Motoryzacja 2018-2020: koniec „low cost country”

data aktualizacji: 2017.12.18



Przedstawiciele zakładów produkcyjnych z optymizmem patrzą na możliwości rozwoju branży motoryzacyjnej w Polsce w ciągu najbliższych 3 lat. 44% liczy na uruchomienie produkcji nowego modelu samochodu, a 34% ma nadzieję na rozwój nowych technologii. W obu przypadkach grupa entuzjastów jest większa niż rok wcześniej (odpowiednio 28% i 21%) – wynika z raportu Exact Systems „MotoBarometr 2017. Nastroje w automotive”. Eksperci podkreślają, że czas Polski jako „low cost country” skończył się i geograficznie przesunął na wschód i południe Europy, m.in. do Rumunii i Węgier. Polski rząd, aby przyciągać kolejne inwestycje, musi postawić na trzy elementy: innowacyjność i elektromobilność, rozwój kształcenia zawodowego oraz promocję polskiej branży motoryzacyjnej za granicą.

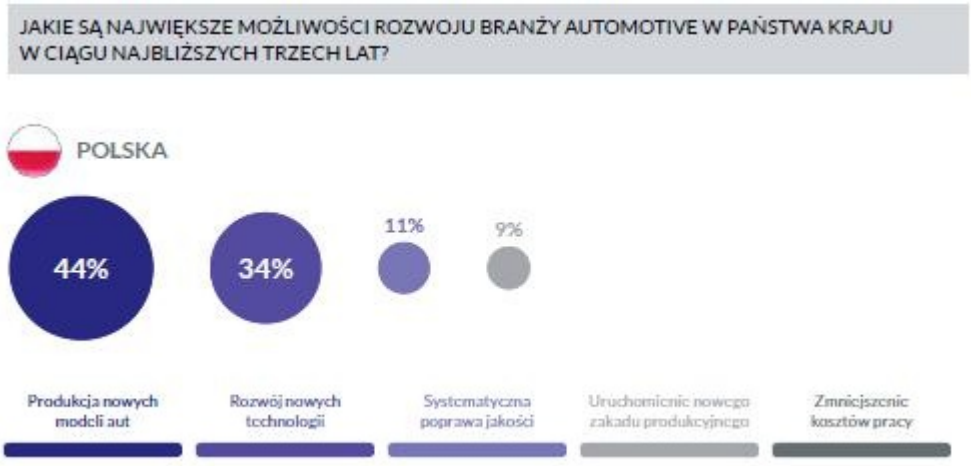
> - Dziś śmiało możemy powiedzieć, że branża motoryzacyjna w Polsce jest w bardzo dobrej kondycji, lecz żeby mogła nadal rosnąć niezbędne są nowe inwestycje. Tych nie będzie, jeśli zakłady w Polsce nie postawią na rozwój nowych technologii, w szczególności związanych z autami elektrycznymi, hybrydowymi, a w niedalekiej przyszłości także autonomicznymi. Warto zauważyć, że zmienia się postrzeganie Polski przez zagranicznych inwestorów. Przestajemy być traktowani jedynie jako montownia, której główną zaletą jest wykwalifikowana i tania siła robocza. Przykład LG Chem w Kobierzycach, gdzie będą produkowane baterie litowe m.in. do samochodów Jaguara wytwarzanych na Słowacji pokazuje, że jesteśmy atrakcyjnym miejscem do ulokowania zaawansowanych i przyszłościowych projektów wykorzystujących nowe technologie – mówi Paweł Gos, Prezes Zarządu Exact Systems S.A.

Technologie pociągną nas w górę

Chociaż przedstawiciele automotive w Polsce nadal najbardziej liczą na rozpoczęcie produkcji nowych modeli aut (44% respondentów) w perspektywie najbliższych trzech lat, to jednak wyraźnie wzrasta znaczenie technologii. Tę odpowiedź wskazało 34% ankietowanych, czyli o 13 p.p. więcej niż rok temu. Ten optymizm może być wynikiem ogłoszenia przez rząd Planu Rozwoju Elektromobilności, którego ważną częścią jest projekt stworzenia od podstaw i wdrożenia produkcji auta elektrycznego w Polsce, a także inwestycji prywatnych w elektromobilność, które wykorzystują podzespoły od polskich dostawców.

> - Interesującą inicjatywą jest powstanie Fabryki Samochodów Elektrycznych w Bielsku-Białej, która we współpracy z Instytutem Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL ma produkować samochody elektryczne na bazie Fiata 500. Partnerem części „elektrycznej" jest Instytut Napędów i Maszyn Elektrycznych KOMEL z Katowic. Czyżby był to pierwszy osobowy samochód elektryczny produkowany w Polsce? Dotychczas wiodącym producentem pojazdów elektrycznych, a konkretnie autobusów, był SOLARIS z Poznania – mówi Roman Kantorski, Prezes Polskiej Izby Motoryzacji.

Kantorski dodaje, że nowy etap w motoryzacji wymaga stosowania nowych technologii i koncepcji inżynierskich. – Przykładem rozwoju w tym zakresie jest program sektorowy INNOMOTO prowadzony przez NCBiR, którego pierwszy etap zakończył się dużym sukcesem. W ramach tego programu zostanie zrealizowanych kilkadziesiąt projektów innowacyjnych w obszarze nowych technologii i rozwiązań inżynierskich mających duży wpływ na jakość i nowoczesność produkcji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce – mówi Roman Kantorski.



Również w Czechach i Niemczech rozwój technologii postrzegany jest jako główna siła napędowa motobranży – twierdzi tak po 53% respondentów. Natomiast przedstawiciele Rumunii i Rosji oczekują przede wszystkim uruchomienia kolejnego zakładu produkcyjnego – odpowiednio 37% i 33%, przy zaledwie 9% w Polsce.

Automotive i polityka to naczynia połączone

Listę największych zagrożeń dla rozwoju motobranży w Polsce w ciągu trzech najbliższych lat otwiera możliwość pogorszenia sytuacji gospodarczo-politycznej. Tak wskazało aż 42% przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych. Zdaniem 33% ankietowanych dużym zagrożeniem może być zbyt słaba promocja motoryzacji na arenie międzynarodowej przez polski rząd. Dopiero na trzecim miejscu znajduje się czynnik makro, jakim jest spadek sprzedaży aut na świecie. Czwarty to wzrost kosztów pracy.

Powyższe obawy pokazują jak istotne dla rozwoju produkcji motoryzacyjnej będzie w najbliższych latach odpowiednie skoordynowanie działań politycznych z potrzebami branży.

Niepewność odnośnie sytuacji gospodarczo-politycznej często wyrażają także rumuńscy producenci (31%). W pozostałych czterech krajach przedstawiciele motobranży za największe zagrożenie uznali wzrost kosztów pracy.

Kosztami pracy o inwestycje Polska zawalczy z Rosją, Rumunią i Słowacją

Niższe koszty pracy to wciąż najważniejszy czynnik, który zdaniem respondentów powinien przyciągać do Polski kolejne inwestycje motoryzacyjne. Uważa tak co trzeci zapytany, podczas gdy rok temu na tę przewagę wskazał aż 73% ankietowanych. W związku z tym, że w tym aspekcie konkurujemy z wieloma państwami takimi jak Słowacja, Rosja czy Rumunia, polskie automotive musi postawić na inne elementy. Przede wszystkim na wykwalifikowany personel (26% wskazań). Aby wyróżnić się na tle konkurencji i zapewnić dopływ młodych pracowników, w Polsce powstają klasy patronackie w szkołach zawodowych, które tworzą sami producenci aut jak np. uczynił Volkswagen w Swarzędzu. Inni, współpracując z uczelniami wyższymi, dołączają do inicjowania kierunków zawodowych jak np. studia podyplomowe Menedżer Motoryzacji na SGH, utworzone przy współudziale Polskie Izby Motoryzacji. Wiele firm organizuje również cyklicznie szkolenia specjalistyczne dla swoich pracowników, czego doskonałym przykładem jest Szkoła Jakości Exact Systems.

Trzecią istotną przewagą konkurencyjną jest położenie geograficzne w środku Europy (22% odpowiedzi). Ten aspekt doceniają także nasi sąsiedzi – 47% Czechów oraz 44% Słowaków. Niemcy stawiają natomiast głównie na dostęp do wykwalifikowanego personelu (42%), sprawny system edukacyjny (31%) oraz stabilną sytuację ekonomiczno-polityczną (22%).

Źródło: