-23,4	4 260	+63,2

*Dane pochodzą z BDI

Wynagrodzenie inżynierów w zależności od regionu zatrudnienia (II kwartał 2009)

województwo	średnie wynagrodzenie	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem	25% inżynierów zarobilo poniżej	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem	50% inżynierów zarobilo powyżej, a 50% poniżej	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem	25% inżynierów zarobilo powyżej	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem
dolnośląskie	5 425 PLN	-8,1%	3 815 PLN	-4,6%	4 505 PLN	-18,1%	5 650 PLN	-24,7%
kujawsko-pomorskie	3 421 PLN	+11,2%	2 810 PLN	+31,9%	3 400 PLN	0,0%	4 210 PLN	+13,8%
lubelskie	4 535 PLN	0,0%	2 870 PLN	0,0%	4 120 PLN	0,0%	6 200 PLN	0,0%
lubuskie	4 154 PLN	+3,7%	2 800 PLN	0,0%	4 175 PLN	+2,5%	5 000 PLN	+9,2%
łódzkie	3 612 PLN	-7,0%	2 715 PLN	-9,5%	3 350 PLN	-4,3%	4 500 PLN	-7,2%
małopolskie	4 345 PLN	-8,7%	2 995 PLN	-22,2%	4 275 PLN	-5,0%	5 500 PLN	-3,5%
mazowieckie	5 338 PLN	-3,7%	4 060 PLN	+1,5%	4 930 PLN	-1,4%	6 007 PLN	+0,1%
opolskie	7 100 PLN	0,0%	3 100 PLN	0,0%	3 200 PLN	0,0%	15 000 PLN	0,0%
podkarpackie	4 054 PLN	-18,2%	2 300 PLN	-23,3%	3 200 PLN	-3,5%	4 000 PLN	+5,3%
podlaskie	3 364 PLN	-14,9%	1 710 PLN	-7,8%	2 000 PLN	-20,0%	3 000 PLN	-50,4%
pomorskie	5 145 PLN	+22,5%	3 400 PLN	-2,9%	3 950 PLN	-1,2%	5 200 PLN	+18,2%
śląskie	4 823 PLN	-5,5%	3 040 PLN	-5,0%	4 250 PLN	-5,6%	6 000 PLN	-4,8%
świętokrzyskie	4 542 PLN	+9,2%	3 210 PLN	+7,0%	4 400 PLN	+31,1%	6 040 PLN	0,0%
warmińsko-mazurskie	4 950 PLN	-14,2%	4 130 PLN	-1,7%	4 350 PLN	-3,3%	4 600 PLN	-34,3%
wielkopolskie	4 620 PLN	+2,1%	3 541 PLN	-2,3%	4 050 PLN	-2,4%	5 500 PLN	0,0%
zachodniopomorskie	3 598 PLN	-2,8%	3 490 PLN	-3,1%	3 600 PLN	-3,4%	3 750 PLN	-6,2%

*Dane pochodzą z BDI

płace powyżej 6 500 PLN. Wśród ankietowanych dodatkowe studia odnotowaliśmy u 22,5% badanej populacji. Analizie poddane zostały też wynagrodzenia specjalistów ze względu na ukończoną uczelnię. W II kwartale 2009 najgorzej wypadły wynagrodzenia osób po Politechnice Opolskiej (ŚRD 3 333 PLN), Uniwersytecie Technologiczno-Przyrodniczym w Bydgoszczy (ŚRD 3 498 PLN), Wojskowej Akademii Technicznej (ŚRD 3 719 PLN), Politechnice Częstochowskiej (ŚRD 3 931 PLN) oraz Koszalińskiej (ŚRD 3 933 PLN). Dla porównania najlepiej wypadły Politechnika Gdańska i Szczecińska. Inżynierowie, którzy ukończyli te uczelnie odnotowali najwyższe wynagrodzenia, powyżej 6 000 PLN.

Wielkość firmy

Na koniec zobaczymy, jak kształtują się płace w sektorze automotive w zależności od wielkości firmy. Do największej

redukcji pracowników doszło w dużych firmach motoryzacyjnych. Z Danych wynika, że w ubiegłym kwartale inżynierowie pracujący w firmach zatrudniających powyżej 250 osób stanowili 73,4% badanej populacji. W tym kwartale procent ten spadł do 68,2. Mimo to nadal najwięcej specjalistów zatrudnionych jest właśnie tam. Inżynierowie w tych firmach zarobili średnio 4 877 PLN (-5,2%). Porównując wynagrodzenie inżynierów w zależności od wielkości firmy, można zauważyć pewną zależność: zwykle im większa firma, tym wyższe płace. Mimo, iż w tym kwartale to właśnie mniejsze firmy odnotowały wzrost średnich płac, to nie udało im się osiągnąć pułapu płac dużych firm. Zdecydowanie najgorzej opłacani są pracownicy w najmniejszych firmach do 10 zatrudnionych oraz osoby prowadzące własną, kilkusobową działalność gospodarczą (ŚRD 2 940 PLN, +11,8%).

Gratyfikacje Pracodawcy rekompensują pracownikom niższe płace zasadnicze premiami, prowizjami. Wzrosła liczba osób, które otrzymały premie uznaniowe. Jest to obecnie najpopularniejszy składnik wynagrodzenia inżynierów, poza płacą zasadniczą. Na drugim miejscu znalazły się ex aequo premie zadaniowe oraz nagrody okresowe/premie okolicznościowe. Na trzecim miejscu ex aequo prowizje od wyników działu/firmy, prowizje od indywidualnych wyników oraz płatne nadgodziny.

Podsumowanie

Ubiegły rok przyniósł branży motoryzacyjnej poważne kłopoty. Zła passa jeszcze trwa. Z okresu dużego wzrostu sektor ten przeszedł w fazę spadku produkcji i redukcji zatrudnienia, a także spadków wynagrodzeń. Jak wynika z raportu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego w ostatnim kwartale

Wynagrodzenie inżynierów w zależności od działu / pionu (II kwartał 2009)

dział / pion	średnie wynagrodzenie	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem	50% inżynierów zarobiło powyżej, a 50% poniżej	wzrost/spadek w porównaniu z poprzednim kwartałem
analizy, planowanie, dokumentacja	4 178 PLN	+14,8%	4 000 PLN	+24,6%
informatyka	3 360 PLN	-36,4%	4 000 PLN	-24,0%
inwestycje, wdrożenia	5 005 PLN	+5,8%	4 900 PLN	+7,7%
jakość	4 768 PLN	-13,9%	4 175 PLN	-9,2%
laboratorium, badania	4 675 PLN	+14,3%	4 730 PLN	+24,5%
logistyka, zaopatrzenie	5 531 PLN	-13,7%	3 975 PLN	-33,7%
marketing, sprzedaż	4 561 PLN	-23,6%	4 000 PLN	-24,2%
obsługa klienta, wsparcie techniczne	4 407 PLN	+2,8%	4 050 PLN	+1,3%
projektowanie	4 368 PLN	-5,8%	3 900 PLN	0,0%
przygotowanie produkcji, produkcja	4 778 PLN	-5,9%	4 450 PLN	-3,3%
serwis, utrzymanie ruchu	3 838 PLN	-6,1%	3 545 PLN	-4,3%
zarządzanie	7 053 PLN	+10,9%	7 000 PLN	+14,8%

*Dane pochodzą z BDI

2008 roku gwałtownie spadła produkcja i eksport w sektorze automotive. Dlatego z niepokojem patrzymy na obecny 2009 rok. Wynagrodzenia inżynierów kształtują się obecnie na poziomie niższym od płac jakie notowaliśmy w III kwartale ubiegłego roku (ŚRD 4 984 PLN). A jak wiadomo III kwartał to sezon urlopowy, przeznaczony m.in. na konserwację maszyn.

Motoryzacja jest jednym z czołowych sektorów gospodarczych Polski. W ostatnich kilkunastu latach przycięliśmy wielkie inwestycje zagraniczne

i w konsekwencji staliśmy się jednym z największych producentów samochodów w regionie Europy Środkowej i Wschodniej (wg PZPM). W tegorocznej edycji „Firma dla Inżyniera” to właśnie m.in. firmy z branży motoryzacyjnej były najczęściej wskazywane przez inżynierów, jako najatrakcyjniejsi pracodawcy. Uznanie ze strony inżynierów, pozwala mieć nadzieję, że mimo trudnej sytuacji branża ta nadal będzie cieszyć się dużym zainteresowaniem.

Więcej informacji dotyczących wynagrodzeń inżynierów w poszczególnych branżach można znaleźć w pełnych

opracowaniach „Raportów branżowych – II kwartał 2009” oraz w miesięcznym raporcie płacowym „Wynagrodzenia Inżynierów – Czerwiec 2009” dostępnych 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 100 tys. inżynierów, którzy zdecydowali się na budowanie swoich karier zawodowych w ścisłej współpracy z Bankiem Danych o Inżynierach.

Na pytania dotyczące rynku pracy inżynierów chętnie odpowiadają specjaliści BDI.

Anna Strożek

Starszy Specjalista ds. Analiz
ast@bdi.com.pl

ENGLISH SUMMARY

Salaries paid to engineers in the motoring industry dropped in the second quarter of 2009. According to BDI (Engineers Data Bank), the average salary was down by 4.8 percent to PLN 4,718 gross.

The decrease was the largest in the Podkarpackie province (-18.2 percent), where the average salary is PLN 4 054. In the provinces with the largest number of motoring industry operations, the average salary figures were PLN 4,823 in the Silesian province (down by 5.5 percent) and PLN 5 425 in the Lower Silesian province (down by 8.1 percent). Among the four regions of Poland where salaries increased, the highest increase was recorded in the Kuyavian-Pomeranian Province (up 11.2 percent).

The largest age group among the engineers included in the analysis were, as has been the case before, people between the ages of 26 and 30 years (49.5 percent). The average salary in this age group was PLN 4 424, down by 9.1 percent.



TRW stawia na kadry – rozwój z Europejskim Funduszem Społecznym

Działające w Polsce oddziały koncernu TRW Automotive dają doskonały przykład efektywnego wykorzystania możliwości, jakie nasz rynek zyskał dzięki funduszom unijnym. Aktualna sytuacja sprzyja poszukiwaniu przez firmy takich rozwiązań, które szybko zaczną przynosić oczekiwane i trwałe efekty, a zarazem pozwolą zminimalizować koszty tych zmian. Odpowiedzią na potrzeby rozwojowe TRW stał się projekt aktualnie realizowany przez firmę FPL, rozpoczęty w grudniu 2008 roku. Jego zakończenie przewidziane jest na grudzień roku 2010. W czasie 606 dni szkoleniowych FPL przeszkoli 1288 pracowników. Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego i realizowany pod nadzorem Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości. „Najważniejszy jest człowiek” – to hasło doskonale wyraża istotę podjętych działań.



Andrzej Kozieł, Dyrektor Działu Personalnego TRW Polska Sp. z o.o.:

- W wyniku współpracy z firmą FPL, partnerem projektu, udało się uzyskać dofinansowanie na rozwój naszych kadr. Dużej firmie, jaką jest TRW Polska, zatrudniającej ponad 4600 osób, projekt daje szansę inwestowania w wiedzę swoich pracowników, bieżące rozwijanie ich kompetencji oraz podnoszenie kwalifikacji. W projekcie biorą udział pracownicy TRW Polska: Zakładu Produkcyjnego Pasów Bezpieczeństwa, Zakładu Produkcyjnego Poduszek Powietrznych oraz Centrum Inżynieryjnego, Centrum Obsługi Finansowej i Centralnego Biura Zakupów. Szkolenia są adresowane do specjalistów, liderów, kierowników oraz dyrekcji wszystkich jednostek TRW Polska w Częstochowie. Dodatkowo w projekt włączyły się zakłady TRW w Pruszkowie i Czechowicach-Dziedzicach.

Przy doborze grup i uczestników wykorzystane zostały wyniki Analizy Potrzeb Szkoleniowych oraz priorytety strategii personalnej, z uwzględnieniem wywiadów oraz konsultacji z kierownictwem spółek TRW. Istotną kwestią było przygotowanie takiego programu szkoleń organizowanych przez FPL, który będzie idealnie przystawał do potrzeb TRW Polska, służąc osiągnięciu naszych głównych celów organizacyjnych: budowaniu zaufania, wiary w zespół oraz procesowi ciągłego doskonalenia. Wachlarz szkoleń akcentuje rozwój osobisty, wzmocnienie potencjału zawodowego i wzrost efektywności naszych kadr. Kładziemy nacisk na wyraźne zwiększenie motywacji oraz rozwój kluczowych osób w firmie,

także kandydatów na stanowiska menedżerskie. Uczestnicy zajęć m.in. doskonalą swoje kompetencje emocjonalne, usprawniają techniki pracy umysłowej, uczą się, jak optymalizować komunikację interpersonalną, podnosić efektywność własną i zespołu, rozwijają kreatywność. Liderzy działu produkcji i członkowie zespołów projektowych mogą poszerzać wiedzę z zakresu zarządzania jakością czy kierowania projektem. Jakość jest jednym z kluczowych priorytetów TRW – a wynika to z przekonania, że „jeśli my nie zapewnimy jakości klientowi, zrobi to ktoś inny”. Dzięki współpracy z doświadczonymi trenerami kierownicy, specjaliści i liderzy mają możliwość wypracować własne metody pracy – i zyskać pewność, że „bez dobrego sternika okręt nie popłynie”. Dodatkowym atutem projektu są przeprowadzane działania ewaluacyjne, pozwalające określić zmiany poziomu wiedzy i umiejętności uczestników.

Nasz główny cel szkoleniowy? Podobnie jak w branży, dążyć do doskonałości... A inwestujemy w kapitał ludzki...oszczędzając – dzięki środkom z EFS. Bez uzyskania tej pomocy udałooby się przeprowadzić może jedną trzecią z prowadzonych obecnie szkoleń.

Współpraca TRW i FPL jest wyrazem łączącego nas przekonania, że jedynie dobrze wyszkoleni, zaangażowani i efektywni pracownicy są w stanie stworzyć silną markę i dać firmie taką energię, dzięki której można skutecznie konkurować nawet na najbardziej wymagającym rynku, nawet w trudnym dla branży okresie.



Jolanta Krokowska, Prezes Zarządu FPL:

- Realizacja tak dużych projektów szkoleniowych, jak z TRW, jest zawsze wielkim wyzwaniem, zwłaszcza kiedy ponosi się odpowiedzialność za złożenie wniosku, za realizację, zarządzanie, administrowanie projektem oraz za rozliczenie wszystkich podjętych działań. W tej sytuacji bardzo przydaje się doświadczenie, jakie zdobyliśmy przeprowadzając kilkanaście projektów rozwoju kadr w ramach EFS dla czołowych na polskim rynku firm. Łączna wartość tych projektów, uwzględniając lata 2004-2006 i 2007-2013, wynosi po-

nad 25 milionów złotych. Firmy, które korzystają z funduszy unijnych przeznaczanych na doskonalenie kompetencji pracowników, stanowią awangardę pozytywnych zmian na naszym rynku pracy i zyskują wymierny efekt rozwojowy.

Projekty, takie jak z TRW, wymagają odpowiedniej organizacji – by szkolenia w optymalnym stopniu spełniły swoją rolę, a jednocześnie by zaangażowanie w nie osób odpowiedzialnych za zarządzanie, obsługę administracyjną czy płynność procesu produkcyjnego pogodzić z utrzymaniem sprawnego funkcjonowania firmy.

ENGLISH SUMMARY

TRW puts on personnel that is development with European Social Fund

Units of TRW Automotive concern which act/function in Poland give a perfect example of effective use of possibilities which our market gained thanks to European funds. Each of partnerships in Częstochowa, Czechowice-Dziedzice, Gliwice and Pruszków has a different model of acting, history, strategy and range of activities. However they have in common brand, as well as coherent attitude to the personnel development which entity is perfectly described by slogan of the project „Human is the most important” realized with FPL company. Our goal is to improve employees competencies, especially in the soft skills (effectiveness and commitment) field in which TRW releases huge potential that every company could dispose. The project which is actually being realized by FPL became the answer to TRW’s development needs. The project was established in December 2008 and is planned to finish in December 2010. During 606 training days FPL is going to train 1288 employees. The project co-financed with European Social Fund and is realized under supervision of The Polish Agency for Enterprise Development.

„Ford World Excellence Awards” dla 36 dostawców

22 czerwca koncern Ford przyznał najlepszym dostawcom nagrodę The World Excellence Awards, podczas 11. dorocznej gali. W edycji za 2008 r. zostało uhonorowanych 36 firm.

Nagrody są przyznawane na trzech poziomach: Złota Nagroda, Srebrna Nagroda i Uznanie za Osiągnięcie (Recognition of Achievement). Dwie pierwsze nagrody nadawane są dostawcom produkcyjnym, jak i nieprodukcyjnym, którzy konsekwentnie utrzymują najwyższą jakość, wydajność i poziom kosztów dostawy.

Trzecia nagroda przyznawana jest dostawcom, którzy poprawiają zadowolenie klienta poprzez takie elementy jak: nowa techno-

logia ukierunkowana na klienta (New Consumer-Focused Technology), Poprawa Gwarancji (Warranty Improvement), Usługi Różnorodne i Społecznościowe (Diversity and Community Service), Odpowiedzialność Korporacyjna (Corporate Responsibility) oraz Consumer Driven 6-Sigma.

Wśród tegorocznych laureatów – 12 firm odznaczonych Złotą Nagrodą – 4 dostawców zlokalizowanych jest w Europie, w tym 1 w Polsce. Także wśród 23 uhonorowanych Srebrną Nagrodą, 11 firm pochodzi z Europy, w tym 1 z Polski.

Nagrodzone firmy

Gold Award

- **Active Aero Group** – Belleville, Michigan, USA
- **Autoliv** – Dachau, Niemcy
- **Autoliv** – La Pobla de Vallbona, Hiszpania
- **Behr** – Neustadt/Donau, Niemcy
- **Budco** – Highland Park, Michigan, USA
- **Inalfa Roof Systems** – Holly, Michigan, USA
- **Magna Seating** – Excelsior Springs, Missouri, USA
- **RDA Group** – Bloomfield Hills, Michigan, USA
- **Systrand Manufacturing** – Brownstown Township, Michigan, USA
- **Team Detroit** – Dearborn, Michigan, USA
- **TRW** – Częstochowa, Polska
- **ZF Industries** – Gainsville, Georgia, USA

Silver Award

- **Abel Services** – Louisville, Kentucky, USA
- **Brose** – Hallstadt, Niemcy
- **Brose** – Swaarwellingen, Niemcy
- **Brose** – Santa Margarida, Hiszpania
- **Ewie Company** – Ann Arbor, Michigan, USA
- **Fanuc Robotics America** – Rochester Hills, Michigan, USA
- **International Door Systems** – Hermosillo, Meksyk
- **Masterguard** – Veedersburg, Indiana, USA
- **M&M Cartage Company** – Louisville, Kentucky USA
- **Penske Logistics** – Reading, Pennsylvania, USA
- **Pirelli Neumaticos** – Barcelona, Hiszpania
- **Recaro** – Kirchheim/Teck, Niemcy
- **Robert Bosch** – Charleston, South Carolina, USA
- **Robert Bosch** – Immenstadt, Niemcy
- **Robert Bosch** – Waiblingen, Niemcy

- **Ronal** – Jičín, Czechy
- **Ronal** – Wałbrzych, Polska
- **Ru Yang Industry** – Tainan, Tajwan
- **Saturn Electronics&Engineering** – Coopersville, Michigan, USA
- **Takata-Petri** – Aschaffenburg, Niemcy
- **Wallenius Wilhelmsen Logistics** – Woodcliff Lake, New Jersey, USA
- **Warn Industries** – Milwaukie, Oregon, USA
- **Zubi Advertising** – Coral Gables, Florida, USA

Recognition of Achievement

- **Continental Automotive** – Wiedeń, Austria – Consumer Driven 6-Sigma
- **Conti Temic Microelectronic** – Ingolstadt, Niemcy – New Consumer-Focused Technology
- **Emcon Technologies** – Columbus, Indiana, USA – Warranty Improvement
- **Hewlett Packard** – Palo Alto, California, USA – Corporate Responsibility
- **Johnson Controls** – Milwaukee, Wisconsin, USA – Diversity and Community Service
- **Meritor Suspension Systems** – Hopkinsville, Kentucky, USA – Consumer Driven 6-Sigma
- **Michelin North America** – Greenville, South Carolina, USA – Corporate Responsibility
- **ThingMagic** – Cambridge, Massachusetts, USA – New Consumer-Focused Technology

TRW Polska i Ronal Polska ponownie wśród nagrodzonych przez Forda



TRW Polska

Wśród firm wyróżnionych nagrodą Forda „The World Excellence Awards”, za dostawy w 2008 r., znalazły się 2 zakłady zlokalizowane na terenie Polski.

Złotą Nagrodę otrzymał Zakład Poduszek Powietrznych TRW Polska w Częstochowie, a Srebrną Nagrodę – Ronal Polska w Wałbrzychu.

– *Jesteśmy bardzo zadowoleni, że otrzymaliśmy po raz kolejny nagrodę Forda – powiedział Artur Ogiński, Dyrektor Zakładu Poduszek Powietrznych. – Ale nie należy jej jednak zbyt przeceniać. My po prostu robimy to co do nas należy i za co jesteśmy odpowiedzialni. – dbamy o wysoką jakość wyrobów i niski ich koszt, zapewniamy elastyczność dostaw, zyskując tym samym zadowolenie naszych klientów – dodał. – Takiego potrójnego sukcesu na pewno nie odnieśliśmybyśmy gdyby nie pomoc technicznej asysty ze strony Forda w osobie Pana Jacka Gotowca, Ford STA.*

– *W ostatnich trzech latach nasza fabryka poduszek powietrznych w Polsce zdobyła tę nagrodę - powiedział John*



Dyrektor Artur Ogiński
z nagrodą przyznaną przez Ford Co.

Plant, prezes i dyrektor zarządzający koncernu TRW. – *TRW jest naprawdę wśród najlepszych dostawców Forda wyróżnionych jedną z jedynie dwunastu Złotych Nagród - podkreślił szef amerykańskiego dostawcy.*

– *Trzecie z rzędu wyróżnienie Forda dla dostawcy z jednej lokalizacji nie może być przypadkiem i stanowi ukoronowanie dla wysiłków podejmowanych przez cały zespół ludzi zaangażowanych w realizowanie wszystkich zadań produkcyjnych, logistycznych, jakościowych czy pomocniczych – podkreślił Dariusz Basta, Kierownik Działu Zarządzania Jakością w Ronal Polska. – Wcale nie musi być to oparte o sztywne ramy norm, procedur, zestawień, tabel etc... tylko raczej polega na rozsądnym podejściu do życzeń i oczekiwań Klienta. Ford kolejny raz docenił nas za naszą zwykłą „codziennosc”, umiejętność współpracy i solidne podejście do tego, co robimy. Bez szumnych słów o dumie czy skuteczności wdrożonych systemów przyjmujemy te kolejne wyróżnienia jako szacunek dla wszystkiego, co jako zespół do tej pory osiągnęliśmy i jako motywację do jeszcze solidniejszej pracy w czasie przez wielu określanym i odbieranym jako trudny – dodał Dariusz Basta.*

Oba nagrodzone zakłady są stale wyróżniane przez koncern For-



Ronal Polska

da od 2006 r. TRW Polska Zakład Poduszek Powietrznych otrzymał w poprzednich edycjach Złotą (2006, 2008) i Srebrną (2007). Natomiast Ronal Polska był dotychczas uhonorowany Złotą Odznaką (2006-2008).

Warto podkreślić, że oba zakłady stale znajdują się wśród najlepszych dostawców Forda, choć liczba nagradzanych systematycznie spada (w 2007 r. uhonorowano 47 firm).

TRW Polska Zakład Produkcji Samochodowych Poduszek Bezpieczeństwa w Częstochowie jest największym europejskim zakładem produkującym kompletne moduły bezpieczeństwa (poduszki kierowcy, pasażera, kurtyny boczne, poduszki kolanowe, poduszki boczne). Zakład dostarcza wyroby do producentów samochodów i ich dostawców w Europie, Ameryce Północnej, Azji, Afryce i Australii.

Ronal Polska istnieje od listopada 1995 roku. Zakład w Wałbrzychu rozpoczął produkcję w maju 1997 roku, natomiast drugi w Jelczu-Laskowicach, uruchomił produkcję w czerwcu 2002 roku.

Kirchhoff Automotive w Polsce – to już 10 lat

19 czerwca 2009 roku, w Mielcu firma Kirchhoff Automotive, dostawca motoryzacyjny z niemieckim rodowodem, obchodził dziesięciolecie działalności w Polsce. Pomimo kryzysu, jaki dotknął europejski przemysł motoryzacyjny, Kirchhoff Polska zapowiada kolejne inwestycje i rozwój zakładów w Mielcu i Gliwicach.



Uroczystość w Mielcu zaszczylicili m.in. członkowie rodziny właścicieli: Dr. Jochen F., Arndt G. i J. Wolfgang Kirchhoffowie, klienci i dostawcy firmy, a także parlamentarzyści województwa podkarpackiego oraz przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki i władz regionalnych.

Podczas jubileuszu dokonano otwarcia nowej hali produkcyjnej, na której uruchomiono dwie linie nowoczesnych pras automatycznych o naciskach od 400 do 1250 ton. W trakcie briefingu prasowego przed-



stawiciele firmy przedstawili obecną sytuację Kirchhoff Automotive w Polsce oraz najbliższe plany firmy. Janusz Soboń, Dyrektor Zarządzający poinformował, że obecny wzrost zamówień spowodował, iż firma mogła wycofać się ze skróconego tygodnia pracy. – *W lutym wprowadziliśmy czterodniowy tydzień pracy, od czerwca ponownie pracujemy przez pięć dni w tygodniu* – powiedział prezes Soboń.

Wkrótce zostaną przyjęci nowi pracownicy. – *Pod koniec sierpnia będziemy potrzebować w Mielcu dodatkowych 30 pracowników, aby od września mieć zabezpieczone moce produkcyjne pod nowe programy* – dodał Janusz Soboń. Wzrośnie również zatrudnienie w zakładzie



w Gliwicach. Wzrost zatrudnienia związany jest z produkcją dla zakładów Opla, Forda i Suzuki.

W tym roku Kirchhoff Automotive zainwestuje łącznie 20 mln euro w Mielcu i Gliwicach. Warto podkreślić, że zaangażowanie inwestycyjne Kirchhoff Automotive w Polsce plasuje niemiecki koncern wśród największych inwestorów w branży motoryzacyjnej w naszym kraju. Wielkość inwestycji dokonanych przez koncern w Polsce do końca 2008 roku osiągnęła blisko 105 mln euro.



AutomotiveSuppliers.pl

Kirchhoff Automotive w Polsce

Obecny od 1999 roku na polskim rynku Kirchhoff Polska Sp. z o.o. działa w ramach grupy Kirchhoff Automotive. Fabryka Kirchhoff Polska powstała jako tzw green-field na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicz-

nej EURO-PARK Mielec. Oprócz zakładu w Mielcu, niemiecka grupa ma dwie fabryki zlokalizowane w Gliwicach: Kirchhoff Polska Assembly I na terenie Zakładów Mechanicznych „Bumar – Łabędy” S.A. (od stycznia 2004 r.) oraz Kirchhoff Polska Assembly II (od maja 2006 r.) w gliwickiej podstrefie Katowickiej SSE. Polskie zakłady dostarczają metalowe części i komponenty do samochodów osobowych dla Ford, Volkswagen, Suzuki, General Motors, Skoda, Audi, Porsche, Daimler, BMW, PSA.

Jakość oferowanych produktów potwierdza system zarządzania ISO TS/16949:2002 we wszystkich zakładach. Fabryki Kirchhoff w Polsce posiadają również systemy zarządzania środowiskowego wg normy ISO 14001. Wśród nagród za utrzymywanie przez zakład najwyższych standardów branży motoryzacyjnej są m.in. Nagroda Ford'a Q1 i tytuły Supplier of the Year od GM.

Kirchhoff Automotive zatrudnia w Polskich zakładach ponad tysiąc osób, w tym 670 w Mielcu i 340 w Gliwicach.

Kirchhoff wręczył po raz pierwszy nagrody „Suppliers of the Year“



Podczas uroczystości dziesięciolecia istnienia Kirchhoff Automotive w Polsce, zostały wręczone po raz pierwszy wyróżnienia dla najlepszych dostawców.

Kirchhoff Polska przyznał nagrody firmom:

- voestalpine Stahl Service Center GmbH (Linz) – również laureat nagrody Najlepszy Dostawca Kirchhoff Hungaria (Esztergom)
- voestalpine SSC Polska (Tychy)
- Electropoli-Galwanotechnika (Bielsko-Biała)

Nagrody w imieniu Kirchhoff Polska wręczył Kierownik Zakupów, Zbigniew Kolisz. Celem nagrody jest podkreślenie ważności oceny dostawców i współpracy oraz integracji z celami Kirchhoff Polska przy zarządzaniu zakupami. Nagrodzone firmy reprezentowali: p. Josef Peinbauer (voestalpine

Stahl Service Center GmbH w Linz), p. Krzysztof Burmistrz (voestalpine SSC Polska Sp. z o.o. w Tychach) i p. Krystian Szyпка (Electropoli-Galwanotechnika – Bielsko-Biała).

Informacja o nagrodzonych firmach

- voestalpine Stahl Service Center GmbH group (SSC): grupa SSC należy do dywizji voestalpine Stahl w Linzu (Austria). SSC dostarcza taśmy stalowe do grubości 4,5 mm i materiały w arkuszach, różnych rozmiarów o grubości do 3 mm. voestalpine Stahl Service Center GmbH – Linz ma wydajność 900 tys. ton rocznie.
- Spółka voestalpine SSC Polska, stalowe centrum serwisowe w Tychach, została założona w 2007 r. i jej wydajność to 150 tys. ton rocznie.
- voestalpine SSC w Linz rozpoczęła współpracę z grupą Kirchhoff przed trzema laty i dostarcza swoje wyroby do zakładów w Niemczech (Attendorf), na Węgrzech i w Polsce (Mielec).
- Voestalpine SSC posiada certyfikaty zarządzania jakością ISO/TS 16949:2002, ISO 9002 oraz EN 14001.
- Electropoli-Galwanotechnika w Bielsku-Białej, powstała w 1983 roku jako Galvano-Technika Sp.j., od 2005 r. działa w ramach francuskiej grupy Electropoli. Firma specjalizuje się w usługach obróbki powierzchniowej w zakresie ochrony antykorozyjnej i aspektu wizualnego (malowanie katalizacyjne, proszkowe, natryskowe oraz powłoki galwaniczne).

Wśród klientów firmy są m.in.: Fiat Auto Poland, GMMP, Scania, Magneti Marelli, Ford, Valeo, Delphi, ZM Postęp, Brembo i inni.

Bielski dostawca posiada certyfikaty zarządzania jakością ISO/TS 16949:2002 oraz EN ISO 14001:2004.

DS Forum Poland 2009 za nami

W dniach 4 i 5 czerwca br. odbyła się pierwsza edycja DS Forum Poland, zorganizowana przez Dassault Systemes, dostawcę takich rozwiązań dla inżynierów i konstruktorów przemysłowych jak CATIA.



Dassault Systemes

Podczas dwudniowego spotkania uczestnicy mogli zapoznać się podczas sesji plenarnej z podnoszeniem innowacyjności swoich produktów w procesie projektowania, poprawą efektywności pracy inżynierów czy redukcją kosztów poprzez optymalizację konstrukcji i procesów produkcyjnych, jak również uzyskać informacje, odpowiedzi na szukane pytania bezpośrednio u polskich dystrybutorów DS, przy ich stoiskach w trakcie targów technicznych.



Dassault Systemes

W jednym z wystąpień szef działu rozwojowego w Tenneco Automotive Polska, Patrick Garcia, poruszył kwestie projektowania w przemyśle motoryzacyjnym.

Drugi dzień wypełniły warsztaty, podczas których zapoznawano się z możliwościami CATIA.

W DS Forum wzięło udział ponad 200 uczestników, w tym liczbą grupę stanowili przedstawiciele sektora motoryzacyjnego, z takich firm jak np. Automotive Lighting Polska, Kämmerer Group, Rücker-Polska, Hutchinson Poland (Żywiec), Nemaq Poland, Polmotors, Brembo, Kuźnia Polska, Solaris Bus&Coach, ITW Lys Fusion Poland.

Prezentacje z sesji plenarnej oraz zdjęcia z konferencji można pobrać z strony organizatora <http://www.3ds.com/company/ds-magazines/contact-mag-europe>



Dassault Systemes

Kryzys? - Wspólnie go przezwyciężymy

14-15.09, Kraków

Polska Grupa Użytkowników Aplikacji QAD zaprasza na konferencję „KRYZYS? - WSPÓLNIE GO PRZEZWYCIĘŻYMY”.

Zapraszamy 14-15 września do Krakowa do w hotelu „Campanile”. Konferencja powiązana z Dniami Użytkowników Aplikacji QAD stanowi jedyne tej rangi wydarzenie organizowane przez użytkowników systemów ERP.

Wiele firm przeżywa trudne czasy kryzysu i spowolnienia gospodarczego. Tylko Ci, którzy przetrwają ten trudny okres będą jeszcze mocniejsi i bardziej konkurencyjni. Jak to zrobić?

Teżą wiodącą tegorocznego spotkania jest pokazanie praktycznych przykładów możliwości poprawy konkurencyjności, obniżenia kosztów funkcjonowania nie tylko poprzez redukcję zatrudnienia. Spotkamy się w gronie wielu niezależnych ekspertów, którzy pokażą jak można udoskonalić system wspomagający zarządzanie, jak efektywnie z niego korzystać, jak ograniczać działania do tych czynności, które generują wyłącznie wartość dodaną?

2009 Wrzesień

Szczegółowe informacje:

Polska Grupa Użytkowników
Aplikacji QAD
www.pfum.org

V Forum Wymiany Doświadczeń Branży Automotive

27-18.10, Wisła

TUV NORD POLSKA po raz kolejny zaprasza na 5 już FORUM WYMIANY DOŚWIADCZEŃ BRANŻY MOTORYZACYJNEJ.

W trakcie dwudniowego spotkania będą mieli możliwość podzielenia się aktualnymi doświadczeniami i nowościami istotnymi dla branży.

Zapraszamy 27 i 28 października do Hotelu Stok w Wiśle.

W konferencji weźmie udział około 100 uczestników.

Szczegóły oraz formularz zgłoszenia: www.tuv-nord.pl oraz <http://www.automotive.tuv-nord.pl/>

W programie prezentacje dotyczące:

- nowości w zasadach certyfikacji wg. ISO/TS 16949:2002,
- wymagania specyficzne VW dla rynku polskiego,
- redukcja kosztów,
- aktualna sytuacja na rynku motoryzacyjnym.

Prelegentami i panelistami będą przedstawiciele takich firm jak: Kirchoff Polska, Toyota Motor Manufacturing Poland, Volkswagen AG czy TUV NORD CERT GmbH.

Październik

Szczegółowe informacje:

TUV Nord Polska Sp. z o.o.
ul. Mickiewicza 29, 40-085 Katowice
Beata Praszczyk
tel. 032 786-46-46
e-mail: b.praszczyk@tuv-nord.pl
www.tuv-nord.pl

2009

14-15.09 Kraków	Kryzys? - Wspólnie go przezwyciężymy Polska Grupa Użytkowników Aplikacji QAD www.pfum.org	20-22.10 Sosnowiec	SURFPROTECT Międzynarodowe Targi Zabezpieczeń Powierzchni Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
17-28.09 Frankfurt Niemcy	IAA Frankfurt Motor Show www.iaa.de	20-22.10 Sosnowiec	STEELMET Międzynarodowe Targi Metali i Stali Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
23-25.09 Sosnowiec	TOOLEX Targi Obrabiarek, Narzędzi i Technologii Obróbki Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl	21-23.10 Kraków	Eurotool Targi Obrabiarek, Narzędzi i Urządzeń do Obróbki Materiałów Targi w Krakowie www.targi.krakow.pl
28-29.09 St. Gallen Szwajcaria	International Match-Making Forum One-on-One 2009 Automotive Suppliers Bayern Innovativ www.baika.de	27-29.10 Kielce	BLECH Polska Targi Kielce www.targikielce.pl
29.09-01.10 Kielce	METAL Międzynarodowe Targi Technologii dla Odlewnictwa Targi Kielce www.targikielce.pl	27-28.10 Wisła	V Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej TUV Nord Polska Sp. z o.o. www.tuv-nord.pl
29.09-01.10 Kielce	ALUMINIUM & NONFERMET Targi Aluminium i Technologii, Materiałów i Produktów Metali Nieżelaznych Targi Kielce www.targikielce.pl	18-20.11 Sosnowiec	RubPlast Kolporter Expo Sp. z o.o. www.exposilesia.pl
08-09.10 Serock	PLASTINVENT www.plastinvent.pl		

www.automotivesuppliers.pl

AutomotiveSuppliers

Baza dostawców

Oferty pracy

Konferencje

Targi i wystawy

Szkolenia

Szkolenia zamknięte

Kwartalnik



Wydarzenia
wynagrodzenia spadły



Planując to, trzeba pamiętać, że Bank Europejski (BE) i Bank Światowy (BS) w 2009 r. zakończyły współpracę z przedsiębiorcami, opracowując plany...



Opel nie ma...
John Smith, główny negocjator strony General Motors dla Sprzedaży Opel, studi emocje związane z...



Spółka transportowa Mobilis, w wyniku wygranej przetargu na obsługę wybranych linii autobusowych w Warszawie, zakupiła 54 niskopodłogowe autobusy Solaris Urbino.

W ciągu roku zwolniło 7,8 tys. osób

Podsumowując wyniki finansowe, Laoni, niemiecki dostawca m.in. wiązek elektrycznych podał, że kryzys gospodarczy wywarł znaczący wpływ na...



General...
...42 proc. samochodów...
...płacąc za to do 3,3...

...wyjaśniła wszystkie kwestie, ze...

...punkty sporne...
...przejęciem...
...podpis...

Newsletter
Imię:
E-mail:
 wysłać HTML



MATERIAŁY
EKSPLOATACYJNE



Redukcja kosztów
Waszej hartowni

Bodycote

Send

Kto przecinie Ogla i Vauxhall?

Wynik

Baza dostawców



Firma tygodnia



Schmittberg-Pol Sp. z o.o.



Sorting Group Poland
z myślą o jakości

Analizy i raporty

Serwis menedżerów przemysłu motoryzacyjnego

- aktualności
- analizy i raporty
- codzienny newsletter