

AutomotiveSuppliers.pl

review



ISSN 1899-4369

PAŹDZIERNIK - GRUDZIEŃ 2024 | NR 4 (67)

TEMAT
WYDANIA

**Niemcy: przemysł motoryzacyjny
w głębokim kryzysie**

14

W NUMERZE

13. Forum
MotoSolutions
- relacja

6

Mercedes-Benz Vans
rozpoczął budowę
fabryki w Jaworze

18

Projekt IZERA:
dwa do przodu,
trzy do tyłu?

20



www.automotivesuppliers.pl

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





Ciężkie czasy dla motoryzacji

Nie sprawdziły się nasze życzenia sprzed roku aby wówczas nadchodzący 2024 rok był lepszy od poprzedniego. Z każdym miesiącem sytuacja w europejskiej i polskiej motoryzacji staje się coraz bardziej złożona. Po kilku latach wzrostu spadają przychody tego przemysłu i kurczy się liczba miejsc pracy.

Elektromobilność zamiast być katalizatorem pozytywnych zmian w branży stała się dla niej znaczącym obciążeniem. W ciągu roku udział aut w pełni elektrycznych w rejestracjach nowych aut nie tylko zmalał ale coraz większa część przypada na auta chińskich producentów.

Kryzys jakiego jesteśmy świadkami jest największym w jego nowożytnej historii motoryzacji w Europie. Zamykane będą nie tylko zakłady produkujące komponenty ale także te, z których linii montażowych zjeżdżają auta - pierwsze tego typu zamknięcie będzie miało miejsce już w lutym przyszłego roku w stolicy Belgii.

Jednocześnie rynek europejski próbuje stawić czoła ekspansji chińskich aut. Koncerny z Państwa Środka nie tylko chcą sprzedawać tu swoje auta ale także je wytwarzać. Branża jest podzielona w ocenie tej ekspansji. Dla jednych dostawców to zagrożenie dla ich działalności ale dla innych potencjalna szansa na rozwój. Wiemy, że nadchodzący 2025 roku będzie dla branży bardzo trudny.

Ponieważ rok 2024 dobiega końca, składam Państwu w imieniu AutomotiveSuppliers.pl najlepsze życzenia z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku.

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 4 (67)/2024

PAŹDZIERNIK-GRUDZIEŃ

WYDAWCA:

AutomotiveSuppliers.pl

Zborowska-Stęplewska, Orłowski sp. j.

ul. Słaniewicka 14, 03-310 Warszawa

tel. 22 215-05-05

e-mail: review@automotivesuppliers.pl

www.automotivesuppliers.pl

WSPÓŁPRACA:

Dominika Blak, Ireneusz Borowski,

Robert Klein, Nicole Polak-Rajczyk,

Jacek Serdeczny, Gabriela Szymczak,

Noemi Truszkowska

OPRACOWANIE GRAFICZNE:

Doroła Jaworska, Dominika Kostka

MEDIA DORA

- 5 Odporny łańcuch dostaw to efektywny biznes automotive. Jak go zbudować?
- 6 13. Forum MotoSolutions: europejski i polski przemysł motoryzacyjny w okresie niepewności
- 10 Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2024 wręczone
- 13 IGOPAK - kolejny krok w innowacyjność produkcji
- 14 Niemcy: przemysł motoryzacyjny w głębokim kryzysie
- 18 Mercedes-Benz Vans rozpoczął budowę fabryki w Jaworze
- 20 Projekt IZERA: dwa do przodu, trzy do tyłu?
- 24 Co nowego u dostawców
- 30 Wirtualne bliźniaki wspierane przez AI przekształcają sektor mobilności
- 32 Przyszłość zarządzania projektami w branży motoryzacyjnej
- 34 EUDR - nowe wyzwania dla biznesu
- 38 INNOVATION PARK czyli kształcenie kadr dla przemysłu
- 40 Oleje i środki smarne w branży automotive: jakie obowiązki generuje obrót olejami oraz środkami smarnymi
- 42 Baza dostawców



Odporny łańcuch dostaw to efektywny biznes automotive. Jak go zbudować?

Firmy z sektora motoryzacyjnego działają w wymiarze globalnym. Rynki zaopatrzenia, produkcji czy zbytu często znajdują się na różnych kontynentach. Dlatego zawirowania na międzynarodowych szlakach transportowych, których przybywa, wpływają na ciągłość produkcji czy dostępność wyrobów gotowych. Kluczowe dla tej branży jest budowanie odporności łańcuchów dostaw.

– Ostatnie lata w logistyce definiowane są przez wyzwania. Pandemia COVID-19, wojna w Ukrainie, blokada Kanału Sueskiego, strajki w portach europejskich czy amerykańskich, niski poziom wody w Kanale Panamskim – to tylko niektóre z nich. W związku z tym sektor motoryzacyjny, który charakteryzuje się dużą wrażliwością na zawirowania, stawia na budowę odporności swoich łańcuchów dostaw. Jak ją osiągnąć? Między innymi poprzez dywersyfikację rozwiązań logistycznych czy rynków działalności. Dlatego tak istotne dla automotive jest wsparcie kompleksowych operatorów logistycznych, a zarazem takich, którzy działają globalnie – tłumaczy Aleksandra Gumel, Supply Chain Solutions Director CEE, Rohlig SUUS Logistics.

ROŻNE ŚRODKI TRANSPORTU

Chiny są największym rynkiem zaopatrzenia w komponenty dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, a to właśnie szlak transportowy z Azji jest w ostatnich latach najczęściej dotykany przez różne wyzwania. Największym z nich jest trwający od grudnia 2023 r. kryzys na Morzu Czerwonym. Brak możliwości żeglugi przez Kanał Sueski sprawia, że statki pokonują trasę wokół Afryki, co wydłuża transit time do europejskich portów o około 14 dni. Jak sobie z tym wyzwaniem poradzić? Niektóre firmy przeprojektowały swoje procesy produkcyjne, aby dostosować je do dłuższego czasu przewozu trasą morską. Inne, przynajmniej część wolumenu, zdecydowały się transportować koleją. Natomiast dla pilnych zamówień alternatywą jest serwis lotniczy. W ostatnim czasie na znaczeniu zyskuje także Korytarz Środkowy, biegnący z Chin m.in. przez

Kazachstan, Azerbejdżan, Gruzję, Morze Czarne i Rumunię. Na tej trasie potrzebne jest skorzystanie z wielu rozwiązań transportowych – pociągu, statku i ciężarówki. Dlatego najlepszym rozwiązaniem jest przewóz intermodalny.

– Kryzys na Morzu Czerwonym jest doskonałym przykładem tego, że firmy potrzebują kompleksowego wsparcia w zarządzaniu łańcuchami dostaw. Stawiają na takich partnerów, którzy w momencie zablokowania jednej trasy zaproponują inne rozwiązania, które zapewnią ciągłość produkcji czy dystrybucji – podkreśla ekspertka Rohlig SUUS Logistics.

NOWE RYNKI MOTORYZACYJNE

W celu budowania odpornego biznesu sektor automotive rozwija także nowe rynki produkcyjne, zaopatrzenia czy zbytu. Na znaczeniu zyskuje m.in. Meksyk, gdzie dynamicznie rośnie przemysł aut elektrycznych, a także Afryka Północna, w tym Maroko czy Egipt, które przyciągają inwestycje m.in. dzięki rządowym programom wsparcia dla branży motoryzacyjnej, umowom handlowym z Unią Europejską, a także niewielkiej odległości od Europy. Ponadto

coraz więcej firm, w ramach strategii nearshoringu, przenosi swój biznes również na Stary Kontynent, najczęściej do Europy Środkowo-Wschodniej (CEE).

– Obserwujemy rosnące zainteresowanie sektora automotive regionem CEE. Przedsiębiorstwa przenoszą tutaj swoje fabryki czy centra dystrybucyjne. Ta strategia pozwala im być blisko rynku docelowego. W naszym portfolio pojawia się coraz więcej klientów motoryzacyjnych, których wspieramy w rozwoju m.in. w Polsce, Czechach czy na Węgrzech – tłumaczy Aleksandra Gumel. – Wśród producentów szczególnie obserwujemy rosnące zainteresowanie usługą VMI, która polega na zarządzaniu zapasami komponentów i dostawą do fabryki przy jednoczesnym odroczeniu płatności i kosztów celno-podatkowych aż do momentu pobrania towaru z magazynu – dodaje.

Vendor Managed Inventory (VMI) to model współpracy, w którym zapas komponentów magazynowany jest w składzie celnym, zlokalizowanym w optymalnej odległości od fabryki. Do momentu podjęcia ich do produkcji właścicielem pozostaje dostawca, a producent nie ponosi bezpośrednich kosztów związanych z obsługą towaru. Korzysta z niego według swoich potrzeb, kupując tylko tyle, ile jest mu w danej chwili niezbędne. Płatność za komponenty oraz zobowiązania celne i podatkowe są odroczone do chwili wyprowadzenia ich z magazynu.



FOT. ROHLIG SUUS LOGISTICS



13 Forum MotoSolutions

- europejski i polski przemysł motoryzacyjny w okresie niepewności

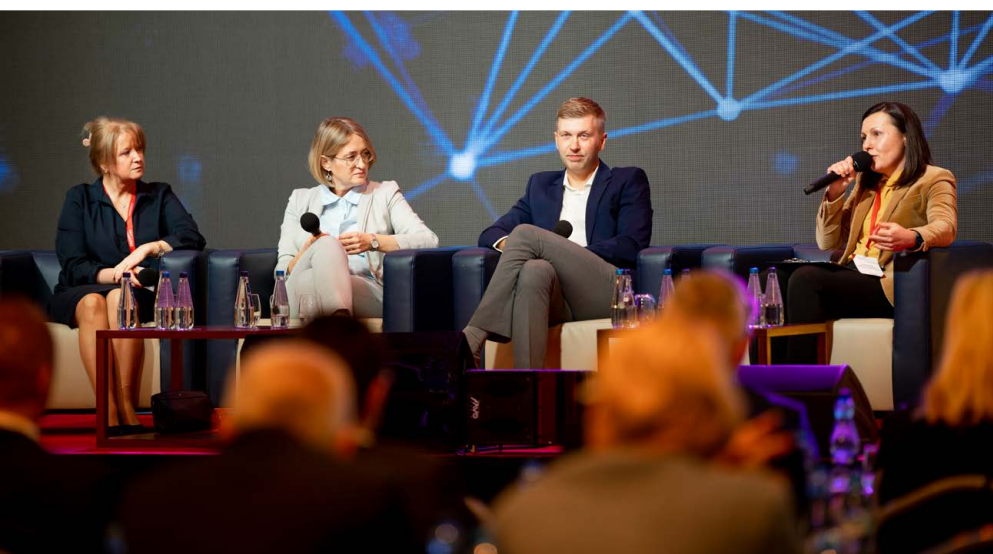
W dniach 21 i 22 listopada 2024 roku w Krakowie odbyła się 13. już edycja Forum MotoSolutions, organizowanego przez AutomotiveSuppliers.pl. To wyjątkowe wydarzenie, które co roku przyciąga czołowych ekspertów, praktyków - ludzi kształtujących świat automotive w Polsce. W tym roku mieliśmy przyjemność gościć ponad 330 uczestników z kraju i zagranicy a Forum towarzyszyła wystawa z 40 firmami.



- Choć od poprzedniego spotkania minęło tylko 12 miesięcy to realia w jakich działa europejska motoryzacja zmieniły się w sposób diametralny - mówi Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl, organizator wydarzenia. - Zeszły rok kończyliśmy z pewną dozą optymizmu, którego obecnie trudno szukać. Branża jest w trudnej i złożonej sytuacji. Zakłady mierzą się ze spadającą produkcją, redukcjami zatrudnienia oraz coraz silniejszą ekspansją aut „made in China”. Aby jeszcze lepiej odnieść się do obecnych wyzwań, po raz pierwszy w historii Forum zaprosiliśmy uczestników do interaktywnego badania nastrojów. Za najważniejsze zagrożenie w nadchodzącym 2025 roku uznano nieprzewidywalność produkcji (forecasty a obniżane finalnie wolumeny zamówień od klientów) a w drugiej

Forum MotoSolutions jest doskonałym miejscem do wymiany wiedzy a także do budowania nowych kontaktów. Słowem-kluczem, które przebiło się podczas wielu prezentacji jest niepewność, która będzie rządziła rynkiem w najbliższych miesiącach. To co mnie cieszy to że sceny padło wiele koncepcji jak z tą niepewnością sobie radzić.

Przemek Berendt
Head of Tech Hub Poland
Volvo Car Corporation



kolejności spadki zamówień. Ocena coraz szerszego wejścia chińskich aut do Europy jest podzielona. Choć dla większości ankietowanych jest to potencjalne zagrożenie (47,5 proc. odpowiedzi) to niewiele mniej respondentów oceniło, że może być to dla nich szansa na rozwój (44 proc.). Dlatego ekspansji firm z Państwa Środka, poświęciliśmy niejedno wystąpienie a tematyka ta przewijała się także podczas debaty strategicznej „Jaka jest przyszłość przemysłu motoryzacyjnego w Europie?”, do której zapro-



siliśmy przedstawicieli producentów pojazdów i naczeń oraz dostawców zarówno z polskim jak i międzynarodowym kapitałem. Pozwoliło to ocenić aktualny stan jak i omówić inne wyzwania branży z różnych perspektyw.

Podczas panelu „Nowe technologie napędów”, zamykającego I dzień Forum, dyskutowaliśmy o szansach i zagrożeniach dla producentów ogniw i silników elektrycznych, związanych m.in. z propozycją wprowadzenia dyrektywy z nową formułą liczenia śladu węglowego od mixu energetycznego kraju, nie uwzględniającego indywidualnych umów producentów baterii na dostawy „zielonej energii”.

W ramach panelu „Motoryzacja a rynek pracy”, otwierającego II dzień Forum debatowano o najważniejszych wyzwaniach w tym obszarze takich jak: czy nasza branża nadal jest top pracodawcą, wynagrodzeniach i coraz częstszym wypaleniu zawodowym.

W tym roku wiele uwagi poświęcono tematowi zrównoważonego rozwoju, elektromobilności oraz cyfrowej transformacji procesów produkcyjnych. Nie zabrakło także interesujących case studies dotyczących cyberbezpieczeństwa czy rozwiązań oferowanych przez Partnerów Forum.

Ale MotoSolutions to nie tylko prezentacje i debaty. Na zakończenie

I dnia wydarzenia uczestnicy wzięli udział w bankiecie, podczas którego wręczyliśmy, już po raz dziewiąty, **Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego (więcej na str. 10-12)**. Uroczysty bankiet to doskonała okazja do wymiany opinii, doświadczeń, nawiązywania nowych relacji w mniej formalnej atmosferze ale przede wszystkim do doskonałej zabawy.



MotoSolutions to miejsce, gdzie można spotkać praktyków, gdzie można wymienić się doświadczeniami, usłyszeć co aktualnie dzieje się w branży. Polecam Forum wszystkim dyrektorom personalnym, dyrektorom produkcji i oczywiście osobom zarządzającym po to, aby dowiedzieć się czym żyje branża, czym żyją inne firmy. Aby wyszli poza ramy swoich organizacji i posłuchali oraz porozmawiali z przedstawicielami innych firm

Artur Kluba
Dyrektor Działu Personalnego
ZF Automotive Systems Poland Sp. z o.o. - Zakład Elektroniki





- Wszyscy wiemy, że rok 2025 będzie trudny dla motoryzacji w Europie - podkreśla Małgorzata Zborowska-Stęplewska, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - Już za kilka tygodni zaczną obowiązywać nowe, jeszcze bardziej rygorystyczne normy emisji CO₂ od nowych samochodów. Niestety trudno dostrzec jakieś światełko, które sygnalizowałoby, że

sytuacja w europejskim przemyśle motoryzacyjnym stanie się bardziej przewidywalna.

MotoSolutions to wydarzenie, które pozwala spojrzeć na wyzwania i przyszłość branży z szerszej perspektywy. Jako organizatorzy Forum dziękujemy za wysoką ocenę tegorocznej edycji. Format wy-

darzenia, jakość prezentowanych zagadnień i poruszanej tematyki, jak również liczba uczestników potwierdzają, że Forum MotoSolutions utrzymuje pozycję najważniejszej konferencji dedykowanej menadżerom zarządzającym w zakładach produkcyjnych i należy też do kluczowych tego typu wydarzeń w Europie Środkowo-Wschodniej.

Chcielibyśmy gorąco podziękować za udział w 13. Forum MotoSolutions uczestnikom, wystawcom a w szczególności Partnerom wydarzenia, bez których trudno byłoby ponownie osiągnąć sukces. Dziękujemy za Państwa zaufanie i zaangażowanie.

Zapraszamy do zapoznania się z relacją wideo, wypowiedziami uczestników i galerią zdjęć z Forum, które dostępne są na stronie internetowej wydarzenia - www.motosolutions.pl Jeśli jesteście Państwo zainteresowani współpracą i uczestnictwem w przyszłorocznej 14. edycji tego wyjątkowego wydarzenia, już teraz zachęcamy do skontaktowania się z nami.

PARTNER GŁÓWNY



PARTNERZY BRANŻOWI



PARTNERZY WSPIERAJĄCY

PARTNERZY BANKIETU



ORGANIZATOR





Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego 2024 wręczone

Podczas bankietu zamykającego I dzień 13. Forum MotoSolutions - best practices w przemyśle motoryzacyjnym (21-22.11.2024) zostały wręczone Nagrody Polskiego Przemysłu Motoryzacyjnego.

Wyróżnienia przyznawane przez AutomotiveSuppliers.pl, firmę analityczną i organizatora wydarzenia. - W tym roku Nagrody zostały przyznane już po raz dziewiąty - mówi Małgorzata Zborowska-Stęplewska, współwłaścicielka w AutomotiveSuppliers.pl. - Jak zawsze staramy się uhonorować firmy i menadżerów, którzy są inspiracją i wzorem do naśladowania.

Wyróżnienia zostały przyznane w sześciu kategoriach: Master of Automotive Industry, Polish Supplier, Employer, Top Menadżerka, Top Manager i CSR.

W kategorii **Master of Automotive Industry** wyróżnienie otrzymała firma **MAN Trucks**. Fabryka w Niepołomicach specjalizuje się w produkcji pojazdów ciężarowych z serii TGS, TGX i TGM oraz TGL, montowanych w różnych konfiguracjach jako pojazdy 2, 3, 4 i 5-osiowe. Dostarcza swoje produkty na rynki Europy, Bliskiego Wschodu, do Azji i Afryki. Rocznie produkowanych jest tutaj kilkadziesiąt tysięcy pojazdów wysokiej jakości MAN.

Fabryka została rozbudowana w latach 2021-2023, zwiększając znacząco moce produkcyjne jak i zatrudnienie.

Oficjalne otwarcie nowych hal, m.in. hali modyfikacji pojazdów MAN (Truck Modification Center) miało miejsce w maju 2023. Od początku działalności z linii montażowych w Niepołomicach zjechało 300 tys. pojazdów ciężarowych MAN.

W imieniu firmy nagrodę odebrał Członek Zarządu ds. Personalnych MAN Trucks p. Bogdan Lis.

W kategorii **Polish Supplier** została uhonorowana spółka **FA Krosno**. FA Krosno to firma z blisko 50-letnim doświadczeniem w produkcji sprężyn gazowych. W przemyśle motoryzacyjnym spółka dostarcza swoje produkty do producentów samochodów osobowych, pojazdów ciężarowych oraz ich dostawców. Spółka produkuje także sprężyny wykorzystywane w branży budowlanej, meblarskiej, rolniczej, czy medycznej. FA Krosno posiada własny dział R&D oraz świetnie wyposażone laboratorium.

W 2023 roku FA Krosno dokonała akwizycji swojego konkurenta na rynku francuskim.

Nagrodę odebrał Dyrektor Operacyjny - Wiceprezes p. Przemysław Jurczak.

W kategorii **Employer** wyróżnienie otrzymał **Volkswagen Poznań**. Początki spółki sięgają 1993 roku. W ciągu ponad 30 lat spółka znacząco się zmieniła. W jej skład wchodzi obecnie: fabryki samochodów w Poznaniu i Swarzędzu, Odlewnię w Poznaniu oraz działający od 2016 r. zakład pojazdów dostawczych we Wrześni. Spółka jest największym pracodawcą w Wielkopolsce i jednym z największych w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce, zatrudniając blisko 9,5 tys. osób.

Firma nie tylko tworzy miejsca pracy, ale także aktywnie wspiera rozwój zawodowy swoich pracowników. Volkswagen Poznań oferuje szeroki wachlarz szkoleń i programów rozwojowych we własnym centrum rozwoju kompetencji, które pomagają pracownikom zdobywać nowe kompetencje i umiejętności.

Volkswagen Poznań stosuje najlepsze praktyki w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi kładąc duży nacisk na różnorodność, bezpieczeństwo zatrudnienia oraz dobrostan pracowników. Przykładem jest dział ochrony zdrowia wraz z zespołem lekarzy, ergonomistów i specjalistów, którzy dbają o zdrowie pracowników.



Firma skutecznie, w kulturze dialogu i poszanowania współpracuje z partnerem społecznym, co pozwoliło zapewnić stabilność zatrudnienia i bezpieczeństwo finansowe pracowników w ostatnich szczególnie trudnych dla branży latach.

Te czynniki sprawiają, że Volkswagen Poznań jest nie tylko największym pracodawcą w Wielkopolsce, ale także liderem w branży motoryzacyjnej pod względem jakości miejsc pracy i zarządzania zasobami ludzkimi.

Nagrodę odebrał p. Łukasz Kalota, Kierownik w obszarze Montażu, dział: Linia Wysoka, Zakład Poznań.

W kategorii **Top Menadżerka** została wyróżniona **Agata Szewc**.

Pani Agata od początku zawodowej kariery związana jest z branżą motoryzacyjną, a od 17 lat z firmą Alucrom Sp. z o.o., gdzie od 2022 roku piastuje stanowisko Dyrektora Generalnego. Zarządza organizacją rozproszoną, w skład której wchodzi cztery zakłady produkcyjne - trzy zlokalizowane są na Dolnym Śląsku, a jeden pod Kielcami.

Alucrom jest wiodącym dostawcą usług lakierowania antykorozyjnego i dekoracyjnego m.in. dla motoryzacji, rynków kolejowego, maszyn budowlanych, HVAC, energetyki wiatrowej i militarnego.

Branża automotive stanowi największy udział w produkcji Alucrom. Firma dostarcza dla niej usługi malowania elementów napędowych, karoserii, podzespołów, których finalnymi odbiorcami są między innymi koncerny

Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW, Tesla, Volvo, JLR, Stellantis.

W kategorii **Top Manager** wyróżnienie otrzymał p. **dr Richard Slovak**.

Dr Richard Slovak karierę zawodową, związaną z motoryzacją rozpoczęł w 1997 roku na linii produkcyjnej w zakładzie VW Slovakia. Przez kilkanaście lat pokonywał kolejne szczeble kariery, zajmując różne stanowiska w fabryce w Bratysławie. W 2012 roku rozpoczął pracę w Barcelonie w fabryce SEAT S.A. obejmując funkcję managera produkcji przedseryjnej. Pięć lat później objął stanowisko managera produkcji w fabryce samochodów osobowych w Chengdu (VW/FAW) w Chinach. Po dwóch latach (w 2019) został dyrektorem zakładu produkcyjnego w Puebla (VW Meksyk). Od 1 listopada 2021 roku jako prezes zarządu MAN Trucks odpowiada za zakład MAN w Niepołomicach. Za jego czasów fabryka samochodów ciężarowych została rozbudowana, podwajając tym samym powierzchnię użytkową i zwiększając trzykrotnie zatrudnienie.

Nagroda w kategorii **CSR** trafiła do firmy **GKN Automotive Poland**.

Firma GKN jest światowym liderem w dziedzinie systemów napędowych na świecie, a w Polsce, w Oleśnicy, produkuje pólisie i wały napędowe dla wielu renomowanych marek samochodowych.

Oprócz działalności produkcyjnej, firma angażuje się w liczne inicjatywy społeczne, takie jak program GeKoN, który umożliwia pracownikom realiza-

cję projektów na rzecz lokalnej społeczności, czy akcja „I Ty możesz zostać Gwiazdorem”, która co roku obdarowuje dziesiątki potrzebujących.

Od lat funkcjonuje w firmie Akademia Małego Ratownika, w ramach której przeszkolono ponad 10 000 dzieci w udzielaniu pierwszej pomocy. GKN wspiera także rozwój kompetencji STEM wśród dzieci i młodzieży, organizując warsztaty i programy edukacyjne, jak Akademia Młodego Inżyniera.

Firma stawia również na promocję zdrowego stylu życia, obejmując patronatem Stowarzyszenie Cała Oleśnica Biega, które zachęca do aktywności fizycznej, takich jak bieganie czy nordic walking.

Zaangażowanie GKN Automotive Poland w lokalną społeczność przejawia się także w organizacji wizyt i warsztatów dla dzieci z przedszkoli i szkół, a także seniorów z Uniwersytetu Trzeciego Wieku, podczas których pracownicy firmy dzielą się wiedzą o nowoczesnych technologiach i swoim doświadczeniem.

Firma aktywnie reaguje w sytuacjach kryzysowych, takich jak pomoc ofiarom powodzi czy wsparcie uchodźców z Ukrainy, oraz współpracuje z lokalnymi organizacjami, np. Warsztatami Terapii Zajęciowej. Pracownicy GKN również chętnie angażują się w inicjatywy proekologiczne, takie jak sadzenie drzew.

Nagrodę odebrał w II dniu Forum Regionalny Dyrektor Personalny - Europa Wschodnia GKN Automotive p. Jakub Madaj.



IGOPAK - kolejny krok w innowacyjność produkcji



IGOPAK Rośkowicz sp.k. to firma ze Świdnicy, która od początku swojej działalności skupiona jest przede wszystkim na branży Automotive w zakresie rozwoju i produkcji opakowań zwrrotnych.



WE DON'T PACK - WE PROTECT

Zarząd firmy, zgodnie z założeniami przemysłu 4.0, nie ustaje w działaniach mających na celu automatyzację procesów produkcyjnych. Po uruchomieniu robotów spawalniczych oraz towarzyszących im pomocniczych cobotów nadszedł wreszcie czas na wprowadzenie, nagrodzonej grantem Banku Gospodarstwa Krajowego z programu "Kredyt technologiczny", innowacyjnej technologii o nazwie **Igopak Container Smart Welding** w skrócie **ICSW**. Nie spotykany jak dotąd format produkcji pojemników stalowych został wspólnie opracowany przez naukowców z Politechniki Wrocławskiej (dr Marcina Winnickiego i dr Artura Lange) oraz pracowników Działu Rozwoju i Badań firmy IGOPAK.

Kolejnym etapem rozwoju przedsiębiorstwa jest budowa nowej hali produkcyjnej o powierzchni 3 000 m² przeznaczonej do wytwarzania stalowych opakowań zwrrotnych z wykorzy-

zaniem automatycznej kontroli jakości złączy spawanych. Zakończenie inwestycji wartej ponad 20 mln złotych planowane jest na III kwartał 2025 roku.

Dzięki wykorzystaniu technik wizyjnych, termowizyjnych oraz analizy obrazu, kontrola będzie miała miejsce już na stanowisku spawalniczym, a opracowany i skutecznie wdrożony post processing pozwoli zaoszczędzić czas i zagwarantuje poprawność złączy spawanych. Wprowadzane innowacyjne rozwiązania, unikatowe na skalę światową, sprawią, że spawanie i kontrola jakości będą jeszcze bardziej skuteczne i wydajne jak nigdy dotąd.

Bieżąca inwestycja pozwoli również na uruchomienie zrobotyzowanych stanowisk do spawania przestrzennego, co podniesie wydajność oraz doprowadzi do pełnego zautomatyzowania procesu spawania kontenera - bez udziału czynnika ludzkiego. Dodatkowo zasto-

sowanie Lasera o możliwości obróbki rur o długości 12 metrów zmniejszy ilość odpadu oraz poprawi efektywność cięcia.

Wprowadzana najnowsza technologia wraz z wykorzystaniem AI doskonale wpisuje się również w politykę zrównoważonego rozwoju i proekologiczne podejście firmy IGOPAK do biznesu - jest kolejnym krokiem milowym do osiągnięcia przez firmę neutralności klimatycznej.



Robert Klein
Sales Director
IGOPAK



FOT. IG METALL



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Niemcy: przemysł motoryzacyjny w głębokim kryzysie

Przemysł motoryzacyjny jest prawdziwym kręgosłupem niemieckiej gospodarki. W 2023 r., jak podaje Statista sektor ten wygenerował przychody w wysokości około 564 mld euro, co jest wartością rekordową.

Niemcy są największym producentem w Europie. Co czwarty wyprodukowany na terenie Unii Europejskiej i Wlk. Brytanii samochód osobowy i lekki dostawczy zjechał z linii montażowych zakładów zlokalizowanych za naszą zachodnią granicą. W ostatnich latach udział Niemiec w europejskiej produkcji aut jest stosunkowo stabilny. Przed pandemią COVID-19 w 2019 roku wynosił on 26,3 proc. a w zeszłym roku - 26,8 proc. Najniższy udział był w 2021 roku gdy niemieccy producenci odpowiadali za 23,9 proc. całej unijnej (i brytyjskiej) produkcji. Najwyższe zatrudnienie (833,8 tys.) zanotowano w 2018 r. Choć obecnie spadło ono poniżej 800 tys. to w 2023 roku wzrosło ono w stosunku do roku poprzedniego (779,6 tys. wobec 774,4 tys. w 2022 roku).

Ale znaczenie koncernów motoryzacyjnych z Niemiec jest o wiele większe. Volkswagen, Audi, BMW i Mercedes posiadają sieć zakładów produkcyjnych w większości krajów Europy - w Portugalii, Hiszpanii, Wlk. Brytanii, Belgii, Czechach, na Słowacji, Węgrzech, w Polsce i Rumunii.

W ostatnich latach niemieckie koncerny samochodowe cieszyły się solidnymi zyskami, co przekładało się między innymi na dywidendę dla akcjonariuszy. W 2023 roku koncern VW wypracował zysk w wysokości ponad 18 mld euro i wypłacił akcjonariuszom 4,5 mld euro dywidendy (9,00 euro za akcję zwykłą i 9,06 euro za akcję uprzywilejowaną). Wyższa rok do roku była dywidenda w Mercedes-Benz (w 2023 roku 5,30

euro za akcję wobec 5,20 euro rok wcześniej). W przypadku BMW trend był odwrotny - dywidenda za rok miniony rok była niższa (6,00 euro za akcję zwykłą wobec 8,50 euro za rok 2022). Rekordy sprzedaży i zysków, jakie notowali w latach 2022 i 2023 niemieccy producenci aut, ukrywały jednak wieloletnie i głębokie problemy strukturalne tej branży.

KONKURENCJA ODJECHAŁA

Obecny kryzys ma wiele przyczyn. Przemysł motoryzacyjny odczuł skutki pandemii COVID-19, która naruszyła kondycję całego łańcucha dostaw. Ponadto wysokie zyski w ostatnich dwóch latach były wygenerowane kosztem wydatków na badania i rozwój ale także kosztem obniżania zyskowności dostawców. Oddzielną kwestią są także wysokie (choć nie tak wysokie jak w Polsce) koszty energii oraz samej działalności. Ale najważniejsze są dwa. Pierwszym i najważniejszym jest bardzo silne

przyspieszenie konkurencji, szczególnie tej azjatyckiej. - *Nie spodziewaliśmy się tak szybkiego rozwoju w kierunku elektromobilności i pojazdów wykorzystujących oprogramowanie* - mówił niedawno dla „Deutsche Welle” prof. Stefan Bratzel, dyrektor CAM (Center of Automotive Management). - *Konkurencja - nie tylko Tesla, ale w szczególności chińscy producenci rozwijają się znacznie szybciej, niż zakładali to producenci z Niemiec. Ostatnich kilkanaście miesięcy pokazało, że auta „made in China” nie odstają pod względem innowacyjności czy komfortu od tych z nalepką „made in Germany”.* A cena aut konkurencji jest znacząco niższa. Efekt? Spada popyt na niemieckie auta, szczególnie na tak ważnym rynku jak Chiny.

Pierwszych sześć miesięcy 2024 roku pokazało, że będzie to trudny rok. W tym okresie sprzedaż niemieckich producentów samochodów spadła



FOT. AUDI BRUKSELA



FOT. IG METALL

tylko o 0,4 proc. ale zyski zmalały o 18 proc. Prawdziwy dramat nastąpił w III kwartale. Każdy niemiecki koncern zanotował spadek zysków o nie mniej niż 60 proc.! Zyski netto Volkswagena oraz Mercedesa spadły rok do roku o 64 proc. BMW poinformował, że w minionym kwartale miał spadek zysku o 84 proc. Najgorszy wynik dotyczył Audi - zysk zmalał z 1,2 mld euro w III kwartale 2023 r. do 106 mln euro rok później, co daje spadek aż o 91 proc.

Przyczyną tak gwałtownego ograniczenia rentowności nie jest sam fakt, że auta niemieckie przestały się sprzedawać w Chinach. Drugim, równie istotnym czynnikiem jest zahamowanie popytu na wytwarzane przez koncerny z Niemiec auta elektryczne. Koncerny poniosły ogromne koszty na uruchomienie produkcji elektryków, które słabo się sprzedają i zamiast zysku generują często straty. Najlepszym przykładem jest los fabryki Audi Brussels. W lipcu br. zarząd fabryki poinformował radę zakładową o zamiarze przeprowadzenia restrukturyzacji fabryki. Marka Audi odnotowuje globalny spadek zamówień w segmencie elektrycznej klasy luksusowej, w tym na wytwarzane w stolicy Belgii modele Audi Q8 e-tron i Audi Q8 Sportback e-tron. Po fiasku rozmów z potencjalnymi inwestorami pod koniec października poinformo-

wano, że fabryka w Brukseli zakończy działalność już pod koniec lutego przyszłego roku. Pracę straci nie tylko 3 tys. pracowników zakładu ale także ponad 1 tys. zatrudnionych u różnych podwykonawców Audi Brussels.

Ale znaczenie koncernów motoryzacyjnych z Niemiec jest o wiele większe. Volkswagen, Audi, BMW i Mercedes posiadają sieć zakładów produkcyjnych w większości krajów Europy (...).

Grupa Volkswagena ma też ogromne problemy w samych Niemczech. We wrześniu koncern z Wolfsburga, nie podając szczegółów, zapowiedział, że rozważa zamknięcie zakładów i redukcję zatrudnienia. Spekuluje się, że nadmiar niewykorzystanych mocy produkcyjnych może wynosić nawet 500 tys. aut rocznie. Więcej dowie-

dzieliśmy się pod koniec października. Przewodnicząca Rady Generalnej Zakładów Daniela Cavallo poinformowała po spotkaniu 28 października br. z zarządem koncernu z Wolfsburga, że producent chce zamknąć co najmniej trzy fabryki VW, zmniejszyć zatrudnienie we wszystkich pozostałych fabrykach, pozbyć się wielu kluczowych obszarów oraz dokonać znaczących cięć w wynagrodzeniach pracowników. Sieć produkcyjna samochodów osobowych, dostawczych oraz komponentów to: Wolfsburg, Brunshwik, Chemnitz, Drezno, Emden, Hanower, Kassel, Osnabrück, Salzgitter i Zwickau. Według niemieckich mediów szczególnie zagrożona ma być fabryka w Osnabrück, która straciła zamówienie na produkcję aut dla marki Porsche.

Koncern zapowiedział, że chce obniżenia o 10 proc. miesięcznych wynagrodzeń wszystkim pracownikom. Ponadto zostanie zniesiona miesięczna premia zbiorowa w wysokości 167 euro, co daje już 14-procentowy spadek płac. Jeśli doliczyć, że wynagrodzenia mają być zamrożone nie tylko na rok 2025 ale i na 2026, uwzględniając zakładaną inflację na poziomie 2 proc. rocznie, to realny spadek wynagrodzeń wyniesie łącznie około 18 proc. Zniknąć mają też premie rocznicowe za przepracowanie 25 i 35 lat, które dotychczas były zagwarantowane w układzie zbiorowym.

Oceniając zapowiedzi VW profesor Stefan Bratzel z CAM w niedawnym wywiadzie dla „MDR AKTUELL” wskazał, że niemieckie zakłady VW są „po prostu znacznie droższe niż te w Europie Wschodniej”. Wydajność, która od dłuższego czasu była lepsza, spadła. - Nie powinniśmy się oszukiwać: w Niemczech nie tylko mamy wysoki poziom wynagrodzeń. Mamy stosunkowo krótki roczny czas pracy i wysoki poziom zachorowań. Wszystko to razem zwiększa koszty pracy i stało się już obciążeniem - powiedział Bratzel.

Zapowiedź kierownictwa koncernu spotkała się ze zdecydowanym sprzeciwem ze strony rady zakłado-

wej i związku zawodowego IG Metall. Koncern z Wolfsburga anulował kilka umów związanych z trzydziestoletnim paktem, który miał chronić zatrudnienie do 2029 roku. Po wygaśnięciu tych umów, w pierwszym możliwym dniu, 2 grudnia we wszystkich zakładach (poza Osnabrück gdzie nadal obowiązuje umowa) zaprotestowało blisko 100 tys. pracowników. Kolejny protest miał miejsce 9 grudnia, przy czym czas strajku ostrzegawczego wydłużono z dwóch do czterech godzin. Trzecia tura, która odbyła się tego samego dnia, nie przyniosła przełomu, ale jak informuje IG Metall, rozmowy, po raz pierwszy toczyły się w „konstruktywnej atmosferze”. Kolejna runda rozmów ma odbyć się 16 i 17 grudnia.

Volkswagen to nie jedyny producent w Niemczech, który ograniczy zatrudnienie. Pod koniec listopada Ford poinformował, że planuje do 2027 roku zredukować o 14 proc. liczbę miejsc w pracy w Europie, czyli o około 4 tys. pracowników. Największe zwolnienia nastąpią w Niemczech (2,9 tys. osób).

TRZESZCZY ŁAŃCUCH DOSTAW

Kryzys przekłada się na sektor dostawczy, zarówno dostawców TIER 1 jak i firmy będące niżej w łańcuchu dostaw. W marcu tego roku Bosch, zapowiedział, że ponad 3 500 pracowników zostanie zwolnionych w kilku

zakładach w Niemczech. Niestety to nie koniec, listopadzie ten największy na świecie dostawca motoryzacyjny, ogłosił plany likwidacji kolejnych 5 tys. miejsc pracy.

Na początku tego roku także Continental ogłosił swoje plany ograniczenia zatrudnienia. Ten trzeci globalny producent komponentów ma zwolnić na całym świecie 7 150 pracowników do 2025 roku. Jeszcze wyższe redukcje ogłosił pod koniec lipca ZF Friedrichshafen AG. Koncern 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.

W tym roku najwięksi europejscy dostawcy zapowiedzieli już plany likwidacji w najbliższych latach 50 tys. miejsc pracy na świecie, z których co najmniej 10 tys. dotyczy pracowników w Niemczech.

Dostawcy nie wytrzymują tempa zachodzących zmian. Spadki zamówień, opóźnienia w uruchamianiu nowych projektów przez klientów czy problemy z płatnościami za wykonane dostawy, gwałtownie pogarszają kondycję bardzo wielu firm. - Po zaledwie ośmiu miesiącach 2024 r. osiągnęliśmy poziom niewypłacalności

jak w całym poprzednim 2023 roku - powiedział we wrześniu dla dziennika „BILD” Jonas Eckhardt, ekspert ds. restrukturyzacji w firmie konsultingowej Falkensteg. - Spodziewam się w całym roku około 60 poważnych bankructw. W ubiegłym roku odnotowano łącznie 34 bankructwa. Jednak ta ocena jest już prawdopodobnie nieaktualna bo ostatnich kilkanaście tygodni jest katastrofalna. Od początku października do początku grudnia br. niewypłacalność ogłosili tacy dostawcy motoryzacyjni jak: BBS Automotive GmbH, Erwin Lutz, ae group, WKW, New Albea, Mürdter, Johann Vitz, Recaro Automotive Gerhardt Kunststofftechnik czy MT Technologies. Wyznaczeni syndycy masy upadłościowej starają się wprowadzić plany restrukturyzacji firm lub znaleźć inwestorów. W kilku przypadkach wiadomo, że produkcja nie będzie kontynuowana (BBS Automotive) albo jeśli to nastąpi to już poza granicami Niemiec (Proma przejęta Recaro Automotive i przenosi produkcję foteli do Włoch).

PODSUMOWANIE

Cała europejska motoryzacja przeżywa obecnie kryzys, jaki nigdy dotychczas nie miał miejsca. Dla nas to co dzieje się szczególnie za naszą zachodnią granicą ma bardzo istotne znaczenie. Niemcy są głównym partnerem dla zakładów zlokalizowanych w Polsce. Nasz sąsiad po I półroczu 2024 r. odpowiadał za blisko 34 proc. całego eksportu przemysłu motoryzacyjnego a w segmencie części i akcesoriów - aż za 38,5 proc.

Eksperti i przedstawiciele branży są zgodni - najbliższe lata będą niezwykle trudne dla tego sektora w Europie. Brak jest oznak, że sytuacja może się w jakimkolwiek stopniu poprawić. Należy zakładać, że niestety będzie gorzej. Przykład? Prognoza dla rynku niemieckiego na 2025 rok, jaką przedstawiła organizacja ZDK, to około 2,7 mln rejestracji nowych samochodów osobowych. To o 4,6 proc. mniej niż wynik jaki ma osiągnąć ten rynek w całym bieżącym roku.



FOT. RECARO AUTOMOTIVE



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Mercedes-Benz Vans rozpoczął budowę fabryki w Jaworze

5 grudnia 2024 roku w Jaworze (dolnośląskie) miała miejsce uroczystość wbicia łopaty i rozpoczęcia budowy fabryki lekkich samochodów dostawczych Mercedes-Benz Vans. Koncern przekształci i rozbuduje istniejący zakład Mercedes-Benz Manufacturing Poland.

Przypomnijmy, że inwestycja w Jaworze została zapowiedziana w grudniu 2022 roku. Mercedes-Benz deklarował wówczas, że w latach 2023-2027 zainwestuje w projekt typu greenfield ponad 1 mld euro. Warunki w jakich obecnie działa europejska motoryzacja zrewidowała także założenie tej inwestycji. W projekcie zostanie wykorzystana infrastruktura fabryki Mercedes-Benz Manufacturing Poland, w której wytwarzane są silniki (od 2019 roku) oraz baterie do samochodów hybrydowych (od 2020 roku). W grudniu 2023 roku zarząd Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” (WSSE) podpisał z Mercedes-Benz umowę sprzedaży terenu w Jaworzu pod fabrykę całkowicie elektrycznych lekkich samochodów dostawczych.

- Dołączając do naszej globalnej sieci produkcyjnej w Europie, z zakładami w Niemczech i Hiszpanii, planowana w Polsce fabryka podkreśla ciągłą transformację, aby uczynić naszą sieć bardziej wydajną, elastyczną i ukierunkowaną na elektryczną przyszłość mobilności. Nowoczesne technologie zostaną wdrożone na liniach produkcyjnych, aby budować wysokiej jakości samochody dostawcze premium dla naszych klientów, w oparciu o architekturę VAN.EA - powiedział podczas uroczystości oficjalnego rozpoczęcia budowy fabryki Francesco Ciancia, szef Mercedes-Benz Vans Operations.

- Po symbolicznej ceremonii wbicia łopaty rozpoczniemy transformację

naszego zakładu w Jaworze - wraz z wysoko wykwalifikowanym zespołem i naszymi lokalnymi partnerami biznesowymi. Świątując ten kamień milowy, chcielibyśmy podziękować władzom miasta i regionu oraz instytucjom za owocną współpracę. Z niecierpliwością czekamy na dalsze przyspieszenie rozwoju tego ważnego zakładu produkcyjnego - dodał Sebastian Streuff, szef projektu Mercedes-Benz Vans w Jaworze.

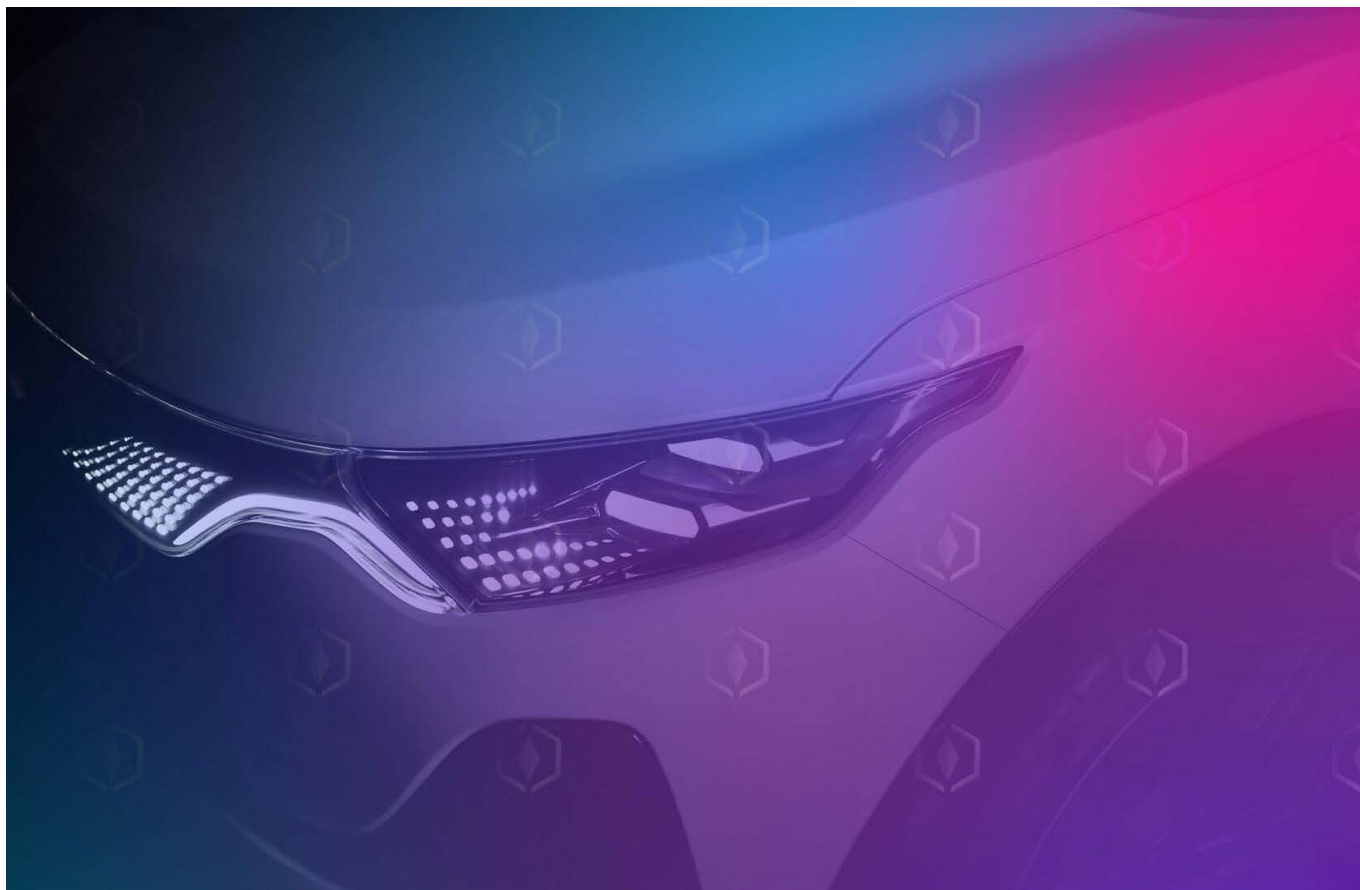
Począwszy od 2026 r. wszystkie nowo opracowane średnie i duże samochody dostawcze Mercedes-Benz będą oparte na modułowej, elastycznej i skalowalnej architekturze elektrycznej VAN.EA (Mercedes-Benz Van Electric Architecture). Inwestor nie ujawnił wielu szczegółów inwestycji (m.in. daty rozpoczęcia produkcji, liczby nowych miejsc pracy, wizualizacji i powierzchni nowej części zakładu) ale pewne dane zostały już potwierdzone przez instytucje związane z tym projektem. - Ta ogromna inwestycja stworzy około 1 500 nowych miejsc pracy, co jest kolejnym wkładem w rozwój zagłębia elektromobilności i motoryzacji w południowo-zachodniej Polsce - skomentował grudniowe wydarzenia Krzysztof Hołub, wiceprezes zarządu WSSE.

9 września 2024 r., została zawarta umowa z Min. Rozwoju i Technologii o udzielenie pomocy publicznej w formie dotacji celowej, w związku z realizacją przez Mercedes-Benz Manufacturing Poland Sp. z o.o., inwe-

stycji polegającej na dywersyfikacji działalności zakładu poprzez uruchomienie procesu produkcji i lakierowania karoserii do pojazdów użytkowych typu VAN.EA w Jaworze. Inwestor zobowiązał się m.in. do:

- utworzenia w związku z inwestycją w Jaworze, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2027 r., co najmniej 300 nowych miejsc pracy (w tym 30 dla osób z wyższym wykształceniem),
- utrzymania każdego utworzonego miejsca pracy przez okres co najmniej 5 lat od dnia jego utworzenia, przy czym warunek utrzymania nowych miejsc pracy weryfikowany będzie w oparciu o średnioroczne zatrudnienie w poszczególnych latach spełniania tego warunku;
- poniesienia najpóźniej do 31 grudnia 2027 r., kosztów inwestycji w wysokości co najmniej 1 528 030 000,00 zł,
- utrzymania w województwie dolnośląskim, zgodnie z rozporządzeniem 651/2014, Inwestycji o wartości początkowej przez okres co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji Inwestycji.

Ministerstwo ze środków budżetowych udzieli przedsiębiorcy w latach 2024-2028 wsparcia w formie dotacji celowej z tytułu poniesienia kwalifikowanych kosztów inwestycji w maksymalnej kwocie 89 404 231,00 zł.



FOT. IZERA



Rafał Orłowski
Partner
AutomotiveSuppliers.pl

Projekt IZERA: dwa do przodu, trzy do tyłu?

Niemal dokładnie przed rokiem odbyło się w Warszawie spotkanie z ówczesnym zarządem ElectroMobility Poland S.A. (EMP) podczas, którego zapowiedziano działania na kolejnych kilka miesięcy. Gdzie dziś jest realizacja tego projektu?

Podczas spotkania na początku grudnia zeszłego roku przedstawiono harmonogram, zgodnie z którym rozpoczęcie budowy zakładu w Jaworznie zaplanowano na koniec I kwartału 2024 roku. Ale będzie to możliwe po spełnieniu jednego bardzo istotnego warunku. Zapewnienia finansowania, które pozwoli na ruszenie z budową fabryki. Z szacunkowych wycień AutomotiveSuppliers.pl wynika, że budowa i wyposażenie zakładu, zatrudnienie niezbędnych pracowników (zgodnie z deklaracjami spółki - 2,4 tys. osób w I fazie inwestycji) oraz początek działalności produkcyjnych (zaplanowany wówczas na przełom 2025 i 2026 roku) pochłonie nie mniej niż 6 mld złotych. Przed rokiem zarząd EMP informował, że liczy na częściowe dokapitalizowanie poprzez Polski Fundusz Rozwoju, który przekazałby środki z Krajowego Programu Odbudowy (KPO). Jednak tego finansowania nie zamknięto ani w I kwartale ani w kolejnych miesiącach 2024 roku więc nadal czekamy na rozpoczęcie budowy w Jaworznie.

ZMIANY KADROWE

W grudniu 2023 roku w Polsce nastąpiła zmiana rządu i projekt w dużej części spowolnił. Ale ruszyły rozszady w spółce, która od marca br. podlega Ministerstwu Aktywów Państwowych. Pod koniec tego właśnie miesiąca nastąpiła wymiana rady nadzorczej a kilkanaście dni później, już na początku kwietnia, odwołano dotychczasowego prezesa zarządu. 20 maja powołano nowego prezesa, którego odwołano już... 5 czerwca. Jego miejsce zajął oddelegowany z rady nadzorczej Paweł Poneta. Od 2 września EMP ma nowego prezesa p. Tomasza Kędzierskiego i nowego wiceprezesa. Ale 18 listopada 2024 r. Rada Nadzorcza spółki odwołała z zarządu spółki Sławomira Bekiera, pełniącego od

czerwca 2022 roku funkcję członka zarządu ds. Finansowych. Trochę dużo zmian jak na niespełna rok działania w nowych realiach.

DWA DO PRZODU

Pewne kwestie formalne zostały w międzyczasie dowiedzione. Na początku maja br. Prezydent Miasta Jaworzna wydał pozwolenie na budowę zakładu na terenie Jaworznickiego Obszaru Gospodarczego. Uzyskanie pozwolenia na budowę fabryki formalnie umożliwia rozpoczęcie prac budowlanych.

Wydanie tego pozwolenia zostało poprzedzone uzyskaniem 30 stycznia przez EMP decyzji Prezydenta Miasta Dąbrowy Górniczej o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia. Jednak z racji wcześniej wspomnianego braku zapewnionego finansowania wszelkie prace związane z przygotowaniem gruntu pod budowę nie są realizowane.

W połowie marca poinformowano o wyborze generalnego wykonawcy fabryki w Jaworznie. Przetarg na realizację inwestycji wygrała notowana na GPW spółka Mirbud, od ponad 30 lat

specjalizująca się m.in. w budownictwie przemysłowym. Zgodnie z podpisanym listem intencyjnym inwestycja będzie realizowana w formule „Projektuj i Buduj”.

Rozmowy z chińskim partnerem technologicznym EMP weszły chyba na wyższy poziom. Ministerstwo Aktywów Państwowych (MAP) poinformowało, że 21 czerwca br. odbyło się spotkanie z przedstawicielami Geely Holding Group dotyczące rozwoju sektora elektromobilności w Polsce. W spotkaniu wzięli udział m.in. minister Jakub Jaworowski, Paweł Poneta z EMP a Geely Holding Group reprezentował Daniel Li, prezes firmy wraz z zespołem. Jak informowało w czerwcu MAP „w chwili obecnej toczą się intensywne prace nad ewaluacją projektu realizowanego przez ElectroMobility Poland. Prace te mają na celu weryfikację wszystkich założeń biznesowych przedsięwzięcia.”

TRZY DO TYŁU

Wciąż nierozwiązany problem, który hamuje cały projekt jest kwestia jego finansowania. W ramach renegeacji KPO Electromobility Poland może ubiegać się o 1,11 mld euro



FOT. IZERA

BYD Auto Hungary Project

Aim & establishment:



- ✓ Significantly stimulate the local economy, promote technological collaboration and innovation between China and Hungary/Europe
- ✓ Bring BYD's superiority for the full industry chain to help build a local green ecosystem

Address:

Hungary,
6728 Szeged,
Budapesti út 15



Planned capacity:
300,000 units



FOT. BYD HUNGARY

(niespełna 5 mld zł), poinformował Business Insider. Realizacja tego projektu będzie prowadzona już nie przez Ministerstwo Aktywów Państwowych ale Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Ustalenia z Komisją Europejską zakładają, że NFOŚiGW wejdzie kapitałowo do EMP. I tu pojawia się kilka niewiadomych. Fundusz ma doświadczenia w wejściach kapitałowych ale ma zerowe doświadczenie w zarządzaniu w projektach, które dotyczą dużych realizacji produkcyjnych. A taką ma być fabryka w Jaworznie. Po drugie, według aktualnego stanu pieniądze z KPO wypłacano by w II kw. 2026 r. To zdecydowanie za późno. Pieniądze są potrzebne zdecydowanie wcześniej aby sfinansować zarówno początek jak i kolejne etapy budowy.

CHIŃCZYCY NAM ODJEŹDZAJĄ?

To, że jesteśmy obecnie świadkami dynamicznej ekspansji chińskich koncernów na rynkach europejskich jest niepodważalnym faktem. Marki takie jak BYD, Great Wall, MG, Nio czy Omoda są już obecne w wielu krajach UE i w Wlk. Brytanii. Koncerny z Kraju Środka nie tylko sprzedają swoje auta ale uruchamiają produkcję w tej części

świata. Wielu producentów chce je realizować niskoinwestycyjnie wykorzystując istniejące fabryki. Przykładem jest sojusz Stellantis - Leapmotor i uruchomienie w Tychach montażu modelu elektrycznego modelu Leapmotor T03.

Chińczycy jak widać i tak wchodzą do Europy - warto dołączyć do tego nowego motoryzacyjnego peletonu.

23 listopada br. oficjalnie zainaugurowano działalność produkcyjną nowego producenta w Hiszpanii. W kwietniu tego roku została podpisana umowa pomiędzy koncernem Chery a katalońską firmą Ebro EV-Motors w sprawie rozwoju produkcji aut elektrycznych. Strony umowy ogłosiły utworzenie spółki joint venture z większościovym pakietem firmy Ebro EV-Motors. Spółka będzie wy-

tworzyła auta marki Omoda, należącej do Chery oraz marki własnej Ebro w byłej fabryce Nissana w Barcelonie. W listopadowej uroczystości uruchomienia produkcji w stolicy Katalonii wzięli udział m.in. prezes Chery Yin Tongyue i hiszpański minister przemysłu i turystyki. Pierwszym modelem montowanym w Barcelonie jest SUV s700. W nadchodzących tygodniach portfolio powiększy się o kolejnego SUVa s800. Oba modele będą dostępne jako auta hybrydowe typu plug-in (PHEV) lub z silnikiem spalinowym. Oczekuje się, że chińsko-hiszpańska spółka joint venture utworzy 1 250 miejsc pracy i w 2029 roku będzie wytwarzać 150 tys. aut.

Szansę na pozyskanie montażu aut „made in China” mają kontraktowi producenci - Magna Steyr (Austria), Valmet Automotive (Finlandia) i VDL Nedcar (Holandia).

Inną drogą podąża BYD. Ten największy obecnie na świecie producent aut elektrycznych zdecydował się na bardzo odważny krok. Pod koniec 2023 r. ogłoszono, że BYD wybuduje fabrykę na Węgrzech, gdzie już wytwarza elektryczne autobusy. Wybór pod zakład osobowych elektryków padł na Szegedyn. Pół roku później władze Tur-

cji potwierdziły, że także w tym kraju powstanie fabryka BYD. Zakład na Węgrzech rozpocznie produkcję w 2025 roku a w Turcji w dwa lata później. Łączne moce produkcyjne BYD wyniosą 450 tys. (300 tys. na Węgrzech i 150 tys. w Turcji).

Wyzwaniem dla chińskich koncernów, w tym Geely, partnera technologicznego Electromobility Poland, jest wprowadzenie przez Komisję Europejską ceł wyrównawczych na elektryki z Chin. Prowadzone dochodzenie wykazało, że tańcuch wartości aut BEV w Chinach korzysta z nieuczciwego subsydiowania, które powoduje zagrożenie szkody gospodarczej dla producentów BEV w UE. Cła wyrównawcze weszły w życie kilka tygodni temu i mają obowiązywać przez okres 5 lat. Decyzję o ich wprowadzeniu poparło 10 krajów członkowskich, w tym Francja, Włochy i Polska. 12 krajów wstrzymało się od głosu, a 5 było przeciwnych, w tym Niemcy, Węgry i Słowacja. Wysokość ceł jest zróżnicowana - od 7,8 proc. (Tesla), przez 17 proc. (BYD) i 18,8 proc. (Geely) po maksymalną wartość 35,3 proc.

Decyzja ta spotkała się już z reakcją Pekinu. Władze Chin miały nakazać swoim producentom samochodów aby wstrzymały inwestycje w tych krajach Unii Europejskiej, które poparły wprowadzenie ceł wyrównawczych, poinformowała agencja Reutersa. 10 października br. podczas spotkania w chińskim ministerstwie handlu przekazano uczestniczącym w nim przedstawicielom koncernów samochodowych informację, że powinni wstrzymać swoje plany dużych inwestycji, w postaci fabryk, w krajach, które poparły wprowadzenie ceł wyrównawczych. Mają być ostrożni także w kwestii inwestycji w krajach, które wstrzymały się od głosu. Zostały natomiast „zachęcone” ich do inwestowania w tych krajach, które głosowały przeciwko cłom. Media spekulują, że zakład w Tychach ma stracić montaż aut marki Leapmotor, co według naszych źródeł na chwilę obecną nie jest prawdą. Trudno określić czy i w jakim stopniu „sugestia” Pekinu wpłynie na współpracę Geely-EMP. Niezależnie

od tego chiński koncern, z racji braku wspomnianego już zabezpieczenia finansowania przez polską stronę, zapewne aktywnie poszukuje alternatywnej lokalizacji na uruchomienie produkcji swoich aut w Europie.

PODSUMOWANIE

27 listopada Sejm przyjął Ustawę o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw. Jak czytamy w uzasadnieniu zmian w par. 9 ustawy

„Celem proponowanych zmian jest zapewnienie krajowej podstawy prawnej realizacji inwestycji E3.1.1 Instrument wsparcia dla gospodarki niskoemisyjnej (dalej jako: E3.1.1) zgodnie z wymogami zatwierdzonego przez Radę Unii Europejskiej w dniu 16 lipca 2024 r. KPO.

Rewizja KPO w zakresie inwestycji E.1.1.1, obecnie E.3.1.1

Inwestycja E3.1.1. jest kontynuacją (dopełnia) inwestycji E1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej (dalej jako: E1.1.1) oraz jest niezbędna dla wykorzystania środków dla Polski z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Ze względu na niemożliwość efektywnej opercjonalizacji inwestycji E1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej uległa ona zmianom w ramach II rewizji KPO.

W wyniku zmian inwestycja E1.1.1 jest kontynuowana jako E3.1.1 w ramach części pożyczkowej, z zachowaniem alokacji, tj. 1 113 750 000 EUR. Nastąpiło uproszczenie struktury wdrażania inwestycji oraz zmiana charakteru i terminów realizacji wskaźników, co urealnia również terminy realizacji projektów inwestycyjnych.”

Choć nie pojawiła się nazwa Electromobility Poland to zmiany w ustawie dotyczące „inwestycji 3.1.1” odnoszą się wprost to Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wsparcia budowy fabryki w Jaworznie. To krok naprzód aby projekt IZERA stał się bardziej realny. Ale musimy pamiętać, że odsejja o aucie elektrycznym „made in Poland” ma już 8 lat. W połowie 2016 roku ówczesny wicepremier Mateusz Morawiecki zaprezentował założenia Planu Rozwoju Elektromobilności. Zakładał on, że za 10 lat w Polsce będzie milion aut elektrycznych. Jednym z kół zamachowych miała stać się fabryka polskich elektryków. Chińczycy jak widać i tak wchodzą do Europy - warto dołączyć do tego nowego motoryzacyjnego peletonu. Więc albo działania przy IZERze rzeczywiście przyspieszą w najbliższych tygodniach albo Geely zdecyduje się na wybór innego kraju. A wtedy spółkę Electromobility Poland i produkcję zarówno aut Geely i marki IZERA w Polsce zawiesimy na przystojnym kołku.



FOT. EBRO

Chińczycy przejęli fabrykę po Johnson Matthey w Koninie

W raporcie za I półrocze 2024 r. chińska firma Ningbo Ronbay New Energy zawarła informację, że odkupiła od Johnson Matthey nieukończoną fabrykę w Koninie.

Od 2020 roku trwa jej budowa. Fabryka Johnson Matthey miała być pierwszym na świecie zakładem produkcyjnym materiałów katodowych - tlenku litowo-niklowego (eLNO®), niezbędnym do produkcji baterii do aut elektrycznych. Zakład o początkowych mocach produkcyjnych wynoszących 10 000 ton eLNO® miał zostać otwarty do końca 2021 roku i zatrudniać około 200 pracowników. Wartość inwestycji szacowano na 1 mld złotych. Jednak



FOT. PIOTR KORYTKOWSKI

pod koniec 2021 roku Johnson Matthey poinformował, że wycofuje się z działalności związanej z wytwarzaniem materiałów katodowych.

Już od kilku miesięcy nowy chiński właściciel prowadzi rekrutację do

zakładu w Koninie. Ningbo Ronbay New Energy planuje zakończyć I fazę inwestycji do końca 2025 roku. Oficjalne uruchomienie fabryki materiałów katodowych ma nastąpić na początku 2026 roku. Roczna produkcja ma wynieść 20 000 ton. **AS**

AE Elemental uruchomił zakład recyklingu baterii litowo-jonowych

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

Nowo wybudowany zakład w Zawierciu może przetworzyć 12 tys. ton zużytych baterii Li-Ion rocznie, czyli około 28 tys. baterii EV rocznie. Czyni go to jednym z największych zakładów recyklingu baterii w Europie.

W ceremonii otwarcia wzięło udział kilkudziesięciu liderów biznesu z Europy i Ameryki Północnej, którzy zwiedzieli ten najnowocześniejszy obiekt.

Zakład w Zawierciu 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 rozpoczęła się je-

sienią 2024 roku, a działalność operacyjną ma osiągnąć w 2026 roku.

Poza Polską joint venture AE Elemental planuje budowę największego w Europie zakładu recyklingu baterii Li-Ion w Niemczech. Planowany zakład za naszą zachodnią granicą będzie miał zdolność recyklingu do 25 tys. ton baterii rocznie, czyli około 58 tys. EV rocznie. **AS**



FOT. AUTOMOTIVESUPPLIERS.PL

Centrum kompetencyjne blach cienkich – Przewaga dzięki zróżnicowanej ofercie

Panattoni z dwoma projektami BTS dla motoryzacji

We wrześniu firma Panattoni rozpoczęła realizację nowego obiektu typu BTS dla Valmet Automotive. Projekt obejmuje rozbudowę istniejącej w Żarach fabryki o dodatkowe 8,8 tys. m².



FOT. PANATTONI

Valmet Automotive jest wiodącym dostawcą kompletnych systemów dachowych do kabrioletów oraz systemów kinematycznych dla branży motoryzacyjnej, takich jak aktywne spojłery czy klapy ładowania do samochodów elektrycznych.

- W zakładzie w Żarach produkujemy innowacyjne systemy w zakresie wydajności aerodynamicznej, które są projektowane w naszym Centrum Rozwoju w niemieckim Osna-brück. Jest to bardzo przyszłościowa dziedzina, ponieważ systemy te przyczyniają się do zwiększania zasięgu pojazdów elektrycznych czy ograniczenia spalania paliwa w autach spalinowych. Dotychczasowe sukcesy rynkowe oraz rosnący popyt na tego typu rozwiązania dały impuls do dalszego rozwoju firmy - podjęliśmy decyzję o budowie nowego budynku produkcyjno-logistycznego z zapleczem socjalno-administracyjnym, który pozwoli znacząco zwiększyć moce produkcyjne - mówi Remigiusz Grzeško-wiak, Senior Vice President w Valmet Automotive.

Natomiast w październiku Panattoni ukończyło w Bolesławcu budowę nowego parku o powierzchni 50,3 tys. m². Pierwszym najemcą dolnośląskiej inwestycji została firma Toyota Boshoku Poland.

Toyota Boshoku Poland, część Grupy Toyota Boshoku, wytwarza gotowe fotele, komponenty do nich oraz elementy wnętrza samochodowych. Nowy magazyn o powierzchni 6,5 tys. m² będzie wspierał rozwój firmy w zakresie obsługi pobliskiej produkcji oraz transportu produktów do Europy Zachodniej.

- Wynajęcie powierzchni magazynowej Panattoni Park Bolesławiec wpisuje się w aktualne potrzeby logistyczne naszej firmy. Kluczowe aspekty, dzięki którym będziemy mogli efektywnie zarządzać logistyką, to bliskość głównej siedziby - fabryki, w której każdego roku wytwarzamy części samochodowe do ponad 500 000 samochodów - a także doskonałe połączenia drogowe w całym łańcuchu dostaw - mówi Kamil Suchorski, Wiceprezes Toyota Boshoku Poland. **AS**



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

EMW
STEEL SERVICE CENTRE



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

LG Energy Solution Wrocław będzie produkować akumulatory do elektrycznych dostawczaków Forda

Pod koniec października LG Energy Solution poinformowało o podpisaniu umów na dostawy z Ford Motor Company (Ford) do zelektryfikowanych modeli samochodów dostawczych tego koncernu w Europie.

Zgodnie z umowami LG Energy Solution ma dostarczyć akumulatory NCM1 EV typu pouch o łącznej mocy 109 GWh do elektrycznych samochodów dostawczych Forda.

Oczekuje się, że umowy te przyczynią się do poprawy wydajności produkcyjnej zakładu w Biskupicach Podgórnym niedaleko Wrocławia (LG Energy Solution Wrocław).

Rozpoczęcie produkcji ma nastąpić w II połowie 2026 roku. Okres obowiązywania umowy będzie wynosić od czterech do sześciu lat. **AS**



FOT. LG ENERGY SOLUTIONS WROCLAW

Kolejne zwolnienia grupowe w MA Poland

Pod koniec października spółka MA Polska S.A. zgłosiła zamiar przeprowadzenia zwolnień grupowych w swoich dwóch zakładach, poinformowała kielecka „Gazeta Wyborcza”.

Zgodnie z wnioskiem złożonym do powiatowych urzędów pracy a podpisanym przez Sergio Costamagnę, dyrektora generalnego spółki w głównym zakładzie w Tychach redukcja zatrudnienia obejmie 135 z spośród 879 pracowników. W drugim zakładzie, w Kielcach zwolnionych zostanie 125 osób na 631 zatrudnionych. Decyzja spowodowana jest przez „znaczące obniżenie programów produkcyjnych Spółki”.

Związkowcy podpisali z pracodawcą porozumienie w tej sprawie. - Na początku te odprawy były proponowane mniejsze, w tym momencie jest tak, że najwyższa odprawa to jest odprawa w wysokości 9 mie-



FOT. CLN GROUP

sięcy. Z tego programu też chcemy wyłączyć osoby w trudnej sytuacji, rodziny wielodzietne - mówi Grzegorz Pietrzykowski, przewodniczący Związków Zawodowych MA Polska.

MA Polska S.A., należąca do włoskiej CLN Group, jest producentem elementów karoserii samochodowych. Zakład w Tychach jest głównym dostawcą karoserii do aut produkowa-

nych przez Grupę Stellantis w tym mieście. Pod koniec I półrocza tego roku w fabryce Stellantis zakończono produkcję aut segmentu A (Fiat 500, Abarth 595 i Lancia Ypsilon).

Przypominamy, że w marcu tego roku MA Polska S.A. zgłosiła zamiar przeprowadzenia zwolnień grupowych w zakładzie w Tychach, który objął 250 pracowników. **AS**

Rozbudowa zakładu Mitsui High-tec

27 września br. w Skarbmierzu miała miejsce uroczystość, w trakcie której symbolicznie rozpoczęto rozbudowę zakładu firmy Mitsui High-tec (Europe) Sp. z o.o.

Początki fabryki rdzeni e-silników do pojazdów hybrydowych i elektrycznych sięgają marca 2019 roku kiedy miało miejsce wkopanie kamienia węgielnego. U uruchomienie produkcji w zakładzie o powierzchni 9,5 tys. m² nastąpiło na początku 2021 roku.

Teraz zakład zostanie rozbudowany. Nowy obiekt będzie miał powierzchnię 21,7 tys. m². Japoński dostawca deklaruje, że utworzy 200 nowych miejsc pracy. **AS**



FOT. UM BRZEG

ASCarrier Automotive Poland inwestuje w Mysłowicach

17 października br. Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE) oficjalnie wręczyła decyzję o wsparciu inwestycji, która będzie realizowana w Mysłowicach przez ASCCarrier Automotive Poland Sp. z o.o.

ASCarrier Automotive to turecka firma, która od 2013 r. specjalizuje się w produkcji wysokiej jakości profili zaciskowych dla branży motoryzacyjnej (Tesla, Volkswagen, Toyota, Hyundai i Ford). W związku z rozwojem dostawca zdecydował się na uruchomienie produkcji w nowym zakładzie poza Turcją. Przyszła fabryka na Górnym Śląsku będzie obsługiwała cały rynek Europy Środkowo-Wschodniej.

W Mysłowicach powstanie zakład o powierzchni ok. 700-1 000 m² oraz nastąpi zakup i montaż dwóch linii produkcyjnych wytwarzających taśmy usztywniające wyroby gumowe (lance carrier) dla takich producentów systemów uszczelnień jak Hutchinson, Sanok Rubber czy Cooper Standard.

Inwestycja w Mysłowicach ma wynieść 2,34 mln złotych. Spółka ASCCarrier Automotive Poland Sp. z o.o. została zarejestrowana w połowie lipca tego roku. **AS**



FOT. KATOWICKA SSE

DWS Draexlmaier tnie zatrudnienie



FOT. DRAEXLMAIER

DWS Draexlmaier, dostawca motoryzacyjny i jeden z największych pracodawców w Jeleniej Górze, przeprowadzi w najbliższych miesiącach zwolnienia grupowe.

Jak informuje jelonka.com, jeden z kluczowych klientów tej firmy zdecydował się na skrócenie czasu trwania projektu. Wygaśnie on w styczniu przyszłego roku i obecnie dostawca nie ma innego, który pozwoli na zapewnienie wszystkich miejsc pracy.

Zwolnienia grupowe obejmą około 220 pracowników (około 10 proc. zatrudnionych w DWS Draexlmaier). Redukcje zostaną przeprowadzone w okresie październik 2024 - luty 2025.

W Jeleniej Górze produkowane są m.in. elementy wyposażenia wnętrza kabiny samochodów. **AS**

Otwarto nowy zakład Universal Scientific Industrial Poland

29 października br. firma ASTEELFLASH, należąca do USI, świętowała uroczyste otwarcie nowo wybudowanego zakładu produkcyjnego spółki Universal Scientific Industrial Poland Sp. z o.o. w Biskupicach Podgórnych niedaleko Wrocławia.

Ta najnowsza inwestycja, oficjalnie rozpoczęta w czerwcu zeszłego roku, o wartości 19 mln dolarów dodatkowo wzmacnia możliwości USI i ASTEELFLASH w Europie, zwiększając produkcję na liniach produkcyjnych i bardzo zaawansowanego montażu, szczególnie w produkcji wielkoseryjnej dla sektora motoryzacyjnego i przemysłowego.

Nowy budynek zajmuje łączną powierzchnię 14,4 tys. m², w tym ponad 6,6 tys. m² najnowocześniejszej clean room hali produkcyjnej. Nowa lokalizacja umożliwi USI i ASTEELFLASH lepsze zaspokojenie potrzeb europejskich klientów i dalsze rozszerzenie portfolio usług w celu wsparcia rosnących wymagań dotyczących zaawansowanych możliwości produkcji i montażu.

Podczas ceremonii otwarcia Brian Shih, Prezes USI Polska i SVP USI Inc., podkreślił zaangażowanie firmy w rozwój w Europie: „Ta fabryka to nie tylko ukończony projekt. Pokazuje, jak bardzo USI jest zaangażowane w Polskę i jak bardzo zależy nam na rozwoju w sposób, który jest dobry dla wszystkich. Jesteśmy dumni, że jesteśmy tutaj od dawna i będziemy nadal inwestować w tę społeczność. To nowe miejsce pomoże naszym klientom i partnerom nie tylko w Polsce, ale w całej Europie”.

Początki działalności obecnej spółki Universal Scientific Industrial Poland Sp. z o.o. należącej od 2018 roku do USI, sięgają 2007 roku. Zakład w Biskupicach Podgórnych zajmuje się kontraktową produkcją dla firm: wyposażenia elektrycznego i optycznego, oświetlenia LED, aparatury do radiodiodników, telewizorów i urządzeń telekomunikacyjnych. W nowym zakładzie produkcyjnym będą wytwarzane płytki PCBA i OEM przeznaczone przede wszystkim dla branży motoryzacyjnej. **AS**



FOT. UNIVERSAL SCIENTIFIC INDUSTRIAL POLAND

BorgWarner uruchomił nową produkcję w Jasionce

6 listopada 2024 r. , w podrzeszowskiej Jasionce oficjalnie zainaugurowano otwarcie nowej hali produkcyjnej firmy BorgWarner. Wydarzenie skierowane było głównie do pracowników firmy, aby uszanować i doceniać ich ciężką pracę oraz zaangażowanie w projekt, którego początki sięgają 2021 roku.



FOT. BORGWARNER

Projekt Mercedes Benz, który jest rozwijany w nowej hali, dotyczy produkcji komponentów w innowacyjnych systemach napędowych dla pojazdów spalinych. Na liniach produkcyjnych w Jasionce powstają systemy wspierające zmienne fazy rozrządu dla silników

spalinowych Mercedesa.

Część produkcyjno-magazynowa i obszar biurowy BorgWarner w kompleksie Panattoni ma ponad 9 tys. m² i zatrudnia łącznie ponad 120 osób, w tym operatorów produkcji, magazynu

nierów, czy pracowników utrzymania ruchu. Firma ma nadzieję na dalszy, dynamiczny rozwój, zwiększenie projektów i tym samym dalszy wzrost zatrudnienia.

Amerykański koncern BorgWarner Inc., producent komponentów i systemów zaawansowanych technologii dla układów napędowych, spalinych oraz elektrycznych w pojazdach samochodowych jest obecny w Polsce. Działalność biznesowa firmy w Jasionce koncentruje się na produkcji turbosprężarek, układów kontroli i sterowania przekładni automatycznych oraz łańcuchów rozrządu dla branży motoryzacyjnej. Dostawca posiada również zakład produkcyjny w Błoniu oraz Centrum Techniczne w Krakowie.

Obecnie w całym kampusie BorgWarner w Jasionce zatrudnionych jest około 3 000 pracowników. **AS**



BANER REKLAMOWY



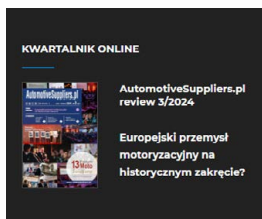
**SKORZYSTAJ ZE SPECJALNIE
DEDYKOWANEGO MIEJSCA
NA TWOJĄ REKLAMĘ**

MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE



**OBSERWUJ NASZE DZIAŁANIA
KOMENTUJ I UDOSTĘPNIJ**

KWARTALNIK ON-LINE



**PRZECZYTAJ
AKTUALNE
WYDANIE NASZEGO
BRANŻOWEGO
KWARTALNIKA**

NEWSLETTER

ZAPISZ SIĘ DO NEWSLETTERA

ZAPISZ SIĘ

**ZYSKAJ BEZPŁATNY
DOSTĘP DO
NAJNOWSZYCH
WIADOMOŚCI
Z RYNKU
MOTORYZACYJNEGO**

BANERY REKLAMOWE



**ZAPREZENTUJ
SWOJĄ
FIRMĘ**

OFERTY PRACY

OFERTY PRACY	
Nazwa oferty	Dodane
brose sitech Specjalista ds. Employer Branding	2022-08-24
brose sitech Specjalista wiodący ds. sprawozdawczości i podatków	2022-08-11

BAZA DOSTAWCÓW

NAJNOWSZE WPISY W BAZIE DOSTAWCÓW



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

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

Wirtualne bliźniaki wspierane przez AI przekształcają sektor mobilności



Branża motoryzacyjna przechodzi szybką transformację spowodowaną postępującymi w dziedzinie sztucznej inteligencji (AI). Od pojazdów autonomicznych po inteligentną produkcję, sztuczna inteligencja na nowo definiuje sposób projektowania, produkcji, prowadzenia i konserwacji samochodów.



Sztuczna inteligencja rewolucjonizuje branżę na całym świecie, a sektor motoryzacyjny jest jednym z jej kluczowych beneficjentów. Koncepcja wykorzystania AI w branży motoryzacyjnej często przywodzi na myśl autonomiczne samochody, jej zastosowanie jest jednak dużo szersze. Producenci samochodów wykorzystują sztuczną inteligencję do ulepszenia wielu aspektów swoich działań i produktów.

W branży automotive standardy technologiczne i regulacje prawne

często ulegają zmianom, czyniąc kluczową każdą decyzję projektową. Projektanci muszą balansować między ceną, wagą, emisją CO₂, bezpieczeństwem i innymi kluczowymi kryteriami. Dzięki wirtualnym bliźniakom, wspieranym przez sztuczną inteligencję, projektanci mogą łatwo przeanalizować wpływ swoich decyzji na późniejsze etapy powstania aut lub ich części. Te rozwiązania z zakresu symulacji i projektowania umożliwiają zespołom współpracę, zapewniając spełnienie wskaźników KPI związanych z projektowaniem,

inżynierią i jakością, jednocześnie maksymalizując rentowność pojazdów.

CZYM SĄ WIRTUALNE BLIŹNIAKI?

Wirtualny bliźniak to zaawansowana cyfrowa replika fizycznych obiektów, procesów, systemów lub całych środowisk, która łączy w sobie dane, symulacje i technologie analityczne. Jest to ewolucja koncepcji cyfrowego bliźniaka, rozszerzona o bardziej interaktywne, zintegrowane i oparte na współpracy środowisko, w którym



PARTNERSTWO POMIĘDZY BMW GROUP I DASSAULT SYSTÈMES

Długoterminowe partnerstwo strategiczne między BMW Group i Dassault Systèmes pokazuje, jak technologia wirtualnego bliźniaka wspiera firmy w przyspieszaniu czasu wprowadzania produktów na rynek i wyróżnianiu się na tle konkurencji.

Partnerstwo ma na celu rozwój przyszłej platformy inżynierskiej BMW Group w oparciu o platformę 3DEXPERIENCE firmy Dassault Systèmes. W rezultacie ponad 17 000 pracowników z różnych działów inżynierskich producenta samochodów premium skorzysta z możliwości platformy 3DEXPERIENCE, aby przyspieszyć proces rozwoju wszystkich pojazdów, od etapu pomysłu do procesu produkcyjnego.

Przyszłe środowisko rozwoju produktów BMW Group, wykorzystujące platformę 3DEXPERIENCE, umożliwi wszystkim działom inżynierskim marki pracę z wirtualnym bliźniakiem pojazdu, konfigurowalnym dla wariantów każdego modelu przy użyciu zintegrowanych danych w czasie rzeczywistym. Zespoły mogą łatwiej ponownie wykorzystywać komponenty, zarządzać złożonością modeli samochodów i skrócić czas cyklu od projektu do produkcji. Ponadto BMW Group może płynnie migrować dane z istniejących rozwiązań IT i rozszerzyć swoją platformę inżynierską na inne działy, w tym modelowanie i symulację.

użytkownicy mogą doświadczać i testować różne scenariusze przed podjęciem decyzji w rzeczywistości. Wirtualne bliźniaki można tworzyć za pomocą rozwiązań dostępnych na platformie 3DEXPERIENCE firmy Dassault Systèmes, która eliminuje również silosy informacyjne, umożliwia wszystkim zainteresowanym stronom dostęp do jednej wersji danych w czasie rzeczywistym i zapewnia spójne, inteligentne doświadczenie produkcyjne.

Integracja sztucznej inteligencji z technologią wirtualnego bliźniaka umożliwi analizę ogromnych

ilości danych z czujników, systemów produkcyjnych i operacyjnych. Sztuczna inteligencja optymalizuje te dane, identyfikując wzorce i anomalie, dzięki czemu procesy mogą być automatycznie dostosowywane w celu ich poprawy.

Wirtualne bliźniaki umożliwiają również zaawansowane symulacje obecnych i przyszłych scenariuszy. Ponadto integrują technologie VR i AR, oferując interaktywne doświadczenia i wspierając innowacje poprzez wirtualne prototypowanie, a nie tylko optymalizację istniejących produktów.



Ireneusz Borowski
Country Manager na Polskę
Dassault Systèmes

Przyszłość zarządzania projektami w branży motoryzacyjnej



Przyszłość zarządzania projektami w motoryzacji to nieodzowna integracja AI, technologii blockchain i VR. W niedalekiej przyszłości możemy spodziewać się dominacji takich obszarów jak: pełna integracja globalnych zespołów, nowy wymiar personalizacji pojazdów, zrównoważony rozwój na linii produkcyjnej. Wykorzystanie jakich technologii i metodyk pozwoli sprostać tym wyzwaniom?

Branża motoryzacyjna będzie funkcjonować w zupełnie nowej rzeczywistości. Jakiej? Z pewnością kształtowanej przez zaawansowaną technologię, zrównoważony rozwój oraz rosnące potrzeby personalizacji wśród produktów oferowanych klientom. W obliczu globalnych wyzwań, takich jak ekologia, rozwój sztucznej inteligencji czy decentralizacja przemysłowa, zarządzanie projektami zyska na znaczeniu w dążeniu do sukcesu. Jakie zmiany czekają nas w tej dziedzinie i jakie technologie oraz metodyki będą dominować?

W przeciągu najbliższych lat dominującą technologią na rynku motoryzacyjnym będą pojazdy autonomiczne oraz elektryczne. Ich rozwój wymusi zmianę struktury projektów. Obecne zespoły koncentrują się na optymalizacji napędów i przeprowadzaniu testów fizycznych. W przyszłości nacisk zostanie położony na rozwój oprogramowania ze szczególnym naciskiem na integrację systemów sztucznej inteligencji.

Wśród zachodzących zmian na rynku, skala projektów związanych z motoryzacją znacząco wzrośnie. Produkcja pojazdów już teraz wymaga interdyscyplinarności, niemniej jednak w przyszłości możemy oczekiwać, że nabierze ona jeszcze większego znaczenia. Bliska współpraca inżynierów, programistów, ekspertów od cyberbezpieczeństwa oraz specjalistów od danych jest nieunikniona. Projekty będą mogły dzięki temu być zarządzane bardziej modułowo, z uwagi na ich złożoność oraz konieczność szybkiego dostosowywania się do potrzeb rynku i regulacji.



FOT. iAV

Zarządzanie projektami będzie opierać się na zaawansowanych narzędziach cyfrowych, w tym na sztucznej inteligencji i technologii blockchain. AI odegra kluczową rolę w automatyzacji procesów planowania i monitorowania projektów. Dzięki algorytmom uczenia maszynowego systemy będą w stanie przewidywać ryzyka, optymalizować alokację zasobów i na bieżąco dostosowywać zmiany w harmonogramach.

Metodyki zarządzania projektami ulegną dalszej ewolucji. Popularne dziś metodyki projektowe zostaną zintegrowane z nowoczesnymi technologiami, tworząc hybrydowe modele pracy. Zarządzanie projektami będzie opierać się na ciągłej analizie danych w czasie rzeczywistym, co pozwoli na szybsze i efektywniejsze podejmowanie decyzji. Technologia blockchain natomiast stanie

się standardem. Dzięki niej cały cykl życia projektu – od kontraktów po dane testowe – będzie transparentny i bezpieczny, co znacząco zwiększy efektywność i ograniczy potencjalne ryzyka identyfikowane na projektach.

Decentralizacja pracy stanie się standardem w naszej branży, a różnorodność kulturowa i specjalistyczna stanie się jednym z głównych czynników sukcesu projektów. Zarządzanie zespołami międzynarodowymi będzie wymagać wyniesienia kompetencji liderkich na nowy poziom, w tym opanowania umiejętności zarządzania zespołami wirtualnymi w ujęciu globalnym. W zakres tego zagadnienia będzie wchodzić również zarządzanie projektami, które będą skupiały zespoły z różnych stref czasowych oraz środowisk kulturowych.

Zrównoważony rozwój będzie jednym z najważniejszych wyzwań w zarządzaniu projektami motoryzacyjnymi. Nasza branża nie będzie miała wyboru jak tylko uwzględniać zarówno efektywność produkcji, jak również jej wpływ na środowisko. Projekty będą musiały być realizowane zgodnie z ideą gospodarki o obiegu zamkniętym, gdzie każdy etap – od projektowania przez produkcję po recykling – zostanie zoptymalizowany pod kątem minimalizacji odpadów i emisji.

Rynek obecnie oferuje wiele rozwiązań, jednak teraz to jest wybór, w przyszłości zastosowanie takich rozwiązań będzie już koniecznością

Jednym z największych trendów w motoryzacji przyszłości będzie masowa personalizacja pojazdów. Klienci już teraz oczekują możliwości konfiguracji pojazdów zgodnie z własnymi preferencjami – od wyglądu poprzez funkcje. W przyszłości taka możliwość nie będzie nawet stała pod znakiem zapytania. Jednak z pewnością będzie musiała być wzbogocana o nowe możliwości, które pozwolą skroić auto indywidualnie do potrzeb użytkownika.

W obliczu rosnącej złożoności projektów kluczowe stanie się rozwijanie kompetencji liderów projektów. Edukacja w zakresie zarządzania projektami będzie opierać się na wykorzystaniu technologii VR i symulacji, które umożliwią naukę w realistycznych warunkach. Liderzy będą również korzystać z narzędzi AI, które będą dla nich wsparciem w podejmowaniu decyzji i analizie ryzyk.



FOT. IAV

Następne lata bez wątpienia przyniosą rewolucję w zarządzaniu projektami. Jak to będzie dokładnie wyglądać? Na co mamy się przygotować? Sztuczna inteligencja, technologia blockchain oraz VR będą wykorzystywane do maksymalnych granic możliwości. Branża motoryzacyjna będzie musiała stawić czoła nowym wyzwaniom, takim jak rosnąca personalizacja czy włączenie aspektów ekologii w proces produkcji. Sukces w tej dziedzinie będzie bez wątpienia wymagał elastyczności, innowacyjnego podejścia oraz umiejętności wykorzystania nowoczesnych technologii.

Zarządzanie projektami w przyszłości stanie się nie tylko kwestią efektywności, ale również etyki i odpowiedzialności wobec społeczeństwa i środowiska. Czy jesteśmy gotowi na takie wyzwania? IAV z pewnością.



Noemi Truszkowska
IAV Poland

EUDR

- nowe wyzwania dla biznesu



KOGO OBEJMUJĄ WYMOGI ROZPORZĄDZENIA EUDR?



- **Importerzy i eksporterzy:** Każda osoba fizyczna lub prawna, która wprowadza produkty objęte EUDR na rynek unijny lub eksportuje je poza UE w ramach działalności handlowej.
- **Podmioty handlujące tymi produktami:** Każda osoba w łańcuchu dostaw, która w ramach działalności handlowej udostępnia te produkty na rynku.

@ SQD Alliance Sp. z o.o.

Rozporządzenie EU Deforestation Regulation (EUDR) to jeden z kluczowych elementów walki Unii Europejskiej z wylesianiem i zmianami klimatu. Jego wprowadzenie oznacza ogromne wyzwania dla firm, które muszą zapewnić pełną transparentność swoich łańcuchów dostaw. Niezależnie od branży, dostosowanie do wymogów EUDR stanie się koniecznością. Jakie kroki powinna podjąć Twoja firma, by sprostać nowym regulacjom i uniknąć negatywnych konsekwencji?

DLACZEGO WPROWADZONO ROZPORZĄDZENIE UE PRZECIWKO WYLESIANIU?

Przez ostatnie kilkanaście lat produkcja wielu dóbr przeniosła się z Europy do krajów rozwijających się, takich jak Indie, Indonezja, Malezja, kraje Ameryki Południowej oraz Afryki. Mimo że produkcja odbywa się poza granicami Europy, głównymi konsumentami tych dóbr pozostają kraje rozwinięte, w tym Unia Europejska. Choć poziom wylesiania w Europie jest stabilny, to w innych częściach świata, gdzie produkowane są dobra konsumowane przez Europejczyków, sytuacja wygląda inaczej. Wylesianie w tych regionach jest w dużej mierze napędzane przez europejską konsumpcję.

UE jest odpowiedzialna za znacznie więcej emisji gazów cieplarnianych niż wynikałoby to z jej własnej produkcji, a to z powodu importu dóbr z krajów, gdzie wylesianie jest powszechne. Uznając swoją rolę w globalnym problemie wylesiania, Unia Europejska postanowiła działać poprzez EU Deforestation Regulation, mając na celu zmniejszenie swojego wpływu na środowisko globalne.

ROZPORZĄDZENIE EUDR - WEJŚCIE W ŻYCIE (STAN NA 03.12.2024)

EUDR weszło w życie 29 czerwca 2023 r. Najważniejsze przepisy miały zacząć obowiązywać od 30 grudnia 2024 r., w tym zakaz importu i eksportu towarów niezgodnych z EUDR oraz obowiązek przeprowadzania procedury należytej staranności i składania oświadczeń. Mikroprzedsiębiorstwa i małe przedsiębiorstwa miały zostać objęte tymi obowiązkami od 30 czerwca 2025 r.

Początkiem października br. Komisja Europejska wysłała z propozycją opóźnienia startu obowiązywania rozporządzenia EUDR aż o 12 miesięcy. Jednak, aby zmiany zostały wprowadzone wymagana była również zgoda Rady UE oraz Parlamentu Europejskiego.

Parlament Europejski zatwierdził 14 listopada br. propozycję Komisji Europejskiej o przedłużeniu terminu obowiązywania Rozporządzenia UE w sprawie wylesiania. Gdy wszystko wskazywało już na to, że terminy obowiązywania EUDR zostaną przesunięte o cały rok, okazało się, że nie jest to do końca postanowione, gdyż trwały kolejne negocjacje pomiędzy Radą UE i Parlamentem, które odbyły się dopiero 3 grudnia br.

14 listopada br. Parlament Europejski wprowadził bowiem pewne poprawki, na które Rada UE nie chciała się zgodzić, w szczególności na utworzenie nowej kategorii krajów „bez ryzyka”. 20 listopada Rada UE wyraziła sprzeciw, zgadzając się jedynie na przesunięcie terminu wdrożenia EUDR

na 30 grudnia 2025 dla dużych i średnich firm, natomiast 30 czerwca 2026 dla małych i mikro jednostek.

Dzięki temu, aktualna sytuacja w procesie legislacyjnym, dotyczącym Rozporządzenia EU Deforestation Regulation (EUDR) przybiera dość niepewny czasowo obrót, gdyż jeśli postanowienia ostatnich negocjacji nie zostaną oficjalnie opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE do 30 grudnia, pierwotne terminy pozostaną aktualne (tj. 30 grudnia 2024 dla dużych i średnich przedsiębiorstw i 30 czerwca 2025 dla małych i mikro jednostek). Wszystko to stwarza mało komfortową sytuację dla dużych i średnich przedsiębiorców, które nie wiedzą czego oczekiwać i wracają pod pełną presją do wdrożenia EUDR przed końcem roku. Przedsiębiorcy powinni być zatem przygotowani na konsekwencje opóźnienia w publikacji decyzji i śledzenie samego procesu legislacyjnego powinno pójść w parze z kontynuacją prac do przygotowania się pod wdrożenie EUDR w swoich przedsiębiorstwach.

CELE ROZPORZĄDZENIA W SPRAWIE WYLESIANIA - EUDR

Celem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego EUDR jest zapewnienie, że towary importowane i eksportowane w Unii Europejskiej nie przyczyniają się do wylesiania ani degradacji lasów w trakcie ich produkcji.

Inicjatywa ta ma również na celu wzmocnienie praw człowieka i lokalnych społeczności, zwiększenie przejrzystości łańcuchów dostaw, wzmocnienie współpracy międzynarodowej oraz promowanie innowacji w sektorze leśnym.

JAKIE TOWARY I PRODUKTY SĄ OBJĘTE EUDR?

Rozporządzenie EUDR dotyczy zamkniętego katalogu produktów (tzw. produkty odnośne) i towarów (towary odnośne) wymienionych w załączniku I do rozporządzenia. Obejmuje

to produkty, które zawierają określone towary, były nimi karmione lub zostały wytworzone przy ich użyciu. Jakich produktów dotyczy EUDR? Są to: drewno, kakao, kawa, palma olejowa, kauczuk, soja, bydło. Produkty wymienione w załączniku I, które zawierają odnośne towary, były nimi karmione lub zostały wytworzone przy ich użyciu są nazywane produktami odnośnymi.

Nie wszystkie produkty pochodzące z tych towarów są objęte EUDR – tylko te wymienione w załączniku do rozporządzenia Unii Europejskiej w sprawie wylesiania. Należy również podkreślić, że nawet jeśli dany produkt znajduje się na liście w załączniku, ale nie jest wykonany z towaru odnośnego, to nie podlega on pod niniejsze rozporządzenie. Co to oznacza w praktyce? Jeżeli przykładowo producent masła wprowadza do obrotu masło roślinne np. z oleju słonecznikowego, towar ten nie zostanie objęty rozporządzeniem.

UWAGA: Towary i produkty objęte są EUDR niezależnie od kraju pochodzenia. Oznacza to, że produkty wytwarzane w Europie także podlegają pod tą regulację, a na producentach ciąży obowiązek przestrzegania niniejszego rozporządzenia.

ROZPORZĄDZENIE EUDR W PRAKTYCE - KOGO DOTYCZY I JAK WPŁYNIE NA BIZNES W EUROPIE?

Wymogi rozporządzenia EUDR będą dotyczyły szerokiego zakresu podmiotów związanych z handlem produktami objętymi regulacjami. Obowiązki wynikające z EUDR będą obejmować:

Importerów i eksporterów: Każda osoba fizyczna lub prawna, która wprowadza produkty objęte EUDR na rynek unijny lub eksportuje je poza UE w ramach działalności handlowej.

Podmioty handlujące tymi produktami: Każda osoba w łańcuchu dostaw, która w ramach działalności

handlowej udostępnia te produkty na rynku.

Głównym obowiązkiem tych podmiotów będzie zachowanie należytej staranności. Jest to kluczowy mechanizm, za pomocą którego będą realizowane cele EUDR, takie jak ochrona lasów i ograniczenie emisji dwutlenku węgla.

CO EUDR OZNACZA DLA BIZNESU W EUROPIE?

Implementacja EUDR wymusi na firmach w Europie dostosowanie się do bardziej rygorystycznego podejścia do monitorowania i dokumentowania źródeł swoich produktów. Przedsiębiorstwa będą musiały wdrożyć systemy, które zapewnią, że ich działalność nie przyczynia się do wylesiania ani degradacji lasów.

JAKIE BĘDĄ OBOWIĄZKI WPROWADZAJĄCYCH DO OBROTU NA PODSTAWIE NINIEJSZEGO ROZPORZĄDZENIA?

EUDR ma na celu zapewnienie, że dobra konsumpcyjne wykorzysty-

wane w Europie nie przyczyniają się do wylesiania. W związku z tym wszystkie produkty muszą spełniać trzy warunki:

1. Zgodność z przepisami kraju produkcji: Produkty muszą być wyprodukowane zgodnie z przepisami ochrony środowiska, prawami do użytkowania gruntów, przepisami związanymi z leśnictwem, ochroną bioróżnorodności, prawami pracowniczymi, prawami osób trzecich, prawami człowieka, regulacjami podatkowymi i innymi odpowiednimi przepisami.
2. Przeprowadzenie procedury należytej staranności: Wprowadzający do obrotu muszą przeprowadzić procedurę należytej staranności, aby upewnić się, że produkty spełniają wymogi EUDR.
3. Złożenie oświadczenia o należytej staranności: Każdy wprowadzający do obrotu musi złożyć oświadczenie o należytej staranności za pomocą odpowied-

niego systemu informatycznego.

WARUNKI ZAKAZU WPROWADZANIA DO OBROTU I EKSPORTU A PROCEDURA NALEŻYTEJ STARANNOŚCI

Produkty nie mogą być wprowadzane do obrotu ani eksportowane, jeśli:

- są niezgodne z EUDR,
- istnieje znane ryzyko, że produkty są niezgodne z wymogami EUDR,
- nie przeprowadzono procedury należytej staranności lub nie złożono oświadczenia o należytej staranności.

Mikroprzedsiębiorstwa i małe przedsiębiorstwa, jako podmioty handlowe, nie muszą przeprowadzać procedury należytej staranności dla produktów, dla których już przeprowadzono badanie i złożono oświadczenie. W takim przypadku wystarczy podać numer referencyjny istniejącego oświadczenia.



CZY JESTEŚ PRZYGOTOWANY NA EUDR?

Przeanalizuj, jakie działania już zostały wdrożone w przedsiębiorstwie, a co wymaga jeszcze dopracowania. Zapoznaj się z checklistą, która pomoże zweryfikować najważniejsze z nich!

@ SQD Alliance Sp. z o.o.

CO JUŻ TERAZ NALEŻY ZROBIĆ?

Niezależnie od tego, jakie będzie ostateczne stanowisko Parlamentu Europejskiego, warto już teraz przeanalizować jakie działania już zostały wdrożone w przedsiębiorstwie, a co wymaga jeszcze dopracowania. Poniżej przygotowaliśmy krótką checklistę, która pomoże zweryfikować najważniejsze z nich:

- ▶ Przeprowadź audyt EUDR, który wskaże luki w aktualnym stanie przygotowania firmy do EUDR
- ▶ Przeprowadź pełną analizę łańcucha dostaw
- ▶ Dostosuj polityki firmy do nowych wymogów EUDR
- ▶ Zidentyfikuj wszelkie produkty i towary, które mogą podlegać pod EUDR, również te, o których wcześniej nie pomyślałeś (palety i inne opakowania)
- ▶ Oceń ryzyko pozyskiwanych surowców, sprawdź, czy surowce nie były wyprodukowane na terenach podlegających wylesieniu po 31 grudnia 2020 oraz czy nie zostały złamane prawa człowieka lub ludności rdzennej na tym terenie
- ▶ Sprawdź, czy posiadasz odpowiednie narzędzia do monitorowania drogi swoich surowców aż po ich pozyskanie do magazynu, przeanalizuj braki w informacji i zajmij się wdrożeniem nowych procedur
- ▶ Przeprowadź szkolenia pracowników z nowych procedur, zadbaj o to, aby były zrozumiałe i łatwe do wykonania
- ▶ Ustal harmonogram audytów
- ▶ Zarejestruj się w systemie IT EUDR
- ▶ Współpracuj z ekspertami lub skorzystaj ze szkoleń, abyś mógł pracować z EUDR samodzielnie

KONTROLA ZGODNOŚCI ODNOŚNYCH PRODUKTÓW I TOWARÓW

Organy kontrolne będą przeprowadzać kontrole, które obejmują:

- analizę wdrożonych systemów i procedur,
- analizę dokumentów wykazujących zgodność z EUDR,
- kontrole na miejscu, aby potwierdzić zgodność towarów z dokumentacją,
- wyrywkowe kontrole, w tym w państwach trzecich.

Kontrole odnośnych produktów i towarów będą przeprowadzane według następujących proporcji:

- 3% podmiotów sprawdzających towary z krajów o średnim ryzyku,
- 9% podmiotów sprawdzających towary z krajów o wysokim ryzyku,
- 1% podmiotów sprawdzających towary z krajów o niskim ryzyku.

Jak będzie wyglądało egzekwowanie niniejszego rozporządzenia?

W przypadku niezgodności sprawozdania z EUDR, podejmowane będą tak zwane działania naprawcze, które będą polegały na:

- usunięciu wszystkich formalnych niezgodności,
- uniemożliwieniu wprowadzenia do obrotu, dystrybucji lub eksportu towarów,
- natychmiastowe wycofanie lub odzyskanie towarów,
- przekazanie towarów na cele charytatywne lub ich utylizacja.

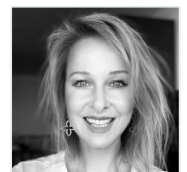
Jeśli jednak zostaną znacznie naruszone przepisy Rozporządzenia

EUDR, na podmioty będą nakładane kary:

- grzywny,
- konfiskaty towarów i dochodów,
- czasowego wykluczenie z procedur udzielania zamówień publicznych oraz dostępu do finansowania publicznego,
- zakazu wprowadzania do obrotu lub eksportu towarów w przypadku poważnych lub powtarzających się naruszeń.
- zakazu stosowania uproszczonej należytej staranności w przypadku poważnych lub powtarzających się naruszeń.

Każde państwo członkowskie będzie musiało wprowadzić odpowiednie przepisy sankcjonujące, a kary będą musiały być podawane do wiadomości publicznej.

EU Deforestation Regulation (EUDR) jest krokiem milowym w walce z globalnym wylesianiem. Dzięki rygorystycznym przepisom i procedurom należytej staranności, UE dąży do zmniejszenia swojego wpływu na wylesianie i degradację lasów na całym świecie. Jeśli firmy wciąż zastanawiają się jakie kroki powinny podjąć, co zrobić, aby działać zgodnie z nowymi regulacjami, warto wykorzystać ten czas i skonsultować się z ekspertami, by dobrać rozwiązania odpowiadające specyfice działalności firmy.



Nicole Polak-Rajczyk

Ekspert Zrównoważonego Rozwoju
SQD Alliance Sp. z o.o.

INNOVATION PARK czyli kształcenie kadr dla przemysłu



Przemysłowe symulatory w wirtualnej i rozszerzonej rzeczywistości, szkoleniowa linia zgodna z Industry 4.0, stanowiska robotyczne i elektroniczne oraz warsztaty z druku 3D - brzmi jak edukacja zawodowa przyszłość? Centrum Szkoleniowe INNOVATION PARK w Wałbrzychu zostało wyposażone w najnowsze rozwiązania techniki - wszystko po to, aby szkolić kadry przemysłowe w sposób efektywny, atrakcyjny i dostosowany do potrzeb samych przedsiębiorców.



Centrum zostało wybudowane i uruchomione przez Wałbrzyską Specjalną Strefę Ekonomiczną INVEST-PARK, mieści się w hali przemysłowej na terenie Wałbrzycha i jest prowadzone przez powołany przez WSSE Klaster Edukacyjny INVEST in EDU.

- *Zadaniem Centrum jest zapalenie luki pomiędzy możliwościami szkół zawodowych a oczekiwaniami przemysłu - tłumaczy Wojciech*

Smoliński, Prezes Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK (WSSE). - Mamy wiedzę jakich kompetencji brakuje na rynku pracy. Staramy się zatem zainteresować kierunkami technicznymi uczniów szkół podstawowych, przekazać konkretne umiejętności młodzieży ze szkół średnich i studentom uczelni, a także podnosić kompetencje pracowników przemysłu - wymienia Prezes.

Stanowiska VR (ang.: Virtual Reality) znajdujące się w Centrum zostały wyposażone m.in. w aplikację do nauki Bezpieczeństwa i Higieny Pracy w zakładzie przemysłowym, czy też systemy symulujące pracę spawacza, mechanika oraz projektanta modeli 3D. Oprogramowanie nie tylko przekazuje wiedzę teoretyczną, ale również wyrabia motorykę i pamięć mięśniową.

- *W jaki sposób uczyć zaawansowanych procesów osoby niepełnoletnie i nie mające doświadczenia przemysłowego? Odpowiedzią jest technologia wirtualnej i rozszerzonej rzeczywistości - zauważa Teodor Stępa, wiceprezes WSSE. - Oprogramowanie symulujące realia zakładów pracy pozwala na szkolenie w pełni bezpiecznych warunkach, bez ryzyka utraty zdrowia oraz uszkodzenia maszyn. To nie tylko atrakcyjna, ale także efektywna metoda kształcenia - podkreśla.*

- *Symulatory są wstępem do świata przemysłu, ale na nich nasza oferta się nie kończy - podkreśla Anna Kaczmarczyk, dyrektorka Departamentu Innowacji i Współpracy WSSE. - Centrum zostało wyposażone w dziesięć stanowisk szkoleniowych do nauki elektroniki, robotyki oraz druku 3D, na których odbywają się warsztaty dla uczniów, dostosowane do wieku i wiedzy uczestników - wyjaśnia.*

Na stanowiskach szkoleniowych znajdziemy 4-osiove robotyczne ramiona z systemem wizyjnym oraz modelem konwojera, stacje lutownicze z kolbą grotową i nadmuchem gorącego powietrza, szkoleniowe zestawy Arduino do montażu układów oraz stanowiskowe drukarki 3D.



FOT. WSSE



FOT. WSSE

Jak podkreśla dyrektorka, oferta Centrum skierowana jest nie tylko do uczniów i studentów. Gośćmi placówki są również nauczyciele, doradcy zawodowi, osoby chcące podnieść swoje kwalifikacje, a także sami przedsiębiorcy.

- Dzięki sali wyposażonej w nowoczesny system audio-wizualny możliwe jest prowadzenie warsztatów, szkoleń i konferencji zarówno w formule stacjonarnej jak i zdalnej. Zwieńczeniem tego unikalnego projektu jest modułowa linia przemysłowa, która

powstaje w naszym Centrum - opowiada prezes Smoliński.

Do nowoczesnego parku maszynowego zostały już zakupione takie urządzenia, jak: robot współpracujący (cobot) poruszający się na autonomicznej platformie, profesjonalny ploter laserowy oraz automatyczny magazynek buforowy. Dopełnieniem projektu będzie maszyna CNC (3-ośwowa frezarka) oraz platforma montażowa, na której będzie się odbywać proces końcowy – skręcania elementów, weryfikacji jakości oraz segregacji gotowych produktów. Integracja maszyn i urządzeń pozwoli na stworzenie linii przemysłowej, która wykorzystywana będzie zarówno do szkoleń stanowiskowych jak i z całego procesu produkcyjnego.

Tylko w tym roku z oferty Centrum Szkoleniowego skorzystało ponad 1,5 tys. osób, zorganizowano ponad 20 wydarzeń konferencyjnych i przeprowadzono zajęcia dla blisko 50 dolnośląskich szkół i uczelni.



FOT. WSSE



FOT. WSSE



Jacek Serdeczny

Główny specjalista, Departament
Innowacji i Współpracy
WSSE INVEST-PARK
Klaster Edukacyjny „INVEST in EDU”



FOT. EY



Gabriela Szymczak
menedżerka
w Dziale Doradztwa
Podatkowego, EY Polska



Dominika Blak
starsza konsultantka
w Dziale Doradztwa
Podatkowego, EY Polska

Oleje i środki smarne w branży automotive:

**Jakie obowiązki generuje obrót olejami oraz środkami
smarnymi na gruncie przepisów podatkowych oraz
okołoregulacyjnych**

ZNACZENIE OLEJÓW ORAZ ŚRODKÓW SMARNYCH W PRZEMYŚLE MOTORYZACYJNYM

Ostatnie lata w Polsce niósł za sobą sukcesywny rozwój branży automotive – w szczególności, wysoka dynamika sektora odnotowywana jest na rynkach producentów oraz dostawców części motoryzacyjnych dla przemysłu samochodowego, jako że nowoczesne pojazdy muszą sprostać coraz wyższym wymaganiom zarówno w zakresie ekologii, bezpieczeństwa, jak i komfortu użytkownikom.

W kontekście bezpieczeństwa pojazdów samochodowych, kluczową rolę odgrywają oleje oraz środki smarne, które dodawane są jako komponenty wielu części motoryzacyjnych tworząc cienką warstwę pomiędzy poszczególnymi elementami. Pozwalają one m.in. na redukcję tarc, ochronę przed korozją oraz szybkim zużyciem, uszczelnienie, a także redukcję hałasu. Z uwagi na pełnione funkcje, oleje oraz środki smarne są szeroko stosowane w przemyśle motoryzacyjnym.

PODMIOTY UCZESTNICZĄCE W ŁAŃCUCHACH DOSTAW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH POD LUPĄ ORGANÓW PODATKOWYCH ORAZ OKOŁOREGULACYJNYCH

Kompleksowe określenie wszystkich obowiązków związanych z olejami lub środkami smarnymi, stanowi istotne

wyzwanie w szczególności z uwagi na mnogość regulacji prawnych wydawanych w tym zakresie na szczeblu unijnym, jak i krajowym. Co istotne, obowiązki te mogą pojawić się również w sytuacji, w której nie dochodzi o nabycia oleju jako odrębnego produktu, ale gdy olej lub środek smarny jest nabywany jako komponent innej części – np. amortyzatora.

Ponieważ oleje smarowe oraz środki smarne stanowią na gruncie wielu regulacji tzw. towary wrażliwe (czyli towary podatne na wszelkiego rodzaju naruszenia podatkowo-regulacyjne) niedopełnienie obowiązków z nimi związanych może prowadzić do powstania zaległości podatkowych, jak również nałożenia dotkliwych kar finansowych oraz odpowiedzialności karnoskarbowej.

W zależności od regulacji odnoszących się do poszczególnych obowiązków oraz specyfiki samej transakcji, za realizację tych obowiązków mogą być odpowiedzialne różne podmioty uczestniczące w łańcuchach dostaw – możliwe są różne konfiguracje, niemniej jednak, szczególną ostrożność powinni zachować producenci oraz nabywcy części motoryzacyjnych.

W dalszej części artykułu zostaną przedstawione najważniejsze obowiązki podatkowe oraz okołoregulacyjne dotyczące olejów oraz środków smarnych, które mogą mieć istotne znaczenie

z perspektywy funkcjonowania branży automotive - zarówno w przypadku obrotu samymi olejami i środkami smarnymi, jak również obrotu częściami, których elementem składowym są tego typu wyroby.

PODATEK AKCYZOWY

Podstawowe obowiązki związane z wykorzystaniem olejów oraz środków smarnych przez podmioty z branży automotive dotyczą akcyzy - najczęściej wykorzystywane oleje oraz środki smarne w przemyśle motoryzacyjnym to oleje z pozycji CN 2710 oraz preparaty smarowe z pozycji CN 3403, które w Polsce stanowią wyroby akcyzowe, tj. wyroby, do których zastosowanie mają regulacje akcyzowe.

Ponieważ oleje oraz preparaty smarowe często nabywane są z zagranicy (zarówno z krajów unijnych, jak również krajów z poza UE), należy mieć na uwadze, że przemieszczenie tych wyrobów na terytorium Polski w ramach transakcji wewnątrzwspólnotowego nabycia czy importu, powoduje na gruncie akcyzy szereg obowiązków sprawozdawczych oraz finansowych.

Oprócz rejestracji akcyzowej, podmioty dokonujące zakupów olejów z zagranicy w ramach UE zobowiązane są do każdorazowego zgłaszania takiego transportu do organów podatkowych, a także złożenia odpowiednich deklaracji i zapłacenia podatku akcyzowego.



FOT. EY

go. Konieczne jest również złożenie zabezpieczenia akcyzowego. W przypadku importu akcyza powinna zostać rozliczona w prawidłowy sposób w zgłoszeniu celnym. Co istotne, rozwiązania zawarte w ustawie akcyzowej pozwalają zoptymalizować efektywność tańca dostaw z wykorzystaniem specjalnych zezwoleń, co może przynieść znaczące oszczędności finansowe, a także ograniczyć obowiązki sprawozdawcze.

Niedopełnienie tych obowiązków może prowadzić do powstania zaległości podatkowych, a także ryzyka nałożenia odpowiedzialności karno-skarbowej dla członków zarządów oraz osób zajmujących się rozliczeniami podatkowymi spółki.

REGULACJE ENERGETYCZNE

Niezależnie od obowiązków związanych z podatkiem akcyzowym oleje i preparaty smarowe podlegają również obowiązkowi wynikającemu z Prawa Energetycznego. Mimo przeznaczenia nienapędowego, produkty te są traktowane w rozumieniu tychże regulacji jako paliwa ciekłe, a obrót paliwami ciekłymi w Polsce jest działalnością ściśle regulowaną. Podmio-

ty sprowadzające oleje i preparaty smarowe na polski rynek z zagranicy muszą liczyć się z dodatkowymi obowiązkami sprawozdawczymi w tym zakresie. Podstawą dla wypełnienia takich obowiązków jest uzyskanie wpisu do publicznego Rejestru Podmiotów Przywożących, a sam wpis powinien nastąpić przed pierwszym przywozem.

Ponieważ termin „paliwa ciekłe” w praktyce kojarzony jest raczej z olejami napędowymi, benzynami czy produktami rafineryjnymi, powiązanie go z olejami i środkami smarnymi wykorzystywanymi jako komponenty części nie jest intuicyjne i wiele podmiotów z branży automotive nie jest świadomych obowiązku uzyskania odpowiedniej licencji.

Co więcej, po uzyskaniu wpisu do Rejestru Podmiotów Przywożących, wymagane jest również składanie comiesięcznych sprawozdań o ilości przywiezionych paliw do właściwych organów – również w sytuacji, w której w danym miesiącu nie dokonano przywozu (tzw. sprawozdawnia zerowe). Każde brakujące sprawozdanie obarczone jest ryzykiem kary w wysokości 10 000 zł.

Brak uzyskania wymaganego wpisu skutkuje nie tylko ryzykiem nałożenia osobistej odpowiedzialności karno-skarbowej na członków zarządów oraz osoby odpowiedzialne za rozliczenia spółki, ale także kar pieniężnych do 5 000 000 zł.

PRZEWOZ TOWARÓW OBJĘTYCH MONITOROWANIEM (SENT)

System SENT (System Elektronicznego Nadzoru Transportu) to elektroniczny system monitorujący przewóz i obrót towarami wrażliwymi takimi jak różnego rodzaju wyroby energetyczne czy wyroby szczególnie podatne na naruszenia. Oleje i preparaty smarowe również są objęte tymi regulacjami.

Transport olejów i preparatów smarowych o masie brutto przesyłki przekraczającej ustawowe limity zobowiązuje do dokonania rejestracji na potrzeby SENT, złożenia odpowiedniego zgłoszenia, a następnie jego uzupełnienia i aktualizacji. W rezultacie określone obowiązki wynikające z SENT dotyczą zarówno podmiotu wysyłającego towary wrażliwe, przewoźnika, podmiotu odbierającego te towary, a także podmiotów dokonujących obrotu paliwami opatowymi. Przewoź-

nicy muszą również wyposażyć środki transportu w urządzenia przekazujące dane geolokalizacyjne.

Co istotne, w systemie SENT monitorowany jest przewóz i obrót towarów wrażliwych w różnych konfiguracjach transportu - tj., (i) gdy przewóz towarów rozpoczyna się w Polsce i kończy w Polsce/poza Polską, (ii) gdy przewóz towarów rozpoczyna się i kończy poza Polską oraz (iii) gdy przewóz towarów rozpoczyna się poza Polską, ale kończy w Polsce – zatem w spektrum zainteresowania SENT jest zasadniczo transport na terytorium kraju.

Mając na uwadze fakt, że wyżej opisane towary są powszechnie wykorzystywane w branży automotive, zalecane jest monitorowanie przesyłek tych towarów realizowanych na terytorium kraju pod kątem obowiązków wynikających z SENT.

OPLATA PRODUKTOWA

Kolejny obowiązek, który pojawia się w związku z przywozem olejów i preparatów smarowych związany jest z opłatą środowiskową – mianowicie opłatą produktową od wprowadzanych do obrotu produktów (m.in. właśnie olejów i preparatów smarowych).

W tym przypadku, konieczność uiszczenia opłaty produktowej dotyczy sytuacji, w której podmioty wprowadzające produkty do obrotu, nie osiągnęły wymaganych przepisami poziomów odzysku i recyklingu w odniesieniu do tych produktów (rozliczenia następuje na koniec roku kalendarzowego).

Przedsiębiorcy wprowadzający do obrotu produkty obowiązani są również do dokonania stosownej rejestracji w Bazie Danych o Odpadach (BDO), a także składania stosownych sprawozdań.

Co istotne, w praktyce, opłata produktowa od wprowadzanych olejów/środków smarnych na terytorium kraju dotyczy najczęściej olejów/środków smarnych wprowadzanych do obro-

tu jako komponenty innych urządzeń mechanicznych – w szczególności części dla przemysłu motoryzacyjnego - zatem opłata ta jest szczególnie istotna z perspektywy podmiotów z branży automotive.

PODSUMOWANIE

Oleje i środki smarne są powszechnie wykorzystywane w sektorze motoryzacyjnym z uwagi na swoje właściwości. W związku z tym, podmioty z branży automotive muszą być świadome licznych obowiązków podatkowych i regulacyjnych, które wiążą się z ich wykorzystaniem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Przede wszystkim, oleje i środki smarne są objęte podatkiem akcyzowym, co wiąże się z wieloma obowiązkami sprawoz-

dawczymi i finansowymi.. Ponadto, regulacje energetyczne wymagają posiadania odpowiednich koncesji lub wpisu do Rejestru Podmiotów Przywozujących, a także składania comiesięcznych sprawozdań. Dodatkowo, przedsiębiorcy mogą być zobowiązani do monitorowania przewozu towarów wrażliwych za pośrednictwem systemu SENT. Istotne jest również przestrzeganie przepisów dotyczących opłaty produktowej, związanej z wprowadzaniem do obrotu olejów i środków smarnych jako komponentów części motoryzacyjnych. Niedopełnienie tych obowiązków może prowadzić do poważnych konsekwencji finansowych i prawnych, dlatego kluczowe jest monitorowanie i weryfikacja zgodności z obowiązującymi przepisami na każdym etapie łańcucha dostaw.



FOT.EY



ul. Mickiewicza 29
40-085 Katowice

+ 48 32 786 46 46

www.tuv-nord.pl

Jesteśmy liderem w branży certyfikacyjnej i odbiorowej z ponad 150-letnią tradycją globalną i 30-letnią obecnością na polskim rynku. Stanowimy część grupy międzynarodowej i działamy w ponad 100 krajach świata, stąd nasze certyfikaty są cenione i rozpoznawalne w każdej części globu. Naszą misją jest zapewnienie jakości i bezpieczeństwa w kluczowych branżach przemysłowych w tym przemyśle motoryzacyjnym.

Specjalizujemy się w certyfikacji systemów zarządzania, certyfikacji osób, odbiorach technicznych oraz szkoleniach. Dzięki zespołowi wykwalifikowanych audytorów, inspektorów i specjalistów oraz uzyskanym akredytacjom, gwarantujemy spełnienie najwyższych standardów jakości.



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. Kopalniana 6a
01-321 Warszawa

+ 48 22 664 97 69

www.forty.com.pl

Od 1995 roku prowadzimy działalność usługową w zakresie produkcji opakowań wykonanych technologią termoformowania. Pracujemy na wysokowydajnych automatach firmy ILLIG, dzięki którym jesteśmy jedną z najbardziej konkurencyjnych i najlepszych jakościowo firm w Polsce. Specjalizujemy się w produkcji tac transportowych.

Oferujemy:

- tace transportowe
- wkładki do pudełek
- opakowania typu blister
- displaye reklamowe
- wszelkie elementy, które można wykonać metodą termoformowania



ul. Krakowska 50
32-083 Balice

+ 48 12 397 50 05

www.mv-center.com

MV Center Systemy Wizyjne Sp z o.o.

Pomagamy kontrolować i usprawniać procesy produkcyjne zmniejszając błędy przy pomocy wizji maszynowej. Zaprojektujemy i wdrożymy system wizyjny przeznaczony specjalnie dla Twojego konkretnego produktu i dopasowany do Twojej linii produkcyjnej. Jesteśmy jednym z niewielu zespołów w Polsce dysponujących własnym laboratorium. Pozwala to testować u siebie budowane systemy jeszcze na etapie ofertowania.



ul. Graniczna 49
05-825 Grodzisk Mazowiecki

+ 48 512 081 906

www.rabugino.com

Rabugino jest firmą z kapitałem włoskim działającą w Polsce. Know how firmy to produkcja komponentów technicznych o specjalistycznych właściwościach funkcjonalnych, ale również produkcja części o wysokich wymaganiach estetycznych. Części powstają na miejscu przy użyciu maszyn wtryskowych, ale również specjalistycznych linii montażowych, urządzeń do zgrzewania czy obróbki części metalowych.



Al. Jerozolimskie 146 A
02-305 Warszawa

+ 48 22 506 57 00

www.veoliawatertechnologies.pl

Veolia Water Technologies należy do globalnej grupy Veolia i jest wiodącym dostawcą rozwiązań wodno-ściekowych. Dostarczamy technologie i rozwiązania z zakresu uzdatniania i przygotowania wody procesowej, wody użytkowej oraz oczyszczania ścieków z produkcji. Optymalizujemy zużycie wody i energii, redukujemy koszty wody i ścieków oraz koszty eksploatacyjne, odzyskujemy wodę do ponownego wykorzystania. Stosując technologie wyparne i koncentracji oraz techniki membranowe oczyszczamy wszystkie typy ścieków: z zakładów obróbki powierzchniowej, z przetwarzania emulsji olejowych, zawierające zanieczyszczenia z maszyn itp.



 ul. Mosiężna 14
66-400 Gorzów Wielkopolski
 + 48 880 524 105
 www.yetico.com

Yetico S.A. to czołowy przetwórcza tworzyw polimerowych w Polsce. Fabryka w Gorzowie Wlkp. specjalizuje się w technologii formowania wtryskowego tworzyw termoplastycznych. Komponenty wtryskowe trafiają na rynki automotive, RTV, czy AGD.

Yetico jest polską firmą rodzinną. Od ponad 30 lat zajmuje pozycję lidera wśród producentów płyt EPS do termoizolacji budynków i opakowań ze styropianu. Kompetencje nabyte w tej branży przełożyły się na dynamiczne inwestycje w obszarze formowania wtryskowego.



 ul. Olsztyńska 1A
42-256 Biskupice
 + 48 731 012 635
 www.greg-plast.pl

W GREG-PLAST zajmujemy się odbiorem odpadów plastikowych, recyklingiem tworzyw sztucznych oraz sprzedażą recyklatów. Odbieramy od przedsiębiorstw odpady plastikowe w każdej postaci – zlepow, przelewów, zmiotów, odpadowych produktów itp. Zajmujemy się całym procesem, aby nasi partnerzy mogli swobodnie skupić się na swojej głównej działalności. Odbiór odpadów będzie potwierdzony odpowiednią dokumentacją. Recykling odpadów zapewni ich ponowne wykorzystanie w maksymalnym stopniu i ograniczy wpływ tworzyw na środowisko.



 ul. Rogowska 117
54-440 Wrocław
 +48 71 387 85 31
 www.boellhoff.com/pl

Bollhoff Technika Łączenia Sp. z o. o. jest dostawcą technologii łączenia i elementów złącznych spełniających wymogi współczesnego przemysłu motoryzacyjnego.

Technologie łączenia i montażu firmy Böllhoff sprawdzają się w samochodach spalinowych, hybrydowych i elektrycznych.



 ul. Lodowa 93E
93-232 Łódź
 + 48 42 272 30 30
 www.wirthwein.de

Wirthwein to przedsiębiorstwo rodzinne założone w 1949 roku, które zajmuje się formowaniem wtryskowym z tworzyw sztucznych na najwyższym poziomie.

Firma posiada 22 fabryki w Europie, Azji i USA. Grupa Wirthwein zatrudnia ponad 3 650 osób działając w przemyśle samochodowym, AGD, kolejnictwie, sektorze elektrycznym i medycznym. Wirthwein dostarcza komponenty do Klientów Tier 1 oraz bezpośrednio do OEM.



 ul. Konstytucji 3 Maja 10
34-100 Wadowice
 + 48 33 872 15 00
 www.metchem.pl

METCHEM Sp. z o.o. jest nowoczesną wtryskownią produkującą od 40 lat dla branży motoryzacyjnej. Naszymi klientami są czołowe firmy przemysłu automotive. Specjalizujemy się w produkcji zaawansowanych wyrobów z tworzyw sztucznych termoplastycznych o wysokim stopniu skomplikowania. Oferujemy nadzór nad wykonawstwem form wtryskowych. Wdrożone systemy IATF16949 i ISO14001 oraz ścisła współpraca z Klientami na każdym etapie projektu, zapewniają najwyższą jakość produktów i świadczonych usług.

MIEJSCE NA REKLAMĘ
TWOJEJ FIRMY
 DOŁĄCZ DO INNYCH DOSTAWCÓW.



85 wystawców



500 firm



10 Automotive CEE Day

NAJWIĘKSZE
WYDARZENIE B2B
BRANŻY MOTORYZACYJNEJ
W POLSCE



2100 spotkań



OPOLE
8-9.05
2025

www.automotiveceeday.eu