

Inwestycje za nami, a innowacje i deficyt kadry przed nami

data aktualizacji: 2017.01.12



Ostatnie dwanaście miesięcy w motoryzacji upłynęło pod znakiem innowacji, inwestycji oraz deficytu pracowników, z którym zmagają się firmy. Jak wskazują eksperci CRS Polska, która zajmuje się kontrolą jakości części motoryzacyjnych, innowacje nadal są pieśnią przyszłości, za to poczynione inwestycje największych koncernów to szansa dla poddostawców, by naśladować zagraniczne standardy. W tle, jako hamulec, pojawia się deficyt kadry, z którym branża będzie się zmagać w kolejnych miesiącach.

- Miniony rok motoryzacja może zaliczyć do wyjątkowo udanych. Otworzył się worek z zagranicznymi inwestycjami, które przełożyły się na pracę dla takich firm jak nasza. Największe koncerny śmiało deklarowały wprowadzanie najnowocześniejszych technologii do produkcji napędów alternatywnych. Jedynym hamulcem tak naprawdę był coraz trudniejszy dostęp do wykwalifikowanej kadry. W naszej firmie bardzo to odczuliśmy, choć końcówka roku ze względu na spowolnienie branży, była spokojna - mówi Marzena Jurkiewicz, prezes zarządu CRS Polska.

Motobranża stawia na innowacyjność

Giganci motoryzacji śmiało mówią o tym, że przyszłość branży to napędy alternatywne. Między innymi BMW zadeklarowało, że do 2020 roku każdy z modeli marki będzie dostępny w wersjach wykorzystujących napęd elektryczny. Eksperci CRS Polska, firmy współpracującej z wszystkimi OEM-ami w Polsce, zwracają jednak uwagę, że zamówienia ich klientów na kolejny rok wskazują, że napędy alternatywne to nadal pieśń przyszłości. Proces ich wdrażania jest długotrwały, zwłaszcza, że po drodze mogą pojawić się trudności związane m.in. z magazynowaniem silników czy kolejkami do ładowania nowoczesnych aut.

Otwarty worek z zagranicznymi inwestycjami to więcej pracy dla polskich poddostawców

Inwestycje to jeden z głównych motorów napędowych motoryzacji w Polsce. Tam gdzie na rozbudowę czy wprowadzenie nowych technologii decydują się koncerny w rodzaju Toyoty czy General Motors, tam pojawia się większa konkurencyjność lokalnych przedsiębiorstw i możliwość naśladowania zagranicznych standardów. Dlatego tak ważne jest to, że w 2016 roku we Wrześni otworzono fabrykę aut Volkswagena, która kosztowała 3,5 mld zł. Inwestycje zapowiedziała też Toyota Motor Europe, która w Wałbrzychu będzie wytwarzać przekładnie do napędów hybrydowych, a w Jelczu-Laskowicach dwa silniki benzynowe. Mercedes będzie produkował silniki na Dolnym Śląsku, a na rozbudowę swoich zakładów zdecydowała się jeszcze Toyota i GM. Te wszystkie aktywności przyczynią się do rozwoju całej branży i firm z nią związanych. CRS Polska zajmie się m.in. kontrolą jakości części na terenie wrześnieńskiej fabryki Volkswagena. Co istotne, na takie zlecenie mogą liczyć również inne firmy, bo jedną z zasad Volkswagena jest współpraca z lokalnymi firmami.

Ostrzegawcza kadrowa lampka

Hamulcem dla branży motoryzacyjnej w 2016 roku, z którym będziemy się zmagać również w najbliższym czasie, jest deficyt wykwalifikowanej kadry. Pracowników jest jak na lekarstwo, a problem z dostępem do wykwalifikowanej kadry przybiera wymiar ponadnarodowy. Sąsiedzi Polski, czyli Czechy czy Słowacja, również świetnie sobie radzą w motoryzacji i potrzebują pracowników. Już teraz w zakładach zlokalizowanych blisko granicy polsko-czeskiej czy polsko-słowackiej spora część załogi to obywatele Polski. W związku z tym rodzime firmy coraz częściej sięgają po pracowników z Ukrainy.. Widać to również w CRS Polska, gdzie jeszcze rok temu nie posiłkowano się pracownikami z Ukrainy. Dzisiaj jest ich kilkunastu.

Źródło: