



# AutomotiveSuppliers.pl

review

f in X YouTube | ISSN 1899-4369 | LIPIEC - WRZESIEŃ 2024 | NR 3 (66)

**TEMAT WYDANIA** Europejski przemysł motoryzacyjny na historycznym zakręcie 12

**W NUMERZE**  
Arrivederci Fiat 500, Lancia Ypsilon!  
18

Dostawcy motoryzacyjni zaczynają ciąć zatrudnienie  
20

STRUMET - jedno miejsce, wiele możliwości  
30



# 13 Forum Moto Solutions

Kraków 21-22 listopada 2024

[www.motosolutions.pl](http://www.motosolutions.pl)

**AVIS**<sup>®</sup>

# WYNAJEM SAMOCHODÓW FIRMOWYCH

Wynajem samochodu to najszybciej rozwijający się sposób zarządzania flotą aut firmowych. Jesteś nowoczesnym przedsiębiorcą? Korzystaj z innowacyjnych rozwiązań dla biznesu.

Jesteśmy dokładnie tam, gdzie nas potrzebujesz: w Polsce w ponad 40 biurach wynajmu i w ponad 5500 na całym świecie. Oferujemy największą globalną sieć punktów wynajmu, jak również znajomość lokalnego rynku oraz indywidualne podejście do potrzeb naszych klientów.

Skontaktuj się z nami telefonicznie: **+48 22 572 65 65**  
lub napisz na adres: **PLSales@abg.com**

**AVIS**<sup>®</sup>



## Lepiej już było?

Od wybuchu pandemii COVID-19 każdy kolejny rok jest inny dla motoryzacji w Polsce i Europie. I choć każdy przynosił nowe wyzwania branża stopniowo odrabiała wcześniejsze straty. Niestety już schyłek zeszłego roku pokazał, że okres wzrostów dobiega końca.

Rozwój elektromobilności jedzie od wielu miesięcy na zaciągniętym hamulcu. Na największych rynkach zbytu spada zainteresowanie zakupem nowych aut elektrycznych. Jednocześnie trzeszczy cała łańcuch dostaw. Najwięksi europejscy dostawcy zapowiedzieli redukcje zatrudnienia, idące w tysiące miejsc pracy. Mniejsi również restrukturyzują swoją działalność lub muszą ogłosić upadłość. Ta fala dotarła także do Polski.

Całkowicie nowym wyzwaniem stali się chińscy producenci, których auta dynamicznie podbijają serca europejskich konsumentów. Wiele wskazuje na to, że proponowane przez Komisję Europejską cła wyrównawcze na elektryki „made in China” ostatecznie nie zdobędą wystarczającego poparcia wśród krajów członkowskich. A nawet jeśli wejdą w życie mogą i tak nie spełnić zakładanego celu. Chińskie koncerny takie jak Chery, BYD, Geely chcą nie tylko sprzedać swojej auta, ale też produkować je (montować?) w Europie.

O tym jaka jest przyszłość europejskiego i polskiego przemysłu motoryzacyjnego i czy poradzimy sobie z chińską ekspansją będzie 13. edycja Forum MotoSolutions (Kraków, 21-22 listopada 2024). Zapraszam na to wydarzenie wszystkich, którzy jeszcze nie zdążyli się zarejestrować. Bliższe szczegóły, wraz z agendą, znajdują Państwo w tym wydaniu kwartalnika.

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 3 (66)/2024**  
**LIPIEC-WRZESIEŃ**

**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:**

Artur Giczán, Michał Łatko,

Janusz Maksymowicz, Wioletta Nowak,

Oliver Sznappa, Michał Zwyrtek

**OPRACOWANIE GRAFICZNE:**

Doroła Jaworska, Dominika Kostka

MEDIA DORA

- 5 13. Forum MotoSolutions (Kraków 21-22 listopada 2024)
- 12 Europejski przemysł motoryzacyjny na historycznym zakręcie
- 18 Arrivederci Fiat 500, Lancia Ypsilon!
- 20 Dostawcy motoryzacyjni zaczynają ciąć zatrudnienie
- 24 Co nowego u dostawców
- 30 STRUMET - jedno miejsce, wiele możliwości
- 32 Nowe wydanie podręcznika APQP: Rewolucyjne zmiany w zarządzaniu jakością w branży automotive
- 36 Bramy szybkie dla branży automotive - przegląd rozwiązań EFAFLEX
- 38 Zdominuj rynek - zautomatyzuj produkcję i zwiększ rentowność z ProBDE MES
- 42 Sukcesja w przemyśle motoryzacyjnym: Jak fundacja rodzinna może pomóc?
- 44 Baza dostawców



Organizator

AutomotiveSuppliers.pl

# 13 Forum Moto Solutions

21-22 listopada 2024

DoubleTree by Hilton Kraków Hotel & Convention Center

## Tematy

- Jaka jest przyszłość przemysłu motoryzacyjnego w Europie?
- Ekspansja chińskich producentów na rynki europejskie
- AI - sztuczna inteligencja w zakładach motoryzacyjnych. Wsparcie czy zagrożenie?
- Bezpieczeństwo cyfrowe zakładów produkcyjnych
- Optymalizacja procesów produkcyjnych i logistycznych
- Motoryzacja a zmienność na rynku pracy
- Lean Office w motoryzacji

### PARTNER GŁÓWNY



### PARTNER BRANŻOWY



### PARTNER WSPIERAJĄCY

### PARTNER BANKIETU



Wschodni Sojusz Motoryzacyjny



dołącz →



[www.motosolutions.pl](http://www.motosolutions.pl)

08.30-09.30	Rejestracja uczestników / Registration of participants	
09.30-09.50	Rozpoczęcie Forum / Opening of Forum <b>Małgorzata Zborowska-Stęplewska</b> , Współwłaścicielka AutomotiveSuppliers.pl	
09.50-10.10	Przemysł motoryzacyjny w Polsce w 2024 roku The automotive industry in Poland in 2024 <b>Rafał Orłowski</b> , Partner AutomotiveSuppliers.pl	
10.20-10.40	GOŚĆ SPECJALNY SPECIAL GUEST	
10.40-11.10	Zastosowanie pojemników specjalistycznych w zautomatyzowanym procesie logistycznym branży automotive The use of specialty containers in the automated logistics process of the automotive industry <b>Olaf Sznepka</b> , Prezes Zarządu, STRUMET	
11.10-11.20	Pytania do prelegentów / Time for questions	
11.20-11.50	Przerwa kawowa / Coffee break / Networking	
11.50-12.40	Jaka jest przyszłość przemysłu motoryzacyjnego w Europie? – debata strategiczna What is the future of the automotive industry in Europe? – strategic debate <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mariusz Golec</b>, CEO Grupy Wielton</li> <li>• <b>Przemek Berendt</b>, Head of Tech Hub Poland, Volvo Car Corporation</li> <li>• <b>Josef Reszka</b>, Dyrektor Generalny, MAGNA Car Top Systems Poland</li> <li>• <b>Leszek Targosz</b>, Członek Zarządu Mangata Holding S.A. / Wiceprezes Zarządu Kuźnia Polska S.A.</li> </ul>	   
12.40-13.00	Rozwiązania wspierające produkcję – case study Solutions to support production – case study <b>Ireneusz Borowski</b> , Country Manager Poland Dassault Systèmes	
13.00-13.10	Pytania do prelegentów / Time for questions	
13.10-14.10	Lunch	
14.10-14.30	TransforMA(N)cja zakładu MAN Trucks jako odpowiedź na potrzeby zmieniającego się rynku TransforMA(N)tion of MAN Trucks plant as a response to changing market needs <b>dr Richard Slovak</b> , Prezes Zarządu MAN Trucks	
14.30-14.50	Optymalizacja procesów produkcyjnych i logistycznych – case study Optimization of production and logistics processes – case study	
14.50-15.10	Planowanie w zmiennym otoczeniu rynkowym: Jak przygotować produkcję na nieprzewidziane sytuacje Planning in a changing market environment: How to prepare production for unforeseen situations <b>Tomasz Skrzypczak</b> , Szef Działu Planowania, Solaris Bus & Coach <b>Dariusz Kacperczyk</b> , Doradca Zarządu, ekspert w zakresie rozwiązań IT w zarządzaniu procesami produkcyjnymi eq system	 
15.10-15.20	Pytania do prelegentów / Time for questions	
15.20-15.50	Przerwa kawowa / Coffee break / Networking	
15.50-16.10	Stellantis Gliwice – fabryka pojazdów z napędami przyszłości Stellantis Gliwice – factory of vehicles with drives of the future <b>Grzegorz Buchal</b> , Dyrektor Fabryki	
16.10-16.40	Nowe technologie napędów: szanse i wyzwania dla przemysłu motoryzacyjnego w Polsce – panel dyskusyjny New propulsion technologies: opportunities and challenges for the automotive industry in Poland – panel discussion <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tomasz Wołk-Jankowski</b>, Prezes Zarządu, BMZ Poland</li> <li>• <b>Tomasz Poznar</b>, VP of Strategy and General Manager of Europe, Ascend Elements Inc.</li> </ul>	 
16.40-16.50	Pytania do prelegentów / Time for questions	
16.50-17.00	Podsumowanie I dnia / Summary of the 1st day	
20.30-24.00	Bankiet / Evening banquet / Wręczenie Nagród Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego	

## 22 listopada 2024 / II dzień Forum

09.00-10.00	<b>Motoryzacja a rynek pracy – debata</b> <b>Automotive and the labor market – debate</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Danuta Protasewicz</b>, Regional Manager, Grafton Recruitment Sp. z o.o.</li> <li>• <b>Mirela Kik</b>, Dyrektor Personalny, ZF CV Systems Poland</li> <li>• <b>Jakub Madaj</b>, HR Director Poland, GKN Driveline Polska</li> </ul>	  
10.00-10.30	<b>Przerwa kawowa / Coffee break / Networking</b>	
10.30-10.50	<b>TPM poza produkcją? TPM sercem działań Continuous Improvement także w funkcjach wspierających i administracyjnych – czy to możliwe?</b> <b>TPM beyond production? TPM at the heart of Continuous Improvement activities also in support and administrative functions - is it possible?</b>	 
	<b>Tomasz Wiendlocha</b> , Global Continues Improvement Manager <b>Edmund Majtyka</b> , Managing Director Poland & Turkey Neapco	
10.50-11.10	<b>Case study: Wykorzystanie IoT do maksymalizacji efektywności oraz zabezpieczenia procesów logistycznych w Automotive</b> <b>Case Study: Leveraging IoT to maximize efficiency and process stability in Automotive logistics</b>	 
	<b>Matthias Piekarczyk</b> , Chief Sales Officer, BOX ID Systems <b>Michał Kowalski</b> , Partner - Sales & Business Development, Sigfox Poland	
11.10-11.30	<b>Jedno ramy, aby rządzić nimi wszystkimi. Jak zarządzać wymogami bezpieczeństwa wynikającymi z wielu przepisów (TISAX, NIS 2 itp.) i klientów (OEM)</b> <b>One ramy to govern them all. How to manage security requirements from multiple regulations (TISAX, NIS 2, etc.) and customers (OEMs)</b>	
	<b>Boris Orbach</b> , Head of Global Information Security Gebauer & Griller	
11.30-11.40	<b>Pytania do prelegentów / Time for questions</b>	
11.40-12.20	<b>Przerwa kawowa / Coffee break / Networking</b>	
12.20-12.40	<b>Jak dogonić króliczka? Nowe projekty w Automotive</b> <b>How to catch up the bunny? New Projects in Automotive</b>	 
	<b>Marcin Rejman</b> , Global Quality Director TCS by Lear <b>Artur Chwała</b> , Quality Manager Lear Pruszków	
12.40-13.00	<b>Dojrzałość cyfrowa i rozwój sztucznej inteligencji w przemyśle motoryzacyjnym na przykładzie Wschodniego Sojuszu Motoryzacyjnego</b> <b>Digital maturity and development of artificial intelligence in the automotive industry on the example of the Eastern Automotive Alliance</b>	
	<b>Mariusz Słowik</b> , Wiceprezes Zarządu AUTOPART / Członek Wschodniego Sojuszu Motoryzacyjnego	
13.00-13.20	<b>Pytania do prelegentów / Time for questions</b>	
13.20	<b>Zakończenie Forum / End of Forum</b>	
13.30-14.30	<b>Lunch</b>	

## PARTNER GŁÓWNY



## PARTNER BRANŻOWY



## PARTNER WSPIERAJĄCY



## PARTNER BANKIETU



# Wystawa

## Zapraszamy do zakupu powierzchni wystawienniczej podczas 13. Forum MotoSolutions!

Udział w wystawie to świetna okazja do zaprezentowania swojej firmy oraz produktów wśród kluczowych graczy przemysłu motoryzacyjnego już niedługo stanie przed Tobą. 13. Edycja Forum MotoSolutions to nie tylko wyjątkowe spotkanie branżowe, ale również doskonała szansa do nawiązania jak i do zacieśnienia relacji biznesowych oraz promocję **oferowanych rozwiązań i usług** w gronie profesjonalistów.

### Czego możesz się spodziewać na Forum MotoSolutions?

13. edycji Forum MotoSolutions towarzyszyć będzie imponująca wystawa, na której znajdziesz **do 40** doskonale przygotowanych stoisk wystawienniczych. To właśnie na nich możesz zaprezentować szeroką gamę produktów lub usług swojej firmy, a także nawiązać nieocenione kontakty biznesowe.

### Kim będą uczestnicy wystawy?

Wśród uczestników wystawy znajdują się producenci części i komponentów, dostawcy nieprodukcyjni, firmy wspierające produkcję pojazdów i podzespołów oraz jednostki certyfikujące. **NIE PRZEGAP niepowtarzalnej okazji**, by spotkać się z przedstawicielami różnych segmentów przemysłu motoryzacyjnego i dowiedzieć się więcej o ich potrzebach oraz oczekiwaniach.

### Promocja firmy i budowanie świadomości marki



Forum MotoSolutions to nie tylko miejsce dla prezentacji produktów, ale również doskonała okazja do zwiększenia rozpoznawalności Twojej firmy oraz budowania świadomości marki. W obecności kluczowych decydentów i przedstawicieli branży motoryzacyjnej, Twój udział w wystawie może zaowocować nowymi kontraktami, partnerstwami biznesowymi oraz wzmocnieniem pozycji rynkowej.

### Nieformalny charakter i korzyści dla sponsorów





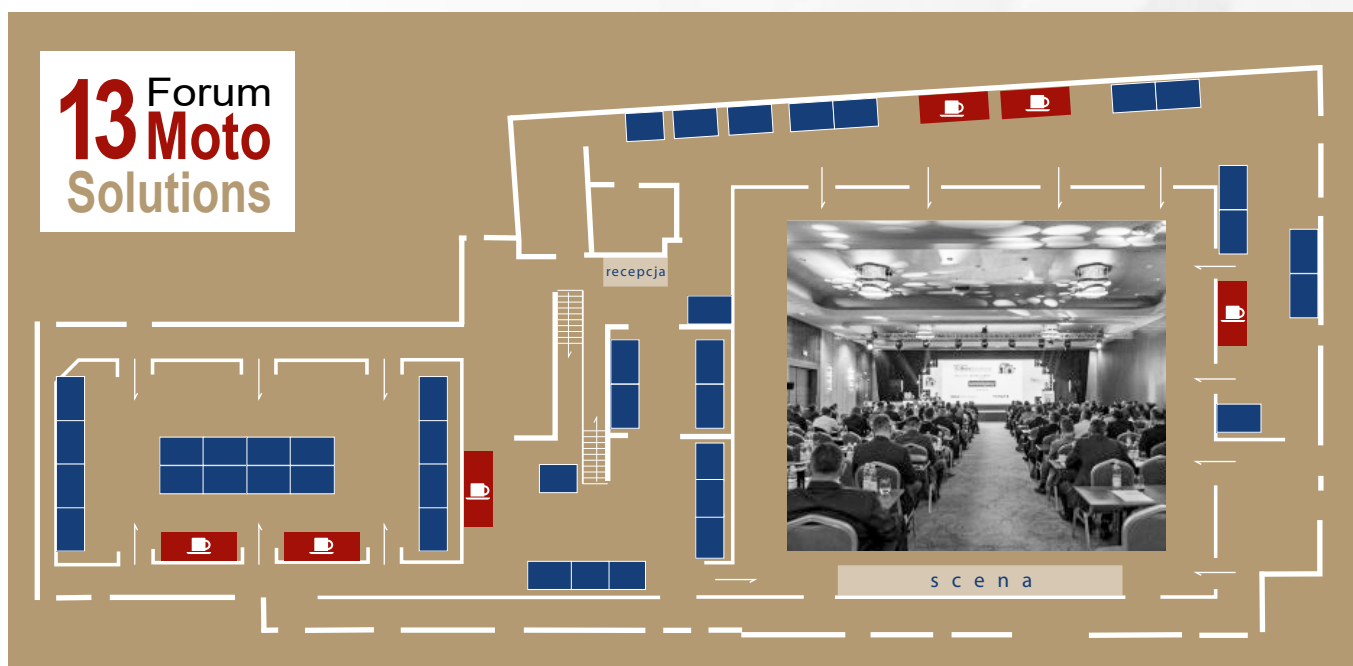
21-22 listopada 2024

# 13 Forum Moto Solutions

Forum MotoSolutions wyróżnia się atmosferą sprzyjającą nieformalnym rozmowom biznesowym. To doskonałe otoczenie dla Partnerów, którzy pragną zaprezentować swoją markę oraz produkty wśród osób zainteresowanych i wpływowych w swoich firmach. Poprzednie edycje wydarzenia udowodniły, że uczestnicy tworzą wyjątkowe środowisko, sprzyjające wymianie informacji i poglądów, co przekłada się na realne efekty w działalności przedsiębiorstw.

### Kup powierzchnię wystawienniczą dla swojej firmy

Jeśli chcesz wykorzystać tę unikalną okazję do prezentacji swojej firmy przed elitą branży motoryzacyjnej, zachęcamy do zakupu powierzchni wystawienniczej na 13. Forum MotoSolutions. To doskonała inwestycja w rozwój Twojego biznesu, możliwość nawiązania cennych relacji oraz zwiększenia widoczności marki.



**WEŹ UDZIAŁ W TYM WAŻNYM WYDARZENIU I DOŁĄCZ DO GRONA  
CZOŁOWYCH GRACZY PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO W POLSCE.**

**Skontaktuj się z nami już teraz, aby zarezerwować swoje miejsce na  
stoisku wystawienniczym. Razem z nami możesz zdobyć nowe możliwości  
i otworzyć drzwi do kolejnych klientów w przemyśle motoryzacyjnym.**

dołącz →

 [www.motosolutions.pl](http://www.motosolutions.pl)

# Katalog

## Dołącz do naszego Katalogu Konferencyjnego na 13. Forum MotoSolutions!

Nadchodząca kolejna, już trzynasta edycja Forum MotoSolutions - wyjątkowego wydarzenia skupiającego czołowych graczy z branży motoryzacyjnej. To nie tylko doskonała okazja do nawiązania kontaktów biznesowych, ale również świetna szansa na wzmocnienie swojej marki poprzez umieszczenie reklamy w naszym prestiżowym Katalogu Konferencyjnym.

### Czym jest Katalog Konferencyjny?

Katalog Konferencyjny to profesjonalnie zredagowana i starannie wydana publikacja, pełna informacji istotnych dla uczestników Forum MotoSolutions. To prawdziwa skarbnica wiedzy, która zawiera:

Plan konferencji: Znajdziesz w nim szczegółową agendę wszystkich sesji, prezentacji i paneli dyskusyjnych, dzięki czemu nikt nie przegapi najważniejszych momentów Forum.

- ✔ Informacje branżowe: Katalog to doskonałe źródło wiedzy na temat najnowszych trendów i wyzwań w przemyśle motoryzacyjnym.
- ✔ Informacje o partnerach i prelegentach: Dowiesz się kto jest częścią tego wyjątkowego wydarzenia, co może otworzyć drzwi do ciekawych rozmów i współpracy.
- ✔ Reklamy partnerów: To doskonała szansa na wyróżnienie swojej firmy poprzez umieszczenie reklamy wśród innych znanych marek i graczy branżowych.

### Dlaczego warto dołączyć do Katalogu?

Twoja firma ma szansę nie tylko zaprezentować się wśród kluczowych decydentów i partnerów branżowych, ale również wśród mediów, potencjalnych partnerów, instytucji oraz osób związanych z wydarzeniem. To unikalna okazja do wzmocnienia swojej pozycji na rynku oraz zwiększenia widoczności marki wśród grupy zainteresowanych i wpływowych osób.

### Jak dołączyć do Katalogu Konferencyjnego?

Dołączenie do Katalogu Konferencyjnego to prosta droga do zaprezentowania swojej marki wśród kluczowych postaci branży motoryzacyjnej. Skontaktuj się z nami już dziś, aby uzyskać więcej informacji na temat opcji reklamowych oraz umożliwić Twojej firmie udział w tym prestiżowym wydawnictwie.



**NIE PRZEGAP TEJ UNIKALNEJ OKAZJI - UMIĘĆ SWOJĄ REKLAMĘ W KATALOGU KONFERENCYJNYM 13. FORUM MOTOSOLUTIONS**  
**i zdobywaj nowe możliwości, nawiązując cenne relacje oraz budując silniejszą pozycję w świecie motoryzacji.**

# 13 Forum Moto Solutions

## Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego

Wyróżnienia dla Wizjonerów Przemysłu Motoryzacyjnego: Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego na 13. Edycji Forum MotoSolutions

Przemysł motoryzacyjny w Polsce to dynamicznie rozwijająca się gałąź gospodarki, która nieustannie wyznacza nowe standardy i innowacje. Jest to efekt współpracy wielu zaangażowanych firm oraz ich zaawansowanych rozwiązań. W uznaniu wyjątkowych osiągnięć i wkładu w rozwój branży, już po raz ósmy na Forum MotoSolutions zostaną wręczone Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego.

Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego: Osiągnięcia Warto Podkreślić!

Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego to nie tylko zaszczytne wyróżnienia, ale również wyraz uznania dla firm produkcyjnych, które znacząco wpływają na rozwój całego przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Wyróżnienia te są przyznawane przez AutomotiveSuppliers.pl, firmę analityczną i organizatora Forum MotoSolutions.

Podczas Bankietu wieńczącego pierwszy dzień Forum staną wręczone Nagrody w kategoriach:

- 1. MASTER OF AUTOMOTIVE INDUSTRY:** To wyróżnienie skierowane do firm, które poprzez swoją działalność oraz innowacyjny rozwój, mają kluczowy wpływ na całą branżę motoryzacyjną w Polsce. To właśnie te firmy wyznaczają nowe kierunki rozwoju.
- 2. POLISH SUPPLIER:** Kategoria ta docenia dostawców, którzy wyróżniają się nie tylko jakością swoich produktów, ale również aspirują do roli ważnego gracza na arenie europejskiej i światowej. To firmy, które swoim zaangażowaniem i rozbudowaną ofertą stanowią wsparcie dla globalnej branży motoryzacyjnej.
- 3. EMPLOYER:** Wartością dodaną dla przemysłu są ludzie. Wyróżnienie w kategorii „Employer” trafia do firmy, która aktywnie przyczynia się do wzrostu zatrudnienia w Polsce, tworząc nowe miejsca pracy i kształtując przyszłość pracowników w sektorze motoryzacyjnym.
- 4. TOP MENADŻER & TOP MENADŻERKA:** To wyróżnienia dla liderów, którzy swoją wizją i kompetencjami kształtują kierunek rozwoju swoich firm oraz inspirują innych do osiągania jeszcze lepszych wyników w przemyśle.
- 5. CSR - „Firma Dobrych Uczynków”:** To kategoria, która nie tylko zwraca uwagę na biznesową stronę przemysłu, ale również na odpowiedzialność społeczną. Nagroda ta docenia najlepsze inicjatywy w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu.

## Świętujemy Wspólnie Innowacje i Zaangażowanie

Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego to nie tylko wyróżnienia dla osiągnięć, ale również inspiracja dla wszystkich uczestników przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Wartości, innowacje i zaangażowanie, które prezentowane są przez nagrodzonych, stanowią dowód na to, że przemysł motoryzacyjny w Polsce jest na światowym poziomie.





FOT. AUDI



Rafał Orłowski  
Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

## Europejski przemysł motoryzacyjny na historycznym zakręcie

**Chyba każdy menadżer motoryzacyjny przyzna, że ostatnie lata to prawdziwy rollercoaster na jakim znalazła się cała branża w Europie. I taka będzie prawdopodobnie także najbliższa przyszłość naszego sektora.**

Pierwszy wstrząs przyniósł na początku 2020 roku wybuch pandemii COVID-19, który doprowadził do shutdownów w zakładach produkcyjnych. Potem branża stanęła oko w oko z „kryzysem chipów”. Później walczyliśmy ze skutkami rosyjskiej inwazji na Ukrainę czy wysoką inflacją, które przekładały się między innymi na wysokie koszty działalności i surowców.

W sumie jednak zeszły rok należało uznać za relatywnie udany. Na terenie UE zostało zarejestrowanych 10,5 mln nowych samochodów (+13,9 proc.) a produkcja aut w Europie wzrosła o 12 proc. do 13,4 mln sztuk. Jednak wolumeny są nadal znacząco niższe w porównaniu z okresem sprzed pandemii coronawirusa - w przypadku rejestracji nowych aut o 2,4 mln aut a produkcji aż o 4,8 mln samochodów.

W pierwszej połowie 2024 r. sprzedaż nowych aut wzrosła choć mocno niemrawo - liczba rejestracji nowych samochodów osobowych zwiększyła się o 4,5 proc., osiągając prawie 5,7 mln sztuk. Segment aut w 100 proc. elektrycznych (BEV) wzrósł o 1,3 proc. rok do roku (721,6 tys.). Można by powiedzieć, że to jest całkiem niezły wynik ale jest jedno zasadnicze „ale” - w tym segmencie mocno zyskują samochody „made in China” podczas gdy tracą lokalni producenci. W pierwszym półroczu tego roku liczba zarejestrowanych w EU elektrycznych samochodów chińskich marek wyniosła 70 tys. sztuk, co oznacza wzrost o 26 proc. rok do roku.

Firma Bain & Company w swoim kwartalnym raporcie dotyczącym światowego przemysłu motoryzacyj-

nego poinformowała, że w I kwartale 2024 r. producenci aut (OEM) osiągnęli średnią marżę operacyjną EBIT na poziomie 7,8 proc., co stanowi spadek w porównaniu ze średnią 8,5% w 2023 roku. Tymczasem marża dostawców pozostała zasadniczo na niezmiennym poziomie i wyniosła na początku tego roku 5,6 proc. Już 13. kwartał z rzędu, marże OEM są wyższe niż dostawców (przez dwie dekady do 2019 roku marża EBITA była średnio 1-2 punkty procentowe niż producentów aut). Pogarszające się wyniki zmuszą wiele firm do podjęciach działań restrukturyzacyjnych.

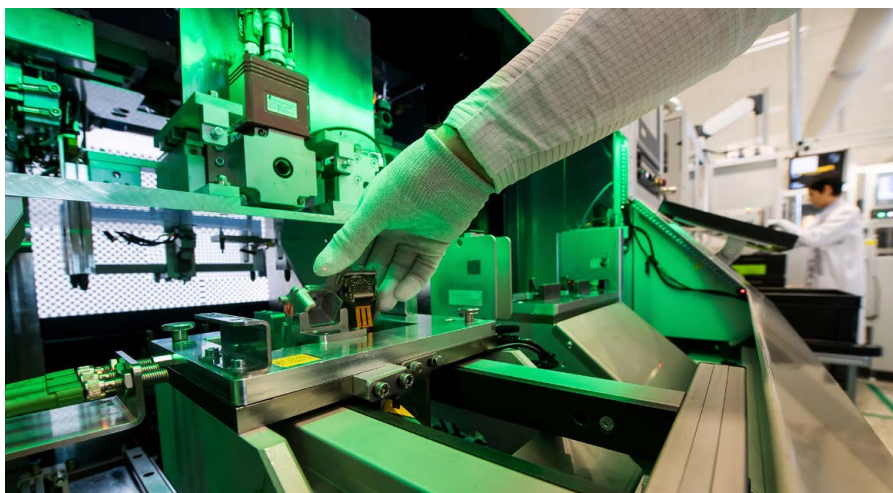
### MNIEJ FABRYK SAMOCHODÓW

O tym jak złożona jest sytuacja przemysłu motoryzacyjnego w Europie najlepiej świadczą zapowiedzi z Niemiec, które są największym producentem a jednocześnie największym rynkiem zbytu nowych aut na Starym Kontynencie.

W poniedziałek 2 września podczas spotkania z radą zakładową dyrektor generalny Volkswagen AG Oliver Blume zapowiedział, że koncern

rozważy zamknięcie w Niemczech fabryki samochodów, jak również fabryki wytwarzającej komponenty należące do marki Volkswagen Samochody Osobowe. Oficjalnie koncern nie ujawnia, które zakłady są brane pod uwagę. Zarząd tej marki kierowany przez dyrektora generalnego Thomasa Schäfera przyznał na poniedziałkowym posiedzeniu zarządu, że program poprawy wyników, uruchomiony w 2023 roku, nie przyniósł oczekiwanych rezultatów. Konieczne jest więc wdrożenie kolejnych działań, które mają przynieść dalsze miliardowe oszczędności.

Wstępnie zapowiedziana decyzja jest bezprecedensowa. Nigdy w swojej 87-letniej historii Volkswagen nie musiał zamykać fabryki na terenie Niemiec. Sieć produkcyjna VW Samochody Osobowe obejmuje łącznie dziesięć zakładów (samochodów i komponentów) na terenie krajów związkowych Dolna Saksonia, Hesja i Saksonia. Ale aktualnie żaden z nich nie pracuje w pełni, na trzy zmiany. Rada zakładowa ogłosiła stanowczy sprzeciw wobec przedstawionych planów. Koncern już zapowiedział, że wypowie pro-



FOT. CONTINENTAL



FOT. BOSCH

zumienie dotyczące zatrudnienia, które miało obowiązywać do końca 2028 roku.

To nie jedyna marka Grupy VW, która rozważa ograniczenie swojej sieci produkcyjnej. W lipcu zarząd fabryki Audi Brussels poinformował radę zakładową o zamiarze przeprowadzenia restrukturyzacji fabryki. Marka Audi odnotowuje globalny spadek zamówień w segmencie elektrycznej klasy luksusowej. Dotyczy to także modeli Audi Q8 e-tron i Audi Q8 Sportback e-tron, które są wytwarzane w belgijskiej fabryce. Sytuację utrudnia lokalizacja fabryki, która charakteryzuje się wyzwaniami strukturalnymi (układ zakładu jest trudny do zmiany ze względu na szczególne położenie blisko centrum miasta). Wysokie są także koszty logistyki. Ogólnie rzecz biorąc, prowadzi to do wysokich kosztów produkcji samochodów w Brukseli w porównaniu z innymi zakładami. Dlatego Audi rozważa wcześniejsze zakończenie produkcji w tym zakładzie.

„Ogłoszenie zamiaru nie oznacza, że decyzja została podjęta. Niemniej jednak wiadomość ta została bardzo gęsboko odebrana przez pracowników

w Brukseli i przeze mnie także. W dalszym procesie ważny jest przejrzysty i konstruktywny dialog. Uwzględnimy wszystkie punkty widzenia”, mówił w lipcu ówczesny dyrektor generalny Audi Brussels Volker Germann. W 2023 roku w zakładzie zostało wyprodukowanych 53,5 tys. aut elektrycznych przy zatrudnieniu 3 tys. osób.

### **To co dzieje się na jednym rynku wpływa także na inne z nim powiązane. Nie inaczej jest w przypadku branży automotive w Polsce.**

Trudne czasy przyszły także dla firm, które żyją z produkcji kontraktowej pojazdów dla koncernów samochodowych. W kwietniu Magna International zapowiedziała, że dokona redukcji zatrudnienia o 500 osób w zakładzie Magna Steyr w Grazu

(Austria), w związku z zawieszeniem współpracy z upadającym amerykańskim Fiskerem oraz zakończeniem produkcji kluczowych modeli.

Kanadyjsko-austriackie konsorcjum współpracuje między innymi z Jaguar Land Roverem (JLR). Producent ten, należący do indyjskiej TATA Group, swoją przyszłość chce oprzeć wyłącznie na autach elektrycznych, wytwarzanych na platformie Jaguar Electrified Architecture (JEA). W związku z tym w 2025 roku spośród sześciu obecnie produkowanych aut dostępny zostanie ... tylko jeden. Z końcem tego roku zostanie zakończona produkcja Jaguarów: XE, XF, F-Type, E-Pace i I-Pace. Decyzja dotknie nie tylko zakłady JLR, ale także wspomniana fabryka Magna Steyr w Grazu, gdzie wytwarzane są dla JLR wytwarza modele: E-Pace (od 2017 r.) oraz I-Pace (od 2018 r.). Z produkcji wypada także BMW serii 5. Po wygaszeniu produkcji wspomnianych modeli portfolio Magna Steyr będzie ograniczone do modeli: Mercedes G klasy, BMW Z4 i Toyota Supra. Produkcja dwóch ostatnich modeli zakończy się w 2026 roku.

## EUROPEJSCY DOSTAWCY PRZEGRYWAJĄ Z CHINAMI

Jeszcze bardziej złożona jest sytuacja w łańcuchu dostaw. Według niedawno opublikowanego raportu firmy doradczej PwC, niemieccy dostawcy motoryzacyjni tracą pozycję na rzecz chińskiej konkurencji. Choć zwiększają oni swoje wydatki na badania i rozwój, to kluczowe innowacje rzadko pochodzą z Niemiec, a coraz częściej z Azji", stwierdzają autorzy raportu. PwC przeanalizowali kluczowe dane z 84 dużych dostawców, którzy generują ponad połowę swojej sprzedaży w sektorze motoryzacyjnym.

Udział niemieckich dostawców w światowym rynku spadł od 2020 roku z 27 procent do 25 procent. W tym samym czasie chińscy dostawcy podwoili swój udział do prawie 10 procent. Jednym z czynników wpływających na ten wzrost firm z Kraju Środka jest zapotrzebowanie na akumulatory do aut elektrycznych i hybrydowych.

Pomimo niepewnych prognoz sprzedaży chińscy producenci inwestują, często przy pomocy wsparcia rządu w Pekinie, kiedy ich europejska konkurencja boryka się z ograniczonym dostępem do kapitału. Ale to tylko część prawdy: chińscy dostawcy systematycznie pracowali i pracują nad konkurencyjnością swoich kosztów ogólnych. Jak piszą autorzy raportu PwC, wielu niemieckich dostawców nie jest w stanie znaleźć sposobu na walkę z dynamiczną konkurencją z Dalekiego Wschodu.

Dla europejskich dostawców wyzwaniem jest nie tylko ograniczony dostęp do finansowania, ale także spadające wolumeny zamówień i wysokie koszty mediów. W I półroczu 2024 roku w Niemczech upadłość ogłosiło 20 producentów z branży automotive wobec 12 rok wcześniej. Wśród firm, które ogłosiły niewypłacalność są między innymi tacy dostawcy jak: SD Automotive, HAL-Guss, Auto-Kabel-Gruppe, Kurt Erleben czy Eissmann Group Automotive. W pierwszych dwóch miesiącach

II półrocza tempo ogłaszania upadłości nie słabnie i grono „bankructw” poszerzyło się na przykład o Recaro Automotive, BBS, FLABEG, Morat Swoboda Motion czy ae group.

Wnioski powyższego raportu w dużym stopniu są tożsame z wynikami badań prowadzonych przez CLEPA, europejskie stowarzyszenie producentów komponentów. Kwietniowy CLEPA Pulse Check (wspólny projekt CLEPA i McKinsey & Company), w którym wzięto udział ponad 130 respondentów, wskazał na duże obawy w łańcuchu dostaw. Wysoki poziom niepewności związany z nowymi projektami, spadkiem popytu na pojazdy elektryczne w Europie, w połączeniu z presją ze strony producentów pojazdów na cięcie kosztów i obawami dotyczącymi konkurencyjności UE, przyczyniają się do pogorszenia nastrojów w tym sektorze. 25 procent dostawców przewidywało, że w tym roku osiągnie próg rentowności lub zanotuje stratę. Jednocześnie tylko 37 procent respondentów spodziewa się rentowności powyżej 5 procent.

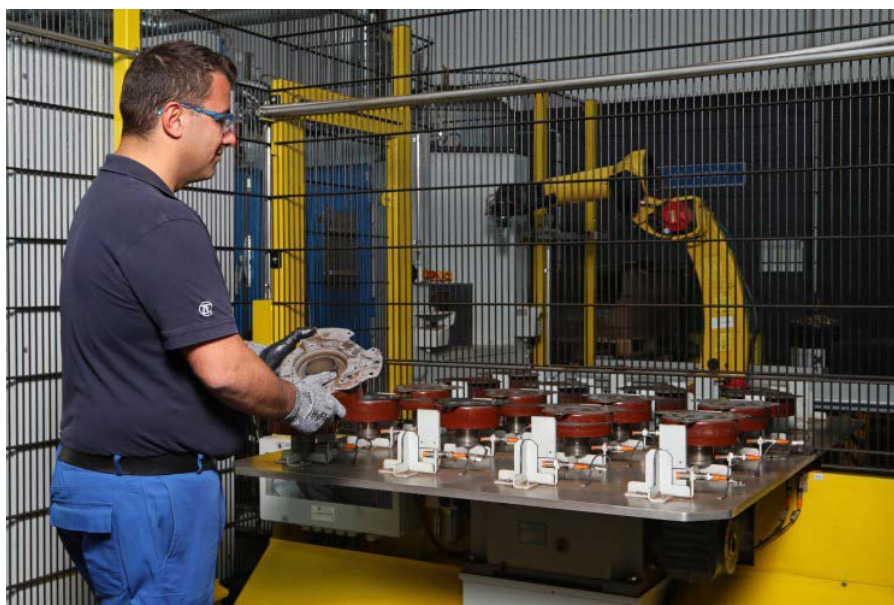
CLEPA Pulse Check ujawnia także, że dostawcy stoją w obliczu trudnych negocjacji cenowych z OEMami - 74 procent z nich wskazało niewystarczające rekompensaty ze strony producentów pojazdów jako najpilniejsze wyzwanie operacyjne. Jako

kolejne w gradacji ważności wskazano: spadek popytu (52 proc.), zaktócenia w łańcuchu dostaw (24 proc.) i przenoszenie działalności dostawców do innych branż (20 proc.).

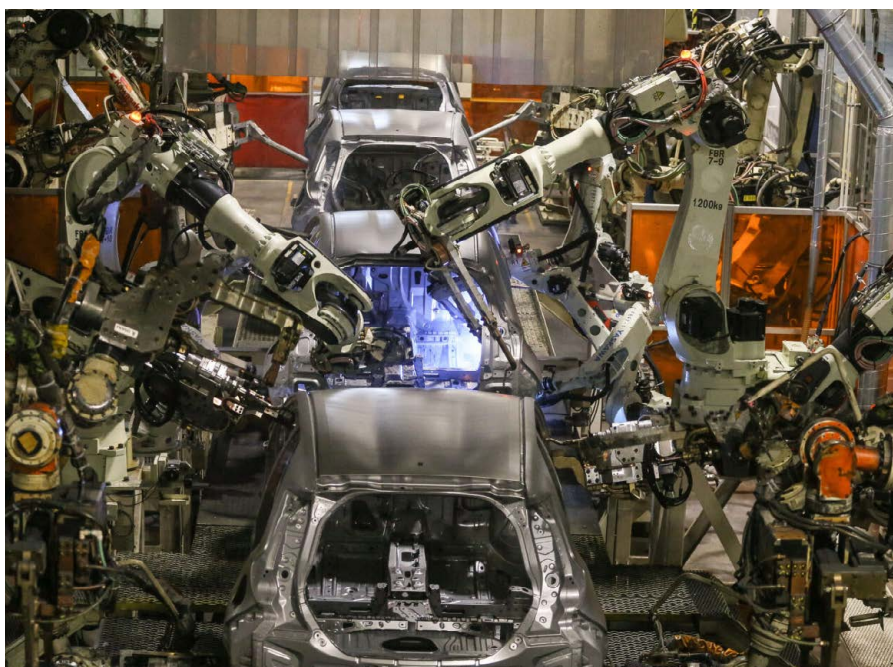
## FALA CZY TSUNAMI ZWOLNIEŃ?

Wysokie koszty działalności, finalnie niższe zamówienie od klientów, szczególnie do aut w pełni elektrycznych, konkurencja ze strony producentów z Dalekiego Wschodu, powodują znaczące obniżenie rentowności. Rosną też wolne moce produkcyjne przy jednoczesnej „nadwyżce” pracowników. Obserwujemy więc niewidziany od kryzysu z lat 2008-2009 proces znaczącej redukcji zatrudnienia a także decyzji o zamykaniu zakładów. W marcu tego roku Bosch, największy dostawca motoryzacyjny na świecie, zapowiedział, że ponad 3 500 pracowników zostanie zwolnionych w kilku zakładach w Niemczech. To kolejny proces przeprowadzanej restrukturyzacji ponieważ w ostatnich latach w całej grupie (nie tylko w motoryzacji) pracę straciło 4 000 osób.

Nieco wcześniej Continental ogłosił plan zwolnienia do 2025 roku 7 150 pracowników na całym świecie. Trzeci globalny dostawca, w ramach programu obniżania kosztów, zlikwiduje 1 750 stanowisk pracy w działach badawczo-rozwojowych oraz 5 400 stanowisk w innych obszarach.



FOT. ZF



FOT. TOYOTA

Pod koniec lipca ZF Friedrichshafen AG poinformował, że przebuduje swoje struktury w Niemczech, aby zwiększyć konkurencyjność i uwzględnić zmiany w sektorze, a zwłaszcza w obszarze elektromobilności. Czwarthy na świecie dostawca motoryzacyjny zapowiedział przeprowadzenie niezbędnej konsolidacji swoich lokalizacji w Niemczech. W ramach zapowiedzianej transformacji, do 2028 roku koncern ma zredukować od 11 000 do 14 000 miejsc pracy. Przykładów jest zdecydowanie więcej i nie dotyczą tylko dostawców niemieckich. Szwedzki Autoliv zapowiedział likwidację 8 tys. miejsc pracy na świecie i zamykanie zakładów.

Coraz silniejszy staje się trend na zamykanie długotrwale nierentownych zakładów na rzecz konsolidacji produkcji w większych fabrykach. W maju indyjski koncern Samvardhana Motherson zapowiedział ograniczenie w Niemczech działalności Dr. Schneider Group, dostawcy motoryzacyjnego, którego przejął pod koniec 2023 roku. Zredukowanych zostanie nawet 400 stanowisk pracy, zwłaszcza w zakładach w Neuses (Górna Frankonia) i Judenbach (Turyngia), przy czym ta druga lokalizacja ma zostać docelowo zamknięta. Cięcia zatrudnienia ma zostać przeprowadzone do września 2026 roku.

Pod koniec czerwca Kirchhoff GmbH & Co. KG (KICO) zapowiedział, że do końca listopada 2024 roku zamknie zakład w Halver (Nadrenia Północna-Westfalia), w którym wytwarzane są komponenty z tw. sztucznych. Obecnie w zatrudnionych jest w nim około 150 osób. Nie jest wiadome ile miejsc pracy docelowo zostanie utraconych ponieważ według związku zawodowego IG Metall możliwe jest przeniesienie niewielkiej części siły roboczej do siostrzanego zakładu HPC w Witten, oddalonego o ponad 50 kilometrów.

#### POLSKA NA TLE EUROPY

Międzynarodowe czy nawet międzykontynentalne powiązania produkcyjne powodują, że przemysł motoryzacyjny jest sektorem globalnym. To co dzieje się na jednym rynku wpływa także na inne z nim powiązane. Nie inaczej jest w przypadku branży automotive w Polsce.

Wyniki po I kwartale (dane za I półrocze będą dostępne nie wcześniej niż pod koniec września) wskazywałyby, że sytuacja nie jest taka zła. Jak podaje GUS, wartość produkcji sprzedanej w grupie PKD 29 (produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep) w trzech pierwszych miesiącach 2024 roku przekroczyła po raz pierwszy po-

ziom 60 mld złotych. Wzrost rok do roku wyniósł 3,4 proc. ale był znacząco niższy niż w tym samym okresie zarówno 2023 (22,6 proc.) jak i 2022 roku (11,1 proc.). Największy wzrost procentowy, o 18,0 proc. (25,2 mld złotych) nastąpił w grupie producentów pojazdów i silników (PKD 29.1). Także w najważniejszej grupie, producentów części i akcesoriów (PKD 29.3) zanotowano wynik wyższy niż rok wcześniej (31,1 mld złotych, +4,6 proc.). Natomiast u producentów nadwozi, oraz przyczep i naczep (PKD 29.2) wartość produkcji sprzedanej spadła o 14,2 proc. do 1,7 mld złotych.

Zatrudnienie w tym okresie wzrosło ale dane u największych pracodawców już po I półroczu wskazują, że będzie maleć w kolejnych miesiącach 2024 roku (więcej na stronach 20-22).

Wyniki eksportu branży odzwierciedlają spadek popytu, szczególnie w segmencie związanym z produkcją aut elektrycznych. W I kwartale 2024 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski wyniosła 12,4 mld euro wobec 12,9 mld euro w analogicznym okresie zeszłego roku. Spadek wyniósł 3,84 proc. W styczniu eksport był na niewielkim minusie (-1,3 proc.), aby w lutym wzrosnąć (+1,5 proc.) a następnie znacząco spaść na koniec kwartału (-10,5 proc.).

W omawianym okresie nastąpiła drastyczna zmiana w segmencie akumulatorów litowo-jonowych. Przed rokiem wyniki eksportu tych komponentów wystrzeliły w przysłowiowy kosmos. Teraz, na początku 2024 roku wartość ich eksportu była niższa o co najmniej ponad połowę. Łącznie w I kwartale br. wartość eksportu akumulatorów litowo-jonowych wyniosła tylko 1,48 mld euro. To o 54,7 proc. mniej niż w tym samym okresie 2023 roku. Ostatni raz taką wartość eksportu odnotowaliśmy trzy lata temu (I kwartał 2021: 1,52 mld euro).

Niezmiennie, od kilku lat najważniejszą grupą eksportową są części i akcesoria, w której jak na razie utrzymany został trend wzrostowy. W I kwartale br. na rynki zagraniczne trafiły komponenty o wartości 4,63 mld euro.



To nowy rekord dla tego okresu roku. W stosunku do analogicznego okresu zeszłego roku nastąpił wzrost o 5,03 proc. Jednak na koniec tego okresu, w marcu eksport części zanotował spadek o 3 proc.

Bardziej „świeże” dane pokazują, że motoryzacja w Polsce rzeczywiście wchodzi w trudny okres. Dynamika sprzedaży wspomnianej już grupy PKD 29 w marcu była niższa o 4,7 proc. aby miesiąc później zanotować +11,1 proc. Jednak w kolejnych miesiącach dynamika była zerowa (maj) albo ujemna (czerwiec: -4,7 proc., lipiec: -9,1 proc.).

Podobnie jak w innych krajach także w Polsce mamy przykłady nie tylko ograniczenia działalności ale i zamykania zakładów. W związku z planowanym zakończeniem produkcji aut segmentu A w zakładzie Stellantis w Tychach (więcej na stronach 18-19) kilku dostawców, już w pierwszych miesiącach tego roku zapowiedziało zwolnienia grupowe. W Marelli Bielsko-Biała objęty one około 140 osób, w MA Poland 250 pracowników a w BCUBE Poland Logistics 120 pracowników.

W czerwcu zostały ogłoszone aż cztery decyzje. Na początku tego miesiąca kierownictwo Yazaki Automotive Products Poland (YAPP) poinformowało, że pracę straci 270 osób, czyli niemal cała załoga. To efekt zakończenia kontraktu na dostawę wiązek do samochodów Maserati. Tym samym w zakładzie w Miłkowie produkcja dobiega końca (pracę zachowa jedynie 37 osób w obszarach nieprodukcyjnych).

Najdalej do III kwartału przestanie natomiast działać zakład TOHO Poland Sp. z o.o. Spółka jest częścią japońskiej TOHO Group. Zakład w Radomiu specjalizuje się w produkcji elementów metalowych i z tworzyw sztucznych łożysk tocznych (kosze i blaszki łożyskowe), jak również innych części dla przemysłu motoryzacyjnego, w tym do amortyzatorów. Na początku czerwca „Echo

Dnia”, powołując się na komunikat prasowy spółki, poinformowała, że japońska firma podjęła decyzję o likwidacji tego zakładu, zatrudniającego 115 osób. Decyzja była poddyktowana „narastającą od kilku lat niesprzyjającą sytuacją makroekonomiczną, w szczególności wzrostem cen energii i surowców oraz wynikającym z niego spadkiem zamówień w połączeniu ze wzrostem kosztów operacyjnych”. Wygaszanie produkcji rozpoczęło się w II połowie tego roku.

W podobnym czasie do Powiatowego Urzędu Pracy w Piotrkowie Trybunalskim wpłynęło zawiadomienie o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych przez SFC-Solutions Piotrków Sp. z o.o. z siedzibą w Częstochowie - Zakład Produkcyjny w Piotrkowie Trybunalskim. Dostawca specjalizuje się w produkcji systemów uszczelnień. Przyczyną zapowiedzianych zwolnień grupowych jest podjęta przez zarząd SFC PIO decyzja o zakończeniu działalności w Piotrkowie Trybunalskim i skonsolidowaniu produkcji w Częstochowie. Decyzja oznacza, że do końca września br. że pracę straci 179 zatrudnionych.

Natomiast pod koniec czerwca przedstawiciele NSZZ „Solidarność” Regionu Toruńsko-Włocławskiego poinformowali o drastycznym cięciu

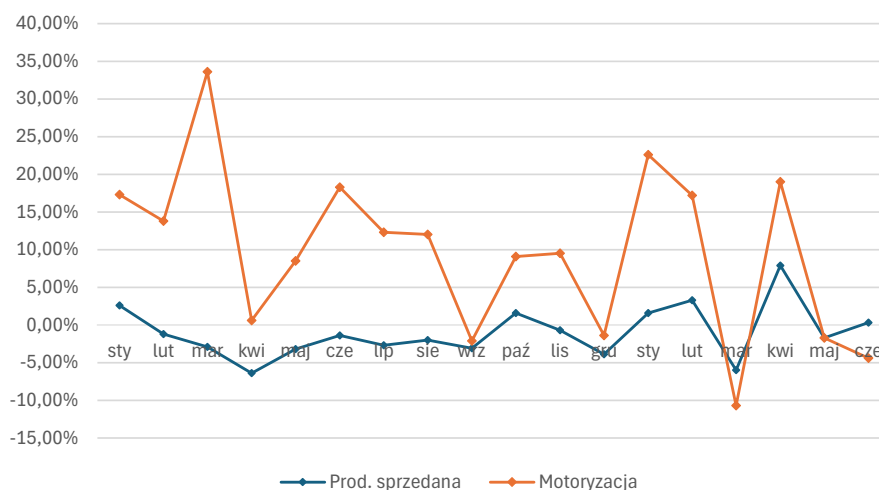
zatrudnienia w zakładzie Lear Corporation II w zakładzie w Pikutkowie. Redukcja objęta 960 z 1 100 pracowników. Część produkcji mat grzewczych do foteli samochodowych ma zostać przeniesiona do Tunezji.

Ograniczenia działalności niestety nie sprowadzają się wyłącznie do produkcji. W styczniu tego roku amerykański Aptiv poinformował, że w swoim Centrum Technicznym w Krakowie przeprowadzi zwolnienia grupowe obejmujące 370 pracowników działu od 2000 roku.

### ZAKOŃCZENIE

Trwająca od kilku lat relatywnie dobra passa przemysłu motoryzacyjnego w Europie dobiega właśnie końca. Brak jak na razie oznak aby sytuacja produkcyjna i sprzedażowa poprawiła się w najbliższym czasie. Dlatego wielu OEM ogłosiło już programy poprawy wydajności i osiąggów, co powoduje dodatkową presję na ich dostawców. Coraz większa liczba firm znajdujących się w łańcuchu dostaw staje w obliczu wyzwań związanych z płynnością. Jest niemal pewne, że już wkrótce kolejni dostawcy ogłoszą swoje decyzje związane z wdrażaniem programów oszczędnościowych, obejmujących redukcję miejsc sprawcy. Chyba najlepsze lata europejska motoryzacja ma już za sobą.

### DYNAMIKA PRODUKCJI SPRZEDANEJ 2023-2024





Rafał Orłowski  
Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

## Arrivederci Fiat 500, Lancia Ypsilon!

**Z końcem czerwca w fabryce Stellantis w Tychach została zakończona produkcja wszystkich modeli segmentu A - Fiata 500, Abartha 595 i Lancii Ypsilon.**

Fiat 500 jest najdłużej produkowanym modelem w XXI wieku w tym zakładzie. Jego seryjną produkcję uruchomiono w maju 2007 roku. W następnym roku auto zdobyło tytuł „Car of the Year”. Także w 2008 roku w Tychach rozpoczęto produkcję wersji Abarth 595. W maju 2011 roku portfolio produkcyjne tyckiego zakładu zostało rozszerzone o Lanię Ypsilon. Auto było dostępne przez większość czasu wyłącznie na rynku włoskim. Najnowsza generacja Lancii Ypsilon jest od niedawna wytwarzana w zakładzie Stellantis w Saragossie.

Łączna produkcja modelu Fiat 500 przekroczyła przez kilkanaście lat ponad 2,9 mln egzemplarzy. W marcu 2021 roku z linii montażowej zjechał Fiat 500 numer 2 500 000. Model ten stał się najliczniej wytwarzanym w fabryce w Tychach, wyprzedzając Fiata Pandę II generacji (2,17 mln szt.) oraz legendarnego Fiata 126p (2,17 mln szt.)

Zakończenie produkcji w Tychach nie oznacza, że historia tej generacji Fiata 500 dobiegła końca. Z informacji uzyskanych od dostawców wynika, że jego produkcja będzie prawdopodobnie kontynuowana, w zdecydowanie mniejszej skali, w Algierii.

Produkcja pozostałych dwóch modeli wyniosła odpowiednio: Lancia Ypsilon - niespełna 700 tys. a Abarth 595 - ponad 200 tys. sztuk.

**Łączna produkcja modelu Fiat 500 przekroczyła przez kilkanaście lat ponad 2,9 mln egzemplarzy.**

**KALENDARIUM**

maj 2007	start seryjnej produkcji Fiata 500
maj 2011	oficjalne rozpoczęcie produkcji Lancii Ypsilon
kwiecień 2013	linie montażowe opuszcza Fiat 500 (Abarth 595) nr 1 000 000
maj 2018	wyprodukowanie Fiat 500 nr 2 000 000
listopad 2019	wyprodukowanie Lancii Ypsilon nr 500 000
listopad 2019	Fiat 500 12-milionowym samochód wyprodukowanym w Tychach
czerwiec 2024	zakończenie produkcji aut segmentu A (Fiat 500, Abarth 595 i Lancia Ypsilon)

Obecnie w Tychach produkowane są trzy crossovery: Jeep Avenger (również zdobywca tytułu „Car of the Year”), Fiat 600 i Alfa Romeo Junior.

Jak donoszą media w zakładzie Stellantis niedawno rozpoczęto również próbny montaż elektrycznych aut marki Leapmotor, chińskiego producenta, z którym Stellantis utworzył spółkę joint venture.



FOT. STELLANTIS TYCHY



FOT. MAHLE



**Małgorzata  
Zborowska-Stęplewska**  
Partner  
AutomotiveSuppliers.pl

## Dostawcy motoryzacyjni zaczynają ciąć zatrudnienie

**W europejskim przemyśle motoryzacyjnym kończy się kilkuletnia koniunktura. Efekt? Dostawcy motoryzacyjni w Polsce zaczęli redukcję miejsc pracy.**

Po I kwartale 2024 roku przeciętne zatrudnienie w zakładach produkcyjnych pojazdów, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów, zatrudniających więcej niż 9 osób (PKD 29) wzrosła do 203,4 tys., o 3 tys. więcej niż rok wcześniej (+1,5 proc.) a jednocześnie o 1,4 tys. więcej niż na koniec 2023 roku.

W grupie firm średnich i dużych (powyżej 49 osób) przeciętne zatrudnienie także wzrosło i wyniosło po I kwartale br. 194,4 tys. wobec 192,0 tys. rok wcześniej (+1,2 proc.). Większą liczbę miejsc pracy zawdzięczamy wyłącznie jednej grupie - producentom części i akcesoriów (PKD 29.3), u których przeciętne zatrudnienie wyniosło 146,9 tys., czyli o 1,8 proc. więcej niż na koniec I kwartału zeszłego roku. Spadki w dwóch pozostałych grupach wyniosły:

- u producentów pojazdów i silników (PKD 29.1): -0,6 proc. (35,4 tys. wobec 35,6 tys. rok wcześniej)
- u producentów przyczep i naczep (PKD 29.2): -0,8 proc. (12,0 tys. wobec do 12,1 tys. rok wcześniej).

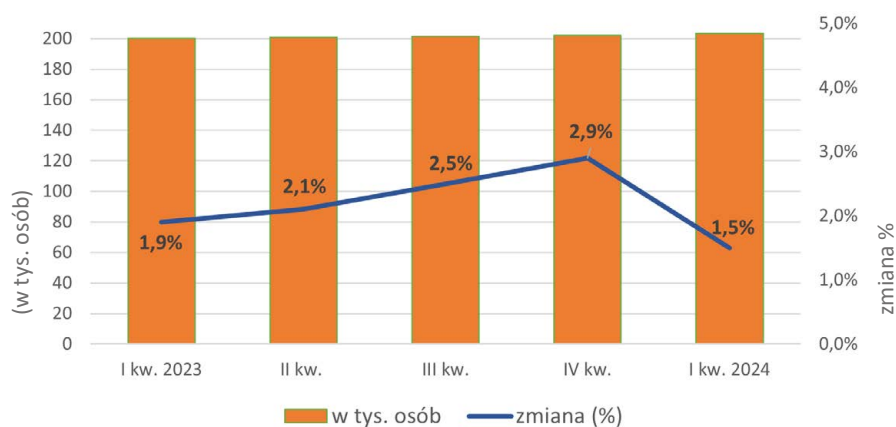
Jeśli przeanalizujemy zatrudnienie w odniesieniu do danych od największych pracodawców po pierwszym półroczu 2024 roku to zauważalne jest znaczące pogorszenie. Na koniec I półrocza 2024 r. zatrudnienie u analizowanych sześciu pracodawców w sektorze dostawczym w Polsce wyniosło 48,1 tys. osób. To o blisko 2,5 tys. miejsc pracy mniej niż 12 miesięcy wcześniej. W tej liczbie jest 527 pracowników etatowych i aż 1948 osób najętych poprzez agencje pracy. Praktycznie

**Na koniec I półrocza 2024 r. zatrudnienie u analizowanych sześciu pracodawców w sektorze dostawczym w Polsce zatrudnionych było 48,1 tys. osób. To o blisko 2,5 tys. miejsc pracy mniej niż 12 miesięcy wcześniej.**

cała redukcja zatrudnienia odbyła się w pierwszych sześciu miesiącach tego roku. W okresie od stycznia do końca czerwca zatrudnienie zmalało o ponad 2,6 tys., w tym o 1 097 pracowników etatowych i 1 515 „tymczasówki”. Sukcesywnie maleje udział pracowników tymczasowych. Po I półroczu zeszłego roku wynosiło ono 12,5 proc., na koniec 2023 roku 11,6 proc. by po sześciu miesiącach 2024 spaść do 9,1 proc..

Nadal największym pracodawcą wśród dostawców motoryzacyjnych w Polsce pozostaje koncern ZF. Po I półroczu 2024 roku ten niemiecki dostawca miał ponad 12 tys. pracowników, o 181 mniej niż przed rokiem, w tym o 142 osób zatrudnionych na etacie i o 39 pracowników tymczasowych jednak jednocześnie o 769 mniej (-852 etatów, +83 pracowników tymczasowych) w stosunku do końca 2023 roku. Grupa **ZF**

**PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE W PRZEMYSŁE MOTORYZACYJNYM (I KWARTAŁ 2024) (POW. 9 ZATRUDNIONYCH)**



ŹRÓDŁO: AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL NA PODSTAWIE DANYCH GUS

posiada w Polsce 9 zakładów produkcyjnych (po trzy w Częstochowie i Wrocławiu, i po jednym w Czechowicach-Dziedzicach, Gliwicach oraz Bielsku-Białej) i 4 ośrodki badawczo-rozwojowe (Częstochowa, Bielsko-Biała, Łódź i Wrocław). Ponadto ZF posiada w naszym kraju również centra usług wspólnych takich jak IT, finanse, zakupy czy HR oraz dział ZF Aftermarket.

Drugą lokatę zachował **Lear**. Po I półroczu tego roku amerykański dostawca zatrudnił 9 900 osób w porównaniu do 11 045 pracowników w 2023 r. Na redukcję rok do roku o 1 145 osób, złożyło się przede wszystkim znaczące ograniczenie zatrudnienia pracowników tymczasowych (-1002). W samym I półroczu zatrudnienie zmalało o 931 osób, w tym o 932 pracowników tymczasowych (liczba etatów wzrosła o 1). Lear ma obecnie osiem zakładów (dwa w Tychach, po jednym w Bieruniu, Mielcu, Jarosławiu, Legnicy, Pruszkowie i Pikułkowie oraz trzy centra rozwojowe (Tychy, Legnica i Pruszków).

Na tle poprzedniego dostawcy stabilnie prezentuje się zatrudnienie w **Valeo**. W ciągu ostatnich 12 miesięcy w polskich zakładach tego

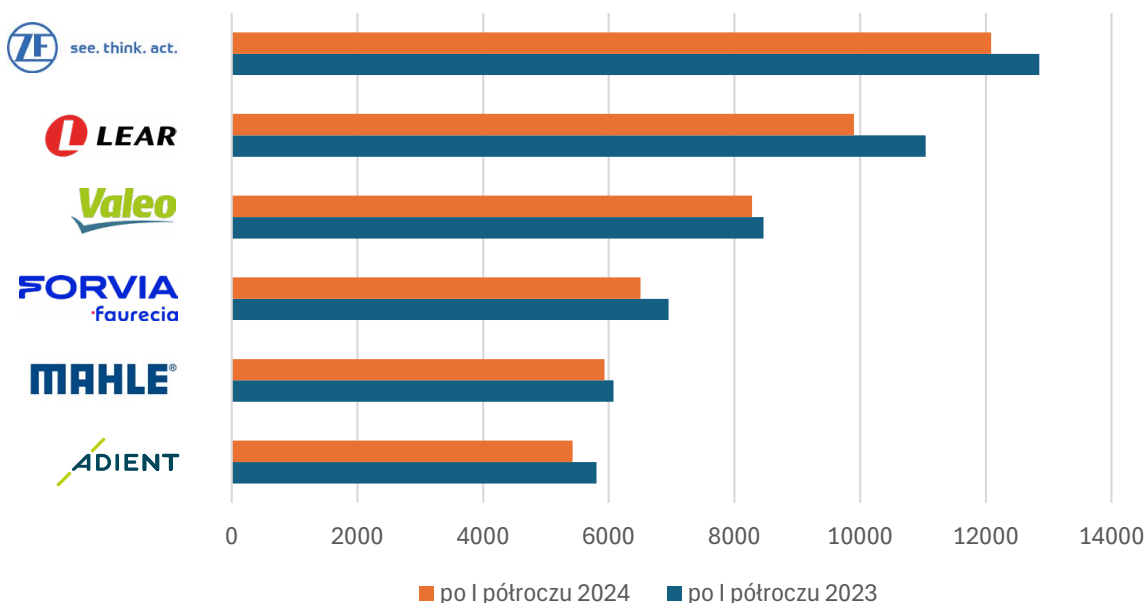
francuskiego koncernu ubyło 182 miejsca, w tym liczba pracowników etatowych zmalała o 163 osób, a tymczasówki o 19. Praktycznie całość redukcji miała miejsce w I półroczu - 189 miejsc pracy (85 pracowników etatowych i 104 tymczasowych). Łącznie na koniec czerwca tego roku Valeo w pięciu zakładach (po dwa w Skawinie i Czechowicach-Dziedzicach oraz w Chrzanowie) i trzech centrach badawczo-rozwojowych (dwa w Skawinie i jedno w Chrzanowie) zatrudniało niespełna 8,3 tys. pracowników, w tym ponad 7,7 tys. etatowych.

O 450 pracowników nastąpił spadek w zakładach należących do **Faurecia** (Grupa FORVIA). W stosunku do I półroczu 2023 roku zredukowano o 305 liczbę pracowników tymczasowych. Zmniejszono również o 145 liczbę etatów. W pierwszych sześciu miesiącach 2024 ubyło 195 miejsc pracy, w tym 89 pracowników etatowych. Łącznie w zakładach produkcyjnych w Wałbrzychu, w Grójcu, Gorzowie Wielkopolskim, Legnicy i Jelczu-Laskowicach oraz centrach badawczo-rozwojowych (Grójec i Wałbrzych) i Centrum Usług Wspólnych (Grójec) po I półroczu br. zatrudnionych było 6,5 tys. osób.

**ZMIANY ZATRUDNIENIA U INNYCH DOSTAWCÓW:**

- **MAHLE** - 5,9 tys. pracowników. Od końca I półrocza 2023 roku zatrudnienie zmalało o 142 osób (+135 pracowników etatowych, -277 pracowników agencyjnych). W I półroczu 2024 roku ubyło 36 etatów oraz zredukowano o 183 liczbę pracowników etatowych,
- **Adient** - 5,4 tys. - w stosunku do I półrocza zeszłego roku nastąpił spadek o 378 miejsc pracy (69 pracowników etatowych i 309 tymczasowych). W pierwszych sześciu miesiącach 2024 roku ubyło 219 miejsc pracy (36 osób na etatach i 183 najętych przez agencje pracy).

**NAJWIĘKSI PRACODAWCY W SEKTORZE DOSTAWCÓW MOTORYZACYJNYCH**



# 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](http://www.efaflex.pl)



## Centrum usług Mercedes-Benz w Krakowie

Na początku lipca br. Mercedes-Benz poinformował, że w Krakowie rozpoczęła działalność jego spółka zależna Mercedes-Benz Group Services Poland Sp. z o.o. Podmiot został zarejestrowany w kwietniu 2024 roku.



FOT. MERCEDES-BENZ GROUP SERVICES GMBH

Mercedes-Benz Group Services GmbH to firma działająca na arenie międzynarodowej, wielokulturowa i jednocześnie będąca ważną częścią Mercedes-Benz Group AG.

Mercedes-Benz Group Services Poland Sp. z o.o. powstała w ramach strategii rozwoju globalnych usług Mercedes-Benz Group Services. Strategia obejmuje całą firmę i pozwala optymalnie pozycjonować ją na przyszłość.

Oddział w Polsce będzie wspierać Mercedes-Benz Group AG, wszystkie spółki Grupy i spółki zależne w obszarach finansów, zaopatrzenia i logistyki.

Lokalizacja w Krakowie uzupełnia cztery efektywne lokalizacje usług serwisowych w Stuttgarcie, Berlinie (Niemcy), Madrycie (Hiszpania), Cebu (Filipiny) i nie zastępuje żadnej z tych lokalizacji. [AS](#)

## BMZ Poland rozbudowuje fabrykę w Gliwicach

Firma BMZ Poland, producent akumulatorów litowo-jonowych, rozpoczął rozbudowę zakładu w Gliwicach o halę produkcyjno-magazynową, czytamy w portalu miasta Gliwice.

Pod koniec stycznia br. spółka otrzymała decyzję o wsparciu od Katowickiej SSE. W ramach deklarowanej inwestycji o wartości 103,3 mln złotych, zostaną zwiększone zdolności produkcyjne istniejącego zakładu w zakresie wytwarzania baterii i zestawów akumulatorowych przeznaczonych do stosowania w po-

jazdach zelektryfikowanych, w tym w autobusach.

W tym celu BMZ Poland powstaje trzykondygnacyjna hala produkcyjna o powierzchni około 6,7 tys. m<sup>2</sup> wraz z częściami biurowymi i socjalnymi oraz magazynowymi o powierzchni użytkowej ponad 7,5 tys. m<sup>2</sup>.

W kwietniu br. poinformowano o strategicznym partnerstwie Daimler Buses i BMZ Poland na rzecz rozwoju i dostaw nowej generacji akumulatorów do autobusów elektrycznych. Razem z Daimler Buses BMZ będzie rozwijać istniejącą technologię akumulatorów, specjalnie pod kątem wymagań autobusów o napędzie elektrycznym. Nowa generacja akumulatorów NMC4 (następczyni obecnej technologii NMC3) dzięki wysokiej gęstości energii zapewni większy zasięg autobusom elektrycznym. Akumulatory NMC4 będą wytwarzane od połowy tej dekady właśnie w zakładzie w Gliwicach. [AS](#)



FOT. NEW CONSTRUCTION CONCEPT



## Koreańska firma przejęła SOMEO

Pod koniec czerwca sędzia-komisarz nadzorujący sanację SOMEO S.A. w restrukturyzacji zgodził się na głosowanie nad propozycją układu z wierzycielami tego dostawcy. Była to de facto formalność, ponieważ już wcześniej Rada Wierzycieli zaaprobowała propozycję Marcina Kubiczka (którego w kwietniu 2023 r. sąd wyznaczył na zarządcę spółki) - sprzedaż firmy.



FOT. SOMEO S.A.

SOMEO S.A. ze Strzelec Opolskich (początkowo działająca pod nazwą Pearl Stream) to polski dostawca lakierowanych części z tworzyw sztucznych, głównie dla branży motoryzacyjnej i elektronicznej. Dla klientów automotive wytwarza komponenty jedno- i dwukomponentowe elementy do wnętrza kabiny (elementy nawigacji, zagłówków, paneli bocznych i in.). Dostawca ze Strzelec Opolskich posiada certyfikat IATF 16949:2016.

Załamanie popytu w powyższych branżach, spowodowane pandemią i wojną w Ukrainie, mocno odbiło się na sytuacji finansowej spółki. Z powodu zagrożenia niewypłacalnością na początku kwietnia zeszłego roku Sąd Rejonowy w Opolu otworzył postępowanie sanacyjne SOMEO.

- 29 marca sędzia-komisarz zatwierdził nasz plan restrukturyzacyjny i zgodził się na sprzedaż przedsiębiorstwa. Z kolei w ostatnim tygodniu zdecydował, by wierzyciele zagło-

sowali nad zaproponowanym układem. Sprzedaż przedsiębiorstwa wygenerowała środki finansowe, które pozwalają zaspokoić wierzycieli spółki w 100 procentach. Firma dalej funkcjonuje, miejsca pracy są zachowane - mówi Marcin Kubiczek.

Już w listopadzie 2023 roku Marcin Kubiczek zawnioskował o sprzedaż SOMEO na rzecz DAEJIN Advanced Materials Poland Sp. z o.o. z Bielan Wrocławskich, która zaoferowała atrakcyjną cenę. Transakcję zaakceptowała zarówno Rada Wierzycieli jak również akcjonariusze SOMEO S.A. w restrukturyzacji.

DAEJIN Advanced Materials Poland Sp. z o.o. należy do koreańskiej firmy DAEJIN, która wytwarza m.in. komponenty z tworzyw sztucznych do baterii do samochodów elektrycznych.

Nowy właściciel nie tylko zabezpiecza 160 istniejących miejsc pracy, ale poszukuje obecnie nowych pracowników produkcyjnych. AS

# 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  
Pfannenbergstraße 1 · D-57290 Neunkirchen  
Tel. +49 (0) 2735/787-02 · Faks +49 (0) 2735/787-484  
info@emw-stahlservice.de  
www.emw-stahlservice.de

## PLAST-MET Automotive Systems Sp. z o.o. inwestuje w hot forming

**PLAST-MET Automotive Systems Sp. z o.o., w zakładzie w drugiej lokalizacji przy ul. Wspólnej w Olkuszu, rozpoczął rozbudowę hali o kolejny segment o powierzchni do 11,5 tys. m<sup>2</sup>.**



FOT. PLAST-MET AUTOMOTIVE SYSTEMS SP. Z O.O.

- Jesteśmy na ostatnim etapie uzgodnień budowlanych - mówi Alicja Madaj, członek zarządu spółki. - Rozpoczęcie budowy nowej hali jest zaplanowane na wrzesień tego roku a oddanie do użytku na II kwartał 2025 roku.

Najnowsza inwestycja związana jest uruchomieniem pierwszej linii łoczenia części na gorąco (hot forming). Tym samym dostawca z Olkusza dołączy do wąskiego grona firm w Polsce, które będą świadczyły tego typu rozwiązanie dla klientów z sektora motoryzacyjnego.

To kolejna w ostatnim czasie inwestycja Plast-Met Automotive Systems Sp. z o.o. przy ulicy Wspólnej w Olkuszu. W latach 2018-2022 powstały dwie hale produkcyjne, które zwiększyły powierzchnię tego zakładu o ponad 22 tys. m<sup>2</sup>.

PLAST-MET Automotive Systems specjalizuje się w kompleksowej obsłudze klientów motoryzacyjnych, począwszy od projektowania poprzez konstrukcję oprzyrządowania produkcyjnego pod produkcję części łoczonych i montaż. Wytwarza komponenty (ze stali i aluminium) karoserii, foteli, układów wydechowych, napędów konwencjonalnych jak również do aut elektrycznych.

Spółka posiada certyfikaty IATF 16949, ISO 14001, ISO 45001, SoA / VDA ISA TISAX. Obecnie PLAST-MET Automotive Systems zatrudnia 550 pracowników. [AS](#)

## Compal Electronics rozpoczął inwestycję w Czeladzi

**29 lipca br. w Czeladzi miało miejsce symboliczne wbicie pierwszej łopaty pod budowę fabryki należącej do tajwańskiej firmy Compal Electronics, Inc. Fabryka w Polsce będzie pierwszym zakładem produkcyjnym grupy w Europie.**



FOT. UM CZELADZ

Jak informuje UM Czeladź w wydarzeniu wzięli udział m.in.: Arthur Wang, wiceprezydent Compal Electronics, Andrzej Dycha, prezes zarządu Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu (PAIH), Zbigniew Szaleniec, burmistrz Czeladzi oraz Mateusz Rykata, wiceprezes Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

W pierwszym etapie inwestycji, która będzie realizowana przez spółkę-córkę CGS Technology (Poland), powstanie zakład o powierzchni 7,5 tys. m<sup>2</sup>. W Czeladzi Compal będzie wytwarzał zaawansowane moduły elektroniczne, takie jak ADAS, ECU czy moduły komunikacyjne 5G. Pierwszym klientem jest Grupa Stellantis.

Inwestor zakłada w pierwszym etapie utworzyć około 220 miejsc pracy i ponieść nakłady w wysokości około 60 mln złotych (14,5 mln euro). Ukończenie budowy zaplanowane jest na maj 2025 roku. Osiągnięcie pełnych mocy produkcyjnych (zaplanowane na lata 2028-2029), związane jest z rozbudową zakładu w Czeladzi. Wówczas wartość inwestycji wzrośnie do ponad 200 mln złotych a zatrudnienie do blisko 330 osób. [AS](#)

## 80 lat w polskim przemyśle motoryzacyjnym

12 września fabryka BWI Group w Krośnie obchodziła 80-lecie działalności. W obchodach uczestniczyli obecni i byli pracownicy, kierownictwo oraz zaproszeni goście.

Początki zakładu sięgają 1944 roku, kiedy do zniszczonej wojną fabryki wyrobów gumowych WUDETA wracają robotnicy, by odbudować hale i wznowić produkcję wyrobów przemysłowych. Działalność w pierwszych powojennych latach obejmowała naprawy sprzętu rolniczego i traktorów.

Pod koniec lat 50-tych polski rząd podjął decyzję o zawężeniu specjalizacji fabryki do produkcji elementów resorujących do motocykli oraz amortyzatorów (teleskopowych i dźwigniowych) do samochodów produkowanych przez Fabrykę Samochodów Osobowych FSO: Warszawy, Syreny i Żuka. W 1958 roku w fabryce w Krośnie zostaje wyprodukowany pierwszy amortyzator. Kilka lat później do produkcji wchodzi amortyzatory do licencyjnego Polskiego Fiata 125p. Docelowo portfolio produkcyjne zostało rozszerzone o amortyzatory do samochodów ciężarowych, autobusów i lokomotyw.

W 1997 roku ówczesną Fabrykę Amortyzatorów S.A. przejął amerykański koncern Delphi. Rozwój i umacnianie pozycji



FOT. BWI GROUP

jest kontynuowane ze zdwojoną intensywnością przez chińską Grupę BWI, która jest właścicielem fabryki od 2009 roku.

Spółka BWI Poland Technologies w Krośnie jest jednym z największych pracodawców w regionie. Obecnie wytwarza elementy zawiesznień samochodowych, w tym głównie amortyzatory pasywne o zróżnicowanych konfiguracjach i funkcjonalnościach, amortyzatory przętaczalne, w tym uznane w segmencie controlled suspension MagneRide®, a także stabilizatory przechyłu i mocowania układów napędowych. Głównymi klientami są koncerny takie jak: BMW, Stellantis, Ford, GM, Audi, Volvo, Ferrari czy Lamborghini.

W trakcie jubileuszowego wydarzenia miało miejsce symboliczne zainaugurowanie budowy farmy fotowoltaicznej (powierzchnia 14 tys. m<sup>2</sup>), która powstanie do końca 2025 roku. Jej maksymalna moc 2026 MWh rocznie pozwoli na szacunkową redukcję emisji CO<sub>2</sub> o 1 645 ton rocznie. **AS**

## Impact uruchomił linię produkcyjną baterii dla transportu ciężkiego

**Impact Clean Power Technology (IMPACT), producent zaawansowanych systemów bateryjnych dla transportu ciężkiego, maszyn roboczych oraz wielkoskalowych magazynów energii, uruchomił najnowocześniejszą w Europie, wysoko zautomatyzowaną linię produkcyjną baterii litowo-jonowych.**

Nowa linia pozwoli spółce zwiększyć moce wytwórcze z 0,6 do 1,2 GWh w 2024 roku, a docelowo do nawet 4 GWh. Z jej uruchomieniem IMPACT zakończył inwestycję w swoją nową siedzibę w Pruszkowie, GigafactoryX, w której oprócz produkcji zlokalizowane są kluczowe funkcje spółki, takie jak: R&D, laboratorium testowe i magazyn.

Nowa, wysoko zautomatyzowana linia produkcyjna znacząco zwiększy potencjał wytwórczy IMPACT, z 2 500 do min. 16 000 baterii litowo-jonowych rocznie. Oznacza to, że co 11 minut powstawać będzie kompletny system baterijny dedykowany dla transportu ciężkiego. Konstrukcja linii składa się z 22 stanowisk i zajmuje powierzchnię 1 375 m<sup>2</sup>. Po raz pierwszy na świecie zastosowano w niej system transportowy TS7 firmy Bosch Rexroth,

który może obsługiwać baterie o wymiarach 1,8 m x 0,5 m x 0,5 m i maksymalnej wadze do 1 tony.

Do tej pory IMPACT dostarczył na rynek 12 000 pakietów bateryjnych do ponad 4 200 e-autobusów, które przejechały łącznie ponad 170 milionów kilometrów bez żadnego incydentu dotyczącego bezpieczeństwa. Taki wynik wymaga doskonałości na etapie projektowania, produkcji oraz monitorowania stanu baterii. **AS**



## AE Elemental uruchomił zakład recyklingu baterii litowo-jonowych



FOT. ASCENT

**19 września br. AE Elemental, spółka joint venture amerykańskiej firmy Ascend Elements i polskiej firmy Elemental Strategic Metals, świętowała otwarcie swojego pierwszego działającego na skalę komercyjną zakładu recyklingu baterii EV.**

Nowo wybudowany zakład w Zawierciu może przetworzyć rocznie 12 000 ton zużytych baterii Li-Ion, czyli około 28 000 baterii EV rocznie - to czyni go jednym z największych zakładów recyklingu baterii w Europie. W ceremonii otwarcia wzięło udział kilkudziesięciu liderów biznesu z Europy i Ameryki Północnej, którzy zwiedzili ten najnowocześniejszy obiekt.

Jako, że popyt na samochody elektryczne stale rośnie, recykling baterii Li-Ion staje się coraz ważniejszą częścią łańcucha dostaw materiałów do produkcji baterii EV. W Unii Europejskiej do 2030 roku nowe baterie będą musiały zawierać minimalną ilość materiałów pochodzących z recyklingu. Recykling baterii Li-Ion zapobiega także składowaniu niebezpiecznych materiałów na wysypiskach oraz minimalizuje wpływ na środowisko związany z wydobyciem niklu, kobaltu i litu.

„Znacząco zbliżyliśmy się do pozycji globalnego lidera na rynku materiałów z recyklingu niezbędnych do produkcji baterii EV” – stwierdził Michał Zygmunt, CEO Elemental Strategic Metals. „W ramach naszego wkładu w joint venture z renomowanym amerykańskim partnerem, oddajemy do dyspozycji najnowocześniejszy zakład

przetwórstwa przemysłowego w Zawierciu oraz jedną z najbardziej rozwiniętych sieci punktów zbiórki odpadów w Europie z szeroko rozbudowaną wiedzą i doświadczeniem w zakresie recyklingu i logistyki odpadów.”

Zakład AE Elemental będzie zajmować się procesami demontażu, rozładowania i recyklingu baterii EV. Produktem końcowym będzie tzw. czarna masa wykorzystana między innymi do produkcji materiałów do nowych baterii EV, w tym aktywnego materiału katodowego (CAM) i prekursora katody (pCAM). Budowa instalacji do ekstrakcji litu na skalę komercyjną rozpocznie się jesienią 2024 roku, a działalność operacyjną ma osiągnąć w 2026 roku.

„To istotny kamień milowy dla Ascend Elements, reprezentujący nasz pierwszy zakład recyklingu baterii na skalę komercyjną w Europie. Cieszymy się, że ściśle współpracujemy z Elemental Strategic Metals w tym pięknym obiekcie” – mówi Mike O’Kronley, CEO Ascend Elements. „Ekspansja na rynek europejski pozwoli nam lepiej obsługiwać naszych klientów lokalnie i pomóc branży w dostosowaniu się do nowych przepisów UE, wymagających wykorzystania w nowych bateriach materiałów pochodzących z recyklingu.”

Poza Polską joint venture planuje budowę największego w Europie zakładu recyklingu baterii Li-Ion w Niemczech. Planowany zakład AE Elemental w Niemczech będzie miał zdolność recyklingu do 25 000 ton baterii rocznie, czyli około 58 000 EV rocznie. [AS](#)

## Jedynе cykliczne wydawnictwo menadżerów przemysłu motoryzacyjnego w Polsce



### NASZE ATUTY:

- ugruntowana pozycja na rynku (od 2008 r.)
- stale rosnąca baza subskrybentów  
(producenci pojazdów, dostawcy produkcyjni i nieprodukcyjni)
- platforma wymiany informacji między dostawcami, a klientami

Zarezerwuj  
już teraz  
swoją reklamę

Zadzwoń lub napisz

☎ 22 215-05-05

@ review@automotivesuppliers.pl

# STRUMET

## - Jedno miejsce, wiele możliwości



**ZWM Strumet Sp. z o.o. jest jednym z największych w Europie producentów systemów transportu i magazynowania. Klientami Strumetu są znane koncerny motoryzacyjne oraz poddostawcy branży automotive.**



FOT. STRUMET

Nasze produkty służą do bezpiecznego i efektywnego transportu pomiędzy zakładem poddostawcy a zakładem finalnego montażu samochodów. Najczęściej są to specjalistyczne pojemniki projektowane dla konkretnego podzespołu np. części karoserii, silnika, deski rozdzielczej, zderzaka itp. Oprócz swojego core businessu, firma posiada aż trzy dodatkowe linie biznesowe:

- cynkownię ogniową,

- cynkownię galwaniczną
- oraz wtryskarnię tworzyw sztucznych.

Dzięki nim, Strumet realizuje nie tylko projekty na rzecz innych firm, ale również spełnia oczekiwania klientów indywidualnych oraz detalicznych. Teren firmy obejmuje 120 000 m<sup>2</sup> powierzchni przemysłowej, z czego większość zajmują hale produkcyjne i magazyny. Zatrudniamy ponad 750 wykwalifikowanych pracowników.

Proces projektowania realizowany jest w oparciu o zasady maksymalizacji bezpieczeństwa detalu oraz minimalizacji kosztów związanych z używaniem pojemnika. Nasze biuro konstrukcyjno-technologiczne korzysta z najnowocześniejszego oprogramowania (CATIA V5, Autodesk Inventor, Siemens NX) w celu opracowania dokumentacji produkcyjnej.

Zaplecze produkcyjne Strumetu tworzą wydziały: przycinalni, CNC,

spawalni tradycyjnej, spawalni zrobotyzowanej, lakierni proszkowej, ocynkowni ogniowej, galwanizerni, przetwórstwa tworzyw sztucznych i finalnego montażu. Wszystkie wydziały mają do dyspozycji przestronne hale i nowoczesne wyposażenie. Największym atutem zakładu jest jednak kadra wykwalifikowanych fachowców.

Materiał, z którego produkowane są pojemniki, składowany jest w kilku magazynach. Na wydziale przycinalni jest poddawany operacjom cięcia na piłach i gilotynach oraz gięcia i tłoczenia na prasach.

Stawiamy na nowoczesne i wysoko wydajne technologie, dlatego intensywnie rozbudowujemy wydział maszyn sterowanych cyfrowo CNC. Oprócz wysokiej dokładności i wydajności, urządzenia CNC cechuje bardzo wysoka powtarzalność. Nasze działy CNC tworzą plotery laserowe do cięcia blach, centra obróbcze oraz laserowe urządzenia do cięcia rur.

Podstawową techniką łączenia jest spawanie realizowane w sposób tradycyjny przez wykwalifikowanych spawaczy oraz na zrobotyzowanych stanowiskach spawalniczych. Procesy spawalnicze nadzorowane są przez Głównego Spawalnika (EWT/IWT), a ich najwyższą jakość potwierdził Instytut Spawalnictwa w Gliwicach i TÜV NORD.

Powłoki lakiernicze nakładamy techniką proszkową, która ze względu na brak emisji jakichkolwiek substancji chemicznych do atmosfery jest najbardziej przyjaznym dla środowiska sposobem lakierowania. Dysponujemy obsługiwaną ręcznie lakiernią wielkogabarytową oraz zautomatyzowaną linią lakierniczą dla produktów wielkoseryjnych.

Ocynkownia ogniowa jest wyposażona w najnowocześniejsze urządzenia umożliwiające uzyskanie wysokiej jakości cynkowania w połączeniu z dużą wydajnością. Własna ocynkownia pozwala obniżyć

ceny produktów cynkowanych. Nasza ocynkownia ogniowa z wanną o wymiarach 10,5x1,5x3,0 m jest jedną z największych w Polsce.

Galwanizernia składa się z dwóch nowoczesnych zautomatyzowanych linii technologicznych- zawieszkowej do większych elementów i bębnowej do drobnych detali. Linia zawieszkowa pozwala cynkować konstrukcje o wymiarach do 2,8 m długości, 0,8 metra szerokości i 1,8 metra wysokości. Własne laboratorium analityczne pozwala nam kontrolować dokładnie procesy wewnątrz galwanizerni. Grubość powłoki, którą świadczymy wynosi od 3 do 25 mikrometrów. Nasza galwanizernia pozwala na przeprowadzenie pasywacji białej, żółtej i tytanowej.

Wtryskarnia tworzyw sztucznych jako element składowy Centrum Badańczo-Rozwojowego zajmującego się doskonaleniem przetwórstwa tworzyw sztucznych. Dysponujemy nowoczesnymi i wysokowydajnymi wtryskarkami o siłach zacisku 130, 350, 700 T i maksymalnej masie wtrysku prawie 3400 g. Park maszynowy wtryskarni pozwala na przetwórstwo tworzyw typu PE,PP,PS,SB,SAN,ABS,PA,TPE i TPU.

Prace przy finalnym montażu pojemników realizuje zespół wszechstronnych pracowników. Wszystkie przygotowane wcześniej elementy zostają scalone za pomocą połączeń skręcanych, nitowanych lub klejonych.

Zatrudniamy 24 wysoko wykwalifikowanych kontrolerów jakości, którzy na każdym etapie produkcji czuwają nad najwyższą jakością wykonania. Dział kontroli jakości ma do dyspozycji salę pomiarową wyposażoną w nowoczesne urządzenia pomiarowe min. ramiona pomiarowe FARO i optyczne systemy pomiarowe.

Produkty lakierujemy wyłącznie bezpieczną dla środowiska metodą proszkową, dlatego zakład nie emituje lotnych związków organicznych

(LZO). Dołożyliśmy wszelkich starań, aby nasza ocynkownia była przyjazna dla środowiska. W ramach rozbudowy, z końcem 2016 roku, oddaliśmy do użytku nową szczelną komorę z wannami do trawienia. Komora połączona jest z wydajnym absorberem, który zatrzymuje opary chemikaliów uniemożliwiając ich wpływ do atmosfery. Wszystkie wanny procesowe na wypadek rozszczelnienia zostały wyposażone w układ przeciwdziałający wyciekowi chemikaliów do otoczenia. System pomp i zbiorników buforowych poradzi sobie nawet z jednoczesnym rozszczelnieniem kilku wanien.

Piec cynkowniczy, którego najważniejszym elementem jest wanna z roztopionym cynkiem, posiada szczelną pokrywę. Dlatego powstające w trakcie zanurzania konstrukcji w ciekłym cynku opary i dymy nie uchodzą bezpośrednio do atmosfery. System wentylacyjny o potężnej wydajności 50 000 m<sup>3</sup>/h wyposażony jest w skuteczny układ filtracyjny, dzięki czemu oddawane do atmosfery powietrze podlega gruntownemu oczyszczeniu, a odzyskane pyły poddawane są recyklingowi. Wszystkie instalacje technologiczne Strumetu są bezściekowe, co oznacza, że roztwory procesowe pracują w obiegu zamkniętym.

Aby skutecznie nadzorować wpływ Zakładu na środowisko wdrożyliśmy System Zarządzania Środowiskowego wg EN ISO 14001:2015, 1 września 2017 roku System uzyskał certyfikację TÜV NORD.



**Oliver Sznapka**  
Prokurent  
STRUMET Sp. z o.o.

## Nowe wydanie podręcznika APQP: Rewolucyjne zmiany w zarządzaniu jakością w branży automotive




ŹRÓDŁO: APQP AIAG WYD. 3 Z 2024 R.

**Branża automotive** charakteryzuje się szybkimi innowacjami i rosnącymi wymaganiami jakościowymi, które wpływają na ciągłe dostosowywanie metod zarządzania jakością. Najnowsza rewizja podręcznika **Advanced Product Quality Planning (APQP)** - wydanie z roku 2024, wprowadza istotne zmiany mające na celu usprawnienie i unifikację procesów w całym łańcuchu dostaw. Dzięki tym zmianom producenci i dostawcy mogą lepiej zarządzać ryzykiem, procesami zmian oraz wewnętrzną komunikacją, co jest kluczowe dla utrzymania konkurencyjności na globalnym rynku motoryzacyjnym.

### JAKIE ZMIANY WPROWADZA NAJNOWSZA WERSJA APQP?

W odpowiedzi na nowe wyzwania w branży automotive organizacja **AIAG** zaktualizowała podręcznik do zarządzania projektami. Do najważniejszych zmian w stosunku do wydania 2 należą:

#### 1) dodanie nowych checklist:

**A 0** APQP Risk Factors

**A 8** Change Management Checklist

**A 9** Sourcing Checklist

2) **usunięcie rozdziału Control Plan:** wymagania dotyczące Control Planu zostały przeniesione do Podręcznika CP - 1 wydanie marzec 2024.

Podręcznik z roku 2024 APQP dalej bazuje na 5 fazach wdrażania projektu:

- Faza 1 - Planowanie i definiowanie programu
- Faza 2 - Projektowanie i rozwój produktu
- Faza 3 - Projektowanie i rozwój procesu
- Faza 4 - Walidacja produktu i procesu
- Faza 5 - Informacja zwrotna, ocena i działania korygujące

### NA CZYM SKUPIA SIĘ ZARZĄDZANIE RYZYKIEM?

Nowe wydanie podręcznika APQP 2024 kładzie znaczący nacisk na **proaktywne zarządzanie ryzykiem**. Organizacje są zachęcane do wdrażania systematycznych procedur identyfikacji, oceny i mitigacji ryzyka na każdym etapie rozwoju produktu. Wprowadzenie takich procesów pozwala na wcześniejsze wykrywanie potencjalnych problemów i minimalizację ich negatywnych skutków, co prowadzi do zwiększenia stabilności operacyjnej i redukcji kosztów związanych z nieprzewidywanymi opóźnieniami czy defektami.

Dodatkowym stymulatorem zwiększającym nacisk na skuteczne zarządzanie ryzykiem są klienci, którzy działania zmierzające do minimalizacji ryzyka weryfikują na każdym etapie wdrażania projektu i zarządzania procesami po starcie produkcji seryjnej.

W związku z ogromnym ryzykiem ulokowanym w łańcuchu dostaw utworzona została nowa **Checklista A 9**, która zawiera 78 zagadnień związanych z dostawcami, koncentrując się na takich aspektach jak:

- doświadczeń dostawcy w branży automotive,
- informacji związanych z monitorowaniem procesu produkcyjnego i nadzoru nad systemami do monitorowania,



- dostępności zasobów i systemów informatycznych,
- procesach magazynowych, logistycznych, zdolnościach produkcyjnych u dostawców,
- dostępnej i stosowanej technologii, itp.

### JAK WYGLĄDA PROCES ZARZĄDZANIA ZMIANAMI?

Zarządzanie zmianami zostało szczegółowo opisane w nowym podręczniku APQP, podkreślając potrzebę dokładnego dokumentowania, przeglądu i zatwierdzania wszelkich zmian projektowych przez wszystkie zainteresowane strony. Proces ten zapewnia, że każda modyfikacja jest odpowiednio oceniana pod kątem potencjalnego wpływu na jakość i spełnianie wymagań klienta, co jest kluczowe dla zachowania ciągłości i spójności produkcji.

Nowy podręcznik skupia się na skutecznym przekazywaniu, czyli komunikowaniu zmian w całym łańcuchu dostaw oraz działaniach związanych ze zmianami na każdym etapie i poziomie.

### WZMACNIANIE KOMUNIKACJI WEWNĘTRZNEJ I WSPÓŁPRACY

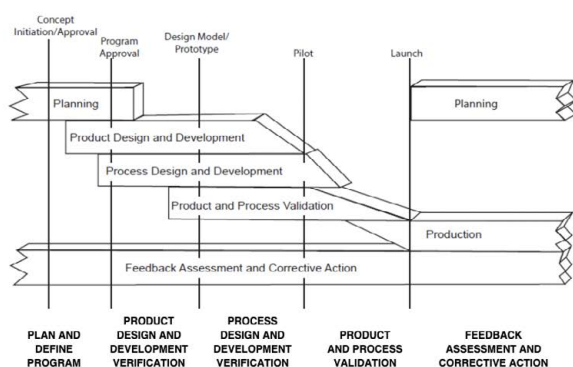
#### Getting Started

customer and internal milestones, tasks, assignments, and phase gate reviews plus other events where required. (The Critical Path Method may be appropriate, reference Appendix C.) Also, the chart provides the planning team with a consistent format for tracking progress and setting meeting agendas. To facilitate status reporting, each event should have a "start" and a "completion" date with the actual point of progress recorded. Effective status reporting supports program monitoring with a focus on identifying items that require special attention.

#### 0.11 Plans Relative to the Timing Chart

The success of any program depends on meeting customer needs and expectations in a timely manner at a cost that represents value. The Product Quality Planning Timing Chart (below) and the Product Quality Planning Cycle (described previously) require a planning team to concentrate its efforts on problem prevention. Problem prevention is driven by simultaneous engineering performed by product and manufacturing engineering activities working concurrently. Project teams must evaluate the feasibility of any change in project scope and obtain customer agreement on any changes (with respect to time, cost, quality etc.) to ensure project change is approved and well managed. The organization's product quality planning team is responsible for assuring that timing meets or exceeds the customer timing plan.

#### PRODUCT QUALITY PLANNING TIMING CHART



Nowe wydanie APQP zwraca uwagę na znaczenie wzmocnienia komunikacji i współpracy pomiędzy różnymi działami organizacji. Skuteczna wymiana informacji i koordynacja działań pomiędzy zespołami m.in. projektowymi, inżynierskimi, produkcji, jakości, logistyki i zakupów jest niezbędna do efektywnego zarządzania projektem. Poprawa komunikacji wewnętrznej pomaga w szybszym rozwiązywaniu problemów i sprawniejszym wdrażaniu zmian.

### ROLA LIDERÓW PROJEKTÓW

**Liderzy projektów** odgrywają kluczową rolę w efektywnym wdrażaniu zmian wskazanych w APQP. Ich zadaniem jest nie tylko nadzorowanie procesów projektowych zgodnie z nowymi wytycznymi, ale także motywowanie zespołów i zarządzanie zasobami.

Umiejętności zarządcze liderów są kluczowe dla prowadzenia zespołów przez skomplikowane procesy zmian i zapewnienia, że wszystkie działania są realizowane zgodnie z najwyższymi standardami jakości.

### WDROŻENIE ZMIAN CZYLI NOWE WYZWANIA I DŁUGOTERMINOWE KORZYŚCI

Implementacja nowych wytycznych APQP może napotkać na wyzwania, takie jak konieczność przeszkolenia personelu, dostosowanie infrastruktury IT do nowych procesów, czy początkowe zakłócenia w bieżących operacjach. Jednak korzyści płynące z tych zmian są znaczące.

Firmy, które efektywnie wprowadzą zmiany APQP 2024, mogą oczekiwać:

- Lepszej jakości produktów
- Zwiększonej efektywności operacyjnej
- Obniżenia kosztów związanych z nieprzewidzianymi problemami jakościowymi
- Wyższego poziomu satysfakcji klientów

Wprowadzenie nowych standardów APQP to inwestycja w przyszłość, która może wzmocnić pozycję rynkową firmy i lepiej przygotować ją na przyszłe wyzwania.

### SZKOLENIA I ROZWÓJ PRACOWNIKÓW

Szkolenia są kluczowym elementem w procesie wdrożenia zmian w APQP. Organizacje powinny zainwestować w rozwój umiejętności swoich pracowników, aby zapewnić, że są oni w pełni przygotowani do pracy zgodnie z nowymi standardami.

ŹRÓDŁO: APQP AIAG WYD. 3 Z 2024 R

Szkolenia powinny obejmować zarówno liderów projektów, jak i członków zespołów operacyjnych, zapewniając, że wszyscy pracownicy mają odpowiednią wiedzę i narzędzia potrzebne do skutecznego zarządzania projektami i jakością. Od świadomości pracowników zależy skuteczne i efektywne, zgodne z wymaganiami klienta wdrożenie projektu do produkcji seryjnej.

**KOLEJNY KROK W DRODZE DO JAKOŚCI**

Nowe wydanie podręcznika APQP stanowi istotny krok naprzód w doskonaleniu praktyk zarządzania jakością w branży automotive. Wprowadzone zmiany mają na celu nie tylko poprawę efektywności operacyjnej i jakości produktów, ale także wzmocnienie zdolności organizacji do proaktywnego zarządzania ryzykiem i zmianami. Skuteczne wdrożenie tych zmian jest kluczowe dla utrzymania konkurencyjności i zaspokajania rosnących oczekiwań klientów na globalnym rynku motoryzacyjnym.

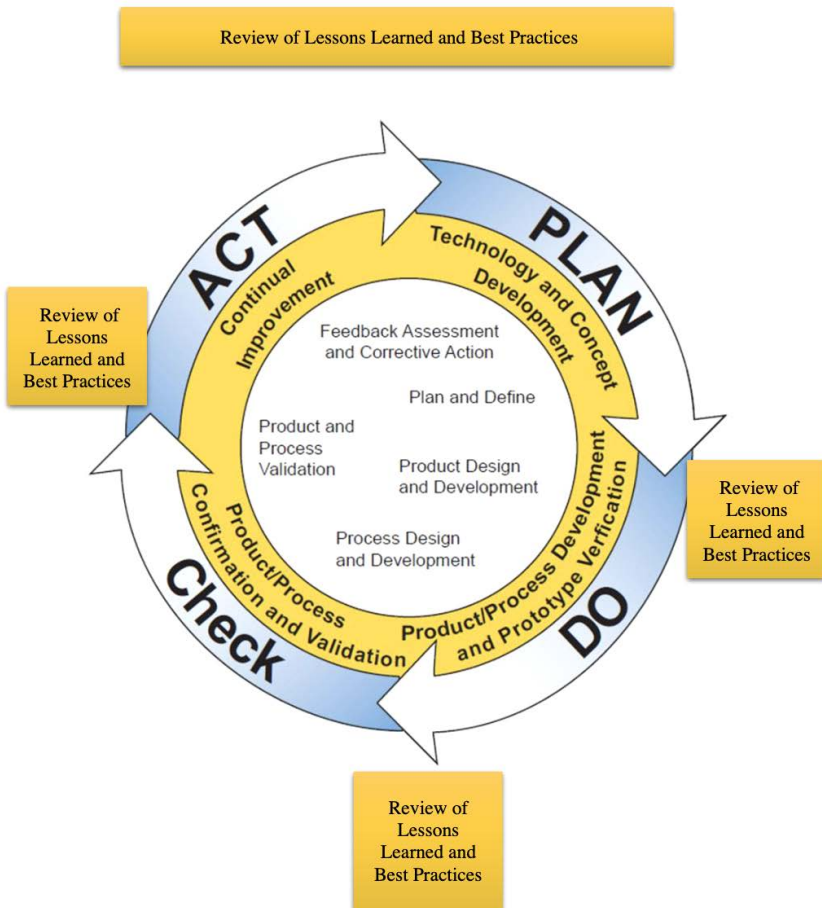
**Implementacja nowych wytycznych APQP** może być wyzwaniem, ale jest to inwestycja, która przyniesie znaczące korzyści operacyjne i strategiczne. Organizacje, które podejmą to wyzwanie, będą lepiej przygotowane na przyszłość, zdolne do szybkiego dostosowania się do

zmian rynkowych i oczekiwań klientów. Poprzez ciągłe doskonalenie praktyk zarządzania jakością, branża automotive może dążyć do nieustannego poprawiania standardów produkcji i zadowolenia klientów.

Od razu nasuwa się tutaj fundament działań i nierozłączny element funkcjonowania w branży automotive - cykl PDCA, który przy wdrażaniu projektów ma ogromne znaczenie. Każda z faz wdrażania projektu ma swoje umiejscowienie w tzw. Cyklu Deminga, gdzie planowanie, wdrażanie, sprawdzanie i podejmowanie działań ma ogromne znaczenie jako proces. W całym procesie niemniej ważną rolę odgrywa doświadczenie organizacji i uwzględnianie ich do projektowania nowych procesów wytwarzania wyrobów zgodnych z wymaganiami klienta.

Podczas XX Jubileuszowego Forum Automotive omówimy szczegółowo zmiany wprowadzone w nowej wersji APQP 2024. Forma warsztatowa spotkania z pewnością uatrakcyjni przekazywany materiał i wskaże praktyczne aspekty.

**PRODUCT QUALITY PLANNING CYCLE**



**Wioletta Nowak**  
Auditor  
TUV NORD Polska Sp. z o.o.



**Janusz Maksymowicz**  
Product Manager ds. Transportu  
TUV NORD Polska Sp. z o.o.



## 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**



## BAZA DOSTAWCÓW

NAJNOWSZE WPISY W BAZIE DOSTAWCÓW



**ZWIĘKSZ SWOJĄ SZANSĘ NA WIĘKSZY UDZIAŁ W RYNKU**

## OFERTY PRACY

Nazwa oferty	Dodane
<b>brose sitech</b> Specjalista ds. Employer Branding	2022-08-24
<b>brose sitech</b> Specjalista wiodący ds. sprawozdawczości i podatków	2022-08-11

**ZNAJDŹ PRACOWNIKA Z NAMI TO MIEJSCE NA TWOJE OGŁOSZENIE**

# Bramy szybkobieżne dla branży automotive - przegląd rozwiązań EFAFLEX



W przemyśle motoryzacyjnym liczy się szybkość i precyzja. Dlatego bramy EFAFLEX spełniają wszystkie wymagania, które stawia przed nimi branża automotive. Oferta szybkobieżnych systemów bramowych EFAFLEX umożliwia dopasowanie najlepszych rozwiązań do indywidualnych oczekiwań klientów.



FOT. EFAFLEX

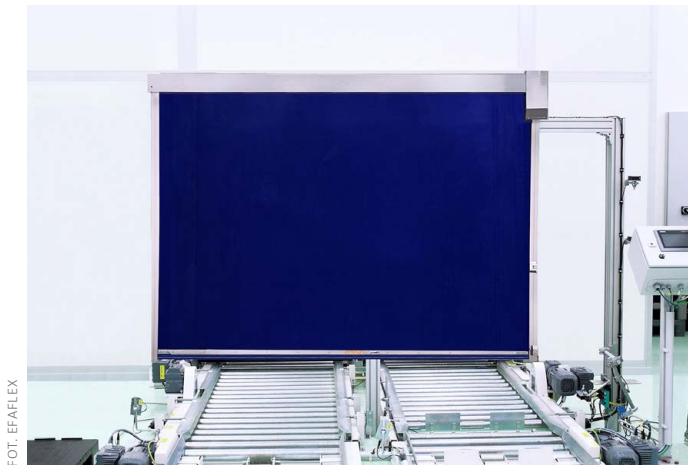
## NAJWAŻNIEJSZE CECHY BRAM SZYBKOBIEŻNYCH W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ:

- **odpowiednia prędkość działania** - minimalizuje straty ciepła i wspiera oszczędzanie energii; co istotne: bramy szybkobieżne są zaprojektowane tak, aby osiągać imponujące prędkości otwierania i zamykania, ale nawet te parametry nie muszą być zawsze najwyższe – ważne, aby były optymalnie dopasowane do wymagań klienta, specyfiki obiektu i lokalizacji bramy;
- **minimalizacja przestojów** - wspiera optymalizację kosztów oraz ciągłość procesów i operacji, dlatego przestój bramy powinien wynikać jedynie z prac konserwacyjnych;
- **wytrzymałość na intensywną pracę** - w przypadku EFAFLEX najwyższe parametry bram są zagwarantowane m.in. dzięki wykorzystaniu opatentowanej technologii spiralnej (blat bramy nawijany jest bezстыkowo na spiralę), dlatego żadna inna konstrukcja bramowa nie jest w stanie tak dobrze połączyć najwyższych prędkości otwierania z trwałością produktu i efektywnością pracy (nawet do 400 000 cykli rocznie).

## BRAMY SZYBKOBIEŻNE W SEKTORZE AUTOMOTIVE

W przemyśle motoryzacyjnym liczy się szybka i płynna praca. Dlatego wybierając bramę szybkobieżną, warto zwrócić uwagę zarówno na parametry techniczne, jak i na doświadczenie producenta. EFAFLEX - ekspert w produkcji wysokiej klasy bram szybkobieżnych - oferuje klientom nie tylko obszerne portfolio produktów

i indywidualnych rozwiązań, ale także kompleksowe wsparcie zakupowe, montażowe i serwisowe. Ponadto systemy bramowe EFAFLEX zostały zaprojektowane tak, aby z łatwością osiągać maksymalną liczbę cykli pracy i zachowywać imponująco długą żywotność. Warto też wiedzieć, że bramy szybkobieżne tego typu wspierają optymalizację kosztów i oszczędzanie energii, dzięki najwyższym prędkościom działania.



FOT. EFAFLEX

### PRZEGLĄD ROZWIĄZAŃ BRAMOWYCH EFAFLEX

Oferta EFAFLEX zawiera wiele rodzajów i modeli bram dostosowanych do potrzeb przemysłu motoryzacyjnego, np.:

- **szybkobieźna brama spiralna EFA-SST®** - energooszczędna brama przemysłowa z doskonałą izolacją termiczną dzięki lamelom EFA-THERM® (do 250 tys. cykli pracy rocznie; prędkość otwierania do 2,5 m/s; prędkość zamykania do 1,0 m/s);
- **szybkobieźna brama spiralna z serii Turbo: EFA-STT® Turbo** - bardzo szybka i w ponad 70-procentach przezroczysta brama, która doświetla wnętrze i poprawia bezpieczeństwo – zapobiega wypadkom i wspiera płynność procesów transportowych (do 200 tys. cykli pracy rocznie; prędkość otwierania do 3,0 m/s; prędkość zamykania do 1,0 m/s);



FOT. EFAFLEX



- **szybkobieźna brama rolowana EFA-SRT® Premium** - łatwa w konserwacji i wszechstronna brama, odporna na duże obciążenia pracy cyklicznej; stosowana jest w strefach o znacznym natężeniu ruchu wózków widłowych i służy zarówno jako brama wewnętrzna, jak i dodatkowe zamknięcie hali (do 150 tys. cykli pracy rocznie; prędkość otwierania do 2,0 m/s; prędkość zamykania do 0,75 m/s);
- **szybkobieźna brama rolowana EFA-SRT® MTL** - stosowana do celów przemysłowych i komercyjnych, a także w intensywnych procesach logistycznych, które odbywają się w zamkniętych obszarach nienarażonych na działanie czynników zewnętrznych; brama posiada szereg konfiguracji w zakresie wyposażenia dodatkowego i bezpieczeństwa (do 150 tys. cykli pracy rocznie; prędkość otwierania do 2,0 m/s; prędkość zamykania do 0,75 m/s);
- **spiralna brama maszynowa EFA-SST® MS** - stosowana w przemyśle jako urządzenie oddzielające różne strefy produkcyjne, w tym jako bezpieczna brama do ochrony maszyn (do 7 cykli pracy na minutę; prędkość do 2,7 m/s; blat wykonany z wytrzymałych i kompaktowych lameli aluminiowych).



**Artur Giczán**

Kierownik Regionu  
EFAFLEX Polska Sp. z o.o.

# Zdominuj rynek - zautomatyzuj produkcję i zwiększ rentowność z ProBDE MES



Nie pozostawaj w tyle za konkurencją! Brak szybkiej reakcji na zmiany rynkowe może kosztować Twoją firmę utratę kluczowych klientów i ograniczenie zysków. W obliczu tych zagrożeń, wdrożenie innowacyjnych systemów staje się nie tylko rozwiązaniem, ale kluczem do zwiększenia rentowności i przewagi konkurencyjnej. Poznaj tajemnicę sukcesu METCHEM i zobacz, jak automatyzacja zmienia oblicze produkcji.



## Cyfrowa transformacja przedsiębiorstwa - przełom w zarządzaniu produkcją

W dobie cyfryzacji, firmy produkcyjne stają w obliczu rosnącej konkurencji, zmieniających się oczekiwań klientów i presji na obniżenie kosztów. Według danych S&P Global z czerwca 2024 roku, sektor produkcyjny w Polsce doświadcza kryzysu już od 26 miesięcy. W takim środowisku

brak adaptacji to ryzyko utraty kluczowych klientów i zmniejszenia zysków.

Dlatego inwestycja w nowoczesne systemy zarządzania, takie jak ProBDE, przestaje być opcją i staje się koniecznością. Przykład firmy METCHEM doskonale ilustruje, jak przekształcenie przedsiębiorstwa w pełni cyfrowe może znacząco zwiększyć rentowność i przewagę

konkurencyjną.

## Od ręcznej ewidencji do automatyzacji produkcji z ProBDE

METCHEM, lider w produkcji zaawansowanych wyrobów z tworzyw sztucznych, firma z ponad 40-letnim doświadczeniem i obecnością w 27 krajach, zrewolucjonizowała zarządzanie danymi produkcyjnymi dzięki wdrożeniu systemu ProBDE.

Wcześniej ręczne rejestrowanie danych w Excelu było czasochłonne i podatne na błędy. Dziś, dzięki zaawansowanej automatyzacji w czasie rzeczywistym, firma ma natychmiastowy dostęp do kluczowych informacji, co umożliwia optymalizację procesów produkcyjnych w czasie rzeczywistym.

Wdrożenie ProBDE przyniosło wymierne korzyści – efektywność zakładu w METCHEM wzrosła o kilkanaście procent. System umożliwił optymalizację zasobów ludzkich i organizacyjnych w ramach jednego zintegrowanego rozwiązania. MES wyeliminował błędy manualne, przyspieszył proces podejmowania decyzji i zapewnił terminową realizację dostaw.

Możliwość bieżącego monitorowania produkcji, identyfikacji przestojów oraz błędów pozwala na szybką reakcję i dostosowywanie procesów w czasie rzeczywistym.

Maciej Grabowski, Prezes Zarządu METCHEM, zauważa: „Dzięki natychmiastowemu dostępowi do kluczowych informacji produkcyjnych oraz możliwości monitorowania zasobów maszyn i pracowników przez całą dobę, uprościliśmy naszą pracę i zyskaliśmy pełną kontrolę nad produkcją. To nie tylko poprawiło relacje z klientami, ale także zapewniło terminowość dostaw i najwyższą jakość produktów”.

Krzysztof Łudzik, Kierownik Produkcji w METCHEM, dodaje: „Automatyzacja to klucz do sukcesu w nowoczesnym przemyśle”. Jego słowa znajdują potwierdzenie w praktyce – wdrożenie ProBDE przyczyniło się do wzrostu rentowności o kilkanaście procent, co dowodzi skuteczności inwestycji w nowoczesne systemy zarządzania produkcją.

„Dostrzeżliśmy potencjał systemu ProBDE i konsekwentnie wykorzystaliśmy go do zwiększenia efektywności naszego parku maszynowego oraz optymalnego zarządzania zasobami ludzkimi. Regularne monitorowanie wskaźników i rozwiązywanie problemów z pomocą nowoczesnych narzędzi

dzi pozwala nam utrzymać przewagę konkurencyjną i stale doskonalić nasze produkty oraz usługi”, podsumowuje M. Grabowski.

METCHEM usprawnił procesy produkcyjne i umocnił swoją pozycję lidera na rynku, zdobywając lojalność klientów poprzez oferowanie wysokiej jakości produktów i terminowych dostaw. To dowód na to, że inwestycje w nowoczesne technologie, przekładają się na długoterminowy sukces i konkurencyjność.

### **Pełna kontrola nad procesami i minimalizacja marnotrawstwa**

Wdrożenie systemu MES przełożyło się na znaczne oszczędności poprzez skuteczną eliminację nieidentyfikowanych braków, przestojów oraz błędów w planowaniu zleceń. Zaawansowane funkcje monitorowania i analizy danych pozwoliły na pełną przejrzystość procesów produkcyjnych, co przełożyło się na lepszy nadzór nad pracą maszyn, urządzeń i pracowników. W praktyce oznacza to minimalizację kosztów wynikających z nieefektywności i marnotrawstwa – firma jest teraz w stanie dokładnie śledzić zużycie materiałów, identyfikować obszary wymagające optymalizacji oraz natychmiast reagować na potencjalne problemy.

### **Jak system MES może zadecydować o przyszłości firm produkcyjnych?**

W erze cyfrowej transformacji, firmy produkcyjne muszą dostosować się do szybkich zmian rynkowych. Wdrażanie systemów takich jak ProBDE przestaje być wyborem i staje się koniecznością. Automatyzacja procesów produkcyjnych to nie tylko sposób na zwiększenie efektywności, ale także na minimalizację ryzyka błędów i optymalizację zasobów. Przykład METCHEM pokazuje, jak takie systemy mogą stać się katalizatorem sukcesu, przekształcając wyzwania w przewagę konkurencyjną.

### **Automatyzacja procesów - od reakcji do proaktywności**

Firmy, które w pełni automatyzują procesy, mogą szybciej reagować na zmieniające się warunki rynkowe. ProBDE umożliwia prognozowanie i planowanie działań z wyprzedzeniem, co jest kluczowe dla utrzymania konkurencyjności i minimalizacji ryzyka związanego z nagłymi zmianami w popycie lub zakłóceniami w łańcuchu dostaw.

Automatyzacja procesów produkcyjnych pozwala na bardziej elastyczne i efektywne zarządzanie zasobami, co prowadzi do lepszego dostosowania strategii do dynamicznych warunków rynku.



FOT. METCHEM

### **Integracja systemów zwiększa efektywność zarządzania zasobami**

Integracja systemu ProBDE z innymi narzędziami, takimi jak ERP, stanowi fundament efektywnego zarządzania łańcuchem produkcyjnym w firmach. Automatyzacja przepływu danych między działami eliminuje błędy wynikające z ręcznego wprowadzania informacji i znacząco skraca czas podejmowania decyzji.

W METCHEM, integracja ProBDE z ERP umożliwiła optymalne wykorzystanie zasobów ludzkich i maszynowych oraz efektywne planowanie produkcji, co pozwoliło uzyskać przewagę konkurencyjną.

### **ProBDE buduje lojalność klientów**

Wprowadzenie ProBDE w firmie METCHEM to nie tylko inwestycja w technologię, ale również w jakość produktów i usług oferowanych klientom. Dzięki automatyzacji i optymalizacji procesów firma była w stanie zwiększyć swoją rentowność o kilkanaście procent, jednocześnie zapewniając terminowość dostaw i doskonałą obsługę klienta.

*„Z ProBDE jesteśmy gotowi dostarczać produkty najwyższej jakości oraz zapewnić terminową realizację dostaw.”*, mówi Maciej Grabowski, Prezes Zarządu METCHEM.

Tego rodzaju podejście buduje zaufanie i lojalność klientów, co jest kluczowe dla długotrwałych relacji biznesowych i pozytywnego wizerunku firmy na rynku.

### **Automatyzacja dla liderów rynku**

Wdrożenie nowoczesnych systemów zarządzania produkcją, takich jak ProBDE, to krok ku przyszłości, w której automatyzacja, optymalizacja i cyfryzacja są fundamentami sukcesu.

METCHEM już teraz pokazuje, jak technologia może przekształcić tradycyjne podejście do produkcji w nowoczesny, zintegrowany system zarządzania, któ-

ry zwiększa efektywność i rentowność. To nie jest tylko przetrwanie w czasach kryzysu – to przekształcenie firmy w lidera na rynku i zapewnienie jej stabilności oraz elastyczności w obliczu przyszłych wyzwań.

### **Natychmiastowy zysk z automatyzacji w METCHEM**

Zauważalne korzyści w METCHEM pojawiły się już w pierwszych tygodniach po wdrożeniu systemu. Jak podkreśla Krzysztof Łudzik, Kierownik Produkcji w METCHEM: *„Efekty były piorunujące – widoczne zmiany pojawiły się niemal natychmiast”*.

Automatyzacja procesów i szybki dostęp do danych produkcyjnych pozwoliły firmie na eliminację błędów i przestojów, co znacząco zwiększyło efektywność i rentowność już w pierwszych tygodniach od wdrożenia.

### **Kluczowe korzyści z wdrożenia ProBDE MES:**

- **Eliminacja błędów:** Automatyzacja procesów produkcyjnych redukuje ryzyko pomyłek, które mogą prowadzić do kosztownych przestojów. Bieżące monitorowanie i analiza danych umożliwiają szybkie wykrywanie nieprawidłowości i korekty.
- **Szybsze podejmowanie decyzji:** Szybki dostęp do danych pozwala na błyskawiczną reakcję na zmiany w produkcji i zamówieniach. Optymalizacja procesów zwiększa efektywność i rentowność oraz poprawia planowanie i alokację zasobów.
- **Uproszczenie pracy i uwolnienie zasobów ludzkich:** Automatyzacja rutynowych zadań, takich jak generowanie raportów i rejestracja danych, pozwala pracownikom skupić się na bardziej wartościowych działaniach, redukując potrzebę zakupu nowych maszyn czy zatrudniania dodatkowych pracowników.

- **Zwiększenie dostępności środków produkcyjnych:** Lepszy nadzór nad maszynami umożliwia szybsze wykrywanie i eliminację wąskich gardeł, poprawiając dostępność środków produkcyjnych i redukując przestoje.

- **Elastyczność w reagowaniu na zmiany:** Możliwość planowania produkcji do 3 miesięcy do przodu umożliwia elastyczne reagowanie na zmiany rynkowe, zwiększając efektywność wykorzystania zasobów i redukując koszty.

- **Transparentność procesów i kontrola nad produkcją:** Natychmiastowy dostęp do raportów i całodobowe monitorowanie zapewniają pełną transparentność produkcji, umożliwiając szybką optymalizację procesów i lepszą kontrolę jakości.

- **Integracja z innymi systemami:** ProBDE MES łączy się z narzędziami takimi jak ERP, PPS i CAQ, co umożliwia płynną wymianę danych, eliminację podwójnego wprowadzania informacji oraz efektywne zarządzanie produkcją.

### **Czy twoja firma jest gotowa na transformację?**

W dynamicznie zmieniającym się środowisku biznesowym, adaptacja do nowych warunków staje się kluczowym elementem przetrwania i rozwoju. Cyfryzacja procesów produkcyjnych, optymalizacja zasobów oraz automatyzacja zarządzania danymi są już nie tylko trendami, ale koniecznością dla firm, które chcą utrzymać się na szczycie i odnieść długoterminowy sukces.

Dzisiejsze przedsiębiorstwa muszą reagować szybciej niż kiedykolwiek wcześniej, aby sprostać rosnącym wymaganiom rynku i klientów. Przeszarżowane systemy i procesy mogą prowadzić do opóźnień, błędów i zwiększonych kosztów, które znacząco obniżają rentowność.





## Nie czekaj, aż konkurencja cię wyprzedzi

Cyfrowa transformacja to już nie przyszłość, ale teraźniejszość. Firmy, które inwestują w innowacyjne systemy takie jak ProBDE, mogą liczyć na stabilność, wyższą rentowność i lojalność klientów. METCHEM jest doskonałym przykładem przedsiębiorstwa, które dzięki odważnym decyzjom technologicznym osiągnęło wyższy poziom efektywności operacyjnej.

System MES umożliwił szybsze reagowanie na zmiany, dokładne monitorowanie zasobów i elastyczne zarządzanie procesami.

Współczesny rynek stawia przed firmami produkcyjnymi wiele wyzwań, ale i ogromne możliwości. Klienci coraz częściej oczekują nie tylko wysokiej jakości produktów, ale także szybkiej realizacji zamówień, terminowych dostaw i elastyczności w dostosowywaniu oferty do ich specyficznych potrzeb.

Dzięki automatyzacji i cyfrowej transformacji, przedsiębiorstwa takie jak METCHEM mogą zapewnić stabilność i niezawodność dostaw, co jest kluczo-

we dla budowania zaufania i długoterminowych relacji z klientami.

Klienci wybierają firmy, które mogą dostarczać nie tylko produkty najwyższej jakości, ale także świadczyć doskonałą obsługę – od momentu złożenia zamówienia po jego realizację.

Wdrożenie systemu MES daje firmom możliwość szybkiego reagowania na zmiany, lepszej alokacji zasobów oraz precyzyjnego monitorowania postępów produkcji.

Ponadto, firmy, które korzystają z zaawansowanych systemów takich jak ProBDE, są postrzegane jako innowacyjne, przygotowane na dynamiczne zmiany rynkowe i gotowe do sprośnięcia przyszłym wyzwaniom, dzięki czemu zyskują przewagę konkurencyjną oraz budują reputację solidnych i nowoczesnych partnerów biznesowych.

## Wybór jest prosty: adaptacja lub stagnacja

Dziś każda firma produkcyjna stoi przed wyzwaniem: czy zainwestować w cyfryzację, czy ryzykować pozostanie w tyle.

Firmy, które inwestują w nowoczesne systemy takie jak ProBDE, mogą liczyć na stabilność, wyższą rentowność i lojalność klientów.

METCHEM jest dowodem na to, że inwestycje w technologie przekładają się na długoterminowy sukces. Czy Twoja firma jest gotowa na ten krok?

Nie czekaj, aż konkurencja Cię wyprzedzi. Zainwestuj w cyfrową transformację z ProBDE i przekuj wyzwania w realne zyski. Skontaktuj się z nami już dziś, aby dowiedzieć się, jak automatyzacja może wzmocnić Twoją firmę i otworzyć nowe możliwości rozwoju!

**Michał Łatko**

tel. 667 472 950

m.latko@proses.de

ProSeS BDE GmbH

[www.pl.proses.de](http://www.pl.proses.de)

# Sukcesja w przemyśle motoryzacyjnym: Jak fundacja rodzinna może pomóc?

zwyrtek.

**W branży motoryzacyjnej, gdzie tradycje rodzinne często sięgają kilku pokoleń, kwestia sukcesji nabiera szczególnego znaczenia. Właściciele firm produkujących części samochodowe, świadczących usługi dla motoryzacji, a także właściciele salonów samochodowych, coraz częściej stają przed wyzwaniem przekazania swojej działalności kolejnym pokoleniom w sposób przemyślany i optymalny. Pomocą w tym procesie może okazać się instytucja fundacji rodzinnej.**

Fundacja rodzinna to nowoczesne narzędzie prawne, które zdobywa coraz większą popularność w Polsce. Eksperti podkreślają, że jest to wyjątkowo skuteczna forma zarządzania majątkiem, umożliwiającą przedsiębiorcom uporządkowanie spraw związanych z sukcesją oraz zapewnienie ciągłości prowadzenia biznesu.

## CZYM JEST FUNDACJA RODZINNA?

W odróżnieniu od tradycyjnych fundacji, które realizują cele społeczne i charytatywne, fundacja rodzinna działa przede wszystkim w interesie prywatnym, skupiając się na ochronie i zarządzaniu majątkiem rodzinnym. Fundator, czyli osoba zakładająca fundację, wnosi do niej swoje aktywa, które następnie są zarządzane przez fundację i wykorzystywane na rzecz beneficjentów, najczęściej członków rodziny.

Jednym z głównych celów zakładania fundacji rodzinnej jest bezpieczeństwo majątku. Fundacja nie odpowiada za zobowiązania fundatora ani beneficjentów, co oznacza, że wniesiony do niej majątek jest chroniony przed wierzycielami. To istotne zabezpieczenie w sytuacji,

gdy obawiamy się, że spadkobiercy mogą popaść w długi i narazić na zajęcie ciężko wypracowany majątek rodzinny.

Fundacja rodzinna pozwala także na uniknięcie problemów związanych z dziedziczeniem. Tradycyjnie, aktywa są dzielone między spadkobierców, co może prowadzić do konfliktów i rozdrobnienia majątku. Fundacja, zarządzając całością majątku, może zapewnić jego jednolite i efektywne wykorzystanie, zgodnie z wolą fundatora. To szczególnie ważne w kontekście prowadzenia firm rodzinnych, gdzie różne wizje przyszłości biznesu mogą prowadzić do sporów między spadkobiercami.

## WEHIKUŁ INWESTYCYJNY

Kolejną zaletą fundacji rodzinnej jest możliwość elastycznego zarządzania majątkiem. Fundator może określić warunki, na jakich beneficjenci otrzymują świadczenia, np. uzależniając je od osiągnięcia konkretnych celów edukacyjnych czy zawodowych. To daje możliwość nie tylko zabezpieczenia finansowego, ale także motywowania młodszych członków rodziny do rozwoju.

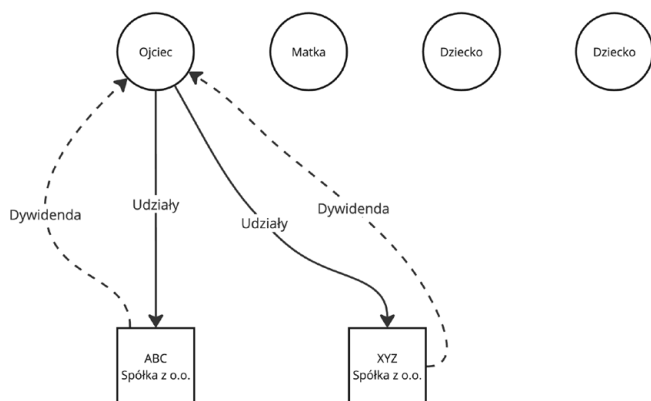
Fundacja rodzinna może również pełnić rolę narzędzia inwestycyjnego. Może posiadać udziały w spółkach, nieruchomości, a także inwestować w różne aktywa finansowe. Dzięki temu, przedsiębiorcy mogą efektywnie zarządzać swoim majątkiem, zwiększając jego wartość i zapewniając stabilne źródło dochodów dla kolejnych pokoleń.

## OPTIMALIZACJA PODATKOWA

Pod względem podatkowym, fundacja rodzinna oferuje korzystne rozwiązania. Fundacja nie płaci podatku dochodowego, jeśli prowadzi dozwoloną działalność, a dystrybucja zysków do beneficjentów podlega 15-procentowemu podatkowi dochodowemu od osób prawnych. Co więcej, świadczenia przekazywane na rzecz fundatora i jego bliskich są zwolnione z podatku dochodowego od osób fizycznych oraz podatku od spadków i darowizn.

W kontekście sukcesji i zarządzania majątkiem w branży motoryzacyjnej, fundacja rodzinna może okazać się idealnym rozwiązaniem. Umożliwia ona nie tylko ochronę i efektywne zarządzanie majątkiem, ale także zapewnia stabilność i ciągłość prowa-

Przykładowo struktura właścicielska bez fundacji rodzinnej



dzenia biznesu. To nowoczesne narzędzie, które pozwala przedsiębiorcom skupić się na rozwijaniu swojego biznesu, jednocześnie mając pewność, że ich majątek jest bezpieczny i dobrze zarządzany.

### JAK SIĘ PRZYGOTOWAĆ?

Założenie fundacji rodzinnej jest procesem formalnym, który wymaga przejścia przez kilka kroków. Przede wszystkim, konieczne jest złożenie oświadczenia o ustanowieniu fundacji rodzinnej przed notariuszem, a następnie ustalenie statutu, sporządzenie spisu mienia, ustanowienie organów fundacji oraz wnie-

sienie funduszu założycielskiego. Kluczowym elementem jest wpisanie fundacji do rejestru fundacji rodzinnych, co formalnie ją powołuje do życia.

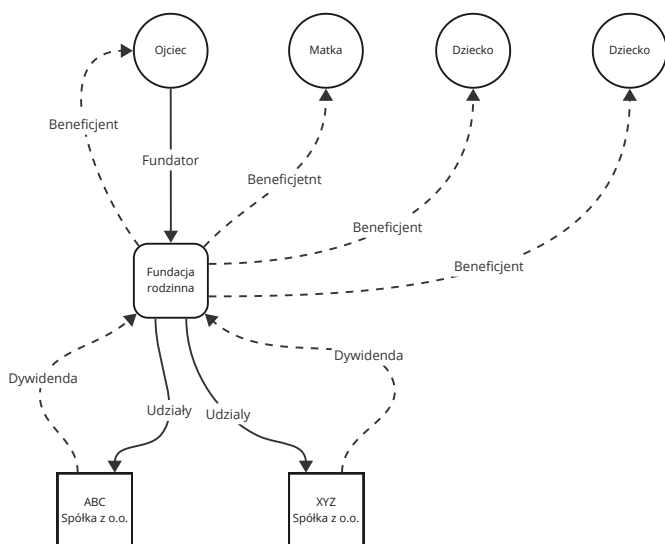
Statut fundacji rodzinnej jest dokumentem regulującym najważniejsze aspekty jej funkcjonowania, w tym cele fundacji, zasady określania beneficjentów oraz zasady zarządzania majątkiem. To w statucie zawarte są szczegółowe informacje dotyczące powoływania i odwoływania członków organów fundacji, a także zasady zmiany statutu i przeznaczenie mienia po ewentualnym rozwiązaniu fundacji.

Przygotowanie do założenia fundacji rodzinnej wymaga nie tylko spełnienia wymogów prawnych, ale także refleksji nad celami i wizją funkcjonowania fundacji. Konieczne jest podjęcie dyskusji w gronie rodzinnym, aby ustalić, kto będzie beneficjentem i na jakich zasadach, jaki majątek zostanie przekazany do fundacji oraz kto będzie stał na jej czele. To proces złożony i często trudny, mogący wywołać konflikty, dlatego warto zaangażować w niego nie tylko członków rodziny, ale również zaufanych menedżerów i zewnętrznych doradców.

### PODSUMOWANIE

Przedsiębiorcy z branży motoryzacyjnej, którzy zastanawiają się nad optymalnym sposobem przekazania swojego biznesu kolejnym pokoleniom, powinni rozważyć założenie fundacji rodzinnej. To rozwiązanie, mimo, iż w ostatnim czasie stało się przedmiotem gorącej dyskusji przez przedstawicieli Ministerstwa Finansów, nie tylko odpowiada na wyzwania związane z sukcesją, ale także daje szerokie możliwości zarządzania i ochrony majątku, co w długoterminowej perspektywie może przynieść znaczne korzyści zarówno dla fundatora, jak i jego rodziny.

Przykładowo struktura właścicielska z fundacją rodzinną



**Michał Zwyrték**

Partner  
Zwyrték & Wspólnicy sp.k.

**/ GABEC /**

 ul. Inwestycyjna 18  
26-600 Radom

 + 48 48 384 64 28

 [www.gabec.pl](http://www.gabec.pl)

Firma Gabec specjalizuje się w produkcji elementów złącznych technologią kucia na zimno, która jest procesem bardziej wydajnym niż inne znane techniki formowania stali. Nasze produkty są wytwarzane dla wielu branż, dla których plan jakości, precyzja wykonania oraz terminowość dostaw ma znaczenie fundamentalne. Produujemy z drutu, prętów ze stali stopowych, metali nieżelaznych oraz innych gatunków materiałów.

 **PROMOT**  
ZAKŁADY METALOWE SP. Z O. O.


 ul. Frysztacka 49  
43-400 Cieszyń


 + 48 33 857 70 28

 [www.promot-zm.com](http://www.promot-zm.com)

Promot-Zakłady Metalowe Sp. z o.o. jest producentem kutych elementów metalowych o wadze od 0,1 do 4 kg wykonywanych wraz z obróbką mechaniczną i montażem wg technicznej specyfikacji klientów. Oferuje również obróbkę cieplną oraz pełną gamę powłok galwanicznych oraz zabezpieczeń antykorozyjnych. Produkty firmy, wykonywane ze stali węglowych, oraz wysokostopowych, nierdzewnych, żarowytrzymałych i kwasoodpornych dostarczane są głównie do międzynarodowych koncernów motoryzacyjnych, lecz znajdują zastosowanie również w przemyśle górniczym, maszynowym, transportowym, rolniczym i budowlanym.

**ISRI**   
ISRINGHAUSEN

 ul. Polska 3  
47-143 Zimna Wódka

 [monika.urbanczyk@isri.com](mailto:monika.urbanczyk@isri.com)

Firma ISRINGHAUSEN to spółka należąca do Grupy AUNDE. Jest jedną z wiodących firm specjalizujących się w dziedzinie rozwoju i produkcji innowacyjnych systemów siedzeń dla samochodów użytkowych i sprzężyn technicznych. Polski oddział firmy (ISRINGHAUSEN Sp. z o.o.) zlokalizowany w Zimnej Wódce (woj. opolskie) jest pierwszym w Polsce zakładem grupy Aunde. Przy wsparciu centrali technicznej realizuje zadania w zakresie produkcji siedzeń, od etapu projektu do wdrożenia produkcji seryjnej w systemie dostaw JIS, JIT oraz według specyfikacji klienta.

  
**STRUMET**

 ul. Ks. Londzina 61  
43-246 Strumień

 + 48 33 854 67 00

 [www.strumet.pl/pl](http://www.strumet.pl/pl)

Strumet to jeden z największych producentów systemów transportu i magazynowania części samochodowych w Europie. Nasze specjalistyczne pojemniki, zaprojektowane dla konkretnych podzespołów (silniki, zderzaki, szyby i wiele innych) są niezawodnym narzędziem w procesie produkcji samochodów. Nasz wachlarz usług obejmuje obecnie cynkowanie ogniowe, cynkowanie galwaniczne, wtryskiwanie tworzyw sztucznych, projektowanie i wykonawstwo form wtryskowych oraz wytwórstwo elementów z poliuretanu metodą odlewania.


MIEJSCE NA REKLAMĘ  
**TWOJEJ FIRMY**  
DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



 **Gumitex**<sup>®</sup>

 ul. Gospodarcza 25  
42-520 Dąbrowa Górnicza

 + 48 32 264 03 11

 [www.gum.pl](http://www.gum.pl)

Gumitex Sp. z o.o. Sp.k. specjalizuje się w produkcji wyrobów z gumy, łączów guma-metal, guma-metal- teflon o dowolnych kształtach i zastosowaniach. Ponadto tłoczmy profile z tworzyw sztucznych oraz gumy zgodnie z indywidualnym zamówieniem klientów. Naszym celem jest dostarczanie na czas produktów wysokiej jakości w konkurencyjnych cenach. Klientom zapewniamy nie tylko dobre, sprawdzone produkty oraz profesjonalną obsługę, ale również doradztwo, dzięki któremu mogą wprowadzać optymalne, najkorzystniejsze dla siebie rozwiązania.



 Wola Gutowska 33E  
26-660 Jedlinsk  
 + 48 48 386 69 00  
 rfq@radmot.com  
 www.radmot.com/pl/

#### Poznaj komfort współpracy!

Od 40 lat specjalizujemy się w wysoko precyzyjnym frezowaniu i toczeniu CNC. Produkujemy zgodnie z certyfikacją **IATF 16949:2016** i podejmujemy się projektów nawet w **6-tej klasie dokładności**. Pracujemy na ponad 80 nowoczesnych centrach CNC stawiając na ich automatyzację i robotyzację, by zapewnić powtarzalność i konkurencyjne ceny. Wszystko to sprawia, że od lat jesteśmy sprawdzonym partnerem dla liderów branży automotive. Skontaktuj się z nami zwłaszcza, jeżeli Twój projekt wymaga anodowania – **posiadamy własną Anodownię**.



 ul. Kpt. M. Medweckiego 2  
32-083 Balice  
 + 48 12 685 13 00  
 www.bwigroup.pl

BWI Group projektuje i wytwarza systemy zawieszon samochodowych dla globalnego rynku motoryzacyjnego. W swojej ofercie ma zarówno rozwiązania konwencjonalne – amortyzatory hydrauliczne o zróżnicowanych funkcjonalnościach, jak i systemy aktywne, typu MagneRide™. W Polsce BWI Group posiada dwa oddziały: Centrum Rozwojowo – Badawcze w Balicach, gdzie opracowywane są koncepcje i prowadzone badania nad nowymi technologiami oraz Fabrykę w Krośnie, największy ośrodek produkcyjny koncernu.

## ETISOFT

 ul. Szara 21  
44-100 Gliwice  
 + 48 32 332 80 50  
 www.etisoft.com.pl

Działający od 1993 roku Etisoft to jedna z najbardziej doświadczonych i wszechstronnych firm oferujących kompleksowe usługi w zakresie znakowania i automatycznej identyfikacji produktów. Wizja firmy „Od etykiet do Przemysłu 4.0” wytycza nasz kierunek działania jako nowoczesnego i odpowiedzialnego producenta i dostawcy etykiet oraz zaawansowanych technologicznie rozwiązań z zakresu automatyzacji procesów. Od lat współpracujemy jako globalny dostawca m.in. z branżą motoryzacyjną, zapewniając bezpieczną współpracę i wsparcie ekspertów skupionych w Team Automotive.



 Tersteegenstraße 25  
DE40474 Düsseldorf  
 +49 211 4389 340  
 service@safecem.com  
 www.safecem.com

Założona w 1992 roku firma SAFECEM Europe GmbH jest doświadczonym dostawcą usług i rozwiązań w zakresie bezpiecznego i zrównoważonego stosowania rozpuszczalników w czyszczeniu powierzchni metalowych, czyszczeniu tekstyliów i analizie asfaltu. Pełna oferta usług obejmuje system SAFE-TAINER™ o obiegu zamkniętym do bezpiecznego i bezemisyjnego dostarczania rozpuszczalników i odbioru odpadu. Kierując się zasadami Responsible Care® i Product Stewardship, SAFECEM opracował innowacyjne modele biznesowe i usługi, takie jak COMPLEASET™ Chemical Leasing. Ponadto firma zapewnia wiedzę ekspercką na temat procesów czyszczenia, szkoleń dotyczących rozpuszczalników i analiz laboratoryjnych za pośrednictwem platformy CHEMAWARE™ Knowledge Services.



 ul. Kaletnicza 4  
87-800 Włocławek  
 + 48 54 235 58 09  
 www.faber-cnc.pl

Faber CNC jest firmą rodzinną i istnieje na rynku od 1985 roku co sprawia, że jesteśmy jednym z liderów w branży obróbki metali. Wieloletnie doświadczenie w obróbce skrawaniem oraz nowoczesny park maszynowy pozwala nam na realizację usług na najwyższym poziomie. Specjalizujemy się w toczeniu i frezowaniu CNC. Dzięki naszej polityce jakości oraz zaawansowanemu technologicznie laboratorium pomiarowemu nasze wyroby spełniają wszystkie wymagania założone przez naszych klientów w kraju, jak i na terenie Europy.

MIEJSCE NA REKLAMĘ  
**TWOJEJ FIRMY**  
 DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



Szczegóły: [www.automotivesuppliers.pl](http://www.automotivesuppliers.pl) 22 215-05-05 [review@automotivesuppliers.pl](mailto:review@automotivesuppliers.pl)



ul. Rejtana 15  
42-202 Częstochowa

+ 48 34 363 25 64

www.linex.com.pl

Firma Linex działa na rynku od roku 1963. Zajmuje się produkcją części do samochodów. Głównym profilem firmy jest produkcja cięgien i miarek poziomu oleju dla przemysłu motoryzacyjnego, dla takich marek jak: Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, BMW, Fiat, Geely, Hyundai, Jaguar, Kia, Lamborghini, Lancia, Maserati, Mercedes-Benz, Peugeot, Porsche, Skoda, Smart, Volkswagen, Volvo. Firma Linex jest również liderem w produkcji cięgien na rynek części zamiennych. Firma Linex posiada zintegrowany system zarządzania jakością IATF 16949; ISO 14001 oraz Tisax.



ul. Świdnicka 38  
58-200 Dzierżoniów

+ 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. Legionów 211  
43-502 Czechowice-Dziedzice

+ 48 501 068 406

www.lubricant.pl

Jesteśmy oficjalnym dystrybutorem firmy Carl Bechem, producenta specjalnych środków smarnych. W swej ofercie posiadamy smary plastyczne do:

- elementów wnętrza samochodu
- systemów mechatronicznych
- styków elektrycznych
- systemów podwozia i hamulcowych
- systemów foteli i pasów bezpieczeństwa
- systemów zamykania i zawiasów
- produkty na bazie PFPE
- lakiery ślizgowe
- powłoki antyfrukcyjne



ul. Gdanska 23  
66-520 Dobiegniew

+ 48 609 600 598

www.pilous-packaging.com

Specjalizujemy się w projektowaniu, produkcji i wdrażaniu kompletnych rozwiązań opakowaniowych dla segmentu automotive i nie tylko. Proponujemy dobre wsparcie techniczne od początku projektu (tworzymy koncepcję opakowania), kompleksowe wdrożenie i elastyczną logistykę JIT. Certyfikujemy i dostarczamy opakowania dla materiałów niebezpiecznych, do baterii samochodowych i jednostek gromadzenia energii, jak również stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

MIEJSCE NA REKLAMĘ  
**TWOJEJ FIRMY**  
DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



ul. Przemysłowa  
41-43. 58-100 Świdnica

sales@pl.nifco.com

www.nifco.com/en/

Firma Nifco Inc. jest globalnie działającym producentem elementów z tworzyw sztucznych, ze swoją główną siedzibą w Japonii. Polski oddział Nifco Poland Sp. z o.o., który prężnie działa od 2006 roku, posiada szeroką gamę produktów wykorzystywanych wewnątrz jak i na zewnątrz pojazdów, ponadto zajmuje się produkcją części kinematycznych, układu przeniesienia napędu oraz tworzywowych elementów złącznych. Produkuje również detale wykorzystywane w układach paliwowych. Ponadto w katalogu firmowym znajduje się również duży wybór części do kontroli ruchu elementów kinematycznych nazywanych częściami MCD, czyli Motion Control Devices.



 ul. Nasienna 3  
44-120 Pyskowice  
 + 48 32 720 24 49  
 www.libeli.pl

LIBELI to producent personalizowanych i technicznych rozwiązań dla B2B. Etykiety, przywieszki, instrukcje, panele czołowe, taśmy, pianki to komponenty, które znajdują zastosowanie w sektorze motoryzacyjnym oraz w innych gałęziach przemysłu jak elektroniczny, AGD, służba zdrowia czy przemysł ciężki. Zapewniamy kompleksową obsługę i doradztwo na każdym etapie realizacji projektu. Jeśli Twoje etykiety odklejają się, nadruk jest nietrwały - zapraszamy do współpracy. Zadbamy o każdy szczegół, aby finalny produkt spełnił Twoje oczekiwania.



 ul. Nadrzeczna 17  
05-462 Wiązowna  
 + 48 500 130 782  
 www.linktransport.eu

Specjalizujemy się w transporcie drogowym oraz projektach spedycyjnych, realizowanych na terenie całej Europy. Nasi klienci zyskują gwarancję niezawodności oraz możliwość obniżenia budżetów transportowo-logistycznych dzięki wykorzystaniu nowoczesnej floty LINK (średni wiek pojazdów to 1,5 roku; naczepy typu MEGA i MEGA BDE o ładowności 100 m<sup>3</sup>), jak również optymalnie planowanym trasom przewozów. Przez lata wypracowaliśmy najwyższe standardy operacyjne wynikające z szerokiej współpracy z klientami w branży OEM.



 ul. Płochocińska 59  
03-044 Warszawa  
 + 48 22 420 62 00  
 www.linde-mh.pl/pl/

Linde Material Handling jest czołowym producentem innowacyjnych rozwiązań w obszarze przepływu materiałowego, które są dostosowane do indywidualnych potrzeb klienta. Jesteśmy jednym z największych na świecie producentów wózków widłowych i urządzeń do obsługi procesów magazynowych, transportu poziomego, zarządzania flotą, systemów wspomaganie operatora. Oferujemy również usługi serwisowe. Jesteśmy obecni w ponad 100 krajach na świecie. Na przestrzeni 125-letniej historii firmy mamy wiele patentów, które wpłynęły na rozwój intralogistyki.



 ul. Farbiarska 69  
02-862 Warszawa  
 + 48 605 548 484  
 www.cherbsloeh.pl

C.H.Erbslöh Polska jest firmą specjalizującą się w dystrybucji nowoczesnych surowców chemicznych i materiałów przemysłowych, stosowanych w różnych gałęziach przemysłu oraz maszyn służących do montażu elektronicznego i procesów produkcyjnych w przemyśle. Ponadto, dzięki wieloletniemu doświadczeniu, jesteśmy wysoko wykwalifikowani w zakresie doradztwa technicznego. Nowoczesna technologia w połączeniu z silnym zaangażowaniem w zachowanie spójności sprawiają, że C.H.Erbslöh Polska niezmiennie wyróżnia się wśród innych dystrybutorów.



 ul. E. Kwiatkowskiego 4  
52-326 Wrocław  
 + 48 797 014 337  
 www.3dcenterpolska.pl

3D Center to dynamicznie rozwijająca się firma specjalizująca się w nowoczesnych technologiach druku 3D, takich jak druk 3D w metalu (SLM, L-PBF) oraz druk w technologiach proszkowych MJF i SLS. Oferujemy zarówno druk prototypów, jak i profesjonalny, przemysłowy druk 3D, dostosowany do potrzeb różnych branż, w tym przemysłu, medycyny, motoryzacji oraz architektury. Nasza misją to dostarczanie kompleksowych rozwiązań, które umożliwiają naszym klientom realizację najbardziej wymagających projektów przy zachowaniu najwyższej jakości i precyzji.

MIEJSCE NA REKLAMĘ  
**TWOJEJ FIRMY**  
 DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



Organizator

AutomotiveSuppliers.pl

# 13 Forum Moto Solutions

Kraków ■ 21-22 listopada 2024



## Forum MotoSolutions

best practices w przemyśle motoryzacyjnym

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

**Data:** 21-22 listopada 2024

**Miejsce:** Kraków,  
DoubleTree by Hilton

## SAVE THE DATE

Rozwiń  
Swój Biznes

### Kontakt



22 215 05 05



[www.motosolutions.pl](http://www.motosolutions.pl)



[review@motosolutions.pl](mailto:review@motosolutions.pl)