

AutomotiveSuppliers.pl

review



ISSN 1899-4369

KWIECIEŃ-CZERWIEC 2023 | NR 2 (61)

TEMAT
WYDANIA

**MAN Trucks zakończył rozbudowę zakładu
w Niepołomicach**

10

W NUMERZE

Automotive CEE
Day powrócił! I to
na rekordowym
poziomie

6

Scania też
zamyka
fabrykę
autobusów
w Polsce

14

Rekordowy 2022
rok dla przemysłu
motoryzacyjnego
w Polsce

18



www.automotivesuppliers.pl



BANER REKLAMOWY



SKORZYSTAJ ZE SPECJALNIE DEDYKOWANEGO MIEJSCA NA TWOJĄ REKLAMĘ

MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE



OBSERWUJ NASZE DZIAŁANIA KOMENTUJ I UDOSTĘPNIJ

KWARTALNIK ON-LINE



PRZECZYTAJ AKTUALNE WYDANIE NASZEGO BRANŻOWEGO KWARTALNIKA

NEWSLETTER



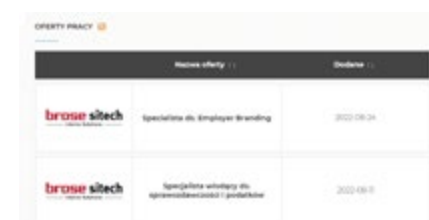
ZYSKAJ BEZPŁATNY DOSTĘP DO NAJNOWSZYCH WIADOMOŚCI Z RYNKU MOTORYZACYJNEGO

BANERY REKLAMOWE



ZAPREZENTUJ SWOJĄ FIRMĘ

OFERTY PRACY



BAZA DOSTAWCÓW

NAJNOWSZE WPISY W BAZIE DOSTAWCÓW



ZWIĘKSZ SWOJĄ SZANSĘ NA WIĘKSZY UDZIAŁ W RYNKU

ZNAJDŹ PRACOWNIKA Z NAMI TO MIEJSCE NA TWOJE OGŁOSZENIE



Wracamy do stabilizacji?

Pierwsze półrocze 2023 roku można uznać za całkiem udane dla europejskiego i polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Rośnie produkcja aut - w samych Niemczech w okresie styczeń-maj montaż samochodów jest wyższy rok do roku o 1/3. Choć daleko jeszcze do poziomów sprzed pandemii COVID-19 to rosnąca produkcja zwiększa zapotrzebowanie na komponenty. Do branży więc powrócił optymizm i większa stabilizacja.

My doświadczyliśmy tego optymizmu w kwietniu podczas organizowanego spotkania zakupowego Automotive CEE Day. Do Opola przyjechała rekordowa liczba 600 uczestników. Przeprowadzono największą w historii tego wydarzenia liczbę spotkań. Jesteśmy przekonani, że po pierwszych rozmowach B2B w Opolu będą następne etapy pozwalające nawiązać uczestnikom stałą współpracę z nowymi partnerami.

Nie możemy jednak zapomnieć, że warunki w jakich działa nasz sektor stale się zmieniają. To co staje się coraz większym wyzwaniem to zachodząca zmiana pokoleniowa. Młodzi pracownicy są mniej chętni do pracy w systemie trzymianowym czy w nadgodzinach. Myślę, że ten problem będzie coraz większą bolączką działów HR.

Rafał Orłowski
Partner

AutomotiveSuppliers.pl
review

REDAKCJA:

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

NR 2 (61)/2023

KWIECIEŃ-CZERWIEC

WYDAWCA:

AutomotiveSuppliers.pl

Zborowska-Stęplewska, Orłowski sp. j.

ul. Śtaniewicka 14, 03-310 Warszawa

tel. 22 215-05-05

e-mail: review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

WSPÓŁPRACA:

Jakub Kurek, Michał Zwyrtek

OPRACOWANIE GRAFICZNE:

Doroła Jaworska, Dominika Kostka

MEDIA DORA

Spis treści

- 6 Automotive CEE Day powrócił! I to na rekordowym poziomie
- 10 MAN Trucks zakończył rozbudowę zakładu w Niepołomicach
- 14 Scania też zamyka fabrykę autobusów w Polsce
- 16 Zarząd Volkswagen Poznań w 100 procentach kobiecy
- 18 Rekordowy 2022 rok dla przemysłu motoryzacyjnego w Polsce - dzięki ożywieniu w branży i ... inflacji
- 22 Zachodnie koncerny opuściły Rosję. Ale jest nowy gracz
- 27 W Pile powstanie fabryka pojazdów specjalnych
- 28 Adam Krępa: Nie odczuliśmy zmian wolumenów zamówień w 2022 roku
- 32 CEFAMOL: Większość nowych projektów realizowanych przez portugalskie narzędziownie dotyczy już elektromobilności
- 36 Stellantis Gliwice uruchomia III zmianę i zwiększa zatrudnienie
- 38 Polska liderem pod względem podaży na rynku magazynowym w Unii Europejskiej
- 40 Co nowego u dostawców
- 46 Cyfryzacja i automatyzacja przemysłu w Polsce - wyzwania i perspektywy
- 48 Baza dostawców



Nowa jakość wyrobu!

Kalibrowane Pręty Precyzyjne ze stali jasnej

- **Innowacyjny** proces technologiczny realizowany na wyspecjalizowanych maszynach pozwolił na rozszerzenie dotychczasowej oferty o wyroby przekraczające wymagania stawiane przez stosowane normy europejskie.
- **Nowatorskie** wykonanie prętów pozwala na redukcję kosztów dalszego przetwarzania dzięki podwyższonej dokładności geometrycznej oraz powierzchni gotowej do wykorzystania.

Znacząco podwyższone charakterystyki wyrobów:

- *Jakość powierzchni – do 4 klasy*
- *Wymiar poprzeczny pręta w założonej tolerancji – na całej długości*
- *Odchyłka okrągłości – poziom max 0,0261 (IT/3)*
- *Precyzyjna długość – tolerancja do 5 mm*
- *Prostość prętów – do 0,3 mm/m*
- *Brak odwęglenia powierzchni*

Szczegółowe informacje:
www.stalma.com.pl



Fundusze Europejskie
Inteligentny Rozwój



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



8 Automotive CEE Day

Automotive CEE Day powrócił! I to na rekordowym poziomie

19 i 20 kwietnia 2023 r.
w Centrum Kongresowo-Wystawienniczym w Opolu
odbyła się 8. edycja spotkania zakupowego
Automotive CEE Day (19-20 kwietnia 2023 r.).
Wydarzenie powróciło po kilku latach przerwy.





- Wybuch pandemii COVID-19 spowodował, że nie odbyło się spotkanie w roku 2020, w których potwierdziło udział ponad 400 przedstawicieli branży z kraju i zagranicy - mówi Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Także sytuacja w kolejnych latach nie sprzyjała wznowieniu wydarzenia, na poziomie, do którego przyzwyczailiśmy naszych uczestników.

Po czterech latach przerwy odbyła się wreszcie kolejna edycja i to na rekordowym, pod każdym względem, poziomie. W Automotive CEE Day 2023 wzięło udział ponad 600 osób, reprezentujących firmy z 13 krajów na świecie, w tym tak odległych jak Indie i Chiny. Uczestnicy mogli spotkać się z producentami pojazdów (Volkswagen Poznań), autobusów (MAN Bus), naczip (Grupa Wielton) oraz bardzo szerokim gronem dostawców I rzędu. Nowością był udział działu zakupów spółki ElectroMobility Poland, rozwijającego łańcuch dostaw do marki aut elektrycznych Izera, które za kilka lat mają być produkowane w planowanej fabryce w Jaworznie. W czasie dwóch dni wydarzenia przeprowadzono rekordową ilość blisko 1 900 rozmów B2B, zaaranżowanych przez specjalnie przygotowaną platformę internetową. - Liczba rozmów B2B była zdecydowanie wyższa, ponieważ na miejscu w Opolu odbyło się kolejnych kilkaset spotkań umówionych ad hoc - mówi Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl.

Automotive CEE Day to nie tylko rozmowy B2B ale także możliwość wzięcia udziału w wystawie, która jest doskonałą okazją do szerszego promowania oferowanych usług kooperacyjnych, a także budowania świadomości marki w grupie najważniejszych przedstawicieli przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. W tym roku z tej formy promocji skorzystało aż 74 wystawców.

Automotive CEE Day to także doskonała okazja do nieformalnych rozmów, wymiany opinii a także dobrej zabawy podczas bankietu, kończącego zawsze pierwszy dzień wydarzenia.

- To największe spotkanie zakupowe przemysłu motoryzacyjnego w tej części Europy, nie byłoby możliwe bez udziału tak wielu firm oraz wsparcia ze strony naszych Współorganizatorów, Partnerów i Patronów - podkreśla Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Mamy nadzieję, że przeprowadzone w Opolu rozmowy przerodzą się finalnie w nawiązanie stałych relacji kooperacyjnych i biznesowych.

- Sukces tegorocznego spotkania jest dla nas inspiracją do dalszego rozwoju tego projektu - dodaje Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Możemy zapewnić Państwu, że kolejną edycję Automotive CEE Day w 2024 roku postaramy się wzbogacić o nowe elementy, aby jeszcze bardziej odpowiadać potrzebom przedstawicieli przemysłu, nie tylko motoryzacyjnego.

Składamy gorące podziękowania Współorganizatorom, Partnerom i Patronom Automotive CEE Day 2023.



PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY W POLSCE



”

Gratuluje sprawnej organizacji i atrakcyjnej formy spotkań. Tych biznesowych jak i nieformalnych.

Zdzislaw Konior

Quality Assurance - Assistant General
Manager, Head of QA Division
Toyota Motor Manufacturing Poland

”

Automotive CEE Day to idealne miejsce, w którym eksperci z różnych dziedzin mogą dzielić się swoją wiedzą i doświadczeniem we współpracy z branżą motoryzacyjną.

Wydarzenia organizowane przez AutomotiveSuppliers.pl są bardzo profesjonalnie od strony organizacyjnej - zarówno z punktu widzenia krótkich rozmów B2B, które dają możliwość bezpośredniej prezentacji firmy przed potencjalnymi partnerami handlowymi i technologicznym, jak i stoisk wystawienniczych, które są znakomitą okazją do rozszerzonego networkingu.

Karolina Czerwińska

Wiceprezes Zarządu
Dam-Rob



”

Dziękujemy za możliwość wzięcia udziału. Na każdym etapie super organizacja. Dużo nawiązanych kontaktów, wiele ciekawych rozmów na tematy branżowe, ale i te spoza branży. I co najważniejsze: dla nas spotkanie się nie skończyło, bo już na poziomie lokalnym nawiązane kontakty owocują kolejnymi spotkaniami. To szczególnie wartościowa dodana Automotive CEE Day.

Roman Waligóra

Foreign Trade and Purchasing Manager
Volkswagen Motor Polska





”

Automotive CEE Day 2023 było wydarzeniem, które pozwoliło na zdobycie nowych kontaktów, odświeżenie nawiązanych już relacji a przede wszystkim spotkanie się ponownie z osobami, z którymi na co dzień współpracujemy a z którymi nie mieliśmy okazji spotkać się po ustaniu pandemii COVID-19. Ostatnie lata pokazały, że możemy funkcjonować całkowicie zdalnie jednak bezpośrednia rozmowa zawsze pomaga w zawiązaniu mocnych, partnerskich relacji biznesowych. Do tej pory nie było tego typu wydarzenia pozwalającego, by spotkać się firmami działającymi w niedalekim sąsiedztwie i porozmawiać w swobodnej atmosferze. Wzmocnienie relacji z naszymi partnerami biznesowymi jest obecnie podwójnie ważne w kontekście nieustających perturbacji w łańcuchu dostaw.

Alicja Żyła

Członek Zarządu

PLAST-MET Automotive Systems

ORGANIZATOR

AutomotiveSuppliers.pl

WSPÓŁORGANIZATORZY

JEDNOSTKA SAMORZĄDU
Województwa Opolskiego

PARTNERZY

WAŁBRZYSKA SPECJALNA
STREFA EKONOMICZNA

PARTNER BANKIETU



PATRONI





Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

MAN Trucks zakończył rozbudowę zakładu w Niepołomicach

Zaledwie po 16 miesiącach od wmurowania kamienia węgielnego została zakończona rozbudowa fabryki MAN Trucks w Niepołomicach. Produkcja samochodów ciężarowych odbywa się w systemie trzymianowym i będzie stopniowo zwiększana do końca 2023 roku.

W czerwcu 2021 roku poznaliśmy bardzo dobrą informację dla przemysłu motoryzacyjnego w Polsce - w ramach strategii New MAN niemiecki koncern zdecydował, że rozbuduje małopolską fabrykę pojazdów, która działa od 2007 roku. Inwestycja w deklarowanej wówczas wysokości 95 mln euro miała znacząco wpłynąć zarówno na wzrost produkcji samochodów ciężarowych jak również zatrudnienia. Start produkcji po rozbudowie miał nastąpić we wrześniu 2022 r.

Rozbudowę zakładu zapoczątkowała uroczystość wmurowania kamienia węgielnego 20 stycznia 2022 roku. Uroczyste otwarcie nowych hal miało miejsce zaś 16 maja 2023 roku. W uroczystości wzięli udział m.in. Alexander Vlaskamp, prezes zarządu MAN Truck & Bus SE, Michael Kobriger, szef produkcji MAN Truck & Bus SE, dr Richard Slovak, prezes zarządu fabryki w Niepołomicach oraz Anna Bentkowska, Project Manager odpowiedzialna za rozbudowę zakładu.

Fabryka w Niepołomicach została powiększona o około jedną trzecią swojej dotychczasowej powierzchni i zajmuje obecnie 41 hektarów. Poprzednio produkowane były wyłącznie ciężkie samochody ciężarowe, ale po rozbudowie do portfolio włączone zostały także pojazdy lekkie i średnie. Na początku 2021 roku MAN Truck & Bus SE zdecydował o likwidacji fabryki w Steyr w Austrii i skonsolidowaniu produkcji pojazdów w zakładzie w Niepołomicach.

Rozbudowa fabryki miała miejsce w bardzo burzliwym czasie. Rosyjska inwazja na Ukrainę spowodowała

trudności nie tylko w pracach inwestycyjnych (między innymi w dostępność stali budowlanej) ale także dotknęła bieżącą produkcję (tymczasowo wstrzymano montażu pojazdów ciężarowych z powodu przerwania łańcuchów dostaw). Jednak rozbudowa została zakończona zgodnie z harmonogramem.

„Od teraz oferujemy klientom pełne spektrum pojazdów ciężarowych marki MAN, włącznie z modyfikacjami na życzenie klienta.”

**- dr Richard Slovak,
prezes zarządu
MAN Trucks**

W jej ramach powstały hale i obiekty o łącznej powierzchni ponad 40 tys. m² w tym hala o powierzchni 32 tys. m² przeznaczona do produkcji kabin oraz hala o powierzchni 10 tys. m² dedykowana na Centrum Modyfikacji Ciężarówek oraz na montaż końcowy. Dzięki temu nastąpiło zacieśnienie współpracy między fabrykami w Niepołomicach i Monachium, który potrzebuje miejsca na mieszaną produkcję pojazdów, za-

równy z napędem tradycyjnym, jak i elektrycznym. Niepołomice i Monachium stały się silnym partnerskim duetem w systemie produkcji pojazdów ciężarowych.

- Rozbudowa zakładu jest kluczowym elementem transformacji firmy MAN - powiedział podczas otwarcia nowych hal Alexander Vlaskamp, prezes zarządu MAN Truck & Bus SE. - Głęboko zrestrukturyzowaliśmy naszą sieć produkcyjną. Dzięki temu jesteśmy znacznie bardziej konkurencyjni w tych trudnych czasach.

W ramach najnowszej inwestycji została wybudowana również ciepłownia na pelet, która wnosi swój wkład w planowaną neutralność zakładu w zakresie emisji CO₂.

Po przebudowie z linii montażowej w Krakowie będzie zjeżdżać około 300 pojazdów i kabin dziennie w systemie trzyzmiennym (trzecia zmiana w obszarze kabin działa od 1 kwietnia bieżącego roku), a więc trzykrotnie więcej niż dotychczas. *- Kraków to zakład o wysokiej efektywności i wysokich kwalifikacjach. Jest tu montowanych około dwóch trzecich wszystkich ciężarówek MAN i kabin pojazdów ciężarowych o najwyższej jakości. Ponadto, dzięki zmodyfikowanym ciężarówkom oferujemy pojazdy indywidualnie dostosowane do potrzeb naszych klientów - mówi Michael Kobriger, szef produkcji MAN Truck & Bus SE.*

Początkowo MAN deklarował inwestycje w wysokości 96 mln euro jednak finalnie wartość ta została podwojona i wyniosła około 200 mln euro. Zwiększenie wydatków to rezultat nieoczekiwanego wzrostu cen

FOT. MAN NIEPOŁOMICZE



materiałów budowlanych, szczególnie okresowy wzrost kosztów stali konstrukcyjnej, ale także komponentów elektronicznych - to odpowiedź rynku na inflację oraz konflikt na Ukrainie. Oczywiście każdy projekt przynosi z sobą dodatkowe wydatki, również w naszym przypadku tak było.

Wraz z procesem inwestycji była prowadzona na bardzo dużą skalę rekrutacja nowych pracowników. W ciągu kilkunastu miesięcy przyjęto

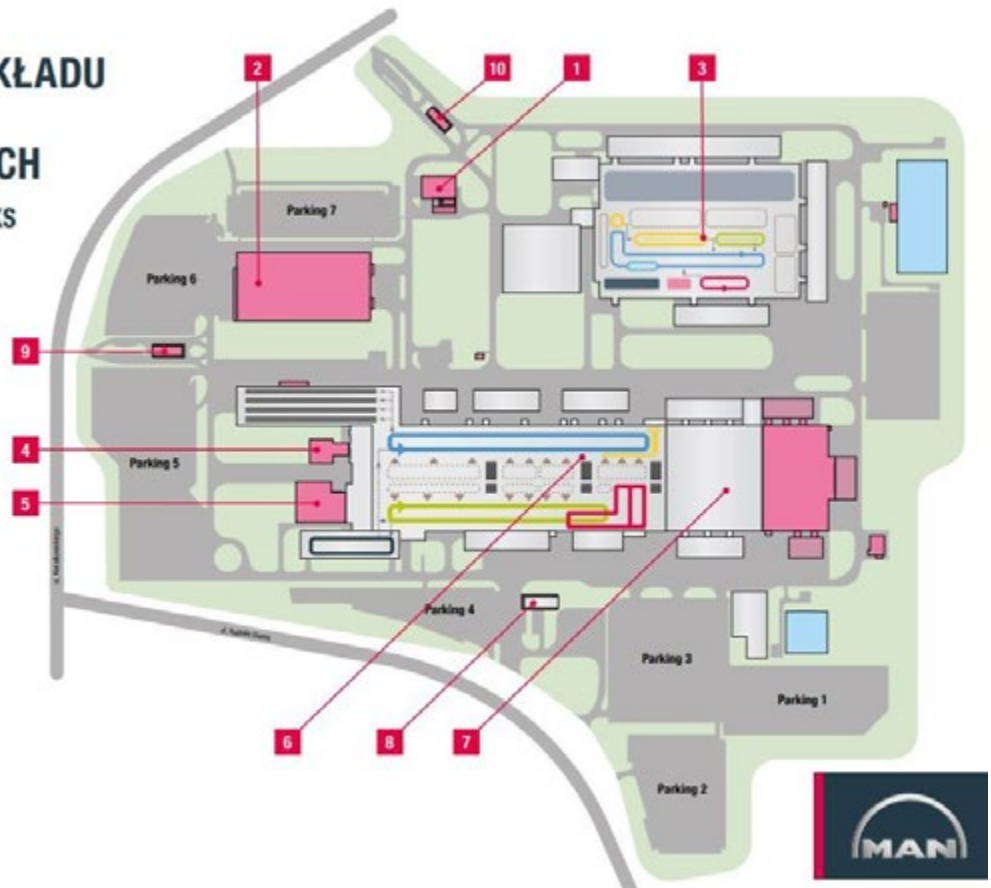
około 1 500 osób. Obecnie w Niepołomicach pracuje ponad 2 600 osób, czyli trzykrotnie więcej niż przed rozbudową! Intensywne szkolenia nowych pracowników w zakresie systemów i narzędzi przeprowadzane były w Monachium, co zapewniło jednolite standardy w sieci produkcyjnej MAN. Przedstawiciele małopolskiej fabryki podkreślają, że znaczącą część nowoprzyjętych pracowników stanowią kobiety, dzięki czemu obecnie ponad 30 proc. wszystkich zatrudnionych to płeć piękna.

- Aktualnie w obszarach produkcyjnych zatrudniamy blisko 300 kobiet, co stanowi około 13 procent pracowników tych obszarów. Zatrudniając kobiety w tych obszarach wyłamujemy się ze stereotypu branży automotive, że to miejsce wyłącznie dla mężczyzn - mówi Bogdan Lis, manager HR w fabryce w Niepołomicach. - Wiele kobiet odnalazło się w pracy przy montażu ciężarówek i kabin pokazując, że to praca dla każdego, a nauka obsługi kluczy czy wkrętarek to tylko kwestia czasu. Jesteśmy zado-

ROZBUDOWA ZAKŁADU MAN TRUCKS W NIEPOŁOMICACH

EXPANSION OF MAN TRUCKS
PLANT IN NIEPOŁOMICZE

- 1 Ekologiczne źródła ciepła
Ecological source of heat
- 2 Centrum Modyfikacji Pojazdów
Truck modification Center
- 3 Hala wyposażenia kabin
Cabin equipment hall
- 4 Nowa powierzchnia administracyjna
New administrative area
- 5 Nowa kantyna pracownicza
New employee canteen
- 6 Hala produkcji ciężarówek
Truck production hall
- 7 Nowe powierzchnie magazynowe
New warehouse space
- 8 Brama wjazdowa G1
Gate G1
- 9 Brama wjazdowa G2
Gate G2
- 10 Brama wjazdowa G3
Gate G3



FOT. MAN NIEPOŁOMICZE

FOT. MAN NIEPOŁOMICZE



woleni, że tak wiele kobiet dołączyło do nas i wspiera nasze procesy, wykorzystując w naszym zakładzie swoje umiejętności i kwalifikacje i zapewniając różnorodność w zespołach - mówi Bogdan Lis, manager HR.

W ramach najnowszej inwestycji MAN zdecydował się na zakup najnowszych rozwiązań w zakresie transportowania produktów na liniach montażowych. W nowej hali wyposażania kabin, kabiny poruszają się na automatycznych samojezdnych wózkach, które po potwierdzeniu czynności produkcyjnych przez pracowników przesuwają się na kolejny takt montażowy. Ze względu na ergonomię pracy wózki na wyznaczonych taktach podnoszą się do góry, aby ułatwić montaż. Również na liniach podmontażu dachu i kokpitu montaż odbywa się na wózkach samojezdnych jak na linii głównej.

W wyniku rozbudowy Niepołomicze zyskały nowe kompetencje. Obecnie fabryka jest w stanie zaferować pełną gamę samochodów ciężarowych, od lekkich, przez średnie po najcięższe. Produkowane są również kabiny, które dotychczas były przywożone jako kompletne z fabryki w Monachium.

- W ramach projektu potroiliśmy powierzchnię zabudowaną naszego zakładu, uruchomiliśmy nowy proces produkcyjny, jakim jest produkcja kabin, tym samym stając się zakładem kompletnym. Od teraz oferujemy klientom pełne spektrum pojazdów ciężarowych marki MAN, włącznie z modyfikacjami na życzenie klien-

ta - podsumowuje dr Richard Slovak, prezes zarządu Man Trucks w Niepołomicach.

Ale to nie koniec. Już wkrótce małopolska fabryka dołączy do elektro-

mobilnego transportu. Podczas majowej uroczystości przedstawiciele MAN Truck & Bus SE zapowiedzieli, że w 2027 roku z linii montażowych fabryki w Niepołomicach zjedzie pierwszy MAN eTruck.



FOT. MAN NIEPOŁOMICZE

HISTORIA ZAKŁADU MAN W NIEPOŁOMICACH

- październik 2007 uruchomienie produkcji pojazdów ciężarowych
- październik 2013 wyprodukowanie pojazdu nr 50 000
- listopad 2017 wyprodukowanie 100 000 pojazdu
- czerwiec 2021 zapowiedź rozbudowy fabryki
- styczeń 2022 wmurowanie kamienia węgielnego pod nowe hale
- październik 2022 wyprodukowanie 200 000 pojazdu
- luty 2023 uruchomienie III zmiany w obszarze wyposażenia kabin
- maj 2023 uroczyste otwarcie nowych hal



FOT. SCANIA



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Scania też zamyka fabrykę autobusów w Polsce

To nie jest dobry rok dla segmentu produkcji autobusów w naszym roku. Jeszcze branża nie otrząsnęła się z decyzji Volvo o zamknięciu fabryki we Wrocławiu a już kolejny producent zapowiedział taki sam ruch.

Pod koniec maja 2023 roku Scania, marka należąca do Grupy Volkswagena, poinformowała o zmianie globalnej strategii produkcji autobusów. Nowa strategia ma polegać na stopniowym wygaszeniu części produkcji i zamknięciu fabryki nadwozi autobusów spółki Scania Production Słupsk S.A. Ma to nastąpić w I kwartale 2024 roku.

Scania motywuje decyzję negatywnymi zmianami na globalnym rynku autobusowym. Przekłada się to na spadek liczb zamówień na nowe pojazdy i powoduje „trwałą utratę rentowności tego segmentu”. Segment autobusów mocno odczuł negatywne skutki pandemii koronawirusa a obecne tempo jego odbudowy jest niewystarczające.

- Jesteśmy przekonani, że biznes autobusowy pozostanie ważną częścią oferty Scania w przyszłości, potrzebujemy jednak nowej strategii, która pozwoli nam dotrzymać obietnicy złożonej klientom i zapewni dochodową działalność na całym świecie - mówi Stefano Fedel, dyrektor sprzedaży i marketingu w Scania.

Scania Production Słupsk S.A. ma dwa zakłady - w fabryce nadwozi w Słupsku pracuje 847 pracowników a w zakładzie podwozi w Kobylnicy - kolejnych 200 osób. - Zaprzestanie produkcji nadwozi autobusów nie będzie miało wpływu na produkcję podwozi typu K realizowanych w Polsce od jesieni zeszłego roku. Z naszej linii produkcyjnej zjeżdża 12 podwozi dziennie. Wierzymy w dalszy rozwój tego obszaru - mówi Richard Wardemark, dyrektor produkcji Scania Production Słupsk S.A.

Scania będzie nadal wytwarzać podwozia do autobusów z szeroką gamą układów napędowych, ale zaprzestanie produkcji podwozi typu Scania Citywide, Scania Interlink oraz podwozi niskopodłogowych. W ramach nowej strategii Scania będzie oferować klientom kompletne autobusy we współpracy z wybranymi producentami zabudów i partnerami.

Autobusy Scania są wytwarzane w Słupsku od 1994 r. Z danych firmy JMK analizy rynku transportowego wynika, że w 2022 roku w Scania Production Słupsk S.A. zostało wyprodukowanych 210 pojazdów, podczas gdy rok wcześniej 603 sztuk. Spadek wyniósł więc aż 293 pojazdów (-48,59 proc. r/r). Jeszcze niedawno, bo 17 maja tego roku zakład w Słupsku świętował wyprodukowanie 10-tysięcznego autobusu. Jubileuszowym pojazdem był Interlink LD 12.6 CNG, który trafił na drogi Norwegii.

Scania to kolejny producent, który w tym kwartale tego roku zapowiedział, że zakończy w Polsce wytwarzanie kompletnych autobusów. W połowie marca Volvo poinformowało, że

także do początku 2024 roku zakończy działalność fabryki Volvo Buses we Wrocławiu. Tym samym z pierwotnej „wielkiej czwórki” producentów autobusów w Polsce pozostaną już tylko dwaj - MAN w Starachowicach i Solaris w Bolechowie. Jak podaje JMK analiza rynku transportowego w 2022 roku łączna produkcja autobusów powyżej 8 t w Polsce wyniosła 4563 sztuk i była wyższa o 79 pojazdów w porównaniu z rokiem 2021 r. (+1,76 proc.).

Przypomnijmy, że pod koniec zeszłego roku MAN Truck & Bus SE poinformował o ograniczeniu produkcji autobusów w Starachowicach z 12 do 8 dziennie, co wpłynie na redukcję 860 miejsc pracy.

Decyzja o zamknięciu dwóch fabryk i ograniczeniu działalności kolejnej spowoduje nie tylko spadek produkcji autobusów i zatrudnienia w segmencie producentów pojazdów (o ponad 3,0 tys. osób) ale wpłynie także negatywnie na wielkość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z naszego kraju. W 2022 roku wartość eksportu autobusów wyniosła 1,26 mld euro (3,18 proc. całości eksportu branży) i była wyższa rok do roku o 11,83 proc.



FOT. SCANIA



FOT. VW POZNAŃ



Rafał Orłowski

Partner

AutomotiveSuppliers.pl

Zarząd Volkswagen Poznań w 100 procentach kobiecy

Spółka Volkswagen Poznań obchodzi w tym roku 30-lecie działalności. W tym jubileuszowym roku zarząd wielkopolskie spółki już wkrótce będzie całkowicie złożony z kobiet.

Od 1 lipca 2023 roku Stefanie Hegels, dotychczasowa Dyrektorka zakładu Volkswagen Poznań we Wrześni, obejmuje stanowisko Prezeski Zarządu Volkswagen Poznań. Tym samym zostanie członkiem trzysobowego zarządu w pełni złożonego z kobiet. To ewenement w branży motoryzacyjnej i w pierwszy w historii koncernu Volkswagen.

Stefanie Hegels pracuje w koncernie Volkswagen od niemal 27 lat. Jako absolwentka inżynierii przemysłowej, swoją karierę w koncernie Volkswagen rozpoczęła w roku 1996 w Wolfsburgu, a w 2005 roku przeniosła się do zakładu w Emden, gdzie objęła kierownictwo działu dyspozycji i gospodarki materiałowej. Po trzyletnim pobycie zagranicznym w Volkswagen Group Rus w Kałudze wróciła do fabryki w Wolfsburgu i pracowała na kolejnych stanowiskach kierowniczych w obszarze logistyki koncernu. Od czerwca 2020 roku była Dyrektorką zakładu Volkswagen Poznań we Wrześni.

Obok Hegels w Zarządzie Spółki zasiadają także Jolanta Musielak odpowiedzialna za obszar personalny i organizacji oraz Agnieszka Olenderek kierująca pionem Finansów, Zakupów i IT. Jednocześnie, z dniem 1 lipca br., nowym dyrektorem zakładu produkcyjnego we Wrześni zostanie Thomas Kreuzinger-Janik kierujący dotychczas Odlewnią VWP w Poznaniu, natomiast dyrektorem odlewni zostanie Robert Wielgoss. Dietmar Mnich, dotychczasowy Prezes i Dyrektor poznańskiego i swarzędzkiego zakładu po 10 latach pracy w Volkswagen Poznań najpierw jako Dy-

rektor zakładu w Poznaniu i Swarzędzu, potem od 2020 roku także Prezes Zarządu kończy swoją pracę w Volkswagen Poznań.

- Żyjemy w bardzo ciekawych i dynamicznych czasach. Cieszę się, że to właśnie Stefanie Hegels, która ugruntowała mocną pozycję zakładu VWP we Wrześni, zostanie nowym Prezesem Zarządu Volkswagen Poznań, i że wraz z Agnieszką Olenderek i Jolantą Musielak będzie dalej z powodzeniem kierować firmą. Jestem przekonany, że przekazuję jej firmę w dobrej kondycji i że pod jej kierownictwem będzie się ona nadal bardzo dobrze rozwijać - mówi Dietmar Mnich, do 30 czerwca szef zakładów w Poznaniu i Swarzędzu oraz Prezes Zarządu Volkswagen Poznań

- Volkswagen Poznań to firma z 30-letnią tradycją. Dla mnie objęcie kierownictwa wiąże się z jednej strony z dumą, a jednocześnie z wielką odpowiedzialnością - za przyszłość zakładu, za nasz zaangażowany zespół, za rozwój firmy - mówi Stefanie Hegels. - W branży motoryzacyjnej zachodzą wielkie zmiany. Konsekwentnie zmierzamy w kierunku elektromobilności, w kierunku produkcji bezemisyjnej i pojazdów autonomicznych. Naszą troską i celem dla całego zarządu jest sprawne przeprowadzenie firmy i jej pracowników przez te zmiany, zabezpieczenie miejsc pracy i zapewnienie konkurencyjności naszym zakładom. Jestem pewna, że wszyscy razem z powodzeniem ukształtujemy kolejny rozdział historii Volkswagen Poznań.





FOT.



Rafał Orłowski

Partner

AutomotiveSuppliers.pl

Rekordowy 2022 rok dla przemysłu motoryzacyjnego w Polsce - dzięki ożywieniu w branży i ... inflacji

2022 rok był kolejnym burzliwym rokiem z rządu dla przemysłu motoryzacyjnego. Inwazja rosyjska na Ukrainę bardzo silnie uderzyła w łańcuchy logistyczne, szczególnie w dostawy wiązek elektrycznych. Jednak po ustabilizowaniu sytuacji, branża w Polsce osiągnęła rekordowe wyniki. Ale nie tylko dzięki ożywieniu w tym sektorze.

PRODUKCJA SPRZEDANA

W 2022 roku **produkcja sprzedana w grupie PKD 29 (produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i nacze) po raz pierwszy przekroczyła poziom 200 mld złotych i wyniosła 203,3 mld złotych**. To o 14,9 proc. więcej niż rok wcześniej. - *Pomimo trudnego początku roku i spadku sprzedaży w I kwartale, na skutek rosyjskiej inwazji na Ukrainę, cały rok zakończył się dwucyfrowym wzrostem - mówi Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Tylko w IV kwartale produkcja sprzedana była wyższa rok do roku o około 25 procent.*

W grupie firm produkcyjnych średnich i dużych (powyżej 49 osób) produkcja sprzedana w zeszłym roku wyniosła 195,7 mld złotych. To o 14,7 proc. więcej niż rok wcześniej i jednocześnie jest to nowy rekord. Nadal większość przychodów generują producenci części

i akcesoriów (PKD 29.3). Tego typu firmy w analizowanym roku osiągnęły produkcję sprzedaną na poziomie 112,4 mld złotych, o 12,3 proc. więcej niż przed rokiem (nowy rekord). Jeszcze wyższy wzrost zanotowali producenci pojazdów i silników (PKD 29.1) - 20,8 proc. dzięki czemu wartość produkcji sprzedanej osiągnęła poziom niespełna 75,4 mld złotych (nowy rekord). Nie wielki spadek natomiast odnotowali producenci przyczep i nacze (PKD 29.2) - 7,95 mld złotych (-0,4 proc.).

RENTOWNOŚĆ

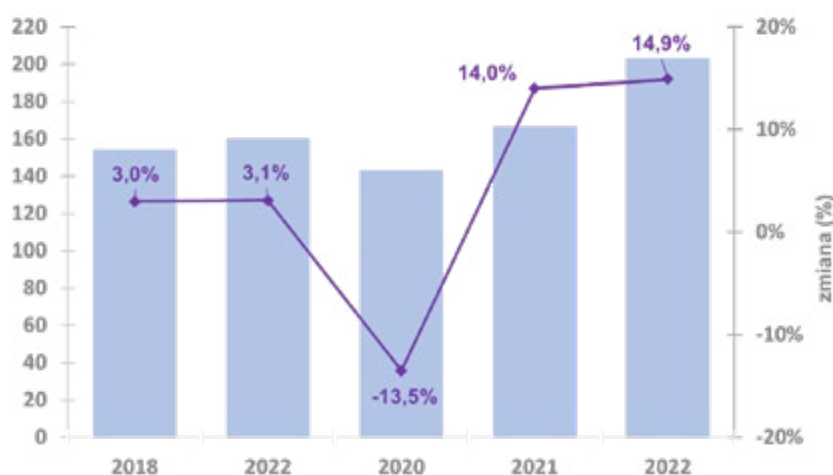
W 2021 roku w grupie PKD 29 było rentownych 64,7 proc. wszystkich przedsiębiorstw zatrudniających pow. 49 osób (246 z 325 podmiotów). Największy udział miały przedsiębiorstwa o rentowności pomiędzy 2,01 proc. a 5,0 proc. (24,3 proc. wszystkich firm) oraz pomiędzy 5,01 proc. a 10,0 proc. (20,5 proc.).

W 2022 roku pomimo wzrostu produkcji sprzedaży i rekordowej wartości eksportu (więcej w dalszej części artykułu) do 64,7 proc. spadł odsetek rentownych przedsiębiorstw produkcyjnych w przemyśle motoryzacyjnym (200 z 309 podmiotów). Widoczne jest rozwarcie nożyc w poziomie rentowności. O ile w 2021 roku firmy o rentowności do 5 proc. stanowiły 40 proc. wszystkich firm to rok później odsetek ten spadł do 24,4 proc. Jednocześnie tylko o 3,5 punktu procentowego wzrósł udział firm z wyższą rentownością, odpowiednio: 19,7 proc. wszystkich podmiotów miało rentowności pomiędzy 5,01 a 10 proc. i 20,4 proc. podmiotów zaraportowała rentowności pow. 10 proc. Wzrost rok do roku liczby firm deficytowych oraz o niższej rentowności należy wiązać z gwałtownym wzrostem cen energii, gazu oraz ropy naftowej jaka nastąpiła po rosyjskiej inwazji na Ukrainę.

ZATRUDNIENIE

Liczba miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym w 2022 roku była praktycznie niezmienna. Po I kwartale w zakładach produkcyjnych pojazdów, przyczep i nacze oraz części i akcesoriów, zatrudniających więcej niż 9 osób (PKD 29) przeciętne zatrudnienie¹ wynosiło 196,8 tys. osób. Tyle samo wyniosło także kwartał później. Na koniec 2022 roku przeciętne zatrudnienie było na poziomie 196,6 tys. - *W stosunku do końca 2021 roku nastąpił spadek o 1,7 proc. - zaznacza Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Warto jednak zauważyć,*

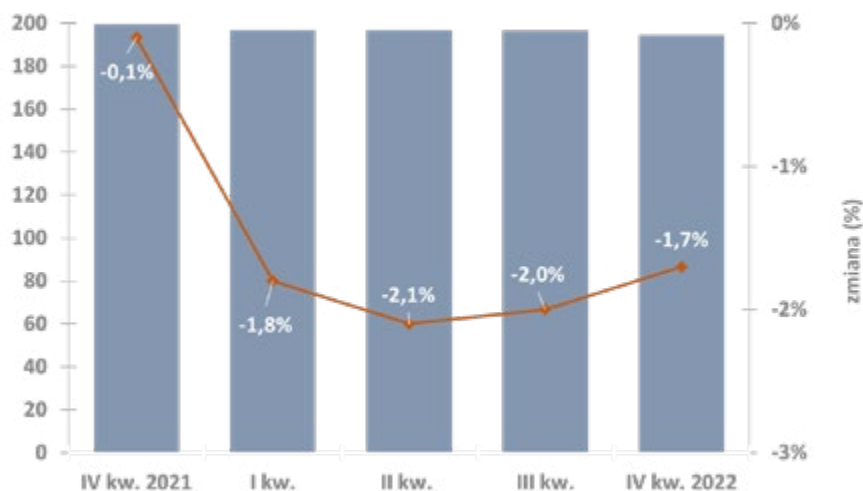
WYKRES 1: PRODUKCJA SPRZEDANA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO
(ZAKŁADY POW. 9 ZATRUDNIONYCH)
(W MLD PLN)



ŹRÓDŁO: AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL NA PODSTAWIE DANYCH GUS

¹ ŚREDNIA WIELKOŚĆ ZATRUDNIENIA OBLICZONA DLA BADANEGO OKRESU NA PODSTAWIE EWIDENCYJNEGO STANU ZATRUDNIENIA. PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE UWZGLĘDNI PRACOWNIKÓW PEŁNOZATRUDNIONYCH ORAZ NIEPEŁNOZATRUDNIONYCH W PRZELICZENIU NA PEŁNE ETATY.

WYKRES 2: PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE W PRZEMYŚLE MOTORYZACYJNYM (POW. 9 ZATRUDNIONYCH) (W TYS. OSÓB)



ŹRÓDŁO: AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL NA PODSTAWIE DANYCH GUS

że został zatrzymany trend spadkowy, ponieważ przeciętne zatrudnienie było na tym samym poziomie co na koniec III kwartału.

W grupie firm średnich i dużych (powyżej 49 osób) przeciętne zatrudnienie wyniosło 187,8 tys. wobec 191,6 tys. rok wcześniej (-2,0 proc.). Jednak interesujące jest prześledzenie zmian jakie miały miejsce w ciągu całego 2022 roku. Na koniec marca przeciętne zatrudnienie było na poziomie 187 tys. Trzy kwartały później wzrosło o 0,8 tys. do 187,8 tys. O zwiększeniu miejsc pracy zdecydowali producenci części i akcesoriów (PKD 29.3). Na koniec 2022 roku przeciętne zatrudnienie w tej grupie wyniosło 141,4 tys. To o 3 tys. mniej niż rok wcześniej (-2,6 proc.) ale o 0,8 tys. więcej niż po I kwartale 2022 roku. Na tym samym poziomie jak przed rokiem było zatrudnienie u producentów przyczep i naczep (PKD 29.2) - 11,6 tys. a nieznacznie wyższe (o 0,2 proc., 34,7 tys.) u producentów pojazdów i silników (PKD 29.1).

EKSPORT

W 2022 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego wyniosła ponad 39,7 mld euro. To nie tylko 21,56 proc. więcej w stosunku do roku poprzedniego, ale to także nowy rekord. - W pierwszych miesiącach zeszłego

roku, szczególnie w marcu i kwietniu wyniki eksportu były gorsze niż w analogicznym okresie 2021 roku - zaznacza Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Związane to było bezpośrednio z rosyjską inwazją na Ukrainę i przerwaniem łańcuchów dostaw oraz zatrzymanie wielu fabryk w Unii Europejskiej. Jednak od maja do końca zeszłego roku trwał nieprzerwany trend wzrostowy, przy czym najwyższy wzrost rok do roku miał miejsce w sierpniu (+59 proc.), październiku (+56,9 proc.) i wrześniu (+52,2 proc.). Co ciekawe, po raz pierwszy od wielu lat wzrost nastąpił we wszystkich 14.

analizowanych grupach produktów motoryzacyjnych.

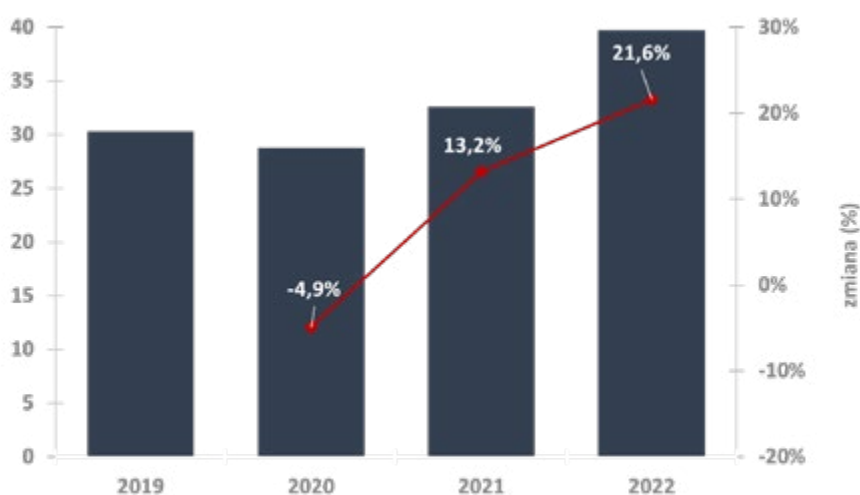
Warto również podkreślić, że po raz pierwszy w historii przekroczone, i to dwukrotnie, barierę 4 mld eksportu miesięcznie - w październiku (4,01 mld euro) i w listopadzie (4,4 mld euro).

Niezmiennie najważniejszym motoryzacyjnym partnerem pozostają Niemcy (35,5 proc.). Eksport do naszego zachodniego sąsiada był o 24,4 proc. wyższy niż w 2021 roku. Kolejne miejsca należały do: Francji (7,9 proc. całości, +29,0 proc.), Czech (6,6 proc., +35,1 proc.) oraz Włoch (6,0 proc., 13,2 proc.). W pierwszej „dziesiątce” rynków zbytu odnotowano spadek tylko w jednym przypadku (7. lokata, Belgia -5,0 proc.).

CZĘŚCI I AKCESORIA

W 2022 roku utrzymane zostało status quo - nadal najważniejszą grupą eksportową są części i akcesoria. W minionym roku na rynki zagraniczne trafiły komponenty, których wartość przekroczyła rekordowy poziom 14,29 mld euro. W stosunku do 2021 r. nastąpił wzrost o 18,7 proc. Na części i akcesoria przypadło 36,0 proc. całego eksportu sektora motoryzacyjnego z Polski. W porównaniu do roku poprzedniego udział części zmalał o 0,9 punktu procentowego. Największym partnerem nadal są Niemcy (32,3 proc.

WYKRES 3: EKSPORT PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO W 2019-2022 ROKU (W MLD EURO)



ŹRÓDŁO: AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL NA PODSTAWIE DANYCH EUROSTAT

całości, +21,6 proc.). Kolejnymi rynkami zbytu były: Czechy (10,1 proc. całości, +21,5 proc.), Słowacja (7,5 proc., +18,24 proc.) i Francja (6,1 proc., +53,0 proc.).

AKUMULATORY LITOWO-JONOWE

2022 był kolejnym rokiem dynamicznego wzrostu eksportu akumulatorów litowo-jonowych. Wzrósł o ponad ¼ (+25,5 proc.) z 6,56 mld euro do 8,48 mld euro, ustanawiając dla tej grupy nowy rekord. Ponad połowa wartości eksportu tego typu akumulatorów przypada na klientów w Niemczech (50,3 proc.). W ciągu popyt na tym rynku wzrósł 10-krotnie! (+1032 proc.). Innymi ważnymi rynkami były: Meksyk (13,15 proc., +195634,0 proc.!) i Francja (8,5 proc., +681,2 proc.).

SAMOCOHODY OSOBOWE I TOWAROWO-OSOBOWE

W 2022 roku eksport samochodów osobowych i towarowo-osobowych miał wartość 5,46 mld euro. To o 12,4 proc. więcej niż rok wcześniej. Na tego typu pojazdy przypadło 13,7 proc. całego eksportu sektora motoryzacyjnego z Polski (spadek rok do roku o 1,12 punktu procentowego). Do najważniejszych rynków zbytu należą: Niemcy (29,25 proc. całości, +2,05 proc.), Włochy (14,10 proc., +2,81 proc.) i Francja (7,45 proc., -6,15 proc.).

PODSUMOWANIE

2022 rok był kolejnym burzliwym rokiem z rządu dla przemysłu motoryzacyjnego. Inwazja rosyjska na Ukrainę bardzo silnie uderzyła w łańcuchy logistyczne, szczególnie w dostawy wiązek elektrycznych. Spowodowało to liczne przestoje w fabrykach aut i pojazdów użytkowych w okresie marzec-maj. Po tym

(...) nowe rekordy nie są zasługą wyłącznie ożywienia w branży, gdyż po raz pierwszy od lat pojawił się czynnik inflacyjny, związany z wyższymi cenami surowców, mediów, kosztami działalności

czasie produkcja motoryzacyjna rośnie, choć co jakiś czas przypominał o sobie kryzys na rynku półprzewodników, który nie był już tak silnie odczuwalny jak w 2021 roku. - W 2022 roku przemysł motoryzacyjny, zgodnie z naszymi wcześniejszymi prognozami osiągnął nowe rekordy, zarówno w produkcji sprzedanej jak i wartości eksportu - podsumowuje miniony rok Rafał Orłowski. - Jednak nowe rekordy nie są zasługą wyłącznie ożywienia w branży, gdyż po raz pierwszy od lat pojawił się czynnik inflacyjny, związany z wyższymi cenami surowców, mediów, kosztami działalności. Bezpośrednio lub pośrednio wpłynęły one na wzrost cen głównie komponentów. Niestety nie jest możliwe precyzyjne oszacowanie skali wpływu tego czynnika na osiągnięte wyniki.

Bieżący rok najprawdopodobniej przyniesie nowe rekordy. Na wyższe wyniki branży wpłyną nowe uruchomienia w fabrykach aut (zakład Stellantis w Tychach) i samochodów użytkowych (Stellantis Gliwice), zwiększenie potencjału w segmencie pojazdów ciężarowych (MAN Trucks w Niepołomicach) ale także nadal otrzymująca się wysoka inflacja, generująca wyższe koszty funkcjonowania zakładów motoryzacyjnych.



FOT. STELLANTIS



FOT. AWTORWAZ



Rafał Orłowski

Partner

AutomotiveSuppliers.pl

Zachodnie koncerny opuściły Rosję. Ale jest nowy gracz.

Inwazja na Ukrainę w ogromnym stopniu wpłynęła na gospodarkę rosyjską. W przemyśle motoryzacyjnym nastąpiło prawdziwe trzęsienie ziemi. Międzynarodowe koncerny najpierw zawiesiły produkcję a następnie niemal wszystkie sprzedały swoje aktywa w Rosji. Nowi właściciele już zaczęli wykorzystywać przejęte fabryki pod nową produkcję.

MIĘDZYNARODOWE KONCERNY WCHODZĄ DO ROSJI

Wchodząc w erę postkomunistyczną rosyjski przemysł motoryzacyjny był branżą bardzo przestarzałą technologicznie jak i niekonkurencyjną kosztowo oraz jakościowo. Kiedy światowe koncerny skupiały się przede wszystkim na produkcji samych pojazdów i napędów, zakłady AwtoWAZ w Togliatti czy GAZ w Niżnym Nowogrodzie były molochami, zatrudniającymi po kilkanaście lub kilkadziesiąt tysięcy pracowników, produkując niemal wszystkie komponenty niezbędne do produkcji samochodów. Do połowy lat 90. XX wieku produkcja pojazdów ciężarowych w Rosji spadła 5,5-krotnie, autobusów 10-krotnie, a samochodów osobowych o jedną trzecią. AwtoWAZ, GAZ, KAMAZ czy ZIL przeżywały ten czas tylko stałej kroplówce finansowej jaką udzielały im kolejne rządy rosyjskie. Pierwsze nawiązanie współpracy z zachodnimi firmami nastąpiło jeszcze pod koniec XX wieku - w latach 1997-1998 rosyjski Awtotor w Kaliningradzie (w nowej nomenklaturze Królewcu) rozpoczął kontraktową produkcję aut oraz pojazdów marek KIA i BMW (a w późniejszym okresie także Hyundai, Chery i Chevrolet) a od 1999 roku spółka joint venture Renault - miasto Moskwa (na bazie zakładów Moskwicz) rozpoczęła wytwarzać auta francuskiego koncernu (do 2012 roku Group Renault wykupiła wszystkie udziały w spółce Awtoframos).

Na początku tego wieku zaczął się szeroki napływ zachodnich inwestycji.

W 2001 roku rozpoczęła działalność spółka joint-venture GM-AwtoWAZ, która zajmowała się głównie produkcją modelu Chevrolet Niva. W kolejnych latach zagraniczne inwestycje zaowocowały uruchomieniem fabryk takich koncernów jak Ford w St. Petersburgu (2002 r.), Toyota Motor w St. Petersburgu (2007 r.), General Motors w St. Petersburgu (2008 r.), Nissan w St. Petersburgu (2009 r.), Volkswagen w Kałudze (2009 r.), Hyundai w St. Petersburgu (2010 r.), PSA-Mitsubishi w Kałudze (2012 r.).

Zostały również powołane do życia kolejne spółki joint venture, Ford Sollers (2011 r.), z przejętym zakładem Forda w St. Petersburgu i fabrykami Sollers w Jełabudze i Nabereżnym Czełnym. W tym samym roku Volkswagen podpisał umowę na montaż kontraktowy w fabryce GAZ w Niżnym Nowogrodzie. Natomiast w 2012 roku rosyjski Sollers utworzył we Władywostoku jo-

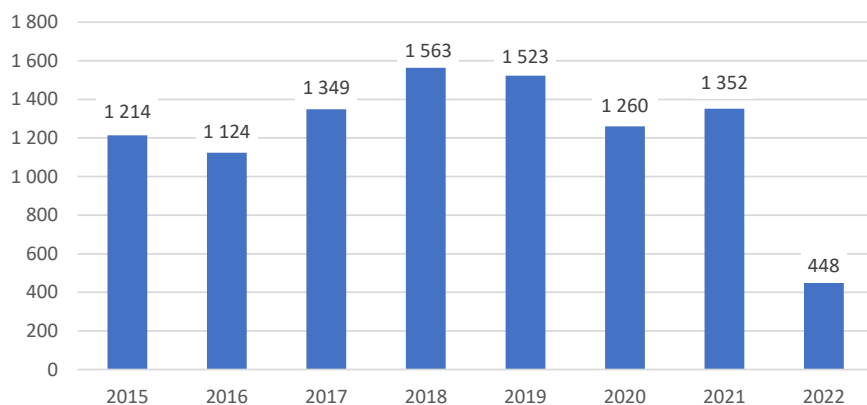
int-venture z japońskim koncernem samochodowym Mazda (Mazda-Sollers).

Także w AwtoWAZ, największym producencie aut w Rosji, stopniowo był zmniejszany udział kapitału rosyjskiego. W 2008 roku Grupa Renault-Nissan zakupiła 25 proc. Do 2019 roku Grupa Renault (już bez Nissan) przejęła pełną kontrolę na AwtoWAZ.

Co oczywiste, nowe fabryki samochodów i pojazdów przyciągnęły do Rosji niemal wszystkich międzynarodowych dostawców 1 rzędu (w tym polską grupą Boryszew). Ponadto w późniejszych latach niektóre koncerny uruchomiły produkcję silników: Ford, Volkswagen (2015 r.), Mazda (2018 r.) i Hyundai (2021 r.).

Najpóźniej, bo w 2019 roku, własną fabrykę samochodów w Rosji otworzył koncern Mercedes-Benz (niedaleko Moskwy). *Wcześniej (w 2015 r.) ten niemiecki producent nawiązał wspól-*

WYKRES: PRODUKCJA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W ROSJI (W TYS. SZTUK)



ŹRÓDŁO: OICA



FOT. AWTOTOTOR

pracę joint-venture z największym rosyjskim producentem pojazdów ciężarowym, firmą Kamaz.

Także w 2019 roku w Tule fabrykę aut marki Haval, uruchomił chiński koncern Great Wall.

W 2012 roku produkcja samochodów osobowych w Rosji osiągnęła rekordowy poziom 1,97 mln aut. W kolejnych latach produkcja stopniowo malała, aby znów wzrosnąć w latach 2017-2019, osiągając relatywnie wysoki poziom 1,52 mln samochodów w 2018 r.

MIĘDZYNARODOWE KONCERNY WYCHODZĄ Z ROSJI

Prawdziwe trzęsienie ziemi na rosyjskim rynku wywołała inwazja na Ukrainę pod koniec lutego zeszłego roku. W ciągu niespełna dwóch miesięcy, niemal wszystkie międzynarodowe koncerny zawiesiły produkcję w swoich zakładach. Do tej decyzji przyczyniła się zarówno presja opinii publicznej jak również przerwanie dostaw komponentów, głównie z krajów Unii Europejskiej. Jeszcze w marcu posiadane zapasy pozwoliły wyprodukować 41 tys. pojazdów (działały zakłady AwtoWAZ, Awtotor, UAZ, Haval, Mazda Sollers i PSMA Rus). Choć spadek rok do roku wyniósł aż o 72 proc. to i tak produkcja była wyższa niż w kwietniu (19,9 tys.). Przystawiając dno osiągnięto w maju, kiedy z linii

montażowych zjechało tylko 3,7 tys. samochodów osobowych wobec 112 tys. rok wcześniej.

Producent kontraktowy w Kaliningradzie, Awtotor, był zmuszony do przerwania produkcji aut dla BMW, a kilka tygodni później także dla Hyundai/KIA - zakład stanął w maju. Pracownicy zostali wysłani na urlop, który miał pierwotnie potrwać kilka tygodni. Firma starała się pomóc pracownikom. W jaki sposób? Załóżce fabryki zostały przydzielone ogródki działkowe, pod uprawę warzyw i owoców!

Produkcji w tym okresie nie był w stanie utrzymać także AwtoWAZ.

Największy krajowy producent, z powodu braku komponentów, zarówno od dostawców zlokalizowanych w Rosji jak i zagranicą (także z Polski) był zmuszony pod koniec marca zawiesić działalność obu swoich zakładów. Została ona wznowiona w bardzo ograniczonym stopniu dopiero na początku czerwca i tylko w Togliatti.

Proces wychodzenia z Rosji koncernów samochodowych (jak również dostawców) był bardzo dynamiczny. Już 16 maja 2022 roku Renault poinformowało, że sprzedało państwowemu Centralnemu Instytutowi Badawczo-Rozwojowemu Samochodów i Silników (NAMI) za cenę 1 rubla swój pakiet kontrolny w AwtoWAZ, z opcją odkupu w ciągu 6 lat od daty sprzedaży. W tym samym miesiącu Renault zbyła za taką samą kwotę swoją fabrykę Renault Rosja w Moskwie (dawny Awtoframos) władzom tego miasta. Od początku czerwca przywrócono jej nazwę z czasów komunistycznych - Moskiewska Fabryka Samochodów Moskicz.

We wrześniu koncern Toyota Motor poinformował o decyzji wycofania się z Rosji i zaprzestaniu produkcji, zawieszanej nieprzerwanie od 4 marca. W tym samym miesiącu o takiej samej decyzji poinformował Mercedes-Benz. Niemiecki koncern



FOT. AWTOWAZ

sprzedał udziały w lokalnych spółkach zależnych, w tym w fabryce Mercedes-Benz Manufacturing Rus, holdingowi dealerskiemu AwtoDom.

24 października, za 1 euro, Mazda sprzedała swoje udziały w Mazda Sollers we Władystoku. Dwa dni później Ford zbył 49-procent udziałów w joint venture Ford Sollers i opuścił rynek rosyjski. Akcje zostały przeniesione na rosyjski Sollers po wartości nominalnej. Ford zachował możliwość odkupu akcji w okresie 5 lat, jeśli zmieni się sytuacja globalna.

W listopadzie 2022 roku państwo wyinstytut NAMI stał się, za cenę 1 euro, właścicielem kolejnej fabryki, która dotychczas należała do Nissana. Także w tym przypadku umowa przewiduje możliwość wykupu (w ciągu 6 lat od zawarcia umowy).

Do końca 2022 roku swoich aktywów w Rosji nie sprzedały jeszcze Toyota, Volkswagen, Hyundai, Mercedes-Benz i Stellantis.

Zawieszenie produkcji lub wycofania się zagranicznych koncernów oraz problemy w dostawach komponentów do działających zakładów spowodowały, że ostatecznie w 2022 roku łączna produkcja samochodów osobowych w Rosji wyniosła tylko 448,9 tys. aut. To o ponad 900 tys. mniej (-71 proc.) niż rok wcześniej. Pod względem produkcji aut przemysł motoryzacyjny cofnął się do początku lat 70. XX!

CHIŃSKIE MARKI W NATARCIU

Lukę popytową na nowe modele samochodów osobowych władze na Kremlu postanowiły wypełnić, stawiając na Chiny, kraj, który nie objął Rosji sankcjami i embargiem. Już pod koniec listopada 2022 roku w fabryce Moskwič w Moskwie rozpoczęto montaż samochodów w systemie SKD. Pierwszym montowanym modelem był crossover Moskwič 3, wyposażony w silnik benzynowy. Jak informują rosyjskie media jest to lokalna odmiana chińskiego auta JAC

JS4. Poza wersją benzynową będzie on dostępny także w wersji w 100-proc. elektrycznej - Moskwič 3e.

Pod koniec grudnia nowe władze AwtoWAŻa poinformowały, że spółka przejmie od NAMI aktywa byłej fabryki Nissana. W fabryce w St. Petersburgu AwtoWAŻ planuje rozpocząć w II połowie 2023 roku produkcję nowych modeli segmentu C i D (w tym crossoverów i sedanów)

Prawdziwe trzęsienie ziemi na rosyjskim rynku wywołała inwazja na Ukrainę pod koniec lutego zeszłego roku. W ciągu niespełna dwóch miesięcy, niemal wszystkie międzynarodowe koncerny zawiesiły produkcję w swoich zakładach.

marki Łada. Wszystko, co jest niezbędne do uruchomienia do montażu aut, dostarczy jeden lub więcej partnerów z „zaprzyjaźnionych” krajów. W lutym tego roku transakcja przejęcia została zakończona a na początku czerwca zarejestrowano spółkę Łada Saint Petersburg. W kwietniu producent ujawnił, że pierwszym modelem produkowanym w St. Petersburgu będzie crossover Łada X-Cross 5, czyli klon Bestune T77 chińskiej marki FAW.

30 stycznia 2023 r. spółka AwtoTotor, po wielomiesięcznym przestoju, rozpoczęła montaż samochodów oso-

bowych. W ramach zawartej umowy z chińską marką Kaiyi w Kaliningradzie ruszył montaż sedana E5. Dostawy komponentów są realizowane od firm w Chinach. Finalnie podzespoły trafiają drogą morską z St. Petersburga do obwodu kaliningradzkiego. W przyszłości przewiduje się przejście na pełny cykl produkcyjny.

W kwietniu AwtoTotor podpisał dwie umowy z kolejnymi chińskimi producentami. Na początku tego miesiąca w Kaliningradzie ruszył montaż dwóch modeli BAIC - sedana U5 Plus i crossovera X35. Do końca 2023 roku AwtoTotor chce ruszyć z montażem aż 7 modeli BAIC. W połowie kwietnia zainaugurowano natomiast współpracę z firmą Shineray uruchamiając jednocześnie montaż aż 3 crossoverów: SWM G01, SWM G01F i SWM G05 Pro. Podobnie jak w przypadku wytwarzania aut marki Kaiyi i tutaj po osiągnięciu wymaganej wielkości montażu planowane jest przejście na produkcję w pełnym cyklu, z procesami spawania, lakierowania i montażu.

To nie koniec ekspansji chińskich marek. Pod koniec kwietnia rosyjskie media poinformowały, że wspomniany już holding dealerski AwtoDom, nowy właściciel fabryki Mercedes-Benz, jeszcze w tym roku ma uruchomić montaż elektrycznych aut chińskiej marki premium - Hongqi. Pierwszy model, crossover HS5, został certyfikowany w Rosji pod koniec 2022 roku.

Równocześnie do montażu nowych aut kontynuowany był proces nacjonalizacji zagranicznych fabryk pojazdów. Pod koniec marca Toyota poinformowała, że został dokonany transfer jej działalności produkcyjnej w St. Petersburgu do instytutu NAMI. Umowa dotycząca pełnych praw do aktywów produkcyjnych oraz gruntów weszła w życie 31 marca 2023 r. Na początku czerwca rząd rosyjski podjął rozporządzenie na podstawie, którego NAMI przekaze aktywa fabryki w St. Petersburgu koncernowi zbrojeniowemu Ałmaz-Antiej. W tym przypadku wyjątkowo nie będą wy-



FOT. MOSKOWICZ

tworzane auta z Chin. Media informują, że fabryka ma produkować rocznie do 2 tys. ciężarówek BAZ i około 55-60 tys. samochodów elektrycznych E-Neva, które zostały zaprojektowane przez Ałmaz-Antiej. Produkcja ciężarówek i aut osobowych ma się rozpocząć odpowiednio w 2024 i 2027 roku.

Grupa Volkswagena sprzedała w maju wszystkie swoje aktywa, w tym fabrykę samochodów i silników w Kałudze, lokalnemu dealerowi, firmie Avilon. Nie wiadomo jakie plany produkcyjne ma nowy właściciel. Warto dodać, że wobec koncernu z Wolfsburga złożone są dwa pozwy o łącznej wartości ponad 500 mln dolarów. GAZ domaga się przed rosyjskim sądem odszkodowania za zerwanie umowy - w marcu 2022 roku Volkswagen zawiesił kontraktową produkcję w zakładzie GAZ w Niżnym Nowgorodzie.

Ostatnimi zachodnimi w Rosji „Mohikaninami” są niesprzedane aktywa należące do Stellantis i Hyundai.

PRODUKCJA Z LEKKIM ODBICIEM OD DNA

Ustabilizowanie produkcji w zakładach AwtoWAZ i GAZ oraz wspomniane powyżej uruchomienia montażu chińskich aut pozwoliły poprawić wyniki produkcyjne w pierwszych miesiącach 2023 roku.

W okresie styczeń-kwiecień z linii montażowych zjechało 112,8 tys. aut. Choć wynik jest o ponad połowę gorszy niż 2022 roku (264 tys. samochodów) to w kwietniu nastąpił wzrost rok do roku (26,4 tys. wobec 19,9 tys. w kwietniu 2022 r.).

Jednak rosyjski przemysł motoryzacyjny nadal odczuwa skutki wprowadzonego w zeszłym roku embarga. AwtoWAZ przed kilkoma tygodniami poinformował, że wielu dostawców powiadomiło go, że kończą dostawy i zrywają umowy dotyczące dostaw w 2023 roku. W efekcie utrzymanie nieprzerwanej produk-

cji aut nie będzie możliwe od II połowy maja. Dlatego trzytygodniowy przestój wakacyjny rozpoczął nie jak planowano pierwotnie 24 lipca, ale już 29 maja.

Pomimo tych problemów AwtoWAZ zapowiedział, że w 2023 roku zamierza wyprodukować ponad 400 tys. aut, nie tylko w zakładzie w Togliatti, ale także w przejętej fabryce w St. Petersburgu. Czas pokaże czy te plany zostaną zrealizowane. Podobnie jak plany innych producentów dotyczące uruchamiania montażu nowych modeli, głównie chińskich marek.



FOT. AWTOTOR

W Pile powstanie fabryka pojazdów specjalnych

6 czerwca 2023 r. poinformowano, że w Pile powstaje fabryka, w której będą produkowane pojazdy ciężarowe GRALION, posiadające pełną homologacją Euro 6 w wersji 4x4 i 6x6.



FOT. GRALION

Inwestorem jest firma HILLTECH TRUCK Sp. z o.o., a inwestycja zostanie zrealizowana w ramach Polskiej Strefy Inwestycji w Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej.

- *Zmieniamy nasze miasto codziennie. A to kolejna inwestycja, nad którą pracowaliśmy z wieloma partnerami w ostatnich miesiącach i która będzie znacząca dla rozwoju. Po pierwsze cieszy to, że jesteśmy terenem atrakcyjnym dla inwestorów, po drugie nowy zakład w mieście to docelowo około 200 miejsc pracy i pole do rozwoju dla mieszkańców* - mówi prezydent Pity Piotr Głowski.

W fabryce montowane będą dwa typy podwozi Gralion 244 oraz Gralion 266, czyli podwozia terenowe wykorzystywane głównie do zabudowy samochodów z przeznaczeniem specjalnym, np. wozów strażackich, karettek czy pojazdów służby celnej.

- *Ojczyzną aut jest włoska fabryka Tekne. Współpraca, którą nawiązaliśmy z włoskim przemysłem, pozwoli nam na polskim rynku być konkurencyjnym cenowo, a jednocześnie uniezależnić się od zagranicznych dostawców i narzucanego przez nich czasu oczekiwania na gotowe*

podwozia - mówi Wojciech Maślany, prezes Hilltech Truck.

Jak informuje Min. Rozwoju Technologii pierwsze podwozia mają zjechać z linii montażowych już w sierpniu tego roku. W okresie 5 lat, inwestor planuje rozwinąć produkcję do 1 600 szt. W tym czasie podwozia zostaną w całości spolonizowane i w 80% produkowane w Polsce.

W pilskiej fabryce ma docelowo zostać utworzonych blisko 200 miejsc pracy.

Nie odczuliśmy zmian wolumenów zamówień w 2022 roku

Wywiad z Adamem Krępą,
Prezesem Zarządu i dyrektorem zakładu
Federam Mogul Gorzyce Sp. z o.o. (Grupa Tenneco)

Panie Adamie, kiedy rozpoczęła się Pana przygoda w przemyśle motoryzacyjnym?

Moja przygoda w tej branży rozpoczęła się w 1998 roku, gdy dostałem swoją pierwszą pracę związaną z produkcją felg albuminowych na pierwszy montaż w polskim zakładzie niemieckiej firmy Stahlschmidt and Maiworm w Stalowej Woli. W ciągu trzech lat zdobyłem dużą wiedzę i doświadczenie w zakresie jakości, technologii, nowych uruchomień, logistyki oraz projektów związanych z budową nowej fabryki w Stanach Zjednoczonych.

Miałem szansę współpracować z wieloma bardzo ambitnymi i inteligentnymi inżynierami, którzy obecnie piastują dyrektorskie stanowiska w różnych korporacjach.

Od 2002 roku jest Pan związany z fabryką w Gorzycach? Pierwszym piastowanym stanowiskiem było ?

Po tym, jak prezes zarządu Stahlschmidt&Maiworm zrezygnował i podjął pracę na tym samym stanowisku w Federal-Mogul, podobna sytuacja miała miejsce w moim przypadku. Rozpocząłem swoją karierę w firmie Federal-Mogul (byłe WSK Gorzyce) jako asystent zarządu, będąc częścią zespołu, który uczestniczył w głębokiej reorganizacji i restrukturyzacji firmy. Po przeprowadzeniu zmian strukturalnych w zakładzie, awansowałem na stanowisko zastępcy kierownika i rozpocząłem swoją przygodę z inżynieringiem. Po kilku latach, zostałem mianowany na stanowisko kierownika technicznego, odpowiedzialnego za nowe uruchomienia, inwestycje oraz utrzymanie ruchu.

Jako zespół składający się z młodych i doświadczonych inżynierów wykazaliśmy się profesjonalizmem, ambicją oraz postępem w zakresie modernizacji zakładu, dzięki czemu amerykański właściciel zainwestował wiele milionów złotych w znaczące zwiększenie zdolności produkcyjnych w Gorzycach. W 2008 roku objąłem stanowisko dyrektora operacyjnego, a rok później zostałem dyrektorem naczelnym. W tym roku minęło już 14 lat, od kiedy pełnię funkcję prezesa zarządu.

Jest Pan związany już ponad 20 lat z Federal Mogul, należąca obecnie do funduszu Apollo. Które wydarzenie z tego okresu było dla Pana najważniejsze?

Przed zakupem naszej fabryki i całej korporacji Tenneco, fundusz Apollo wysłał grupę bardzo doświadczonych specjalistów (niektórzy byli emerytowanymi prezesami globalnych instytucji) do paru zakładów na świecie celem przeprowadzenia audytów. Jednym z wybranych miejsc do kontrolnej wizyty były Gorzyce. Zaprezentowaliśmy się z bardzo dobrej strony, dzięki czemu zostaliśmy opisani i zapamiętani jako solidny, profesjonalny z wieloma nowoczesnymi rozwiązaniami zakład produkcyjny z potencjałem na dalszy rozwój.

Jeśli sięgnie Pan pamięcią wstecz to jakie widzi Pan największe zmiany w organizacji i produkcji w Państwa fabryce?

Jednym z pierwszych wyzwań było przeprowadzenie audytu wszystkich procesów, aby zidentyfikować obszary, w których można było wprowadzić automatyzację i digitalizację. Zespół inżynierów musiał również dokładnie przeanalizować i zaktualizować istniejące procesy, aby zoptymalizować ich wydajność i wydajność całej fabryki. Wdrożenie nowych systemów informatycznych było kolejnym wyzwaniem, które wymagało wysokiej specjalizacji i doświadczenia w dziedzinie IT. Mimo tych wyzwań firma z sukcesem wprowadziła wiele rozwiązań przemysłu 4.0, takich jak inteligentne maszyny, systemy monitorowania produkcji i robotyzacja. Rozwiązania te znacznie zwiększyły wydajność fabryki, zmniejszyły koszty produkcji i pozwoliły na lepsze zarządzanie zasobami firmy.

Mieliśmy również ambicję, aby skutecznie wdrożyć wybrane metody filozofii lean manufacturing, której celem było ciągłe usprawnienie procesów, poprawa jakości i eliminacja marnotrawstwa.

W efekcie wprowadzenia hybrydowych rozwiązań automatyzacji, digitalizacji i metod lean manufacturing, firma osiągnęła wiele sukcesów, w tym znacznie zwiększyła swoją zdolność produkcyjną, poprawiła jakość swoich produktów, swoją konkurencyjność na rynku i zyski.

Co według Pana jest najmocniejszą stroną Państwa pracowników?

Najmocniejszą siłą pracowników w Gorzycach jest ich połączenie ambitnych, zmotywowanych i głodnych sukcesu cech z otwartością na nowoczesne rozwiązania, co prowadzi do powstawania interdyscyplinarnych zespołów składających się z młodych i doświadczonych specjalistów, gotowych do ciągłego uczenia się i poprawy procesów. Czuję się, że jest w nich pierwiastek innowacyjności, gen dążenia do doskonałości, bycia lepszym od konkurencyjnych zakładów. Dywersyfikacja płciowa zapewnia różnorodność perspektyw, co z kolei sprzyja kreatywnemu myśleniu i innowacyjności. Coraz więcej kobiet w tym trudnym typowo inżynierskim męskim środowisku, obejmuje kierownicze i dyrektorskie stanowiska! Chęć zdobywania wiedzy i nastawienie na ciągłą poprawę procesów prowadzi do stosowania różnych metod, takich jak Lean Manufacturing, co umożliwia również wdrażanie skutecznie robotyzacji, automatyzacji i digitalizacji procesów produkcyjnych, a także wykorzystanie nowoczesnych technologii, takich jak rzeczywistość rozszerzona i uczenie maszynowe.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że pracownicy są gotowi działać niezależnie i podejmować inicjatywy, co przyczynia się do ciągłego rozwoju organizacji. Liczba wdrożonych kaizenów w ciągu jednego roku jest imponująca (14 tys.

w 2022 roku) i świadczy o wysokiej jakości pracy zespołowej oraz zaangażowaniu pracowników w ciągłym doskonaleniu swoich umiejętności i procesów produkcyjnych. Ostatecznie, ta kombinacja cech sprawia, że zespół pracowników stanowi kluczowy element sukcesu firmy. Jestem z tego bardzo dumny!

Zeszyły rok był dla przemysłu motoryzacyjnego okresem stopniowego wychodzenia z okresu postpandemicznego oraz skutków rosyjskiej inwazji na Ukrainę. Jakiej jest dla Państwa pierwsze półrocze 2023 roku i jak zapatrujecie się na cały bieżący rok?

Zakład w Gorzycach nie odczuł specjalnych zmian w zakresie zmiany wolumenów zamówień w 2022 roku. Największym wyzwaniem dla firmy był wzrost cen energii elektrycznej i gazu. Zdopingowało to cały zespół do licznych usprawnień mających wpływ na konsumpcję mediów. Ciągła optymalizacja kosztów procesów wytwórczych oraz przygotowanie zdolności pod rosnące zapotrzebowanie klientów na bardzo zaawansowane produkty w następnych latach jest kluczowym wyzwaniem zakładu w tym roku. Jeśli nic nadzwyczajnego nie wydarzy się na świecie, powinniśmy wygenerować sprzedaż na poziomie nieco większym niż w 2022 roku.

W europejskim przemyśle motoryzacyjnym trwa rewolucja związana z Fit for 55 i docelowym wykluczeniem z produkcji aut z silnikami konwencjonalnymi. Jak fabryka, która produkuje tłoki silnikowe przygotowuje się do tej gwałtownej zmiany?

Zakład w Gorzycach ma różnorodne portfolio klientów i produktów, co pozwala nam utrzymać lub nawet zwiększyć

sprzedaż, pomimo planowanych ograniczeń i wzrostu sprzedaży samochodów elektrycznych. Strategia firmy zakłada utrzymanie produkcji i sprzedaży oraz zapewnienie na bardzo wysokim poziomie serwisu klientom w obszarze dostaw części do silników samochodów osobowych oraz lekkich dostawczych wykorzystując istniejące moce produkcyjne. Chcemy dalej utrzymać rozwój i inwestycje w zakresie produkcji tłoków do segmentu CTOHI (commercial truck, off-highway and industrial applications). Wielu klientów rozwija silniki spalinowe napędzane wodorem, paliwami syntetycznymi oraz biopaliwami. W tym obszarze widzimy jeszcze szanse na wieloletni biznes.

Zarządzanie zakładem zatrudniającym 2 tysiące pracowników to wymagające zadanie, w nadal zmiennych warunkach. W jaki sposób znajduje Pan balans pomiędzy pracą zawodową a życiem prywatnym?

Zarządzanie zakładem o tak licznej załodze to na pewno wymagające zadanie, ale uważam, że kluczem do znalezienia balansu pomiędzy pracą zawodową a życiem prywatnym jest umiejętność skutecznego zarządzania czasem. Ważne jest, aby mieć zorganizowany plan dnia i priorytety, aby skutecznie wykorzystywać czas. W wolnym czasie interesuję się rozwojem nowych technologii i geopolityką, dokształcam się (śmiech) w tym roku planuję obronić pracę doktorską.

Wierzę, że rozwijanie własnych zainteresowań i pasji (bieganie pomaga zapominać o codziennych rozterkach) poza pracą pozwala mi na relaks i odprężenie, co jest niezwykle ważne dla równowagi między życiem zawodowym a prywatnym.

Dziękuję za rozmowę.



Bramy szybkobieżne dla branży automotive.

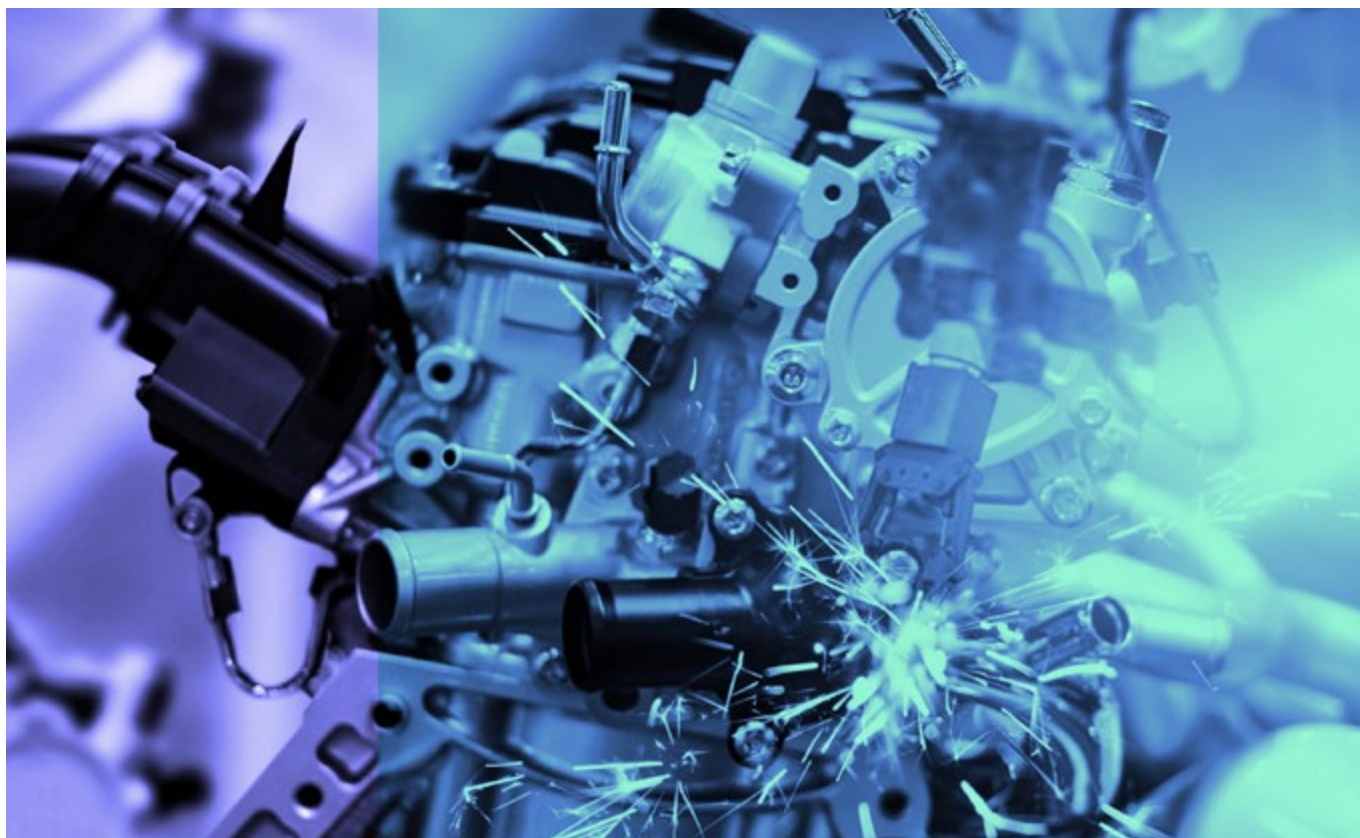
Perfekcyjnie dopracowana konstrukcja bram szybkobieżnych EFAFLEX to gwarancja bezpieczeństwa, wydajności, wytrzymałości na obciążenia (nawet do 400 000 cykli rocznie) i niespotykanej szybkości (prędkość otwierania do 4 m/s). www.efaflex.pl



Większość nowych projektów realizowanych przez portugalskie narzędziownie dotyczy już elektromobility



W październiku zeszłego roku na zaproszenie branżowego stowarzyszenia CEFAMOL, organizacji non-profit reprezentującej sektor narzędziowy wobec instytucji rządowych i oficjalnych na szczeblu krajowym i międzynarodowym, wzięliśmy udział w studyjnym wyjeździe do Portugalii. Sektor narzędziowni w Portugalii liczy blisko 500 podmiotów i skupiony jest głównie w okolicach dwóch miast, Marinha Grande i Oliveira de Azeméis. Ponad $\frac{3}{4}$ form wtryskowych (78 proc.) trafia odbiorców na rynek unijny, przed wszystkim do Niemiec i Hiszpanii. Polska znajduje się w pierwszej „piątce” rynków. Portugalskie narzędziownie działają głównie na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego, który odpowiada za 78 proc. ich obrotów.



FOT. CEFAMOL

Dzisiaj rozmawiamy z **Manuelem Oliveirą**, sekretarzem generalnym stowarzyszenia CEFAMOL o wynikach zeszłego roku i najważniejszych wyzwaniach w 2023 roku.

Kiedy widzieliśmy się jesienią zeszłego roku mówi Pan, że choć wyniki branży w I połowie 2022 roku były gorsze rok do roku to prognozowaliście, że w całym roku będą one lepsze od tych z 2021 roku. Czy tak się rzeczywiście stało?

Tak! Najnowsze dane pokazały, że rok 2022 był nieco lepszy niż rok poprzedni ze wzrostem eksportu o około 1,5 procent, ale część prac została rozpoczęta w ostatnim kwartale i narzędzia zostały wysłane dopiero w 2023 r. Tak więc „zobaczymy” je w wynikach za ten rok.

Jesteśmy niemal w połowie 2023 roku. Czy ten rok będzie dla branży narzędziowej w Portugalii lepszy niż rok wcześniej? Jeśli tak, to co się do tego przyczynia?

Pomimo wszystkich ograniczeń, z którymi wciąż się borykamy, związanymi z pewną niestabilnością gospodarczą i wzrostem poziomu inflacji w poszczególnych krajach, wierzymy, że ten rok będzie lepszy niż poprzedni. Wiąże się to z nowymi projektami, które pojawiły się na rynku u naszych głównych klientów, przede wszystkim w branży motoryzacyjnej, ale także opakowaniowej i AGD. Portugalia jest nadal uważana za dostawcę z wartością dodaną w zakresie form wtryskowych, z doskonałym know-how, doświadczeniem oraz bardzo dobrze wyposażonymi firmami w zakresie technologii i sprzętu. To sprowadza do naszego kraju wielu międzynarodowych klientów, głównie wtedy, gdy planują ulokować swoją produkcję i tańcuchy dostaw w Europie.

Przemysł motoryzacyjny, będący głównym klientem portugalskich narzędziowni przechodzi olbrzymią zmianę. Czy przyspieszenie w kierunku przejścia wyłącznie na produkcję aut elektrycznych, Pana zdaniem, spowoduje zwiększenie zapotrzebowania w najbliższych latach na usługi narzędziowe w Portugalii i innych krajach Europy?

W rzeczywistości to już ma miejsce. Większość nowych projektów realizowanych w naszych narzędziowniach dotyczy nowych pojazdów, w większości w pełni elektrycznych (BEV) lub hybrydowych. Nastąpiła zmiana w branży motoryzacyjnej, jeśli chodzi o skupienie się na pojazdach elektrycznych - w każdym razie wszystkie z nich będą nadal potrzebować form i narzędzi do komponentów zarówno interior jak i exterior, systemów oświetlenia lub części elektronicznych. Portugalia, a także inne kraje europejskie, mogą być właściwą opcją aby wesprzeć ten rosnący popyt. Wierzymy, że tak długo, jak nowe pojazdy będą wprowadzane na



rynek i produkowane w Europie, wzrosną również nasze możliwości biznesowe.

Sytuacja gospodarcza i geopolityczna jest trochę bardziej ustabilizowana niż pod koniec 2022 roku. Z jakim wyzwaniem w najbliższej przyszłości będzie mierzył się sektor narzędziowy?

Jeśli chodzi o sytuację gospodarczą i geopolityczną, jak już wspomnieliśmy wcześniej, wciąż jest kilka tematów, które musimy szybko rozwiązać, aby firmy mogły być bardziej pewne siebie i kontynuować nowe projekty oraz wprowadzać je na rynek. Jednak warunki biznesowe dla producentów form wtryskowych są nadal bardzo wymagające i stanowi to prawdziwe wyzwanie dla zrównoważonego rozwoju produkcji, nie w Portugalii, ale i w całej Europie.

Dużym wyzwaniem w Europie jest również przyciągnięcie do branży narzędziowej młodych i wykwalifikowanych pracowników. W naszym przypadku próbujemy przezwyciężyć tę sytuację dużymi inwestycjami w tech-

nologię, automatyzację i robotykę w naszych firmach, co pozwala utrzymać naszą konkurencyjność w skali globalnej.

Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej należą do ważnych rynków zbytu dla portugalskich narzędziowni. Na jakich wydarzeniach w tej części Europy można spotkać przedstawicieli CEFAMOL i zrzeszonych firm?

Polska, region Europy Środkowo-Wschodniej to dla nas bardzo ważny rynek, a jego znaczenie rośnie z roku na rok. Coraz więcej firm z krajów CEE wybiera Portugalię do zaprojektowania i produkcji form wtryskowych, potrzebnych do wprowadzania na rynek nowych produktów. Polska jest obecnie naszym szóstym rynkiem zbytu, ale nowe projekty z pewnością wyniosą Wasz kraj na wyższą pozycję w tym rankingu.

Jeśli chodzi o wydarzenia, w których planujemy wziąć udział w 2023 roku w regionie Europy Środkowej, skupiliśmy się na targach Plastpol w Kielcach, które odbyły się pod koniec maja. Jednak będziemy również uczestniczyć z liczną grupą naszych członków w dwóch często odwiedzanych przez polskie firmy wystawach w Niemczech, takich jak Molding Expo w Stuttgarcie (czerwiec) czy Fakuma we Friedrichshafen (październik).

Tak czy owak, zapraszam Państwa czytelnikom - dostawców motoryzacyjnych do odwiedzenia narzędziowni w Portugalii. Z przyjemnością pomożemy zorganizować visit tour, zgodnie z indywidualnymi potrzebami i życzeniami.

Dziękuję za rozmowę.



FOT. CEFAMOL



FOT. CEFAMOL

SABIC®
Tworzywa dla motoryzacji



LEXAN™

XENOY™

NORYL™

CYCOLOY™

GELOY™

STAMAX™

SABIC® PP

CYCOLACT™

VALOX™

SABIC® PPcompound



FOT.: STELLANTIS GLIWICE



Rafał Orłowski

Partner

AutomotiveSuppliers.pl

Stellantis Gliwice uruchomia III zmianę i zwiększa zatrudnienie

Produkcja samochodów dostawczych w fabryce w Gliwicach została uruchomiona w kwietniu 2022 roku. Po przerwie wakacyjnej w tym samym roku rozpoczęto pracę na dwie zmiany. Teraz przyszedł wreszcie czas na dodanie kolejnej zmiany.

Na początku maja 2023 roku fabryka Stellantis Gliwice ogłosiła decyzję o uruchomieniu III zmiany produkcyjnej, zaplanowanym na połowę czerwca br. Zakład produkuje modele Peugeot Boxer, Citroën Jumper i Opel/Vauxhall Movano w wersji furgon, a także bazy pod zabudowy kamperów.

Samochody dostawcze Stellantis cieszą się ogromnym powodzeniem wśród klientek i klientów w Europie, w związku z czym Grupa wykorzysta istniejący potencjał produkcyjny swojej polskiej fabryki, by zaspokoić popyt na rynku. W efekcie Stellantis zatrudni w Gliwicach około 600 pracowników. Proces rekrutacji właśnie ruszył, a pierwsze nowo zatrudnione osoby już dołączają do gliwickiego zespołu, tak by w czerwcu zakład mógł podjąć działalność produkcyjną w systemie trzymianowym.

- Z dużą satysfakcją ogłaszamy decyzję o uruchomieniu III zmiany w naszej gliwickiej fabryce, zwłaszcza, że pozwala ona nam stworzyć 600 nowych miejsc pracy i potwierdza, że Stellantis umacnia swoją obecność w Polsce. Niedawno ogłosiliśmy wybór Gliwic na lokalizację jednego z Centrów Oprogramowania Stellantis, co również oznacza zwiększenie zatrudnienia w naszej firmie - w tym przypadku o 300 osób. Łącznie przyjmujemy więc prawie tysiąc osób, aby rozwijać działalność zarówno w obszarze produkcji dużych pojazdów LCV, stanowiących bardzo ważny element portfolio Grupy, jak i nowoczesnych technologii informatycznych, które stanowią jeden z kluczo-

wych elementów strategii Stellantis Dare Forward 2030 - powiedział Andrzej Korpak, dyrektor generalny Stellantis Gliwice.

Gliwicka fabryka LCV została wybudowana od podstaw, stając się nowoczesnym centrum produkcyjnym, produkującym nie tylko pojazdy dostawcze i bazy pod zabudowy kamperów, ale również pokrywy do baterii akumulatorów elektrycznych na potrzeby innych jednostek Grupy. W fabryce funkcjonuje również Centrum Konwersji, dostosowujące pojazdy do specjalnych potrzeb użytkowników.

Stellantis Gliwice zatrudnia około 2000 osób, w działach produkcyjnych, a także w działach świadczących usługi na rzecz innych jedno-

stek korporacji w Europie w zakresie Finansów, IT, Zakupów oraz Centralnej Inżynierii. W lutym tego roku firma ogłosiła otwarcie Centrum Oprogramowania Software Experience.

Przed rokiem Stellantis i Toyota Motor Europe ogłosiły rozszerzenie dotychczasowej współpracy o nowego dużego auta użytkowego, zarówno z napędem konwencjonalnym, jak i elektrycznym.

Stellantis dostarczy japońskiemu koncernowi nowy duży samochód dostawczy do sprzedaży na rynkach europejskich pod marką Toyota. Pojazd będzie produkowany w zakładach Stellantis w Gliwicach i w Atesa we Włoszech. Nowy samochód dostawczy ma trafić do sprzedaży w połowie 2024 roku.



FOT. STELLANTIS GLIWICE

Polska liderem pod względem podaży na rynku magazynowym w Unii Europejskiej

NEWMARK
POLSKA

W 2022 roku deweloperzy dostarczyli w Unii Europejskiej ponad 20 mln mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowo-przemysłowej. Najwięcej nowych magazynów wybudowano w Polsce – prawie 4,4 mln mkw. Dużą podaż odnotowano również w Niemczech i Czechach, gdzie oddano do użytku odpowiednio ponad 2 mln mkw. i 1,1 mln mkw. Polska znajduje się na podium także pod względem popytu.

Zmieniające się otoczenie geopolityczne oraz konieczność zapewnienia szybkich i sprawnych dostaw sprawiły, że lokalizacja, dostęp do rozbudowanych korytarzy transportowych oraz intermodalność stały się jednymi z głównych czynników przy wyborze przyszłych lokalizacji pod nowy magazyn. W dobie nearshoringu i friendshoringu duży potencjał wzrostu mają rynki dysponujące sporymi bankami gruntów inwestycyjnych, takie jak Niemcy, Polska czy Francja.

Pomimo wciąż wielu wyzwań, rynki magazynowo-przemysłowe w poszczególnych krajach Unii Europejskiej radzą sobie stosunkowo dobrze. W całym 2022 roku na głównych rynkach UE wynajęto ponad 35 mln mkw. magazynów, co oznacza, że w porównaniu z rekordowym rokiem 2021 popyt był tylko nieznacznie niższy – o ok. 5%.

WYSOKI POPYT W EUROPIE

W większości analizowanych rynków aktywność najemców w ubiegłym roku osiągnęła drugi najwyższy wynik w historii. Największy udział w całkowitym popycie (bez renegeacji) odnotowały Niemcy – 24%. Na kolejnych miejscach uplasowały się Holandia i Polska – po ok. 13%.

Aktywność deweloperów, pomimo rosnących kosztów finansowania nowych inwestycji, nadal utrzymuje się na stosunkowo wysokim poziomie. Na koniec 2022 roku w budowie znajdowało się prawie 25 mln mkw. powierzchni magazynowej, z czego niemal 90% trafi na rynek jeszcze w tym roku. Ponadto, prawie 60% powierzchni w realizowanych obecnie inwestycjach zostało już zabezpieczone umowami przedajmu.

Na niektórych europejskich rynkach coraz bardziej widoczny staje się niedobór dostępnych gruntów pod budowę nowych obiektów magazynowych. Dotyczy to zwłaszcza Skandynawii, gdzie średni wskaźnik pustostanów nie przekracza 2%, a także niektórych krajów Europy Środkowo-Wschodniej, m.in. Czech (ok. 1%), Bułgarii (0,5% w Sofii) czy Austrii (poniżej 0,5%).

PODWYŻKI CZYNSZÓW W MAGAZYNACH

W 2022 roku na europejskich rynkach magazynowych obserwowaliśmy wyraźny trend wzrostowy czynszów, które w ujęciu rocznym wzrosły o ok. 15%. W niektórych regionach wzrosty czynszów sięgały nawet 35-40% i dotyczyły szczególnie magazynów zlokalizowanych w granicach miast,

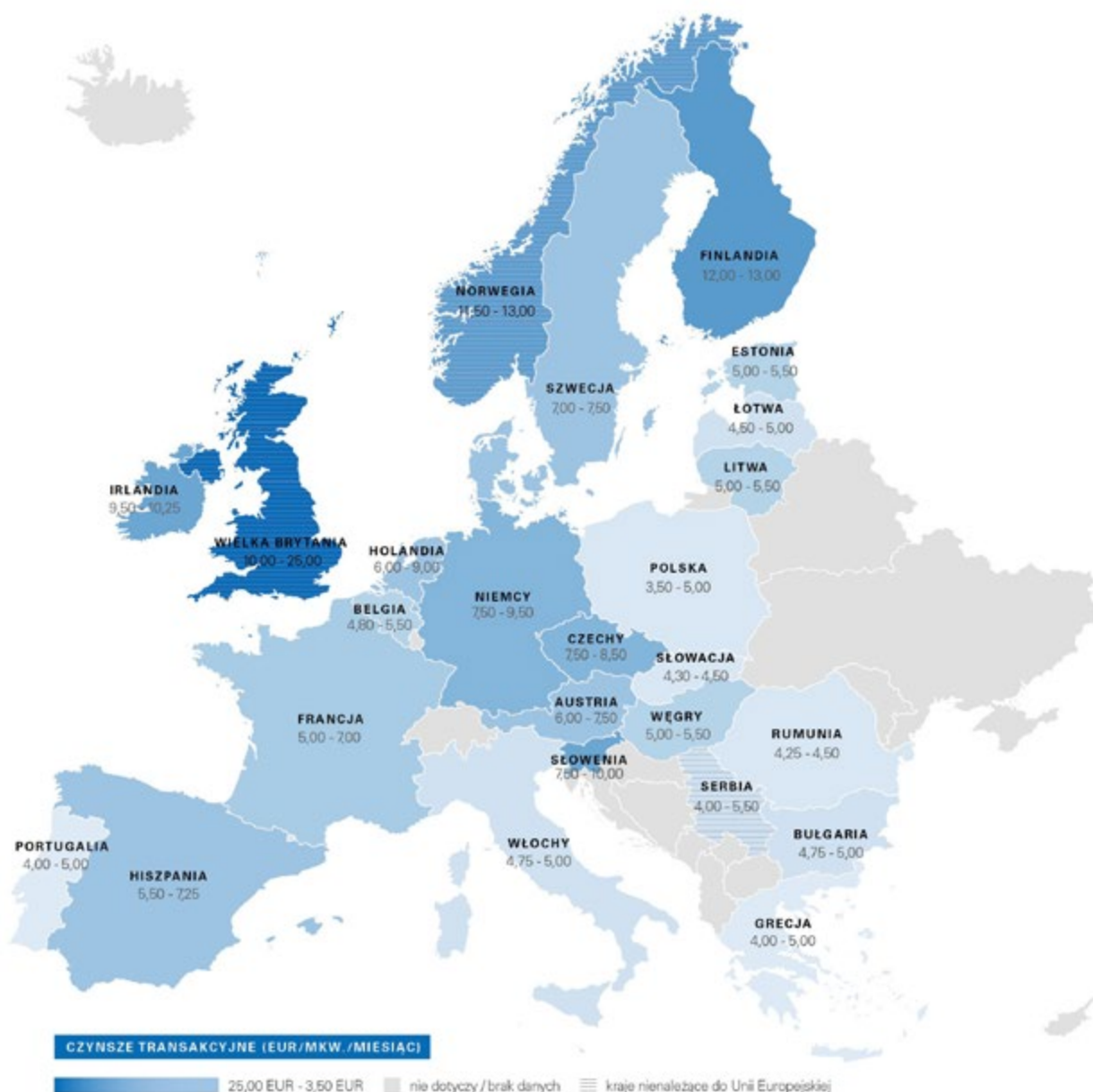
takich jak Rotterdam, Monachium, Berlin, Londyn czy Praga.

Na koniec IV kw. 2022 roku najdroższe magazyny znajdowały się w Finlandii (12-13 EUR/mkw./miesiąc), Norwegii (11,5-13 EUR/mkw./miesiąc), Niemczech (7,5-9,5 EUR/mkw./miesiąc) oraz Holandii (6-9 EUR/mkw./miesiąc).

Na drugim biegunie znalazły się obiekty magazynowe w Europie Środkowo-Wschodniej, w tym w Polsce, gdzie za wynajęcie jednego metra kwadratowego powierzchni magazynowej najemcy płacili 3,5-5 EUR miesięcznie. Niemniej jednak najwyższe koszty najmu na kontynencie europejskim utrzymywały się w Wielkiej Brytanii (10-25 EUR/mkw./miesiąc).

PERSPEKTYWY NA PRZYSZŁOŚĆ

W 2023 roku spodziewamy się kolejnych wzrostów czynszów, szczególnie w przypadku magazynów oferujących zaawansowane rozwiązania technologiczne oraz w obszarze ESG, które pozwalają na uzyskanie wymiernych oszczędności w zakresie zużycia mediów czy też w postaci niższych kosztów eksploatacyjnych. Niemniej prognozowane wzrosty czynszów w skali całego kontynentu



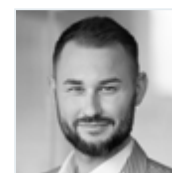
eurolskiego nie powinny przekroczyć ok. 10% w ujęciu rocznym.

Dalszy rozwój europejskiego rynku magazynowego będzie w dużym stopniu uzależniony m.in. od podejmowanych działań mających na celu usprawnienie systemów transportowych w ramach Unii Europejskiej, w tym rozbudowy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, w skład której wchodzi szlaki drogowe, kolejowe, morskie i lotnicze.

Na znaczeniu zyskuje także intermodalność, szczególnie w obliczu

zarówno rosnącej świadomości zagadnień związanych z ESG, jak i regulacji w tym zakresie, które wymuszają redukcję emisji gazów cieplarnianych. To z kolei przyczyni się do wzrostu roli transportu kolejowego i morskiego przy planowaniu przyszłych łańcuchów dostaw.

Dodatkowymi czynnikami rozwoju sektora magazynowego mogą być dotacje unijne oraz odpowiedź Unii Europejskiej na amerykańską Ustawę o redukcji inflacji (Inflation Reduction Act), czyli Green Deal Industrial Plan for the Net-Zero Age.



Jakub Kurek

Dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Magazynowych w Newmark Polska

Ruszyły dobrowolne odejścia z FCA Powertrain Poland

Pod koniec lutego br. zarząd bielskiej spółki FCA Powertrain Poland zapowiedział zamiar zwolnienia trzystu osób z około 800-osobowej załogi.



FOT. FCA

Zdaniem pracodawcy przyczyną tak dużych zwolnień był fakt, że „w wyniku wprowadzenia przez Komisję Europejską regulacji dotyczących emisji spalin silników spalinowych nastąpił spadek zamówień na silniki, czego konsekwencją jest konieczność zakończenia przez FCA Powertrain Poland

produkcji silników TwinAir oraz ograniczenie produkcji silników GSE i SDE”.

Negocjacje w sprawie programu dobrowolnych odejść zaczęły się jeszcze w lutym, a ostateczne porozumienie w sprawie ograniczenia przymusowych zwolnień grupowych w tej spółce pod-

pisane zostało 11 marca. Gotowość do dobrowolnego odejścia z fabryki silników zgłosiło 530 pracowników.

Osoby, które gotowe są przejść do pracy w innych spółkach motoryzacyjnych (FCA Poland w Tychach lub zakłady Stellantis w Tychach lub Gliwicach), mogą liczyć m.in. na pakiet odpraw wspierający zmianę miejsca zatrudnienia w wysokości od 12- do 14-miesięcznych wynagrodzeń, uzależniony od stażu pracy (w FCA/FAP/FSM).

Z kolei osoby, które zadeklarują gotowość definitywnego rozstania z FCA, mogą liczyć na odprawy w wysokości od 8 do 24 miesięcznych wynagrodzeń. Ich wysokość także uzależniona jest od stażu pracy w FCA/FAP/FSM. Specjalna oferta została przygotowana dla osób, które nabędą prawo do emerytury w latach 2023-2026 (tu odprawy wyniosą od 13 do 24 miesięcznych wynagrodzeń).

Pierwsze odejścia zaczęły się w maju, a największa grupa rozstanie się z FCA w czerwcu tego roku. **AS**

Drugi zakład SANHUA powstanie w Szprotawie

W drugiej połowie marca poinformowano, że w szprotawskiej strefie gospodarczej już wkrótce rozpocznie działalność kolejny inwestor z branży motoryzacyjnej. Będzie nim chiński firma SANHUA Holding Group Co., Ltd. Ogłaszając inwestycję Mirosław Gąsik, burmistrz Szprotawy podkreślił znaczenie nowego inwestora dla rozwoju Szprotawy: - *Miło mi poinformować o wynikach wielomiesięcznych rozmów i negocjacji ze światowym producentem komponentów HVAC&R, który od przeszło 30 lat współpracuje z największymi producentami w branży klimatyzacyjnej, chłodniczej i samochodowej.*

Nowy zakład będzie dostawcą dla powstającej w tej samej strefie fabryki Minth Group - w fabryce Mignen Sp. z o.o. będą produkowane obudowy do baterii litowo-jonowych montowanych w podwoziach samochodów elektrycznych oraz elementy dekoracyjne (części karoserii i bagażnika).

SANHUA zainwestuje 94 mln złotych w zakład systemów chłodzących do wspomnianych płyt podłogowych. Chińska firma



FOT.

planuje utworzyć co najmniej 100 miejsc pracy. 31 marca tego roku została zarejestrowana spółka MINTH Sanhua Auto Parts Poland Sp. z o.o.

SANHUA jest już obecna w Polsce. Po przejęciu w 2012 roku AWECO chińska firma posiada zakład w Tychach, w którym są produkowane dla sektora motoryzacyjnego, m.in. wzmocnienia siedzeń, prowadnice pasów bezpieczeństwa i elementy do systemów zarządzania temperaturą w samochodach. **AS**

Nowy zakład Joysonquin Automotive Systems Polska oficjalnie otwarty

FOT.: JOYSONQUIN AUTOMOTIVE SYSTEMS POLSKA SP. Z O.O.



31 marca 2023 r. uroczyste otwarcie została najnowsza inwestycja firmy Joysonquin Automotive Systems Polska Sp. z o.o., nazywana przez jej twórców „Fabryką Przyszłości - Factory of the Future”.

Nowa inwestycja zrealizowana przez Joysonquin za łączną kwotę 120 milionów złotych. - *Tworząc Fabrykę Przyszłości, mieliśmy odwagę na optymalizację tego, co dotąd było tylko dobre* - podkreśla Jacek Kucharski, prezes Joysonquin Automotive Systems Polska. - *Jestem przekonany, że nasza najnowsza inwestycja będzie atrakcyjnym miejscem pracy również dla młodych i wykształconych ludzi, chcących zdobywać doświadczenie w środowisku sprzyjającym poznawaniu najnowszych rozwiązań, jakich nieustannie dostarcza nam nauka i technika.*

Firma Joysonquin znana jest mieszkańcom Wałbrzycha i okolic bardzo dobrze, bo już od roku 1997, kiedy to - jeszcze pod nazwą Grossmann Polska - została zarejestrowana jako jedna z dwóch pierwszych firm Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, dając wałbrzyszanom tak oczekiwane w tamtych czasach zatrudnienie i uruchamiając produkcję obszywanych skórą kierownic do marek samochodów klasy Premium.

Fabryka Przyszłości wyposażona została w najnowocześniejsze linie produkcyjne oraz innowacyjne technologie, które pozwolą jej realizować zamówienia najbardziej wymagających klientów – producentów luksusowych aut z całego świata.

W nowej fabryce przy ul. Uczniowskiej, w której docelowo zatrudnionych będzie ponad 300 osób. będzie realizowana gama eleganckich oraz ekskluzywnych detali i komponentów używanych m.in. przy kokpitach czy drzwiach aut Premium takich marek jak BMW, Mercedes-Benz, Prosche, Rolls-Royce czy Tesla. [AS](#)

www.automotivesuppliers.pl

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie



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

EMW 
STEEL SERVICE CENTRE

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

Kongsberg Automotive otworzył fabrykę w Brześciu Kujawskim



FOT.

29 marca br. Kongsberg Automotive (KA) oficjalnie otworzył fabrykę w Brześciu Kujawskim.

Zakład na Kujawiach ma skoncentrować się na wytwarzaniu i dostarcza-

niu produktów z rodziny Flow Control Systems (FCS). Będzie odpowiedzialny za produkcję przewodów paliwowych i powietrznych oraz w najbliższej przyszłości układów do chłodzenia baterii elektrycznych. Wielkość zakładu wy-

nosi 6 tys. m², natomiast wybór lokalizacji był podyktowany wcześniejszą obecnością KA w Brześciu Kujawskim, którego atutem jest bliskość węzłów transportowych.

- Kongsberg Automotive Brześć Kujawski stanowi element strategii wzrostu spółki w dywizji Flow Control Systems o 75 procent w ciągu najbliższych 5 lat - podkreśla prezes i CEO KA Joerg Buchheim. - Centralne położenie KA Brześć Kujawski pozwoli nam działać bliżej rynków i klientów, umacnia pozycję spółki i jej konkurencyjność w dywizji Flow Control Systems.

Otwarcie nowego zakładu produkcyjnego wiązało się z utworzeniem około 300 nowych miejsc pracy. **AS**

Guotai-Huarong Poland rozpoczął masową produkcję elektrolitu

Jeden z największych globalnych dostawców elektrolitu stosowanego w bateriach litowo-jonowych, chiński Guotai-Huarong Poland, rozpoczyna w kwietniu produkcję na skalę masową. Przy założeniu pełnych mocy produkcyjnych zakładu na poziomie 40 tys. ton elektrolitu, firma zlokalizowana w Prusicach na Dolnym Śląsku będzie zasilala rocznie ok. 500 tys. baterii.

GTHR Poland to pierwsza w Europie inwestycja dwóch światowych liderów na rynku elektromobilności - działającego od przeszło 20 lat Zhangjiagang Guotai-Huarong New Chemical Materials Co., Ltd. oraz Jiangsu Ruitai New Energy Materials Co., Ltd. Wartość całej inwestycji, której budowę rozpoczęto w 2020 roku, to 66 mln dolarów.

- Dostrzegamy rosnącą rolę Polski w łańcuchu dostaw baterii litowo-jonowych. Dlatego właśnie tutaj zdecydowaliśmy się zbudować nasz pierwszy zakład w Europie. Ilość naszego surowca używana w jednej baterii samochodu osobowego to ok. 80 kg, co oznacza, że roczna wielkość produkcji naszej



FOT. GUOTAI-HUARONG POLAND

fabryki zasili ok. pół miliona samochodów. Inwestycja w Prusicach pozwoli nam umocnić pozycję jednego z wiodących globalnych dostawców elektrolitu i stworzyć dzięki temu zrównoważoną przyszłość. Jestem przekonany, że dzięki wysoce wyspecjalizowanemu zespołowi, który udało nam się zgromadzić na Dolnym Śląsku, będziemy dalej konsekwentnie realizować ambitne cele rozwojowe - mówi Wang Yiming, prezes zarządu Guotai-Huarong (Poland).

GTHR Poland dostarczy elektrolit między innymi do takich kontrahentów jak LGESWA Energy Solution Wrocław, CATL (Niemcy) czy FREYR Battery Norway. W zakładzie w Prusicach już obecnie pracuje około 120 pracowników. **AS**

Zakład Isringhausen oficjalnie otwarty

4 maja 2023 roku, kilka miesięcy od rozpoczęcia działalności produkcyjnej, nastąpiło oficjalne otwarcie fabryki Isringhausen Sp. z o.o. w miejscowości Zimna Wódka (gmina Ujazd).



FOT. ISRINGHAUSEN SP. Z O.O.

W wydarzeniu wzięli udział przedstawiciele zarządu Grupy Isringhausen, kierownictwo polskiego zakładu, zarządu KSSE, przedstawiciele władz samorządowych oraz pracownicy.

Isringhausen jest spółką Grupy AUNDE jednego z wiodących producentów w zakresie rozwoju i produkcji innowacyjnych systemów siedzeń i sprzężyn technicznych na świecie. Posiada 52 zakłady w 20 krajach wytwarzających siedzenia do samochodów

ciężarowych, dostawczych, transporterów, autobusów, minibusów i pojazdów terenowych.

Budowa zakładu o powierzchni 5 tys. m² rozpoczęła się pod koniec listopada 2021 roku. Generalnym wykonawcą inwestycji była firma Adamietz ze Strzelca Opolskich. Już w sierpniu 2022 roku nastąpił transfer produkcji z tymczasowej lokalizacji w Gliwicach. - Zakład w Zimnej Wódce jest naszym 53. zakładem w 21. kraju na świecie - powiedział

podczas otwarcia Tobias Lupfert, Członek Zarządu Grupy Isringhausen.

W fabryce produkowane są siedzenia do samochodów dostawczych wytwarzanych w fabryce Stellantis Gliwice. Obecnie na dwie zmiany pracuje blisko 100 pracowników. W najbliższych miesiącach powstaną nowe miejsca pracy. - W II połowie czerwca uruchomimy trzecią zmianę - mówi Michał Bysiecki, dyrektor zakładu. - W związku z tym planujemy przyjąć do pracy kolejnych 30 pracowników. Docelowa wielkość produkcji zakładu to około 80 tys. siedzeń lub kombinacji siedzeń rocznie.

Spółka czeka obecnie na pozwolenia środowiskowe, dzięki którym będzie mogła już wkrótce rozpocząć rozbudowę. Zakład zostanie powiększony o kolejne 15 tys. m² powierzchni. - W nowej hali docelowo zostaną uruchomione całkowicie nowe procesy: spawania, malowania oraz dłuższej perspektywie produkcji pianki. - Wraz z nowymi kompetencjami będzie potrzebowali nowych pracowników, głównie inżynierów i specjalistów od powyższych technologii - dodaje Michał Bysiecki.

Grupa AUNDE posiada w Polsce jeszcze jeden zakład - Aunde Poland w Łodzi (elementy tapicerki samochodowej). AS

Brembo Poland kupiło grunt pod nową inwestycję

22 maja br. w Urzędzie w Dąbrowie Górniczej firma Brembo Poland podpisała akt notarialny zakupu nieruchomości w celu realizacji kolejnej inwestycji.

Dostawca działa w tym mieście od 2003 r. przy ulicy Roździeńskiego i zatrudnia blisko 2,0 tys. pracowników. Wytwarzane w Dąbrowie Górniczej tarcze hamulcowe są montowane w autach znanych marek na całym świecie, m.in. w Porsche, Audi, Mercedesach czy popularnych samochodach z Włoch czy Czech.

Teraz spółka zakupiła za kwotę ponad 21,7 mln złotych działkę, o powierzchni niemal 17 ha, znajdującą się w strefie inwestycyjnej „Tucznowa”. Dzięki nakładom w wysokości co najmniej 100 mln złotych powstanie odlewnia żeliwa. Nowy zakład będzie miał powierzchnię 25 tys. m².



FOT. BREMBO POLAND

Pierwsze odlewy trafią na rynek w I półroczu 2025 r. W ramach inwestycji dostawca utworzy co najmniej 100 nowych miejsc pracy.

Poza zakładem w Dąbrowie Górniczej Brembo posiada w Polsce jeszcze dwa zakłady produkcyjne - w Częstochowie i w Niepołomicach. AS

POSCO wybuduje fabrykę rdzeni silnikowych

POSCO International jeszcze w tym roku ma rozpocząć w Polsce budowę fabryki komponentów do samochodów elektrycznych, poinformował dziennik „Korea Economic Daily”.

POSCO Mobility Solution, spółka zależna POSCO International, zajmuje się produkcją rdzeni do silników, które napędzają samochody elektryczne. Rdzeń silnika trakcyjnego, nazywany jest drugim sercem pojazdu EV, ponieważ generuje moc silnika elektrycznego a stanowi około 40 proc. kosztów produkcji silnika. Silnik napędowy odpowiada zaś około 15 proc. kosztów całej produkcji pojazdu EV. Pod tym względem zajmuje drugie miejsce po akumulatorach (około 30 proc. kosztów auta).

Większość pojazdów elektrycznych produkowanych przez światowych producentów, takich jak Hyundai Motor Co. i Kia Corp., jest wyposażona w rdzeń POSCO Mobility Solution. Koreańska firma zdecydowała się na budowę fabryki w Polsce, ponieważ klienci zakontraktowali już produkcję wszystkich rdzeni silników trakcyjnych do 2030 roku.

Budowa zakładu w Polsce ma rozpocząć się w II połowie tego roku a uruchomienie produkcji ma nastąpić w 2025 roku. Lokalizacja fabryki ani wielkość zatrudnienia nie zostały ujawnione.

POSCO Mobility Solution ma początkowo zainwestować do 100 miliardów wonów (74,7 miliona dolarów) z możliwością podwojenia inwestycji. Dostawca ma także zwiększyć swoje moce produkcyjne także w zakładach na terenie Korei Płd.



FOT. POSCO MOBILITY SOLUTION

POSCO Mobility Solution do 2025 roku ma globalnie wytwarzać rocznie do 4,3 miliona rdzeni a 5 lat później - już ponad 7 milionów do 2030 roku (obecnie produkuje 2,3 mln rdzeni). Zakład w Polsce ma początkowo produkować 260 tys. sztuk rdzeni (w 2025 roku) rocznie ze wzrostem w kolejnych latach do 1,2 mln sztuk (do 2030 roku). **AS**

Tenneco otworzyło Centrum Inżynieryjne w Gliwicach

24 maja br. Tenneco świętowało otwarcie centrum inżynieryjnego, które będzie obsługiwać firmę w zakresie europejskiego systemu kontroli jazdy (European Ride Control) i zaawansowanych technologii zawieszania (Advanced Suspension Technologies, AST).



SaarGummi oficjalnie otworzyło zakład w Sędziszowie Małopolskim

23 maja 2023 roku, osiem miesięcy od wmurowania kamienia węgielnego, miało miejsce w Sędziszowie Małopolskim symboliczne otwarcie pierwszego w Polsce zakładu SaarGummi Group.



FOT. SAARGUMMI GROUP

W wydarzeniu wzięto udział kierownictwo SaarGummi Group, wojewoda podkarpacka, władze Sędziszowa Młp., parlamentarzyści podkarpacki, przedstawiciele lokalnego biznesu oraz firmy DL Invest Group, która realizuje inwestycję w formule build to suit.

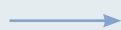
Grupa SaarGummi po raz kolejny rozszerzyła swój globalny zasięg, od-

powiadając na wymagania rynku i wzmacniając swoją pozycję w Europie. Doskonała lokalizacja zapewni dostępność kompetentnej siły roboczej, zarówno w obszarach produkcyjnych, jak i technicznych. Umożliwiło to dostawcy wytwarzanie wysoce zaawansowanych produktów i stanie się głównym graczem nie tylko na rynku uszczelnień dynamicznych, ale także uszczelnień statycznych.

SaarGummi Group zawarło umowę wynajmu w DL Invest Park Sędziszów, obiekcie posiadającym certyfikat BEEAM. W pierwszej fazie wynajęto halę o powierzchni 10 tys. m². U uruchomienie seryjnej produkcji uszczelnień zaplanowano na drugą połowę przyszłego roku.

- Standardowa wielkość naszych zakładów to 600-800 osób, na powierzchni około 20 tys. m² - mówi Piotr Gąska, COO SaarGummi Group. - Kolejny raz w mojej karierze zawodowej wracam na Podkarpacie i kolejny raz jestem pod wrażeniem lokalnego wsparcia dla naszych inwestycji ze strony władz oraz przyszłych businessowych sąsiadów.

Jako spółka zależna CQLT Group, chińskiego przedsiębiorstwa państwowego, SaarGummi Group jest jednym z wiodących światowych dostawców technicznie wysokiej jakości systemów uszczelniających, zarówno statycznych jak i dynamicznych. Obecnie zatrudnia blisko 6 tys. pracowników w 23 lokalizacjach w 14 krajach na świecie (Europa, Azja, Ameryka Północna i Południowa). Najważniejszymi klientami są: Grupa Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz, Ford oraz Stellantis. [AS](#)



- Ten imponujący nowy obiekt pozwala zespołom Ride Control i Advanced Suspension Technologies zwiększyć prędkość i wartość wprowadzanych technologii w imieniu globalnych OEM-ów - powiedział Romain Nollet, wiceprezes grupy i dyrektor generalny działu Ride Control. - Nadal inwestujemy w najlepszych ludzi, obiekty, zasoby i systemy, aby pomóc każdemu z naszych klientów w osiągnięciu ich celów biznesowych na wszystkich plat-

formach i we wszystkich modelach pojazdów.

W Monroe European Engineering Center pracuje prawie 240 inżynierów Tenneco Ride Control i AST, których praca wspiera szereg czołowych światowych producentów pojazdów, a także zakłady Performance Solutions w Hiszpanii, Czechach, Belgii i Polsce. Wśród głównych produktów projektowanych i zatwierdzanych w nowym centrum można wyróżnić amortyzatory i mo-

duły Monroe OE Solutions oraz półaktywne amortyzatory i moduły Monroe Intelligent Suspension.

Centrum jest również odpowiedzialne za projektowanie szerokiej gamy podstawowych komponentów - między innymi systemów zaworów, systemów prowadzących i uszczelniających oraz części strukturalnych i materiałów konstrukcyjnych - występujących w amortyzatorach Monroe OE Solutions i Monroe Intelligent Suspension. [AS](#)

Cyfryzacja i automatyzacja przemysłu w Polsce - wyzwania i perspektywy

zwyrtek.

Transformacja przemysłowa, znana jako Przemysł 4.0, jest obecnie nieodłączną częścią zmian w sektorze przemysłowym na całym świecie, także w Polsce. Firmy w Polsce coraz bardziej zdają sobie sprawę, że muszą wprowadzać nowoczesne technologie, aby pozostać konkurencyjnymi na globalnym rynku. Pomimo pewnych wyzwań, takich jak dostępność technologii i czynniki zewnętrzne, takie jak pandemia i sytuacja geopolityczna, perspektywy Przemysłu 4.0 w Polsce są optymistyczne.

Cztery rewolucje przemysłowe

Źródło: Raport "Stan Przemysłu 4.0 w Polsce".



FOT.

Większość ekspertów, którzy na co dzień pracują z technologiami Przemysłu 4.0, doskonale rozumie korzyści, jakie niesie za sobą wprowadzenie tych technologii w firmach. Codziennie doświadczają pozytywnych efektów działania w przyszłościowym środowisku przemysłowym. Jednak jednym z głównych wyzwań jest przekonanie przełożonych do kontynuowania inwestycji w innowacje Przemysłu 4.0 i udowodnienie, że ich wdrożenie

przynosi korzyści nie tylko na poziomie indywidualnym, ale także dla konkretnych działów w firmie oraz dla całego ekosystemu przedsiębiorstwa. Wyniki najnowszych badań potwierdzają tę trudność.

Istnieje kilka istotnych obszarów, które stanowią wyzwanie dla firm w kontekście Przemysłu 4.0. Jednym z nich jest kontynuacja dostaw i logistyka, które mogą być utrudnione ze względu na

wzrost migracji i brak pracowników posiadających odpowiednie umiejętności technologiczne. Ponadto, wysokie koszty i trudności w dostępie do komponentów elektronicznych mogą powstrzymać firmy przed inwestowaniem w nowe technologie. Niemniej jednak, perspektywa długoterminowa przewiduje poprawę kosztów i dostępności technologii Przemysłu 4.0, co przyczyni się do ich szerokiego zastosowania.

Mimo tych wyzwań, wiele firm przemysłowych uznaje cyfryzację za niezbędny krok w celu poprawy efektywności i konkurencyjności. Przemysł 4.0 oferuje wiele możliwości, takich jak automatyzacja procesów, integracja systemów, analiza danych, sztuczna inteligencja i robotyzacja. Nowoczesne technologie te mają na celu zwiększenie wydajności, optymalizację kosztów, skrócenie czasu reakcji na zmiany na rynku oraz poprawę jakości produktów.

Aby skutecznie wprowadzić Przemysł 4.0, konieczne jest przeprowadzenie rewolucji w zarządzaniu i reorganizacji procesów. Tradycyjne hierarchie i sposoby zarządzania mogą okazać się niewystarczające do wspierania innowacji i elastyczności. Firmy powinny dostosować swoje modele zarządzania do nowych wymagań cyfrowej transformacji, zapewniając elastyczność, otwartość na zmiany i innowacje.

Najlepszym podejściem jest stopniowe wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań Przemysłu 4.0. Firmy mogą zaczynać od jednego obszaru lub linii produkcyjnej, aby zdobyć cenne doświadczenia, zidentyfikować wyzwania i korzyści, a następnie stopniowo rozszerzać wprowadzanie zmian na inne obszary i zakłady. Kluczowe znaczenie ma gromadzenie danych procesowych i produkcyjnych, które stanowią podstawę do późniejszej analizy i wdrażania algorytmów sztucznej inteligencji.

REKORDOWA LICZBA ROBOTÓW PRZEMYSŁOWYCH ZAINSTALOWANYCH W 2021 ROKU

W 2021 roku zainstalowano rekordową liczbę 517 385 robotów przemysłowych na całym świecie, zgodnie z raportem „World Robotics 2022 - Industrial Robots 2022” Międzynarodowej Federacji Robotyki. To oznacza wzrost o 31% w porównaniu z rokiem poprzednim i przewyższa rekordową liczbę z 2018 roku o 22%. Obecnie szacuje się, że na świecie działa około 3,5 miliona robotów przemysłowych.

Największym rynkiem dla robotów przemysłowych nadal jest Azja, gdzie 74% wszystkich nowych robotów zostało zainstalowanych w 2021 roku. Chiny odgrywają kluczową rolę w rozwoju sektora robotyki, z zainstalowanymi 268 195 jednostkami w 2021 roku. Japonia jest drugim największym rynkiem z 47 182 zainstalowanymi robotami, a Korea Południowa zajmuje czwarte miejsce.

W Europie również odnotowano wzrost liczby instalacji robotów. Niemcy miały udział 28% w ogólnej liczbie instalacji w Europie, z 23 777 zainstalowanymi robotami w 2021 roku. Włochy zanotowały największy wzrost o 65% w porównaniu do roku poprzedniego, a Francja odnotowała wzrost o 11%. W Wielkiej Brytanii liczba instalacji spadła o 7%, głównie z powodu redukcji inwestycji w przemyśle motoryzacyjnym.

W Ameryce liczba instalacji robotów przemysłowych wzrosła o 31%, a w Stanach Zjednoczonych wzrosła o 14%. Przemysł motoryzacyjny nadal był głównym nabywcą robotów, ale popyt w tym sektorze był malejący od kilku lat. Inne sektory, takie jak przemysł metalowy, maszynowy, tworzyw sztucznych i chemiczny, oraz spożywczy, również zanotowały wzrost liczby instalacji.

Perspektywy na przyszłość wskazują na dalszy wzrost liczby instalacji robotów przemysłowych, chociaż tempo wzrostu może być nieco wolniejsze w porównaniu do roku 2021. Wzrost cen energii, pośrednich produktów i trudności z dostępnością niektórych elektronicznych komponentów stanowią wyzwanie dla sektora robotyki, ale popyt nadal pozostaje wysoki.

AUTOMATYZACJA I ROBOTYZACJA PRZEMYSŁU W POLSCE

Raport Instytutu Sobieskiego, zatytułowany „Polska (prawdziwie) cyfrowa - automatyka i robotyka przemysłowa”, podkreśla, że mimo wzrostu liczby zainstalowanych robotów przemysłowych w Polsce

w 2021 roku, wskaźnik robotyzacji wciąż pozostaje niższy niż w innych rozwiniętych krajach. Polskie firmy często polegają na integracji rozwiązań technologicznych z innymi państwami, a brak własnej dużej firmy produkującej roboty stanowi wyzwanie. Jednak ten stan rzeczy otwiera perspektywy rozwoju dla polskich przedsiębiorstw.

Raport wskazuje, że polskie firmy zajmujące się integracją rozwiązań w obszarze automatyki i robotyki stanowią siłę i szansę dla gospodarki kraju. Konieczne jest zatem skupienie się na wspieraniu rozwoju tych firm. W Polsce istnieje 210 przedsiębiorstw integratorskich, generujących roczne przychody przekraczające 9 miliardów PLN. Jednak niski poziom zrzeszenia branży utrudnia gromadzenie danych dotyczących rynku.

Firmy inżynierskie w Polsce mają duży potencjał, a ich kompetencje i doświadczenie są cenione na arenie międzynarodowej w dziedzinie automatyki i robotyki. Jednak konieczne jest większe zaangażowanie zarówno ze strony firm, jak i rządu, aby dogonić inne kraje w obszarze robotyzacji.

Raport podkreśla również rolę innowacji i podniesienia poziomu robotyzacji jako podstawy dla nowoczesnego przemysłu. Pandemia i problemy z łańcuchami dostaw mogły wpłynąć na dynamikę rozwoju rynku robotyzacji w Polsce, ale perspektywy nadal są obiecujące.

W raporcie „Stan Przemysłu 4.0 w Polsce” opracowanym we współpracy z APA Group, wiodącym dostawcą usług dla przemysłu, wskazano, że polski sektor przemysłowy doświadcza wzrostu w obszarze transformacji cyfrowej i automatyzacji, ale wymaga intensywnych działań i inwestycji, aby sprostać wyzwaniom nowej ery przemysłowej.

Mimo że pojęcie Przemysłu 4.0 jest popularne, ponad jedna trzecia badanych osób z różnych sektorów

polskiego przemysłu przyznała, że słyszała o tym terminie, ale nie ma pełnego zrozumienia jego funkcjonowania w praktyce. Większość respondentów zgadza się, że wdrożenie Przemysłu 4.0 zwiększa konkurencyjność firm w ich branżach, ale wielu z nich potrzebuje większej wiedzy i wsparcia w zakresie rozpoczęcia transformacji cyfrowej i wyboru odpowiednich technologii.

Badani informują, że ich organizacje planują przeznaczyć od 21% do 30% budżetu na inwestycje w obszarze Przemysłu 4.0 w ciągu najbliższych dwóch lat, co stanowi wzrost o 10% w porównaniu z rokiem 2021. Wśród technologii Przemysłu 4.0, respondenci wymieniają automatyzację, analizę Big Data z wykorzystaniem sztucznej inteligencji oraz chmurowe przetwarzanie danych jako te, które mogą przynieść największe korzyści w ich firmach, podczas gdy zastosowanie dronów i cobotów cieszy się mniejszym zainteresowaniem.

WYZWANIA I KORZYŚCI Z WDROŻENIA PRZEMYSŁU 4.0

W badaniu „Stan Przemysłu 4.0 w Polsce” wskazano na dwa główne wyzwania związane z wdrażaniem Przemysłu 4.0 w firmach. Pierwszym wyzwaniem jest trudność w przekonaniu decydentów do inwestycji w innowacje. Często decydenci mają obawy dotyczące kosztów, ryzyka lub braku pełnego zrozumienia korzyści płynących z inwestycji w Przemysł 4.0. Aby pokonać to wyzwanie, konieczne jest przekonanie decydentów o potencjale innowacji i korzyściach, jakie niosą za sobą nowe technologie związane z Przemysłem 4.0. Wsparcie ze strony zarządzających, edukacja w zakresie Przemysłu 4.0 oraz analiza kosztów i korzyści mogą pomóc w przekonaniu decydentów i zachęceniu ich do inwestycji.

Drugim ważnym wyzwaniem jest problem z precyzyjnym określeniem warunków implementacji Przemysłu 4.0, które przewidywałyby klarowny okres zwrotu z inwestycji. Wiele firm napoty-

ka trudności w opracowaniu strategii i planu działań, które zapewniłyby efektywne wdrożenie Przemysłu 4.0 i szybki zwrot z inwestycji. Brak jasnych wytycznych i strategii może prowadzić do niepewności i opóźnień w procesie implementacji. Aby rozwiązać to wyzwanie, konieczne jest opracowanie precyzyjnych strategii i planów działań, które uwzględnią zarówno długoterminowe cele, jak i krótkoterminowy zwrot z inwestycji.

Najlepszym podejściem jest stopniowe wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań Przemysłu 4.0. Firmy mogą zaczynać od jednego obszaru lub linii produkcyjnej, aby zdobyć cenne doświadczenia, zidentyfikować wyzwania i korzyści, a następnie stopniowo rozszerzać wprowadzanie zmian na inne obszary i zakłady

A wdrożenie technologii Przemysłu 4.0 przynosi wiele korzyści dla firm. Przede wszystkim, zwiększa wydajność produkcji przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiej jakości produktów. Dzięki automatyzacji procesów, wykorzystaniu robotów i możliwości podejmowania decyzji opartych na danych, firmy mogą działać sprawniej, bardziej elastycznie i szybciej, co ma kluczowe znaczenie w biznesie.

Przemysł 4.0 umożliwia również lepsze zarządzanie ryzykiem i utrzymanie maszyn. Ciągły monitoring maszyn pozwala wykrywać nieprawidłowości w pracy lub konieczność serwisu

wcześniej, co minimalizuje przestoje w produkcji i optymalizuje koszty. Dodatkowo, Przemysł 4.0 przyczynia się do bardziej zrównoważonej produkcji, co jest istotne w kontekście rosnącej świadomości ekologicznej klientów i rygorystycznych regulacji dotyczących ochrony środowiska. Możliwość udowodnienia kontroli wpływu działalności na otoczenie przekłada się na konkurencyjność na rynku.

Kolejną korzyścią Przemysłu 4.0 jest możliwość oferowania spersonalizowanych produktów wysokiej jakości. Klienci są skłonni płacić więcej za produkty dostosowane do ich indywidualnych potrzeb, a wykorzystanie technologii Przemysłu 4.0, takich jak druk 3D, umożliwiające customizację, daje firmom przewagę konkurencyjną.

Ponadto, Przemysł 4.0 wpływa na postrzeganie zakładu pracy jako atrakcyjnego miejsca dla wykwalifikowanych specjalistów. Dzięki automatyzacji powtarzalnych zadań, pracownicy mogą skupić się na bardziej ambitnych i wymagających zadaniach, co zwiększa ich zaangażowanie i satysfakcję z pracy.

Wreszcie, inwestycje w Przemysł 4.0 przyczyniają się do wzrostu przychodów. Zakłady przemysłowe, które wdrożyły nowoczesne technologie, są w stanie produkować bardziej efektywnie i sprawnie, co przekłada się na szybką reakcję na potrzeby klientów, personalizację produktów, błyskawiczną dostawę i proekologiczne działanie, co przyczynia się do sukcesu na rynku. Analiza danych pozwala również podejmować mądrzejsze decyzje, zwiększając konkurencyjność i elastyczność przedsiębiorstwa.

NOWE MOŻLIWOŚCI WSPARCIA FINANSOWEGO

W Polsce zbliża się ogłoszenie naboru wniosków o dofinansowanie inwestycji wspierających wprowadzenie robotyzacji i cyfryzacji w przedsiębiorstwach, w ramach Krajowego Planu Odbudowy. Celem tej inicjatywy jest zapewnienie wsparcia finansowego



dużym firmom, które chcą podnieść swój poziom cyfryzacji i zainwestować w robotyzację. Całkowita alokowana kwota na ten cel wynosi ponad 1 miliard PLN, co stanowi znakomitą okazję dla przedsiębiorstw, aby zwiększyć swoją produktywność i konkurencyjność.

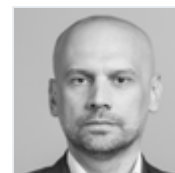
Inwestycje w robotyzację i cyfryzację mają na celu poprawę warunków pracy, zwiększenie wydajności produkcji oraz umożliwienie transformacji technologicznej i organizacyjnej firm. Wsparcie finansowe będzie udzielane w formie bezzwrotnej dotacji, która może pokryć od 20% do 50% kosztów kwalifikowanych projektu, w zależności od lokalizacji przedsięwzięcia. Duże przedsiębiorstwa, spełniające określone kryteria, takie jak zatrudnienie powyżej 250 osób oraz roczny obrót przekraczający 50 milionów EUR lub roczna suma bilansowa przekraczająca 43 miliony EUR, będą mogły skorzystać z tego wsparcia.

Przykładowe projekty, które mogą ubiegać się o wsparcie, obejmują wprowadzanie inteligentnych linii produkcyjnych, budowę inteligentnych fabryk (Smart factory) oraz trans-

formację w kierunku Przemysłu 4.0, uwzględniając robotyzację i technologie operacyjne. Projekty mogą również obejmować wykorzystanie technologii komunikacji maszyna-maszyna (M2M) i przemysłowego Internetu Rzeczy (IIoT), wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań cyfrowych w procesach biznesowych oraz tworzenie dziedzinowych platform cyfrowych. Istnieje także możliwość wykorzystania technologii chmurowych, sztucznej inteligencji (AI) oraz cyfrowej integracji procesów biznesowych i produkcyjnych.

Ważne jest, aby projekty nie rozpoczynały się przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, a ich zakończenie nie mogło przekroczyć 30 czerwca 2026 roku. Przedsiębiorstwa zainteresowane tym wsparciem powinny jak najszybciej rozpocząć opracowywanie koncepcji projektów, które planują zgłosić w ramach wniosków o dofinansowanie. Należy również uwzględnić wymogi i kryteria określone w mapie pomocy regionalnej na lata 2022-2027, zwłaszcza dla projektów zlokalizowanych w dolnośląskim, wielkopolskim i części mazowieckiego województwa.

Nabór wniosków zostanie ogłoszony w drugim kwartale 2023 roku i rozpocznie się na przełomie drugiego i trzeciego kwartału tego roku. Przedsiębiorstwa mają teraz doskonałą okazję, aby zainwestować w przyszłość, zwiększyć swoją konkurencyjność i przyspieszyć transformację cyfrową. Dofinansowanie w ramach Krajowego Planu Odbudowy daje możliwość podniesienia poziomu cyfryzacji, wprowadzenia nowych modeli biznesowych oraz integracji łańcucha produkcji i sprzedaży. To krok w kierunku Przemysłu 4.0 i przyszłościowego rozwoju przedsiębiorstw w Polsce.



Michał Zwyrték, EMBA, DBA, LL.M

Partner w kancelarii Zwyrték & Wspólnicy
Członek zarządu Okręgowej Izby
Przemysłowej w Tychach




ZAPREZENTUJ FIRME I ZDOBĄDŹ NOWYCH PARTNERÓW BIZNESOWYCH



 ul. Azymutalna 11
80-298 Gdańsk
 + 48 58 558 81 87
 www.solwit.com




Jesteśmy partnerem technologicznym - doradzamy i proponujemy rozwiązania IT. Twój sukces jest naszym sukcesem. Tworzymy oprogramowanie wbudowane o najwyższym stopniu bezpieczeństwa (safety-critical). Realizujemy, testujemy i utrzymujemy najbardziej wymagające projekty pod względem jakości kodu, testów, zarządzania projektem czy ASIL. Dla systemów krytycznych ze względu na bezpieczeństwo działania, wszystkie aktywności związane z procesem testowym są przeprowadzane i dokumentowane zgodnie z wymaganiami norm branżowych, powiązanych z testowaną aplikacją.



 Boruszyn 29B
64-710 Polajewo
 + 48 575 433 555
 www.timret.com.pl




Jesteśmy licencjonowanym producentem palet Epal o numerze licencji 233. Dodatkowo posiadamy świadectwo fitosanitarne wydane przez Instytut Technologii Drewna o nr PL 30-337. Zagwarantowana przez nas jakość palet przyczyniła się do silnej pozycji w przemyśle opakowań drewnianych, a wysokie umiejętności oraz doświadczenie kadry zarządzającej stały się jej gwarancją dla naszych wyrobów.



 ul. Polna 37i
05-124 Skrzyszew
 + 48 666 40 33 90
 www.craemer.com

Grupa Craemer jest jednym z wiodących na świecie producentów opakowań z tworzyw sztucznych z zakładami produkcyjnymi w Niemczech i Wielkiej Brytanii. Portfolio firmy obejmuje półpalety, palety EURO i palety przemysłowe. Przykładem jest paleta D1 z rantami 22 mm z tworzywa ESD, zaprojektowana specjalnie dla przemysłu motoryzacyjnego. Craemer oferuje również pokrywy paletowe i szeroki wybór pojemników plastikowych i skrzyniopalet ze szczególnym wyróżnieniem KUBO, gitterbox'a z tworzywa sztucznego.



 ul. Chopina 15
43-170 Łaziska Górne
 + 48 32 224 35 20
 www.bekuplast.pl

bekuplast zajmuje się projektowaniem, produkcją i sprzedażą pojemników, tac oraz palet. Dzięki naszemu doświadczeniu, know-how oraz zastosowaniu najnowszych technologii należymy obecnie wraz z naszymi uniwersalnymi pojemnikami oraz Europaletami do liderów rynku europejskiego. Niezależnie od tego czy chodzi o standardowy produkt, czy rozwiązanie projektowe; jesteśmy Twoim niezawodnym partnerem w zakresie pojemników magazynowych, transportowych oraz palet z tworzyw sztucznych.



 ul. Górecka 63C
43-430 Skoczów
 + 48 600 672 208
 www.hqplastics.pl

Jesteśmy polskim, rodzinnym zakładem produkcyjnym bazującym na wieloletnim doświadczeniu właścicieli w produkcji elementów z tworzyw sztucznych na potrzeby branży motoryzacyjnej, elektrotechnicznej, medycznej, AGD. Oferujemy wtrysk elementów tworzywowych w technologii 1K i obtrysku z dodatkowymi montażami z elementami metalowymi, taśmami, piankami i komponentami montażowymi lub elektronicznymi. Są to różnego typu elementy exterior, interior oraz funkcjonalne wykonane z szerokiego zakresu granulatów. Posiadamy certyfikat IAT 16949 i ISO 9001 – oba na projektowanie i produkcję elementów tworzywowych.



 ul. Św. Mikołaja 1. Swadzim
62-080 Tamowo Podgórne
 + 48 611 02 46 41
 www.sttrading.com.pl

ST TRADING Sp. z o.o., polski oddział Norm Holding z Turcji, oferuje metalowe elementy złączne: przeguby kulowe, śruby, podkładki, nakrętki, dla branży motoryzacyjnej. Oferujemy również produkcję pod zamówienie. Szybkie dostawy z magazynu z Poznania. Dostarczamy dla Volkswagen, Polmotors, MAN, Tesla, Winkelman, Dacia i innych równie ważnych klientów. Posiadamy certyfikaty IATF 16949, ISO 14001, ISO 9001, OHSAS 18001 / PN-N-18001. Zapraszamy na platformę B2B na www.sttrading.com.pl

Szczegóły: www.automotivesuppliers.pl 22 215-05-05 review@automotivesuppliers.pl



ul. Opatkowska 10a
30-499 Kraków

+ 48 668 383 690

www.gergonne.com/pl.html

GRUPA GERGONNE jest światowym producentem taśm dwustronnie klejących i wykrawanych uszczelkek. Jesteśmy niezawodnym partnerem i dostawcą naszych produktów do ADAS i innych komponentów dla motoryzacji.

Specjalizujemy się w produkcji:

- Dwustronne taśmy klejące
- Taśmy odprowadzające ciepło
- Membrany wentylacyjne
- Pady termiczne
- Uszczelki wycinane z silikonów, pianek, gum
- Folie ochronne
- Folie aluminiowe



ul. Swidnicka 38
58-200 Dzierżonów

+ 48 74 832 48 35

www.galwanizer.pl

GALWANIZER od wielu lat świadczy usługi galwaniczne dla branż m.in. automotive, budowlanej, energetycznej w zakresie:

- cynkowania elektrolitycznego
- cynkowania stopowego ZnNi
- nakładanie powłok szlachetnych (srebro, nikiel, miedź, cyna)
- chromowania tworzyw typu ABS i ABS/PC,

Dodatkowo Galwanizer:

- wykonuje badania i analizy techniczne,
- posiada laboratorium badawcze oraz kontrolno-pomiarowe,
- ma wdrożony Zintegrowany Systemem Zarządzania IATF 16949, ISO 9001, ISO 14001 oraz ISO 45001.



ul. Krakowska 49
43-340 Kozy

+ 48 694 425 950

www.tyrex.pl

PW TYREX zostało utworzone w 1990 roku. Obecnie po ponad 30 latach działalności i doświadczenia należymy do grona wiodących dystrybutorów granulatów tworzyw sztucznych w Polsce.

PW Tyrex jest wyłącznym dystrybutorem Izraelskiej rafinerii Carmel Olefins w Polsce. Dzięki współpracy z Carmel Olefins możemy zaproponować dostęp do gamy tworzyw sztucznych przygotowanych specjalnie dla branży automotive.



ul. Zmigrodzka 81/206
51-130 Wrocław

+ 48 885 569 888

www.qsense.pl

Qsense to szybko rozwijającą się, dynamiczną firmą outsourcingu procesów i osób z głęboko zakorzenioną w procesach kontroli i zapewniania jakości. W celu dostarczenia klientom usług na najwyższym poziomie i realizowania nawet najbardziej złożonych zadań jakościowych i procesowych, opracowaliśmy i wdrożyliśmy filozofię ONE TEAM, w wyniku której powstał i rozwinął się zespół wybitnych inżynierów jakości, inżynierów procesów, inżynierów - automatyków, czy inżynierów - IT wsparty przez grupę wyselekcjonowanych specjalistów w zakresie HR.



ul. Usługowa 3
73-110 Stargard

+ 48 696 412 502

www.zoss.eu

Firma ZOSS istnieje od 2017 roku. Specjalizujemy się w produkcji części maszyn o skomplikowanej geometrii dla gałęzi przemysłu wymagających dużej precyzji. Produujemy jednostkowe części, oraz zajmujemy się produkcją seryjną. Na życzenie Klienta poddajemy detale obróbce powierzchni, dzięki czemu otrzymują Państwo części gotowe do użycia. Posiadamy nowoczesny park maszynowy, który zapewnia precyzję i estetykę wykonania.

MIEJSCE NA REKLAMĘ
TWOJEJ FIRMY
DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



Organizator

AutomotiveSuppliers.pl

12 Forum Moto Solutions

Kraków ■ 23-24 listopada 2023

Forum MotoSolutions

best practices w przemyśle motoryzacyjnym

Wybitni prelegenci, genialne wystąpienia i doskonała przestrzeń do spotkań biznesowych.

Data: 23-24 listopada 2023

Miejsce: Kraków,
DoubleTree by Hilton

SAVE THE DATE

Rozwiń
Swój Biznes

Kontakt

☎ 22 215 05 05
🌐 www.motosolutions.pl
✉ review@motosolutions.pl