

# Wnioski po TOP INDUSTRY. Branża rośnie. Ale...

data aktualizacji: 2017.12.07



**Sektor motoryzacyjny notuje w tym roku wyjątkowe wzrosty. Eksperci zauważają, że ten rozwój może jednak zahamować niedobór pracowników i pogłębiające się luki kadrowe. Problem jest na tyle poważny, że firmy motoryzacyjne nawzajem podkupują sobie pracowników. Z brakiem wykwalifikowanego personelu boryka się już 36 proc. przedsiębiorstw. Producenci rozwijają więc automatyzację produkcji, aby temu zaradzić.**

- Główny problem branży to pracownicy. Kadra inżynierska i zarządzająca jest bardzo dobra i w zasadzie zapewniona. Rozwój branży hamuje brak ludzi, którzy obsługują maszyny - mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Roman Kantorski, prezes Polskiej Izby Motoryzacji.

Przy produkcji pojazdów samochodowych w Polsce pracuje ponad 202 tys. osób, co stanowi 7,4 proc. całego zatrudnienia w przemyśle. W porównaniu z ubiegłym rokiem zatrudnienie w branży wzrosło o 8,3 proc. W sumie motoryzacja i powiązane z nią sektory gospodarki tworzą łącznie blisko 1,1 mln miejsc pracy.

Z listopadowego raportu „MotoBarometr 2017” opracowanego przez Exact Systems wynika, że 44 proc. firm motoryzacyjnych chce w najbliższych miesiącach zwiększać zatrudnienie. Jednak rekrutacja nowych pracowników nie jest łatwa, ponieważ na rynku pracy ich brakuje. Z brakiem wykwalifikowanego personelu boryka się już 36 proc. przedsiębiorstw. Luki kadrowe są coraz poważniejszą barierą w rozwoju branży motoryzacyjnej w Polsce.

- Problem jest duży, firmy podkupują sobie nawzajem ludzi. Także Słowacy i Czesi podkupują naszych pracowników, bo dziś do tamtejszych fabryk dojazd ze Śląska zajmuje

około godziny w jedną stronę, a przecież przemysł motoryzacyjny jest ulokowany w takim rogaliku od Poznania przez Polkowice, Legnicę, Dolny Śląsk i Górny Śląsk do Mielca – wszystko opiera się na autostradzie A4. Jak sobie radzimy? Zatrudniamy trochę ludzi z Ukrainy, poza tym powoli wchodzi automatyzacja produkcji – podkreślił Roman Kantorski podczas Top Industry Summit, zorganizowanego przez Executive Club.

Prezes Polskiej Izby Motoryzacji ocenia, że branża nie ucieknie przed automatyzacją produkcji i robotyką. Producenci muszą wprowadzać innowacje, żeby wytwarzać więcej i szybciej, a z drugiej strony – poradzić sobie z niedoborem pracowników.

– Około 90 mln samochodów rocznie produkowanych na świecie to olbrzymia masowość i seryjność. Jeżeli fabryka produkuje 200 tys. samochodów rocznie, brak ludzi wymusza na niej automatyzację. To będzie się rozwijać w kierunku Przemysłu 4.0, który dzisiaj jest hasłem bardzo ogólnym, jednak w przeciągu 2–3 lat bardzo się rozwinie w produkcji części samochodowych. Bez tego sobie nie poradzimy – mówi Roman Kantorski.

Jedną z głównych przewag polskiej branży motoryzacyjnej była do niedawna tania siła robocza. W tej chwili kluczowe znaczenie ma jakość produkcji. Rośnie też znaczenie innowacyjności. Od dwóch lat działa program sektorowy INNOMOTO, zainicjowany przez NCBiR oraz PIM, którego celem jest wspieranie innowacji w branży motoryzacyjnej. Już w tej chwili produkcja motoryzacyjna przoduje pod tym względem wśród innych sektorów przemysłu. W 2015 roku łączne nakłady na ten cel sięgnęły 3,4 mld zł. Prezes Izby ocenia, że w perspektywie kolejnych lat Polska może też awansować do miana jednego z liderów rozwoju elektromobilności.

– Nasza pozycja w Europie jest bardzo dobra, dlatego że zapewniamy wysoką jakość. Skomunikowanie południowej części Polski z resztą Europy jest doskonałe, co też przekłada się na terminowość dostaw, która jest bardzo istotna – podkreśla Roman Kantorski.

Jak wynika z październikowego raportu KPMG i PZPM, branża motoryzacyjna jest kołem zamachowym polskiej gospodarki i systematycznie notuje wzrosty. W ubiegłym roku wypracowała 3,8 proc. całkowitej wartości dodanej brutto w gospodarce. Z taśm montażowych polskich fabryk zjechało 554,6 tys. samochodów osobowych (ta liczba rośnie od dwóch lat), a łączna wartość produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego wzrosła o 10 proc. w ujęciu rocznym, przekraczając kwotę 152 mld zł.

Firmy związane z branżą motoryzacyjną odpowiadają za wpływy do budżetu państwa sięgające 25 mld zł. Są też kluczowym eksporterem – w 2016 roku sprzedaż zagraniczna produktów motoryzacyjnych z Polski wzrosła o 13 proc., sięgając 133,5 mld zł. Największą wartość mają sprzedawane za granicą części i akcesoria (86 mld zł) oraz samochody osobowe (30 mld zł).

– Rozwój branży napędza dobra jakość i zakupy zewnętrzne, czyli zakupy producentów samochodów. Ten rok również jest rekordowy, choć jeszcze się nie skończył. Mamy dużą sprzedaż samochodów nowych, ale niestety też duży import samochodów używanych. Jeśli chodzi o część produkcyjną, czyli komponenty, w tym roku wygląda to bardzo dobrze. Nie znam w Europie żadnej marki, dla której Polska nie dostarcza części. Rośnie eksport, bo zapewniamy doskonałą jakość – podsumowuje Roman Kantorski.

Prezes Polskiej Izby Motoryzacji prognozuje, że w najbliższych miesiącach zawirowania czekają producentów, którzy wytwarzali dotąd części dla Opla. W lipcu marka została przejęta za 1,3 mld euro przez francuską grupę PSA.

- Będą pewne zachwiania związane z zakupem Opla przez PSA, ale nie mamy jeszcze pełnej informacji, jak to będzie wyglądać. Niewątpliwie nastąpi ujednolicenie płyt podłogowych, a to jest najdroższa część produkcji. W Polsce produkuje się tego bardzo dużo, zajmuje się tym kilka firm. Zmiany dotkną zwłaszcza te, które produkowały dla Opla - mówi Roman Kantorski.

Analitycy KPMG w ostatnim raporcie przewidują dalszy rozwój przemysłu motoryzacyjnego w Polsce i podkreślają, że w dużym stopniu jest on napędzany przez bezpośrednie inwestycje zagraniczne. W ubiegłym tygodniu Toyota ogłosiła, że w 2020 roku rozpocznie produkcję nowej generacji silników w fabryce w Jelczu-Laskowicach. Przy tej okazji wicepremier Mateusz Morawiecki zapowiedział, że w ciągu najbliższych dwóch miesięcy w Polsce zostanie zapoczątkowanych dziesięć nowych inwestycji z branży automotive o wartości przekraczającej 400 mln zł.

Źródło: