

Your best  
choice!

BEHR®

Nasza firma oferuje kompleksowy asortyment produktów i usług serwisowych związanych z układami chłodzenia silnika oraz układami klimatyzacji.

MAHLE to nowy silny partner i ekspert w dziedzinie klimatyzacji i chłodzenia, dysponujący bogatym doświadczeniem jako producent komponentów o jakości wyposażenia oryginalnego (OEM). Zyskaj dostęp do wszystkich części zamiennych do systemów zarządzania temperaturą marki BEHR pod nadrzędną marką MAHLE, a także do asortymentu z zakresu wyposażenia warsztatów, diagnostyki i pozostałych usług serwisowych! Dzięki temu

Twój warsztat będzie optymalnie przygotowany na przyszłość, w której precyzyjne zarządzanie temperaturą będzie wymogiem dotyczącym nie tylko pojazdów spalinowych, lecz także pojazdów hybrydowych, elektrycznych i wykorzystujących ogniwa paliwowe. MAHLE—We shape future mobility

[mahle-aftermarket.com](http://mahle-aftermarket.com)

MAHLE

## Autonaprawa

[www.e-autonaprawa.pl](http://www.e-autonaprawa.pl)

### Adres redakcji:

ul. Parkowa 25  
51-616 Wrocław  
tel. 71 715 77 95  
faks 71 348 81 50  
[autonaprawa@technotransfer.pl](mailto:autonaprawa@technotransfer.pl)  
[www.technotransfer.pl](http://www.technotransfer.pl)

Numer rachunku bankowego:  
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

### Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik  
[j.wajdzik@technotransfer.pl](mailto:j.wajdzik@technotransfer.pl)

### Redaktor prowadzący:

Marcin Bienkowski  
[m.bienkowski@technotransfer.pl](mailto:m.bienkowski@technotransfer.pl)

### Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz  
[b.krzczanowicz@technotransfer.pl](mailto:b.krzczanowicz@technotransfer.pl)

### Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński  
[a.rudzinski@technotransfer.pl](mailto:a.rudzinski@technotransfer.pl)

### Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,  
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,  
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

### Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko  
tel. 71 733 67 56  
[m.salamaga@technotransfer.pl](mailto:m.salamaga@technotransfer.pl)

### Prenumerata:

tel. 71 715 77 95  
[prenumerata@technotransfer.pl](mailto:prenumerata@technotransfer.pl)

### Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD  
tel. 71 715 77 98

### Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

### Druk i oprawa:

AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:  
Shell, Herkules



## Just in time?

Wystarczy burza piaskowa, duży kontenerowiec i ludzka nieuwaga, aby zerwać ogromne ilości łańcuchów dostaw. O czym mówię? O niedawnym zdarzeniu, gdy na skutek splotu kilku niekorzystnych wydarzeń w Kanale Sueskim utknął jeden z największych na świecie kontenerowców. MV Ever Given, bo o nim mowa, zwodowany w 2018 roku, to statek o długości 400 i szerokości 59 metrów. Na skutek bardzo silnego wiatru, związanego z przechodzącą nad Egiptem burzą piaskową, obrócił się i utknął w poprzek kanału na mieliźnie, całkowicie blokując żeglugę na tej strategicznej dla światowego handlu i logistyki drodze wodnej.

Wykopany 150 lat temu Kanał Sueski to obecnie najkrótsza droga wodna pomiędzy Europą i Azją. Łączy Morze Czerwone ze Śródziemnym i gdyby nie istniał, to statki z Chin czy Indii zmierzające do Europy musiałyby opłynąć całą Afrykę wokół przylądka Dobrej Nadziei. Codziennie przez ten egipski „skrót wodny” przepływa od 50 do 80 dużych statków. Szacuje się, że korzysta z niego ok. 13% światowego handlu. Zablokowanie kanału przez kontenerowiec odbije się czkawką nie tylko na światowym handlu, ale również na łańcuchach dostaw.

Obecnie wiele różnych surowców i podzespołów do produkcji samochodów sprowadzanych jest z Azji, w drugą stronę płyną gotowe samochody. Zerwanie łańcuchów dostaw do Europy odbije się poważnie na mocno poturbowanym już koronawirusem europejskim przemyśle motoryzacyjnym. Może się okazać, że produkcja zorganizowana na zasadzie just in time stanie na kolejnych kilka tygodni, ponieważ firmy motoryzacyjne praktycznie nie mają dziś magazynów części. Wszystkie komponenty potrzebne do produkcji dostarczane są niemal na styk, a niewielkie zapasy montażowe wystarczą producentom w najlepszym wypadku na kilka dni pracy.

Jak widać, modne w ostatnich latach koncepcje „szczupłego” zarządzania procesem produkcji i oszczędnego gospodarowania zasobami, takie jak choćby opracowany przez Toyotę Lean Manufacturing, kompletnie nie zdają egzaminu w trakcie jakiegokolwiek poważniejszego lub nietypowego kryzysu – jak ten ostatni.

W chwili, gdy piszę te słowa, nie wiadomo jeszcze, na jak długo zostanie zablokowany egipski kanał. Wiadomo jednak, że wydarzenie to pociągnie za sobą spore perturbacje nie tylko w sferze dostaw komponentów dla motoryzacyjnej produkcji. Problemy mogą też dotknąć rynku części zamiennych, a tym samym – warsztatów. Dłuższa blokada kompletnie wywróci bowiem morską logistykę i handel na długie miesiące. Armatorzy będą zmuszeni wysyłać statki wokół Afryki, co wydłuży transport o kilkanaście dni i, jak podkreślają eksperci z branży żeglugowej, znacznie brakować statków do transportu towarów na czas. W efekcie europejski przemysł motoryzacyjny co chwilę będzie musiał wstrzymać produkcję z powodu braku komponentów. Tymczasem fabryk brakujących podzespołów nie da się przecież wybudować w Europie w ciągu kilku miesięcy...

Wówczas całą branżę motoryzacyjną czeka naprawdę głęboki kryzys.

Marcin Bienkowski

Marcin Bienkowski