

MotoBarometr 2018

NASTROJE W AUTOMOTIVE

POLSKA, CZECHY, NIEMCY, ROSJA, RUMUNIA, SŁOWACJA,
TURCJA, WĘGRY, WIELKA BRYTANIA

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
O BADANIU	4
KLUCZOWE WNIOSKI	5
PRODUKCJA MOTORYZACYJNA	10
Prognozy	11
Czynniki wzrostu	12
Okiem eksperta	13
ZATRUDNIENIE W MOTORYZACJI	14
Prognozy	15
Wyzwania	16
Pracownicy z Ukrainy	17
Okiem eksperta	18
PERSPEKTYWY MOTOBRANŻY	19
Szanse	20
Zagrożenia	21
Przewagi	22
Okiem eksperta	23
MOTORYZACJA 4.0	24
Trendy motoryzacyjne	25
Szanse	26
Zagrożenia	27
Stan zaawansowania	28
Okiem eksperta	30
EXTRANET 360	32

Szanowni Państwo,

z przyjemnością oddajemy w Państwa ręce już trzecią edycję MotoBarometru, w którym przedstawiamy aktualne nastroje panujące wśród przedstawicieli branży motoryzacyjnej. Zależy nam na poznaniu szerszego obrazu niż tylko rynek polski, dlatego w raporcie znajdują się opinie przedstawicieli automotive z aż 9 państw: Polski, Czech, Niemiec, Rosji, Rumunii, Słowacji, Turcji, Węgier i Wielkiej Brytanii.

MotoBarometr 2018 składa się z czterech części. W pierwszej znajdują Państwo prognozy dotyczące produkcji na najbliższe miesiące w firmach motoryzacyjnych. W drugiej respondenci podzielili się swoimi planami dotyczącymi zatrudnienia. Trzecia część przedstawia szanse i zagrożenia rozwoju automotive we wspomnianych krajach. W ostatnim rozdziale, skupiliśmy się na trendach, które zdominowały dzisiejszą motoryzację, związanych z rozwojem nowych technologii. Zapytaliśmy przedstawicieli branży motoryzacyjnej, czy obecne trendy są szansą czy może zagrożeniem dla ich państw oraz czy ich firmy już włączyły się w motoryzacyjną rewolucję produkcyjną.

Opracowane wyniki badania zostały wzbogacone o komentarze ekspertów z branży motoryzacyjnej. W swoich wypowiedziach eksperci AutomotiveSuppliers.pl, Polskiej Izby Motoryzacji oraz Personnel Service i Mario Herger przekazali nam cenne opinie i spostrzeżenia. Dziękujemy im za chęć podzielenia się swoją wiedzą i unikalną perspektywą.

A jak przedstawiciele branży motoryzacyjnej w Polsce widzą swoją przyszłość? W porównaniu do ubiegłorocznej edycji raportu, respondenci są zdecydowanie bardziej optymistycznie nastawieni do przewidywanej produkcji. Aż 2 na 3 zapytanych uważa, że produkcja do końca roku wzrośnie, co jest wynikiem prawie dwa razy lepszym niż rok temu. W ślad za lepszymi prognoząmi dotyczącymi produkcji, więcej firm sygnalizuje większe, wręcz rekordowe, zapotrzebowanie na pracowników – 63%, podczas gdy rok temu wzrost liczby etatów zapowiadało 44% ankietowanych. Jednak wciąż największym problemem pozostaje rekrutacja nowych pracowników – uważa tak prawie dwie trzecie przedstawicieli motobranży.

A co reprezentanci automotive w Polsce sądzą o Motoryzacji 4.0? Nie car sharing i pojazdy autonomiczne, ale rozwój samochodów z napędem elektrycznym i hybryd plug-in ma największy potencjał w naszym kraju. W związku z nowymi trendami motoryzacyjnymi, największą szansą dla Polski jest powstanie nowej fabryki części i podzespołów motoryzacyjnych, a największym zagrożeniem mogą okazać się zmniejszone zamówienia na części i podzespoły w istniejących fabrykach w Polsce. Co ciekawe i bardzo mnie osobiście cieszy, w aż 39% firm w Polsce jest dział odpowiedzialny za badania i rozwój nowoczesnych technologii, a prawie co trzeci zakład już produkuje części do ekoaut i aut autonomicznych.

Te i inne ciekawe wnioski znajdują Państwo w trzeciej edycji MotoBarometru.



Życzymy Państwu przyjemnej lektury,

Paweł Gos

Prezes Zarządu Exact Systems S.A.

LICZBA RESPONDENTÓW:

KRAJ	LICZBA FIRM
POLSKA	168
CZECHY	44
NIEMCY	54
ROSJA	57
RUMUNIA	60
SŁOWACJA	57
TURCJA	68
WĘGRY	49
WIELKA BRYTANIA	40
SUMA	597

METODOLOGIA BADANIA

Badanie „MotoBarometr 2018. Nastroje w automotive. Polska, Czechy, Niemcy, Rosja, Rumunia, Słowacja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania” zostało przeprowadzone przez firmę Exact Systems na celowej próbie przedstawicieli firm z sektora automotive będących klientami Exact Systems. Wśród nich znajdują się m.in. producenci samochodów, poddostawcy części i komponentów samochodowych Tier I i Tier II takich jak wycieraczki, szyby samochodowe, dachy, kolumny kierownicze czy elementy bezpieczeństwa. Wielkość próby wyniosła 597 respondentów z 9 państw (Polska, Czechy, Niemcy, Rosja, Rumunia, Słowacja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania). Respondentami byli przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych, w tym OEM i Tier, a w szczególności inżynierowie ds. jakości, dyrektorzy zakładów, managerowie ds. jakości i produkcji.

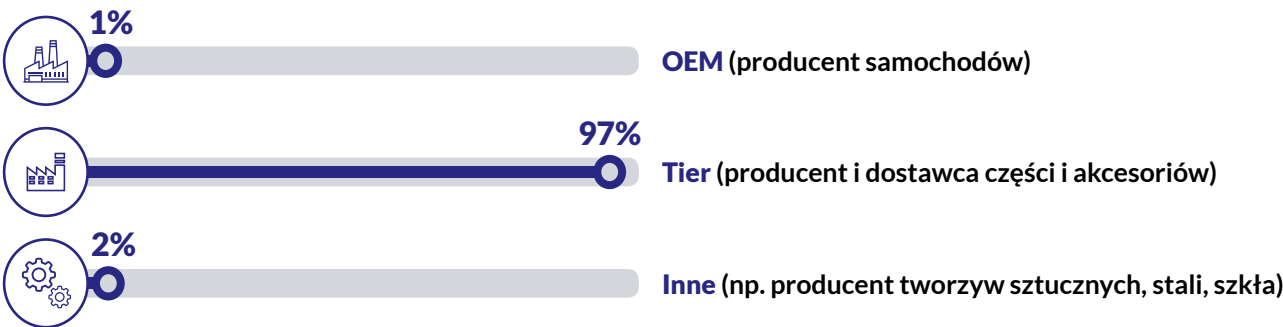
Badanie zrealizowano metodą telefonicznych wywiadów (CATI), ankiet online oraz ankiet indywidualnych od kwietnia do lipca 2018 roku.

POLSKA - SZCZEGÓŁOWA CHARAKTERYSTYKA RESPONDENTÓW

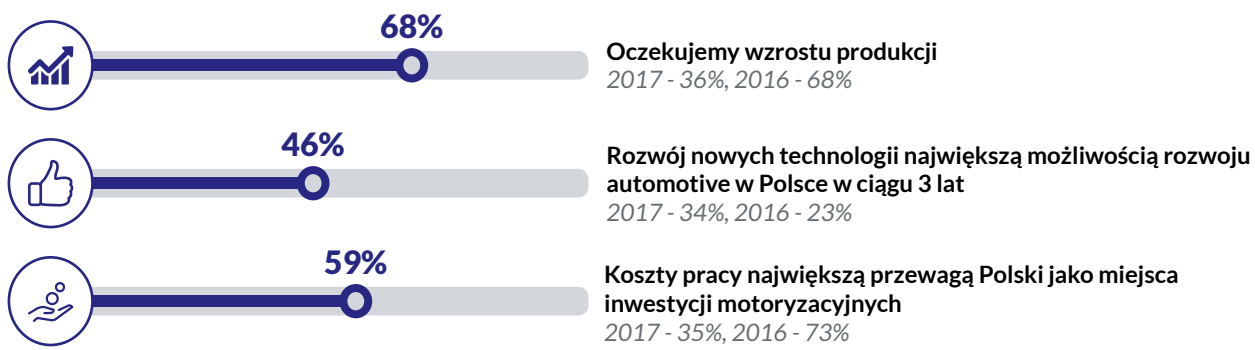
LICZBA PRACOWNIKÓW:



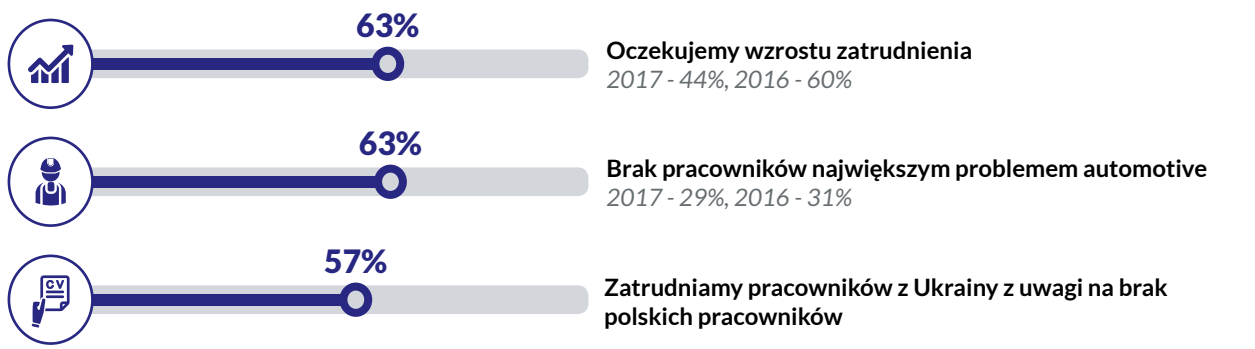
KATEGORIA PRODUCENTA:



PRODUKCJA



ZATRUDNIENIE



MOTORYZACJA 4.0

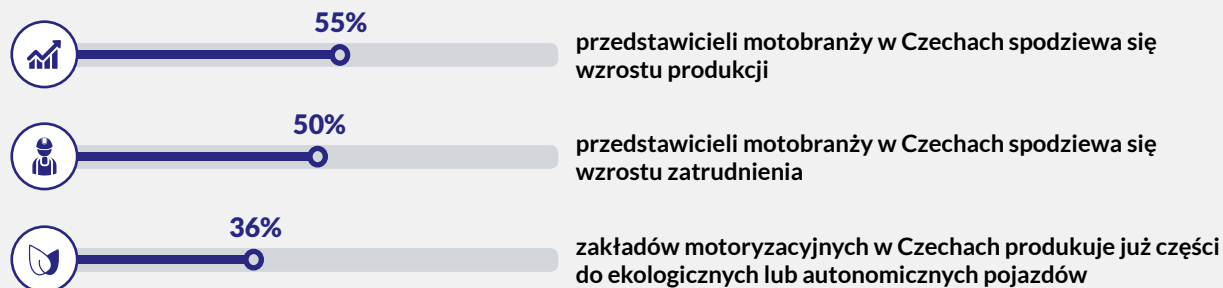
Przedstawiciele branży motoryzacyjnej w Polsce:



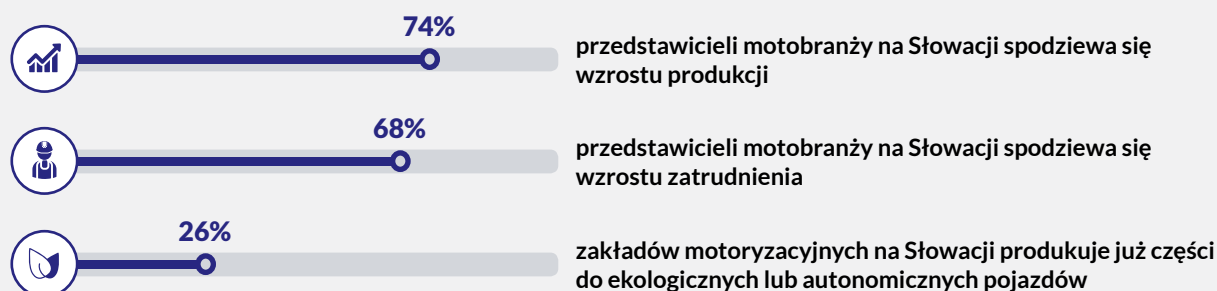
KLUCZOWE WNIOSKI

CZECHY, SŁOWACJA, RUMUNIA, WĘGRY

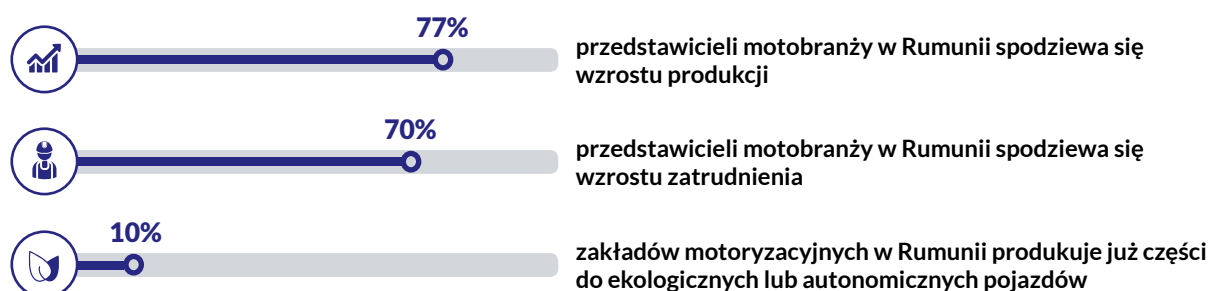
CZECHY



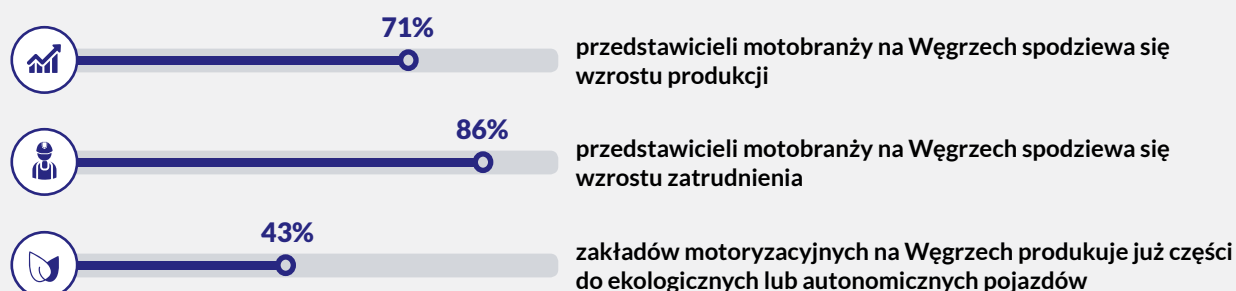
SŁOWACJA



RUMUNIA



WĘGRY



KLUCZOWE WNIOSKI

CZECHY, SŁOWACJA, RUMUNIA, WĘGRY



Radovan Meleš, General Director, Exact Systems Słowacja i Czechy

Czechy mają długą historię i doświadczenie w branży motoryzacyjnej, ale niestety dochodzą również do granic, które ograniczają jej wzrost. Choć aż 55% firm reprezentujących przemysł motoryzacyjny w Czechach nadal oczekuje wzrostu swojej działalności, to podobnie jak w przypadku Słowacji, hamulcem branży może okazać się brak siły roboczej. Potwierdza to fakt, że aż 50% respondentów jest zainteresowanych zatrudnieniem nowych pracowników i wzrostem nowych miejsc pracy w swoich firmach. Warto zwrócić uwagę, że więcej niż co trzeci zakład produkcyjny w Czechach produkuje już części do pojazdów ekologicznych lub autonomicznych. Ten wysoki wskaźnik potwierdza znaczenie czeskiego rynku w zakresie jego zaangażowania w nowe obszary rozwoju i produkcji części samochodowych. Republika Czeska może odegrać ważną rolę w Motoryzacji 4.0 z uwagi na bogate branżowe doświadczenie, wiedzę oraz lokalizację.

2018 rok jest kluczowym dla słowackiego rynku motoryzacyjnego. W tym roku zostanie wyprodukowanych ponad milion samochodów, a Słowacja będzie kontynuowała trend lidera w produkcji samochodów na milion mieszkańców. Wyniki MotoBarometru odzwierciedlają obecną sytuację, w której główne obawy związane są z możliwościami i dostępnością siły roboczej na Słowacji. Choć w badaniu aż 74% respondentów spodziewa się wzrostu produkcji motoryzacyjnej, brak pracowników może okazać się jednym z głównych wskaźników zatrzymania wzrostu. Przyszłość przemysłu motoryzacyjnego w naszym kraju podobnie jak w wielu innych gospodarkach wyraźnie stawia na ekologię – elektromobilność, a wraz z nią inteligentne rozwiązania w postaci autonomicznego zarządzania. Słowacja nie pozostaje w tyle w obecnym trendzie, co potwierdza fakt, że co najmniej 26% producentów i dostawców w branży motoryzacyjnej produkuje i dostarcza komponenty do ekologicznych i autonomicznych pojazdów.



Iulian Tomescu, General Manager, Exact Systems Rumunia

W Rumunii w 2018 roku jest kontynuowany trend wzrostowy i w kolejnych miesiącach spodziewamy się kolejnych inwestycji. Około 50% eksportu naszego kraju pochodzi z przemysłu motoryzacyjnego, a około 14% PKB zapewnia 600 zakładów działających w branży. Co więcej, ponad 2% aktywnej populacji (około 175 000 osób) ma zatrudnione w przemyśle motoryzacyjnym. Takie dane w połączeniu z wynikami MotoBarometru zwracają uwagę na ogromne znaczenie branży motoryzacyjnej dla rumuńskiej gospodarki. Oczywiście w produkcji lokalnej występuje naturalna ewolucja w kierunku ekologicznym lub autonomicznym, ponieważ troska o środowisko, a także o samochody bezpieczniejsze, jest coraz bardziej istotna dla społeczeństwa i liderów naszego kraju. Wyzwaniem jest wciąż niedobór wykwalifikowanej siły roboczej, dlatego też najwięksi inwestorzy zdecydowali się wziąć aktywny udział w kształceniu młodego pokolenia.



Sándor Szabó, General Manager, Exact Systems Węgry

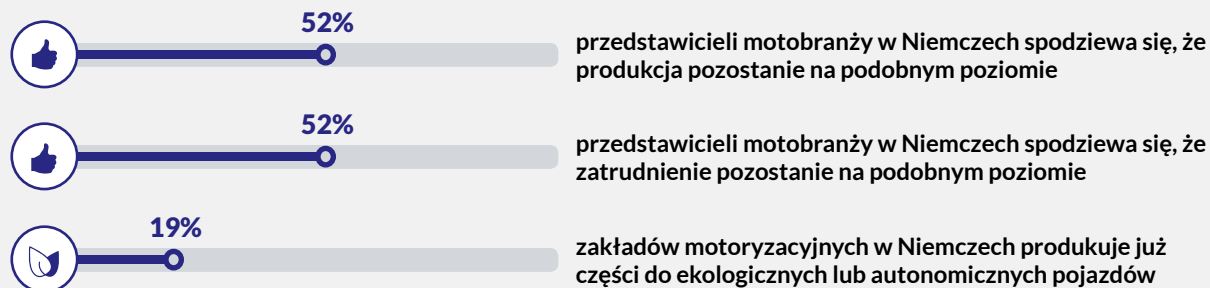
Obecnie produkcja samochodów na Węgrzech zajmuje około 30% całkowitej produkcji kraju, a nasze zakłady produkcyjne zatrudniają ponad 180 tys. osób. Węgry mają 4 fabryki OEM (Audi, GM, Suzuki, Daimler), a niedawno BMW ogłosiło, że zbuduje zakład produkcyjny w Debreczynie. Wartość produkcji przemysłu motoryzacyjnego wzrosła o około 15% w ciągu ostatnich 7 lat i na podstawie wyniku badania MotoBarometru większość firm spodziewa się dalszego wzrostu produkcji i zatrudnienia.

Najważniejszym czynnikiem w branży jest zatrudnienie. Większość firm ma problemy z wypełnieniem wymaganej liczby osób, a z prognoz wynika, że będzie to jeszcze trudniejsze w najbliższych latach i miesiącach. Równolegle do trudności dla firm motoryzacyjnych należą najniższa w historii stopa bezrobocia na Węgrzech oraz wzrost płac – średnio o 13% w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku.

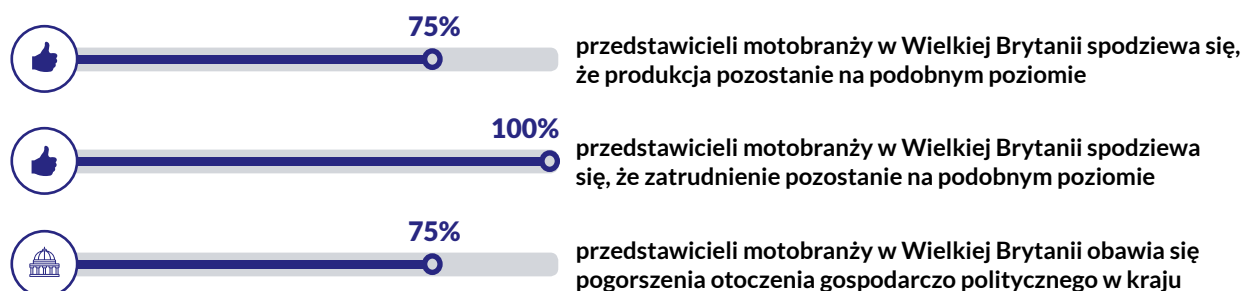
KLUCZOWE WNIOSKI

NIEMCY, WIELKA BRYTANIA, ROSJA, TURCJA

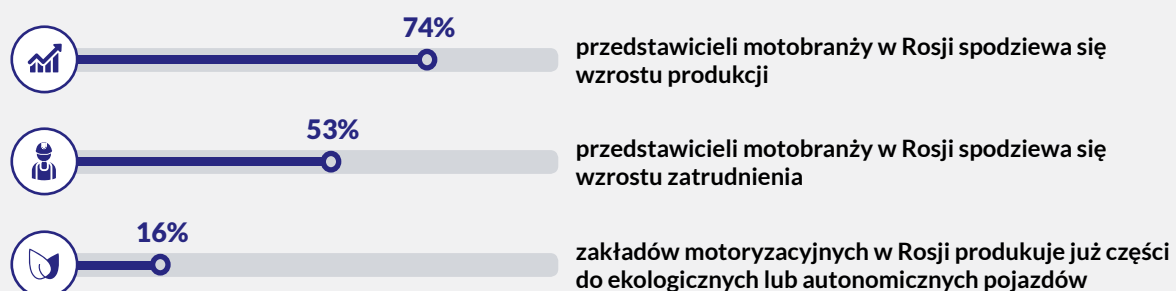
NIEMCY



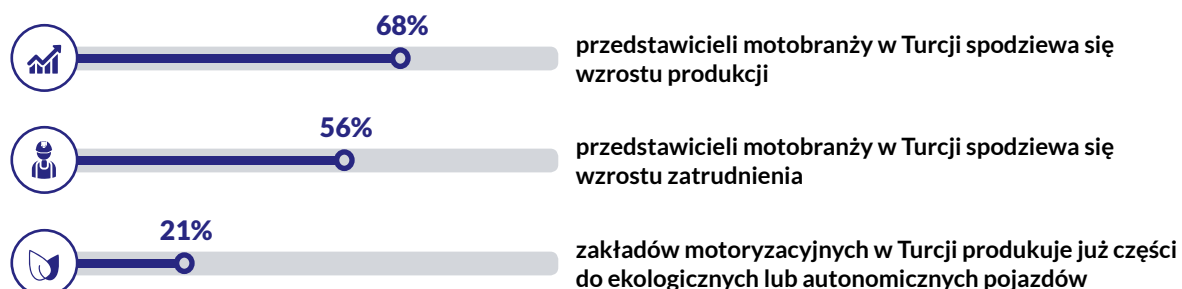
WIELKA BRYTANIA



ROSJA



TURCJA



KLUCZOWE WNIOSKI

NIEMCY, WIELKA BRYTANIA, ROSJA, TURCJA



Sebastian Gos, General Manager, Exact Systems Niemcy

Niemcy pozostają największym producentem samochodów w Europie, sprzyja temu też popyt na nowe samochody osobowe, których w I półroczu br. sprzedaliśmy ponad 1,8 mln (+2,9% r/r). Choć w porównaniu do ubiegłego roku produkcyjnych optymistów jest mniej – teraz co trzeci przedstawiciel naszych zakładów produkcyjnych liczy na wzrost produkcji, a w 2017 roku co drugi zapytany miał takie zdanie – to jednak jestem spokojny o kondycję niemieckiej motobranży. Najważniejszym czynnikiem w utrzymaniu wiodącej pozycji w międzynarodowym automotive będą mieć nowe technologie, szczególnie związane z produkcją aut elektrycznych lub hybrydowych. Ponad połowa respondentów liczy na rozszerzenie produkcji o nową gałąź technologiczną, a 48% ma nadzieję, że powstanie w Niemczech nowa fabryka pojazdów elektrycznych. To z pewnością przyczyniłoby się do jeszcze intensywniejszego rozwoju motoryzacji w Niemczech.



Dan Clues, General Manager, Exact Systems Wielka Brytania

Można śmiało powiedzieć, że Brytyjczycy mają bogate dziedzictwo, jeśli chodzi o produkcję pojazdów. Jaguar, Bentley lub Rolls Royce to marki, które stały się częścią tożsamości narodowej. W dzisiejszych czasach przemysł motoryzacyjny jest kluczową częścią gospodarki Wielkiej Brytanii, której obroty sięgają 82 miliardów funtów. Co więcej, MotoBarometr 2018 potwierdza, że producenci samochodów i dostawcy w Wielkiej Brytanii wkroczyli w erę przemysłu 4.0 i korzystają z nowych technologii, aby utrzymać stabilny rozwój bez żadnych zmian na poziomie produkcji lub zatrudnienia. Z drugiej strony stoimy przed różnymi wyzwaniami, m.in. związanymi ze spadkiem pojazdów napędzanych olejem napędowym czy tempem negocjacji w sprawie Brexitu. Ponieważ mamy ambicje światowej klasy, oczekujemy, że nasi politycy zapewnią, że Wielka Brytania pozostanie atrakcyjnym środowiskiem inwestycyjnym po Brexit.



Victoria Lvova, General Manager, Exact Systems Rosja

Przemysł motoryzacyjny w Rosji radzi sobie bardzo dobrze – zgodnie z dostępnymi informacjami, wzrost motoryzacji w pierwszej połowie roku wynosił 18% w stosunku do poprzedniego roku. Jednak prognoza na drugą część roku nie jest już aż tak optymistyczna z kilku powodów. Po pierwsze, nastąpi zmniejszenie wsparcia rządowego oraz zakończenie programu "montażu przemysłowego", który dawał producentom preferencje w przypadku importowanych komponentów. Po drugie, deprecjacja waluty krajowej może doprowadzić do spadku popytu konsumpcyjnego (80 rubli = 1 euro, zamiast 72 na początku roku). Po trzecie, mamy do czynienia z nową stawką podatku VAT od początku przyszłego roku (z 18 do 20%) od 01.01.2019, co oznacza podniesienie cen. Do tego należy dodać nowe sankcje ze strony USA, które powinny być wprowadzone od października. Ich negatywne skutki możemy już odczuć na przykładzie Daimlera, który wstrzymał produkcję w Gazie w Niżnym Nowogrodzie przez dwa miesiące do 1 listopada.



Hakan Ocal, General Manager, Exact Systems Turcja

Produkcja pojazdów mechanicznych w Turcji zajmuje 5. miejsce w Europie i 14. miejsce na świecie na koniec 2017 r. Dobra pozycja naszego kraju powinna zostać utrzymana w ciągu najbliższych lat, na co wskazują sami zainteresowani. Aż 68% przedstawicieli motoryzacji w Turcji, którzy wzięli udział w badaniu MotoBarometr 2018, uważa, że nastąpi wzrost produkcji, głównie ze względu na rosnące zapotrzebowanie na auta wśród mieszkańców Turcji, a także wzrost globalnego popytu. Warto też zwrócić uwagę, że wszyscy aktorzy w branży motoryzacyjnej koncentrują się na innowacyjnych produktach, elektryfikacji i autonomicznych technologiach napędowych. Około 20% zakładów motoryzacyjnych w Turcji produkuje już części do pojazdów ekologicznych lub autonomicznych. Toyota (C-HR: najlepiej sprzedający się samochód hybrydowy w Europie) produkuje u nas pojazdy hybrydowe od 2016 r. Ford i Renault również rozpoczną produkcję pojazdów hybrydowych w 2018 r. Kolejny ważny kamień milowy został osiągnięty dzięki utworzeniu Joint Enterprise Group w celu produkcji pierwszej tureckiej marki motoryzacyjnej.

PRODUKCJA MOTORYZACYJNA

PRODUKCJA MOTORYZACYJNA PROGNOZY

PYTANIE 1:

CZY PRZEWIDUJĄ PAŃSTWO, ŻE DO KOŃCA 2018 ROKU PRODUKCJA W FIRMIE WZROŚNIE, SPADNIE CZY POZOSTANIE NA PODOBNYM POZIOMIE?



POLSKA



32 p.p. o tyle wzrósł odsetek respondentów prognozujących wzrost produkcji r/r



CZECHY



NIEMCY



ROSJA



RUMUNIA



SŁOWACJA



TURCJA



WĘGRY



WIELKA BRYTANIA



WZROŚNIE

SPADNIE

BEZ ZMIAN

NIE WIEM

POWRÓCIŁ OPTYMIZM PRODUKCYJNY

Przedstawiciele branży motoryzacyjnej w Polsce ponownie (jak przed dwoma laty) są sporymi optymistami, jeśli chodzi o produkcję. 2 na 3 zapytanych uważa, że produkcja do końca roku wzrośnie, co jest wynikiem niemal dwa razy lepszym niż rok temu (36% wskazań w 2017 roku). Co czwarty jest zdania, że pozostanie na podobnym poziomie, co obecnie.

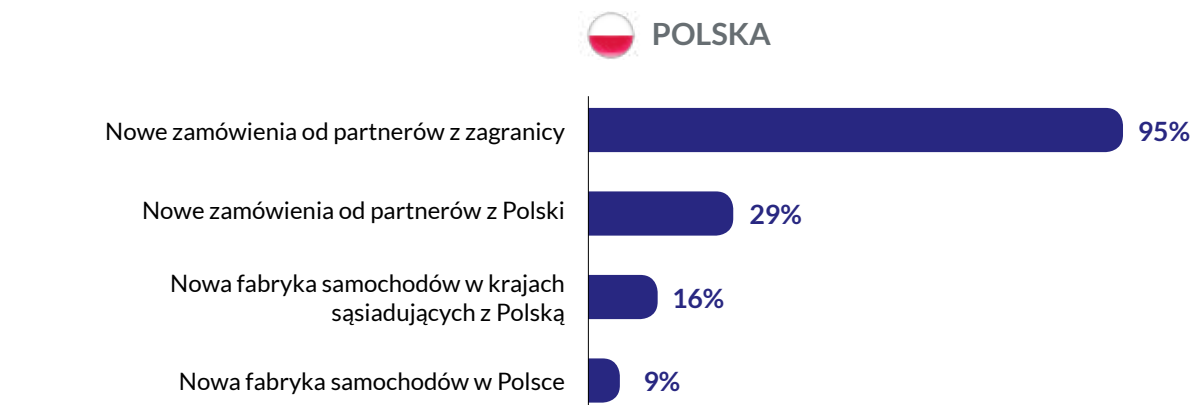
Są jednak aż 4 kraje, w których optymistów produkcyjnych jest więcej: w Rumunii (77%), w Rosji (74%), na Słowacji (74%) oraz na Węgrzech (72%). W Turcji na większe zamówienia liczy taki sam odsetek przedstawicieli automotive co w Polsce (68%), a w Czechach nieco mniej, bo 55% firm. W Niemczech i Wielkiej Brytanii większa część zapytanych nie spodziewa się znaczących zmian.

PRODUKCJA MOTORYZACYJNA

CZYNNIKI WZROSTÓW I SPADKÓW

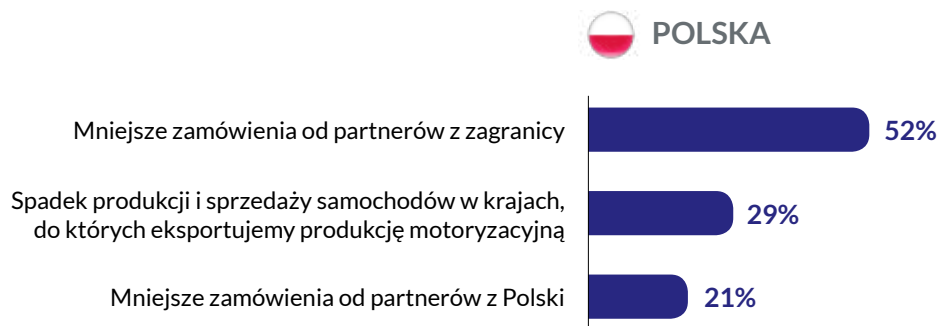
PYTANIE 2:

JAKIE CZYNNIKI MOGĄ MIEĆ WPŁYW NA **WZROST** PRODUKCJI W PAŃSTWA FIRMIE?



PYTANIE 3:

JAKIE CZYNNIKI MOGĄ MIEĆ WPŁYW NA **SPADEK** PRODUKCJI W PAŃSTWA FIRMIE?



AUTOMOTIVE W POLSCE SILNIE POWIĄZANE Z ZAGRANICĄ

W związku z międzynarodowym łańcuchem dostaw w branży motoryzacyjnej, czynnikiem najbardziej wpływającym na poziom produkcji w zakładach w Polsce są zamówienia zagraniczne. Aż 95% zapytanych uważa, że nowe zlecenia od partnerów z zagranicy mogą wpłynąć na wzrost produkcji, a 52% spodziewa się jej spadku, jeśli tych zamówień będzie mniej. W mniejszym stopniu odczuwalne mogą być zlecenia od partnerów z Polski.

Z danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że w 2017 roku za granicę wyeksportowaliśmy towary o łącznej wartości 870 mld zł, a motoryzacja odpowiadała za 12,3% tego eksportu. Motobranża dominuje również w zestawieniu najczęściej sprzedawanych za granicę towarów. Z rankingu „TOP10 polskich hitów eksportowych” przygotowanego przez Bank Zachodni WBK we współpracy z Exact Systems wynika, że w ubiegłym roku aż trzy towary z tej kategorii – części i akcesoria do samochodów, samochody osobowe oraz ciężarówki – uplasowały się w pierwszej dziesiątce zestawienia.

PRODUKCJA MOTORYZACYJNA

OKIEM EKSPERTA

RAFAŁ ORŁOWSKI
Partner w AutomotiveSuppliers.pl



KILKA NIEWIADOMYCH PRZED MOTOBRAŃĄ

W zakładach produkcyjnych zlokalizowanych w Polsce produkuje się niemal wszystko, co następnie montowane jest w samochodach osobowych, dostawczych, ciężarowych czy autobusach. Sektor części i komponentów jest od dłuższego czasu najważniejszym elementem przemysłu motoryzacyjnego w naszym kraju. Widać to zarówno po wynikach tak zwanej produkcji sprzedanej, poziomie zatrudnienia czy wartości eksportu.

Branża jest silnie powiązana z rynkami zbytu w krajach Unii Europejskiej. Sprzedaż nowych samochodów osobowych na tych rynkach w pierwszej połowie 2018 roku wzrosła w porównaniu do analogicznego okresu zeszłego roku o niemal 3 proc. Korzystają na tym także fabryki części w Polsce. Ważnym czynnikiem wpływającym na optymizm polskich menadżerów jest właśnie rosnący eksport komponentów. Przemysł motoryzacyjny w Polsce jest silnie powiązany z europejską koniunkturą, szczególnie w Niemczech, gdzie produkcja aut jest na stabilnym, jak na razie, poziomie. Części i akcesoria odgrywają coraz większą rolę w eksporcie branży. Podczas gdy niestety maleje wartość eksportu pojazdów osobowych i towarowo-osobowych, w pierwszych pięciu miesiącach tego roku komponenty odnotowały blisko 9-procentowy wzrost. Ich udział w całości wymiany handlowej przemysłu samochodowego zbliża się do połowy jego wartości (47,5 proc.).

W sektorze dostawców trudno wskazać tylko kilka realizowanych obecnie inwestycji czy też reinwestycji, gdyż bardzo wiele firm rozbudowuje swoje zakłady. Warto zwrócić uwagę na coraz silniej rozwijany segment produkcji komponentów do elektromobilności. Jesteśmy jednym z dwóch krajów Europy Środkowo-Wschodniej, gdzie realizowane są obecnie w tej mierze projekty inwestycyjne. W grę wchodzi produkcja zarówno całych baterii litowo-jonowych jak i komponentów w postaci obudów, przewodów elektrycznych, katod czy elektrolitów. W Polsce większość nowych inwestycji do e-pojazdów realizowana jest na Dolnym Śląsku i na Opolszczyźnie.

Natomiast obawy branży widać w kontekście wyjścia Wlk. Brytanii z Unii Europejskiej. „Petzający” Brexit i nadal niejasne zasady wymiany handlowej z tym krajem już teraz odbijają się na produkcji aut na Wyspach, a w naszym przypadku na niższej wartości eksportu.

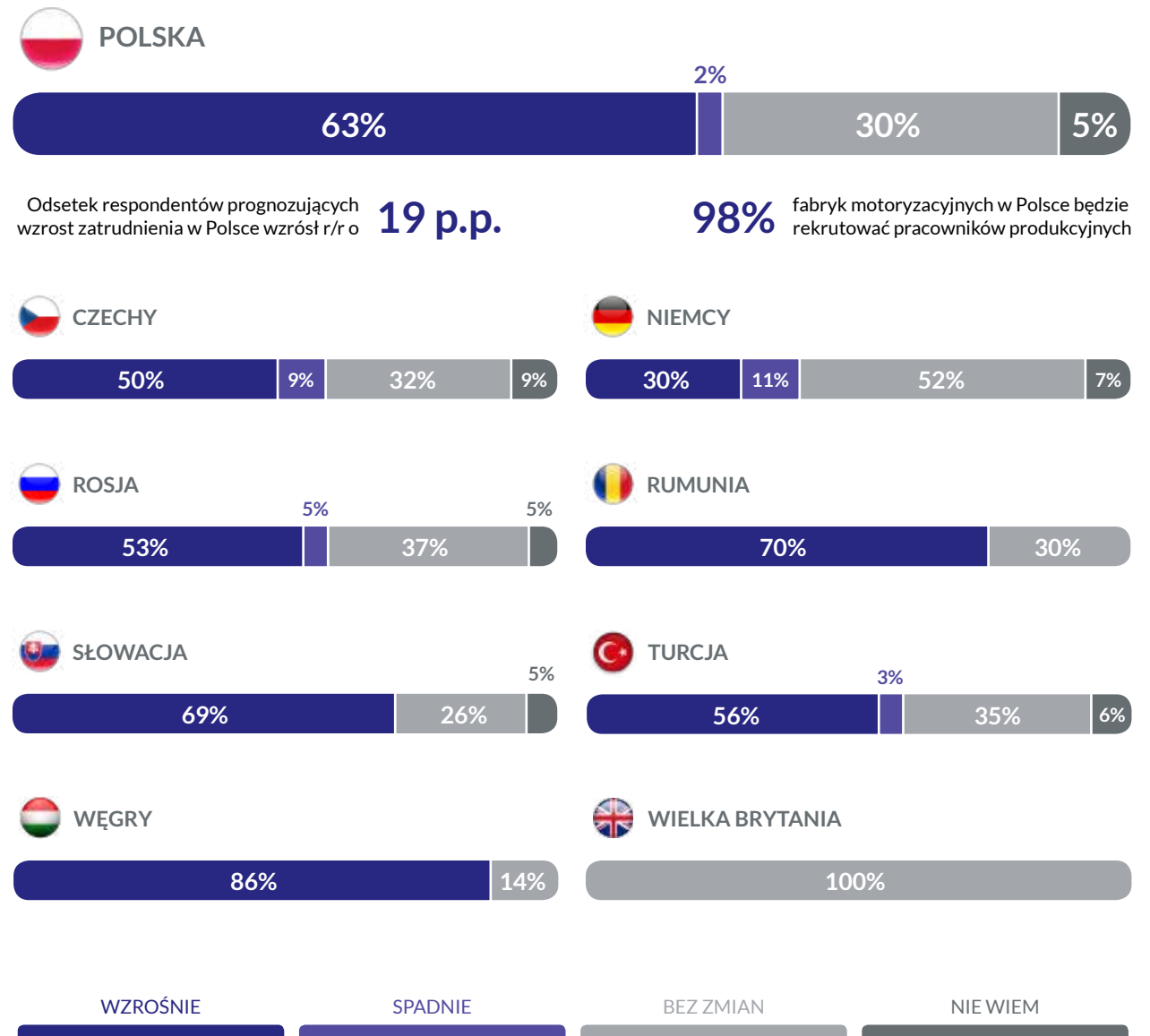
Inną niewiadomą jest zapowiedź Donalda Trumpa wprowadzenia wyższych ceł na auta, które trafiają na rynek amerykański a wytwarzane są w Europie. Zrealizowanie tej zapowiedzi pośrednio odbiłoby się na producentach komponentów w Polsce. Czy tak się stanie – zobaczymy.

ZATRUDNIENIE W MOTORYZACJI

ZATRUDNIENIE W MOTORYZACJI PROGNOZY

PYTANIE 4:

CZY PRZEWIDUJĄ PAŃSTWO, ŻE DO KOŃCA 2018 ROKU ZATRUDNIENIE W FIRMIE WZROŚNIE, SPADNIE CZY POZOSTANIE NA PODOBNYM POZIOMIE?



Odsetek respondentów prognozujących wzrost zatrudnienia w Polsce wzrósł r/r o **19 p.p.**

98% fabryk motoryzacyjnych w Polsce będzie rekrutować pracowników produkcyjnych

KADROWY ZAWRÓT GŁOWY

W ślad za rosnącą produkcją, idzie rosnące zatrudnienie. W Polsce niemal 2 na 3 zakłady produkcyjne planują w najbliższych miesiącach wzrost liczby etatów (wzrost aż o 19 p.p. r/r). Niemal wszyscy zgłaszają zapotrzebowanie na pracowników produkcyjnych / niższego szczebla (98%), co czwarty będzie szukać pracowników średniego szczebla (27%), a 13% będzie rekrutować kadrę menedżerską. Z trendem, zgodnie z którym większość przedstawicieli automotive będzie poszukiwać pracowników produkcyjnych, mamy do czynienia w każdym z badanych krajów.

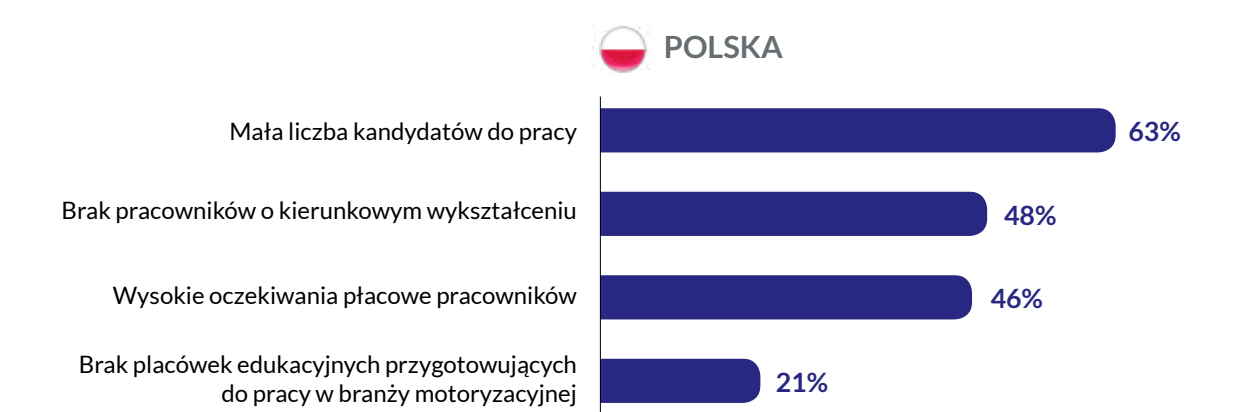
W tych krajach, w których odnotowano najwyższe wskaźniki wzrostu produkcji, również najwięcej przedsiębiorców deklaruje większe zapotrzebowanie na pracowników. O wzroście zatrudnienia mówi aż 86% węgierskich respondentów, 7 na 10 respondentów z Rumunii i Słowacji oraz połowa z Czech. Najmniejsze potrzeby kadrowe są w Wielkiej Brytanii i Niemczech, gdzie większość zapytanych uważa, że poziom zatrudnienia w najbliższych miesiącach pozostanie bez zmian.

ZATRUDNIENIE

WYZWANIA

PYTANIE 5:

JAKIE SĄ OBECNIE NAJWIĘKSZE PROBLEMY ZWIĄZANE Z ZATRUDNIENIEM W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ?



MOTORYZACYJNY HAMULEC

Rosnące zamówienia na samochody, części i podzespoły samochodowe oznaczają wzrost zapotrzebowania na pracowników. Jeśli zestawimy je z rekordowo niską stopą bezrobocia, jaką odnotowujemy niemal każdego miesiąca, oraz rosnącym popytem na pracowników w wielu branżach w Polsce, problem kadrowy może stać się języczkiem u wagi dla rozwoju produkcji motoryzacyjnej nad Wisłą. Aż 63% firm sygnalizuje małą liczbę chętnych kandydatów do pracy, a niemal połowa wskazuje na brak kadry o kierunkowym wykształceniu. Coraz bardziej odczuwalna jest presja płacowa, na którą wskazuje 46% respondentów.

PYTANIE 6:

JAKIE SĄ PAŃSTWA ZDANIEM NAJLEPSZE SPOSOBY NA POPRAWĘ SYTUACJI NA MOTORYZACYJNYM RYNKU PRACY?



EDUKACJA LUB AUTOMATYZACJA

Najlepszym sposobem na rozwiązanie problemu rosnących potrzeb kadrowych, zdaniem 2 na 3 przedstawicieli automotive, jest uruchomienie profilu motoryzacyjnego w szkołach zawodowych. W obliczu powiększającego się deficytu kadrowego, ponad połowa zakładów motoryzacyjnych w Polsce jest otwarta na automatyzację procesów produkcyjnych, dzięki którym zapotrzebowanie na pracowników mogłoby być mniejsze.

ZATRUDNIENIE

PRACOWNICY Z UKRAINY

PYTANIE 7:

CZY ZATRUDNIAJĄ PAŃSTWO LUB ZATRUDNIALI W PRZESZŁOŚCI PRACOWNIKÓW Z UKRAINY?



KRAJE	Tak, zatrudniamy pracowników z Ukrainy z uwagi na brak polskich pracowników	Nie, nie zatrudniamy, ale w najbliższych miesiącach zamierzamy to zrobić	Nie, nie zatrudniamy i nie zamierzamy zatrudniać	Nie wiem
CZECHY	59%	5%	27%	9%
NIEMCY	7%	22%	44%	27%
ROSJA	11%	5%	37%	47%
RUMUNIA	3%	0%	93%	4%
SŁOWACJA	16%	16%	53%	15%
TURCJA	0%	9%	71%	20%
WĘGRY	43%	29%	29%	0%
W. BRYTANIA	30%	0%	45%	25%

MIĘDZYNARODOWA WALKA O UKRAIŃCÓW

Ukraińcy, ze względu na bliskość kulturową i językową, stanowią podstawowy ratunek dla polskich pracodawców zmagających się z problemami kadrowymi. Z danych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wynika, że w I półroczu 2018 roku wydano niemal 1 mln oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcom oraz wniosków o zezwolenie na pracę sezonową. Większość oświadczeń dotyczyła Ukraińców. Również pracodawcy z motobranży korzystają ze wsparcia ukraińskiej siły roboczej – ponad połowa zapytanych deklaruje, że zatrudnia sąsiadów zza Wschodniej granicy z uwagi na brak polskich pracowników, a co dziesiąty planuje zatrudniać ich w przyszłości.

O ukraińskich kandydatów zakłady motoryzacyjne w Polsce walczą przede wszystkim z Czechami oraz Węgrami, w których odpowiednio 59% i 43% przedstawicieli branży rekrutuje Ukraińców. Co ciekawe, spora grupa niemieckich firm z automotive jest zainteresowana ukraińskimi pracownikami. Na razie tylko 1 na 14 tamtejszych pracodawców posługuje się Ukraińcami, ale w przyszłości taki zamiar deklaruje już co piąty. To może okazać się bolączką polskich przedsiębiorstw, gdyż jak wynika z „Barometru Imigracji Zarobkowej – II półrocze 2018” Personnel Service, Niemcy są krajem drugiego wyboru dla Ukraińców jako destynacji zarobkowej – aż 26% z nich chciałoby pracować u naszych zachodnich sąsiadów, podczas gdy w Polsce 29%. To może oznaczać, że w przypadku zmiany polityki migracyjnej w Niemczech i wprowadzenia ułatwień dla Ukraińców, to Niemcy staną się krajem docelowym dla sporej części z nich, a Polska będzie musiała zmagać się z jeszcze większą luką kadrową.



KRZYSZTOF INGLOT

Prezes Personnel Service

KONIECZNE KOLEJNE ZMIANY W PRAWIE

Wyniki MotoBarometru wskazują, że prawie dwie trzecie firm motoryzacyjnych w Polsce sygnalizuje wzrost zapotrzebowania na pracowników. Już 57% zakładów motoryzacyjnych zatrudnia pracowników z Ukrainy – te wyniki zupełnie nie dziwią. Jako firma, która jest liderem zatrudniania Ukraińców w Polsce, możemy spodziewać się, że ten procent w najbliższych miesiącach będzie jeszcze wyższy. Tym bardziej, że aż 68% przedstawicieli branży moto oczekuje wzrostu produkcji. Z ostatnich danych GUS za II kwartał 2018 wynika, że w branżach takich jak handel i naprawa pojazdów samochodowych wciąż pozostaje prawie 28 tys. wakatów. Co ciekawe, niezależnie od obszaru, pracodawcy coraz częściej przyznają, że mają wolne miejsca pracy, którymi Polacy w ogóle nie są zainteresowani. Przyznało tak 31% przedsiębiorców badanych przez nas w najnowszej, już trzeciej edycji „Barometru Imigracji Zarobkowej”.

Zatrudnianie pracowników z Ukrainy i innych krajów – coraz częściej także z Białorusi – to wynik nie tylko problemów z wypełnieniem wakatów Polakami. Pracodawcy są z nich zwyczajnie zadowoleni – współpraca z kadrą ze Wschodu układa się dobrze – 9 na 10 przedsiębiorców ma pozytywny stosunek do pracowników z Ukrainy, negatywny zgłasza tylko niecałe 3%. Ukraińcy mają do nas blisko, są też bliscy nam kulturowo. Dodatkowo nauka języka polskiego nie stanowi dla nich dużego problemu – średnio już po miesiącu są w stanie mówić po polsku i rozumieć, co mówią do nich Polacy. Pracownicy z Ukrainy wypełniają luki tam, gdzie pojawia się deficyt na rynku pracy. Przedsiębiorcom zależy przede wszystkim na ciągłości w realizacji zleceń, a to zapewni im tylko odpowiednia liczba rąk do pracy w firmie.

Branża motoryzacyjna nie jest jedyną, w której brakuje rąk do pracy, i która sięga po pracowników ze Wschodu. Z danych GUS za II kwartał 2018 r. dotyczących popytu na pracę wynika, że najwięcej wolnych miejsc pracy zanotowano w przedsiębiorstwach zajmujących się przetwórstwem przemysłowym – 38,4 tys., co stanowi 23% wszystkich wakatów na rynku. Tam aż 30% pracodawców zamierza zatrudniać Ukraińców.

Po pracowników z Ukrainy sięgają także inne kraje, takie jak Czechy, Słowacja, Niemcy. By zatrzymać kadrę ze Wschodu nad Wisłą, konieczne są dalsze zmiany w polskim prawie – aż 73% naszych wschodnich sąsiadów chciałoby pracować w Polsce dłużej niż pół roku, na które obecnie pozwala uproszczona procedura zatrudniania. Wydłużenia okresu legalnej pracy chce też 66% pracodawców. Ważne jest także ułatwienie formalności administracyjnych – to największa trudność w zatrudnianiu Ukraińców, na którą wskazuje 41% polskich przedsiębiorców. Narzekają na nie także nasi wschodni sąsiedzi.

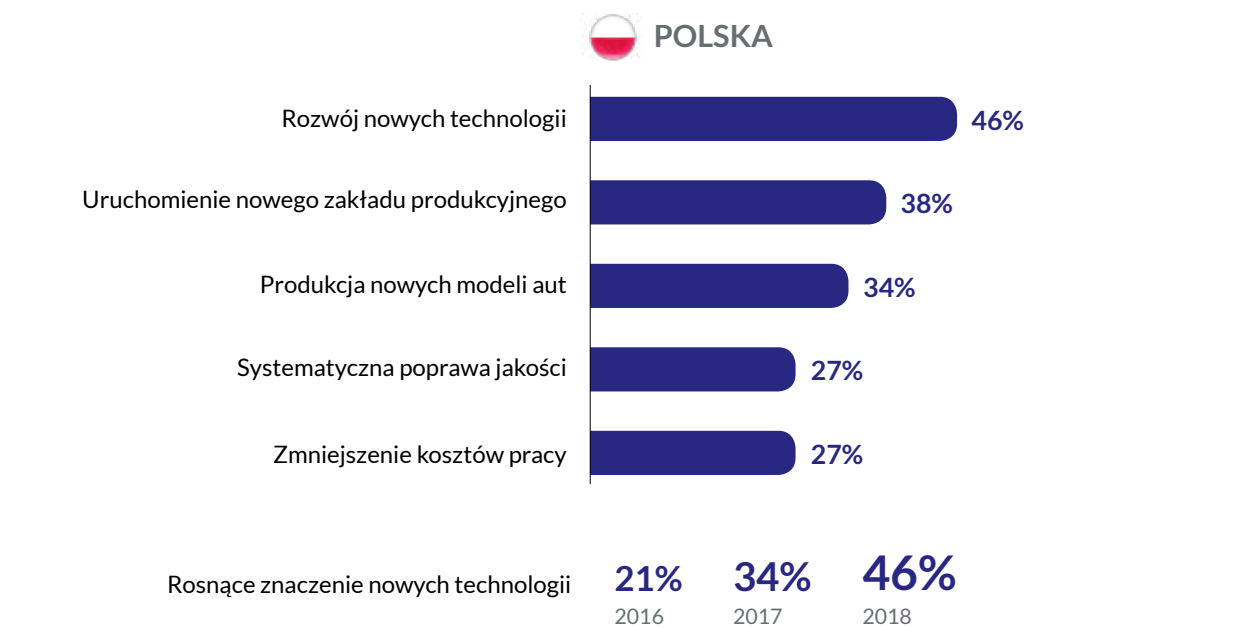
PERSPEKTYWY MOTOBRAŃŻY

PERSPEKTYWY MOTOBRANŻY

SZANSE

PYTANIE 8:

JAKIE WIDZĄ PAŃSTWO MOŻLIWOŚCI ROZWOJU BRANŻY AUTOMOTIVE W PAŃSTWA KRAJU W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH 3 LAT?



KRAJE	Uruchomienie nowego zakładu produkcyjnego	Produkcja nowych modeli aut	Rozwój nowych technologii	Zmniejszenie kosztów pracy	Systematyczna poprawa jakości
CZECHY	18%	32%	32%	0%	32%
NIEMCY	7%	7%	67%	4%	15%
ROSJA	11%	21%	21%	5%	37%
RUMUNIA	23%	10%	27%	13%	17%
SŁOWACJA	26%	21%	32%	0%	16%
TURCJA	32%	56%	47%	24%	15%
WĘGRY	14%	14%	71%	0%	0%
W. BRYTANIA	0%	50%	50%	0%	0%

TECHNOLOGIE SIŁĄ NAPĘDOWĄ MOTOBRANŻY

Producenci w Polsce zdają sobie sprawę z ogromnej roli nowych technologii w branży motoryzacyjnej. Niemal połowa (46%) widzi w tym trendzie największe możliwości dla rozwoju polskiego automotive. Chodzi głównie o produkcję części lub podzespołów do aut elektrycznych, hybrydowych i autonomicznych lub całych pojazdów. Z roku na rok znaczenie technologii w oczach zakładów motoryzacyjnych rośnie. Rok temu wskazał na nie co trzeci respondent, a dwa lata temu – co piąty. Może to być również związane z realizacją przez polski rząd Planu Rozwoju Elektromobilności, którego ważnym ogniwem będą właśnie zakłady produkcyjne w Polsce i ich włączenie w produkcję polskiego auta elektrycznego. W porównaniu do ubiegłorocznej edycji raportu, wzrósł ponad czterokrotnie odsetek respondentów, którzy liczą na nowy zakład produkcyjny (2017: 9%).

Warto podkreślić, że rozwój technologii jest postrzegany jako największa możliwość wzrostu dla branży motoryzacyjnej w każdym z badanych krajów, poza Turcją, która najbardziej liczy na produkcję nowego modelu auta. Najwięcej technologicznych optymistów jest na Węgrzech (71% wskazań), w Niemczech (67%) oraz w Wielkiej Brytanii (50%).

PERSPEKTYWY MOTOBRANŻY

ZAGROŻENIA

PYTANIE 9:

JAKIE WIDZĄ PAŃSTWO ZAGROŻENIA ROZWOJU BRANŻY AUTOMOTIVE W PAŃSTWA KRAJU W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH 3 LAT?



KRAJE	Koszty pracy	Pogorszenie otoczenia gospodarczo-politycznego	Pogorszenie jakości produkcji	Konkurencja ze strony innych państw	Słaba promocja przez Państwo	Spadek sprzedaży aut na świecie
CZECHY	55%	23%	18%	18%	0%	36%
NIEMCY	37%	41%	11%	44%	0%	19%
ROSJA	37%	26%	0%	26%	11%	11%
RUMUNIA	37%	23%	7%	27%	13%	20%
SŁOWACJA	47%	16%	16%	32%	5%	37%
TURCJA	24%	65%	15%	18%	18%	15%
WĘGRY	57%	43%	29%	14%	14%	43%
W. BRYTANIA	38%	75%	0%	0%	0%	43%

PIENIĄDZE I POLITYKA

Biorąc pod uwagę zagrożenia, jakich obawiają się przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych, badane państwa możemy podzielić na dwie grupy. W pierwszej największą bolączką w najbliższych latach będą koszty pracy, w drugiej sytuacja gospodarczo-polityczna. Polska melduje się w pierwszej grupie – aż 2 na 3 respondentów obawia się rosnących kosztów pracy. To zdecydowanie więcej niż rok temu (18%). W tym roku natomiast producenci są nieco bardziej spokojni o gospodarczo-polityczne otoczenie (2018: 29%, 2017: 42%).

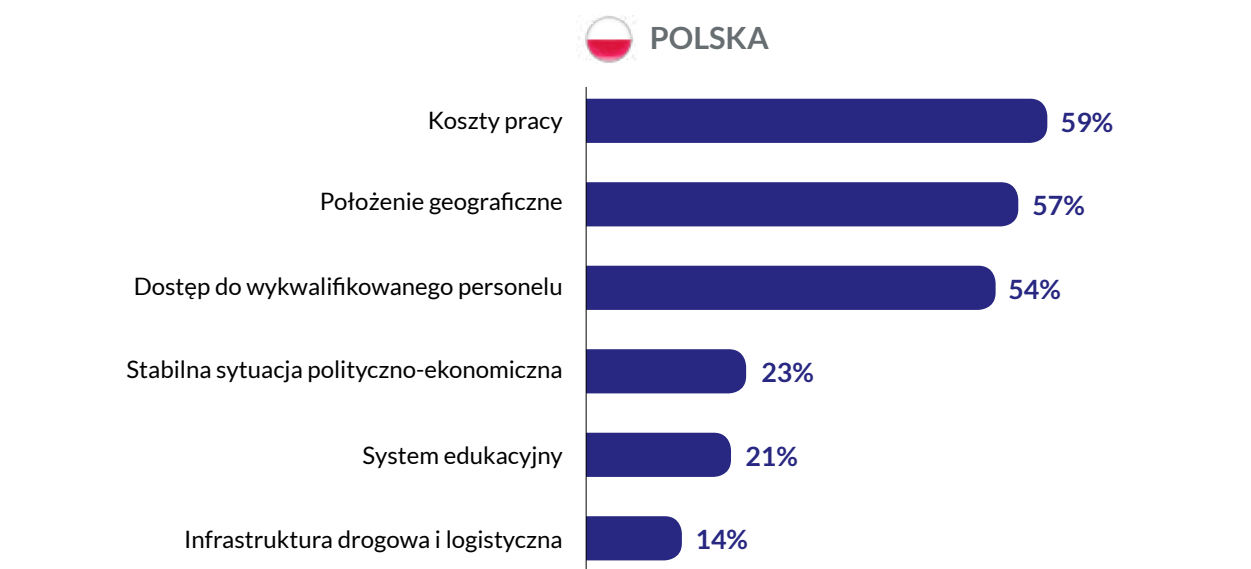
W pierwszej grupie znajdują się również Węgry, Czechy, Słowacja, Rosja i Rumunia. W drugiej grupie mamy Wielką Brytanię, Turcję oraz Niemcy. Tutaj zdecydowanie widać niepokój o to, co będzie się działo na arenie gospodarczo-politycznej. Szczególne obawy panują wśród przedstawicieli brytyjskiego automotive (75% wskazań), co może być związane z procesem wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Warto dodać, że w Niemczech bardziej niż o otoczenie gospodarczo-społeczne producenci obawiają się konkurencji ze strony innych państw.

PERSPEKTYWY MOTOBTRANŻY

PRZEWAGI

PYTANIE 10:

JAKIE PAŃSTWA ZDANIEM SĄ NAJWIĘKSZE PRZEWAGI PAŃSTWA KRAJU JAKO MIEJSCA INWESTYCJI MOTORYZACYJNYCH?



KRAJE	Koszty pracy	Wykwalifikowany personel	System edukacyjny	Położenie geograficzne	Infrastruktura logistyczna	Sytuacja polityczno-ekonomiczna
CZECHY	45%	14%	9%	91%	9%	32%
NIEMCY	0%	56%	26%	26%	37%	48%
ROSJA	74%	21%	11%	53%	37%	21%
RUMUNIA	63%	20%	3%	43%	20%	7%
SŁOWACJA	63%	32%	5%	68%	21%	26%
TURCJA	62%	50%	6%	74%	21%	6%
WĘGRY	43%	57%	57%	43%	29%	29%
W. BRYTANIA	33%	0%	60%	40%	0%	0%

KOSZTY, POŁOŻENIE, PERSONEL

TOP3 przewag Polski w porównaniu do ubiegłorocznej edycji badania nie zmienił się, zmieniła się jednak kolejność na drugiej i trzeciej lokacie. Numerem jeden pozostają koszty pracy, na które wskazało aż 59% respondentów. Drugim największym atutem Polski jest położenie geograficzne (uważa tak 57% zapytanych), a trzecim – wykwalifikowana kadra (54% wskazań).

Kosztami pracy o nowe inwestycje będą walczyć również Rosja (74%), Rumunia (63%) i Słowacja (63%). W Niemczech przewagą numer jeden jest dostęp do wykwalifikowanego personelu (56%), a w Wielkiej Brytanii system edukacyjny (60%). Czechy stawiają przede wszystkim na położenie geograficzne (91%), podobnie jak Turcja (74%) i Słowacja (68%). Węgrzy uważają, że ich największymi zaletami są wykwalifikowany personel oraz system edukacyjny (po 57% wskazań).

PRODUKCJA MOTORYZACYJNA

OKIEM EKSPERTA

ROMAN KANTORSKI

Prezes Polskiej Izby Motoryzacji

ROZWÓJ TECHNOLOGII TO DOBRE PERSPEKTYWY DLA PRZEMYSŁU

Nie dziwi fakt, że firmy widzą szansę na swój rozwój w nowych technologiach. To się dzieje już od kilku lat, czego dowodzi tegoroczne badanie MotoBarometr. Ten trend wynika zresztą z reakcji łączonej, łańcuchowej. Inaczej mówiąc: firmy typu OEM, TIER1 potrzebują, poszukują i właśnie z takimi innowacyjnymi podmiotami chętniej wchodzi w kooperację. Wymusza to oczywiście szeroko rozumiany potęg w technologii i technice w ogóle, a nie tylko w samej branży.

W sukces przychodzi tutaj Sektorowy Program INNOMOTO, dzięki któremu firmy chętniej podejmują działania badawczo – rozwojowe. Obecnie mamy już II edycję tego programu, a przed nami jeszcze trzecia.

Faktem jest, że istotny wpływ na rozwój techniki i technologii mają rosnące koszty pracy. To w dużej mierze automatyzacja linii produkcyjnych stanie się antidotum na brak siły roboczej oraz rosnące wymagania płacowe. Obecnie Polska jest jeszcze atrakcyjna inwestycyjnie m.in. z racji niższych kosztów pracowniczych, co przekłada się na finalną jakość części i komponentów oraz ich cenę.

Rozwój w obszarze technologii wśród firm polskich, przekłada się też na nowe inwestycje podmiotów z zagranicy. Jeżeli dany kraj charakteryzuje się niejako skupiskiem firm o wysokim stopniu zaawansowania technologicznego, to dla inwestorów lokalizacja zakładów w sąsiedztwie tych podmiotów wiąże się z optymalizacją kosztów, zmniejszeniem ilości reklamacji, zaburzeniami dostaw, etc. Wówczas główny zakład produkcyjny działa sprawniej, pewniej i z mniejszą ilością nieprzewidzianych i niechcianych zawirowań.

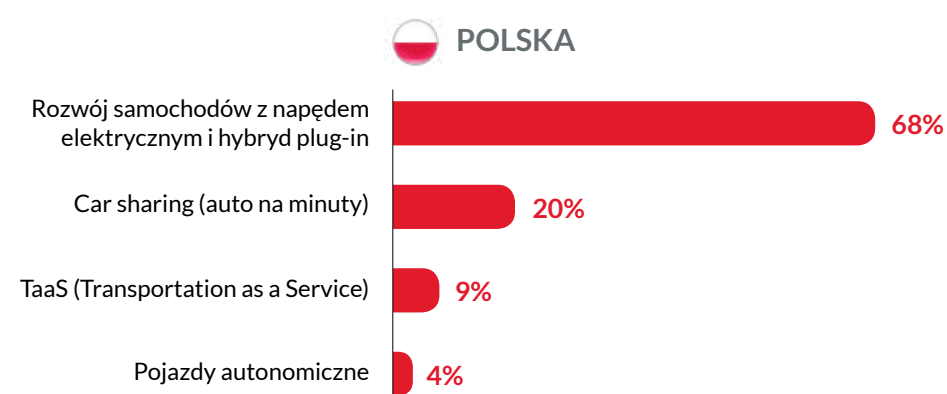
Mimo, że produkcja w Polsce jest uzależniona od sytuacji na rynkach światowych, to jednak perspektywy dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego są nadal obiecujące, w tym kumulacja firm dostawczych w bliskiej odległości od swoich głównych odbiorców. Firmy ostatecznie to zrozumiały już w roku 2010, podczas erupcji wulkanu na Islandii, który skutecznie, na długi czas zablokował dostawy części i komponentów, co zaowocowało przestojami w produkcji i gigantycznymi stratami finansowymi.

MOTORYZACJA 4.0

MOTORYZACJA 4.0 TRENDY MOTORYZACYJNE

PYTANIE 11:

KTÓRY Z TRENDÓW MOTORYZACYJNYCH MA NAJWIĘKSZY POTENCJAŁ W PAŃSTWA KRAJU?



KRAJE	Rozwój aut elektrycznych i hybryd plug-in	Car sharing	TaaS	Pojazdy autonomiczne
CZECHY	36%	18%	18%	23%
NIEMCY	56%	15%	22%	7%
ROSJA	32%	47%	16%	5%
RUMUNIA	57%	17%	5%	13%
SŁOWACJA	53%	26%	5%	11%
TURCJA	76%	12%	0%	12%
WĘGRY	43%	14%	0%	43%

MOTOREWOLUCJA ZACZYNA SIĘ OD ELEKTROMOBILNOŚCI

Na globalnym rynku mamy do czynienia z kilkoma trendami, które mogą oznaczać kolejne fazy rozwoju motoryzacji. W każdym państwie ich kolejność może być inna – w zależności od zamożności społeczeństwa, poziomu rozwoju gospodarki oraz przemysłu motoryzacyjnego. Trendem z największym potencjałem rozwoju w niemal wszystkich zbadanych krajach, z wyjątkiem Rosji, jest elektromobilność, czyli rozwój samochodów z napędem elektrycznym lub hybryd plug-in, które mają zastąpić napędy tradycyjne. W Polsce aż 68% respondentów uważa, że rozwój ekoaut ma największy potencjał, więcej wskazań znajdziemy tylko w Turcji. Najmniejsze grono ekooptymistów jest w Rosji oraz Czechach.

Drugim trendem jest car sharing, czyli współdzielenie przez wiele osób jednego pojazdu. Na jego rozwój w Polsce liczy co piąty respondent, w Rosji niemal co drugi, a na Słowacji co czwarty.

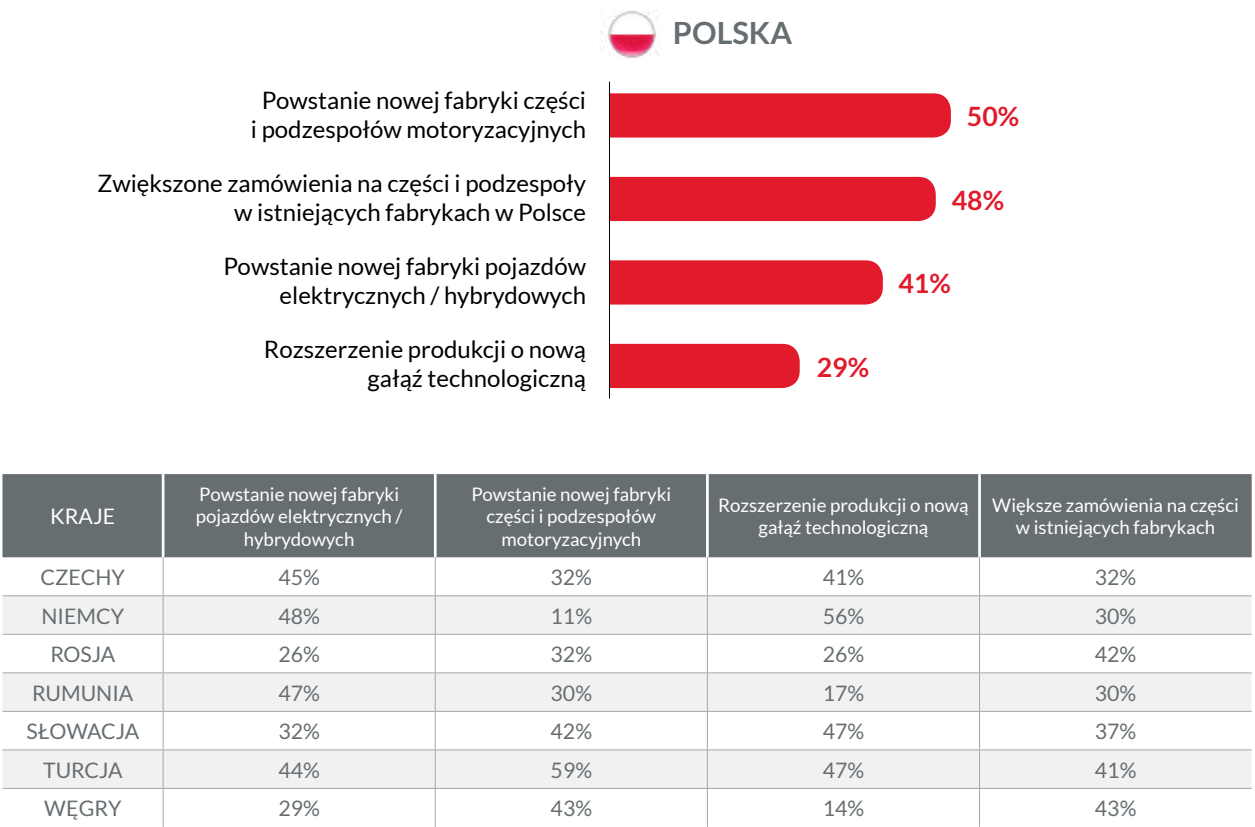
Część przedstawicieli motobranży widzi potencjał rozwoju w autach autonomicznych. Największymi optymistami w tym zakresie są Węgrzy (43%) oraz Czesi (23%). Dużego potencjału nie dostrzegają w tym trendzie Polacy, Rosjanie oraz Niemcy. Nad Renem spory odsetek stanowią respondenci liczący na rozwój TaaS, dzięki któremu transport będzie traktowany jako usługa, a ludzie nie będą już potrzebowali własnych samochodów.

MOTORYZACJA 4.0

SZANSE

PYTANIE 12:

JAKIE SZANSE STOJĄ PRZED BRANŻĄ MOTORYZACYJNĄ W PAŃSTWA KRAJU W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYMI TRENDAMI?



POLACY INNOWACYJNI CZĘŚCIOWO

Polscy producenci motoryzacyjni liczą, iż dzięki nadchodzącej rewolucji technologicznej w naszym kraju umocni się ten obszar, w którym jesteśmy liderem regionu już od kilku lat. Połowa z nich ma nadzieję, że powstanie nowa fabryka części i podzespołów, a 48% respondentów, że zwiększy się wolumen zamówień na części i podzespoły produkowane w już istniejących zakładach. Nie brakuje jednak optymistów, którzy liczą, że w naszym kraju zostanie zlokalizowana nowa fabryka aut elektrycznych lub hybrydowych (41% wskazań).

W odróżnieniu od nas Niemcy i Słowacy w rozwoju motoryzacji 4.0 upatrują przede wszystkim szans na rozszerzenie produkcji o nową gałąź technologiczną, zaś Rumuni najmocniej wierzą w powstanie zakładu produkującego auta ekologiczne. Bardziej tradycyjne podejście do wpływu innowacji na branżę motoryzacyjną wykazują Rosjanie i Węgrzy, dostrzegający szansę na zwiększenie zamówień i powstanie nowej fabryki części.

MOTORYZACJA 4.0

ZAGROŻENIA

PYTANIE 13:

JAKIE ZAGROŻENIA STOJĄ PRZED BRANŻĄ MOTORYZACYJNĄ W PAŃSTWA KRAJU W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYMI TRENDAMI?



REWOLUCJA TECHNOLOGICZNA NIE TAKA STRASZNA?

Innowacje technologiczne to nie tylko szanse na rozwój, ale również potencjalne zagrożenia. W obliczu czekających branżę motoryzacyjną zmian, polscy respondenci najbardziej obawiają się zmniejszenia liczby zamówień w istniejących już fabrykach w Polsce (38%), spadku sprzedaży i produkcji pojazdów (36%) oraz niewystarczającego wsparcia rządowego dla sektora automotive (30%). Co czwarty ankietowany jest zaniepokojony opóźnieniem technologicznym Polski w stosunku do innych krajów biorących udział w wyścigu innowacyjności.

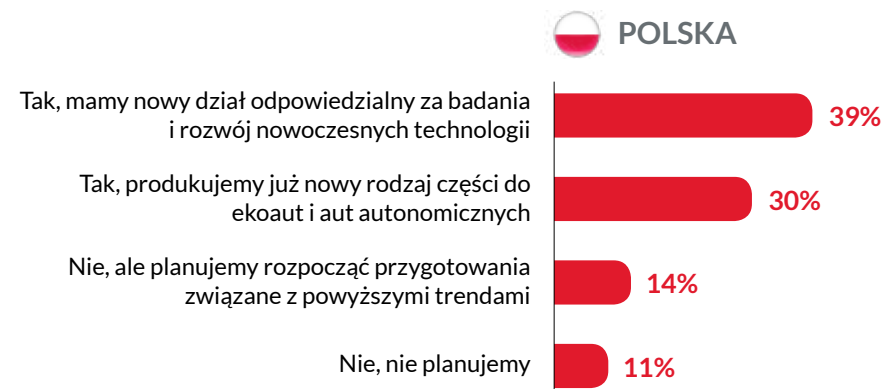
Czesi i Słowacy za największe zagrożenie uznają spadek sprzedaży, natomiast Turcy i Węgrzy wskazują na wysokie koszty. Do tego 44% Niemców obawia się zamknięcia fabryk, a 47% Rosjan, podobnie jak Polacy, efektów opóźnienia technologicznego swojego kraju.

MOTORYZACJA 4.0

STAN ZAAWANSOWANIA

PYTANIE 14:

CZY PAŃSTWA FIRMA ROZPOCZĘŁA JUŻ PRZYGOTOWANIA, KTÓRE ODPOWIADAJĄ NA TRENDY MOTORYZACYJNE?



KRAJE	Mamy nowy dział odpowiedzialny za badania i rozwój nowoczesnych technologii	Produkujemy już części do aut ekologicznych i autonomicznych	Nie, ale planujemy rozpocząć przygotowania	Nie planujemy żadnych przygotowań
CZECHY	32%	36%	0%	14%
NIEMCY	22%	19%	15%	19%
ROSJA	16%	16%	32%	11%
RUMUNIA	27%	10%	47%	3%
SŁOWACJA	21%	26%	16%	16%
TURCJA	38%	21%	9%	15%
WĘGRY	57%	43%	0%	0%

WĘGIERSKA MOTORYZACJA NUMEREM 1 W EUROPIE?

Biorąc pod uwagę odsetek firm posiadających dział badań i rozwoju oraz produkujących części do aut ekologicznych, nieoczekiwanie to Węgry zasługują na miano kraju najlepiej przygotowanego do wdrażania innowacji w branży automotive. W tym kraju ponad połowa firm zadeklarowała posiadanie działu badań i nowych technologii, a 43% produkuje już części do ekoaut. Do grona państw technologicznie zaawansowanych możemy zaliczyć także Polskę, Czechy i Turcję. Nad Wisłą w prawie 4 na 10 firm działają komórki odpowiedzialne za badania i innowacyjność, a w 3 na 10 są produkowane części do ekoaut. Zaledwie co dziesiąty przedstawiciel zakładu motoryzacyjnego nie planuje rozwijać się w kierunku innowacji. Mniej techno-sceptyków jest tylko na Węgrzech i w Rumunii, a tyle samo w Rosji.

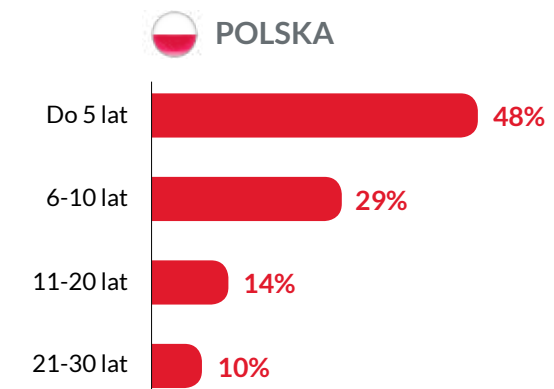
Listę krajów innowacyjnie mniej rozwiniętych otwierają Słowacja oraz, co ciekawe, Niemcy. Poważne plany gonienia technologicznych potentatów mają za to Rumunia i Rosja, w których odpowiednio 47% i 32% firm motoryzacyjnych zamierza rozpocząć przygotowania do wdrażania innowacji.

MOTORYZACJA 4.0

STAN ZAAWANSOWANIA

PYTANIE 15:

**ILE PAŃSTWA KRAJ POTRZEBUJE CZASU, ABY DOGONIĆ ZAAWANSOWANE RYNKI
MOTORYZACYJNE POD WZGLĘDEM TECHNOLOGICZNYM I MENTALNYM?**



KRAJE	Do 5 lat	6-10 lat	11-20 lat	Więcej niż 20 lat
CZECHY	0%	100%	0%	0%
ROSJA	30%	44%	0%	11%
RUMUNIA	40%	20%	10%	30%
SŁOWACJA	56%	22%	11%	0%
TURCJA	43%	32%	18%	0%
WĘGRY	0%	100%	0%	0%

SŁOWACCY I POLSCY PRODUCENCI PATRZĄ NA PRZYSZŁOŚĆ PRZEZ RÓŻOWE OKULARY

Największymi optymistami rozwojowymi są przedstawiciele motobranży ze Słowacji, Polski, Turcji i Rumunii. W tych krajach najwięcej osób stwierdziło, że w ciągu zaledwie 5 najbliższych lat są w stanie doścignąć rynki zaawansowane technologicznie i mentalnie. Jednakże patrząc na aktualny stan przygotowań do wdrażania innowacji wydaje się, że Słowacy oraz przede wszystkim Rumuni są zbyt optymistycznie nastawieni i mogą przeszacowywać swój potencjał rozwojowy.

Umiarkowany optymizm w tym względzie jest widoczny na Węgrzech i w Czechach, gdzie wszyscy ankietowani zgodnie stwierdzili, iż na nadrobienie zaległości potrzeba im do 10 lat. Tę odpowiedź wybrało także 44% rosyjskich respondentów. W przypadku Węgrów i Czechów ta prognoza wydaje się bardzo realistyczna, ponieważ te kraje już intensywnie podążają ścieżką innowacyjności.

Najwięcej pesymistów znajduje się w Rumunii, gdzie co trzeci ankietowany przewiduje, że gonienie zaawansowanych rynków zajmie ponad 20 lat.



MARIO HERGER

Foresight Coach and Consultant

CZY PRZENIESIECIE POLSKĘ DO MOTORYZACYJNEJ PRZYSZŁOŚCI, CZY ZGASICIE ŚWIATŁO?

Branża motoryzacyjna przechodzi największą i najbardziej dramatyczną zmianę od czasu wynalezienia samochodu 130 lat temu. Pojazdy elektryczne, auta połączone (connected cars), pojazdy samojezdne i car sharing w połączeniu ze zmianami demograficznymi, kwestionują zarówno dotychczasową technologię samochodową jak i sposób wykorzystywania aut. Jest to coś, co rozumie polski przemysł motoryzacyjny, ale według badania Exact Systems "MotoBarometer 2018" - tylko w odniesieniu do niektórych zjawisk. Podczas gdy większość respondentów wydaje się zgadzać, że nadchodzi era pojazdów elektrycznych, która jest szansą dla Polski, inne technologie są postrzegane bardziej sceptycznie. Stąd biorą się pewne sprzeczności w tym, co ludzie myślą, a co konkretnie robią. "Zbliżają się pojazdy elektryczne, ale hybrydy typu plug-in są również świetne". Nie, nie są. To tak, jakby Carl Benz konstruował swój słynny Motorwagen 1, ale wciąż dodawał konia "na wypadek, gdyby silnik zawiódł".

Zaskakuje mnie, że tylko 39 procent polskich firm przygotowuje się do przyszłych zmian, prowadząc badania i rozwój nowoczesnych technologii. Na co czeka pozostałe 61 procent? Czy planują opuścić przyszłość i wyjść z biznesu? Natomiast zachęcające jest stwierdzenie, że 30 procent firm produkuje już części do samochodów ekologicznych i autonomicznych, chociaż nie jest dla mnie jasne, co to naprawdę oznacza.

Liczba wypadków samochodowych w Polsce jest dwa razy większa niż w Niemczech. Każdego roku na polskich drogach ginie około 3000 osób, czyli prawie tyle samo, co w Niemczech, gdzie mieszka dwukrotnie więcej ludzi. Poznanie tych liczb i wysłuchanie ekspertów z polskiego przemysłu samochodowego, którzy nie wierzą w autonomiczne pojazdy, prowadzi do dwóch wniosków: po pierwsze, nie doceniają cyfrowych rozwiązań i wpływu cyfrowej transformacji na ich przemysł, a po drugie - wydaje się, że nie troszczą się wystarczająco o zastosowanie rozwiązań, które mogą pomóc w zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych na drogach.

Badanie pokazuje mi jedno: kierownicy polskich zakładów motoryzacyjnych muszą wyjechać z kraju, ominąć niemieckie fabryki samochodów i odwiedzić Dolinę Krzemową oraz Chiny. Jeśli wierzysz, że jesteś pięć lat za innymi europejskimi gospodarkami w dziedzinie technologii motoryzacyjnej, to w rzeczywistości jesteś o dziesięć lat w tyle za Doliną Krzemową i Chinami w odniesieniu do pojazdów elektrycznych i autonomicznych.

Co prowadzi mnie do pytania: jakie są ambicje Polski? Zostać naśladowcą lub skorzystać z okazji, aby uczynić technologiczny przeskok i zostać globalnym liderem? Jeśli myślisz, że powinieneś zostać liderem, wówczas polski przemysł musi zmienić postawę, odrzucić inwestycje w odziedziczone technologie, takie jak nowa fabryka silników Daimler Diesel i zainwestować w innowacje. Musisz również szukać talentów z umiejętnościami, których tradycyjnie nie zatrudniałeś, takich jak eksperci od danych czy specjaliści od AI.

MotoBarometr 2018

NASTROJE W AUTOMOTIVE

POLSKA, CZECHY, NIEMCY, ROSJA, RUMUNIA, SŁOWACJA, TURCJA, WĘGRY, WIELKA BRYTANIA

© 2018 Exact Systems S.A. Wszystkie prawa zastrzeżone.
Cytowanie danych za: „MotoBarometr 2018. Raport Exact Systems S.A.”

REDAKCJA:

Sylwia Maj, Jakub Kuźnik, ZOOM bsc Sp. z o.o.

Opracowanie graficzne: www.PrezStudio.pl

WIĘCEJ INFORMACJI UDZELAJĄ:

Jacek Opala

Członek Zarządu Exact Systems S.A.

m.: +48 515 137 719

e.: jacek.opala@exactsystems.com

Sylwia Maj

Rzecznik Prasowy Exact Systems S.A.

m.: +48 503 701 452

e.: sylwia.maj@zoom-bsc.pl

Exact Systems S.A. działa od 2004 r. i jest liderem branży kontroli jakości, czyli selekcji, naprawy i sortowania części, komponentów oraz wyrobów gotowych dla przedstawicieli branży motoryzacyjnej w Polsce i jedną z największych firm w Europie. Głównymi odbiorcami usług firmy są dostawcy i poddostawcy dla przemysłu motoryzacyjnego oraz producenci samochodów. Klientami firmy są również zakłady zajmujące się produkcją wielkoseryjną z branży elektronicznej, AGD oraz kosmetycznej. Obecnie firma posiada swoje przedstawicielstwa 12 państwach: w Polsce, Czechach, Niemczech, Słowacji, Turcji, Rumunii, Rosji, Wielkiej Brytanii, Węgrzech, Belgii, Holandii oraz Chinach.

Firma kładzie duży nacisk na jakość świadczonych usług oraz na rzetelność i stabilność we współpracy ze swoimi kontrahentami. Współpraca z Exact Systems pomaga osiągnąć najwyższe standardy jakości oraz wspiera organizację procesów produkcyjnych.

Więcej informacji o firmie dostępnych jest pod adresem: www.exactsystems.pl.

Let's have it under control with Extranet360!

Zamówienie

możliwość zamówienia usługi
wprost z poziomu systemu

Mobilność

dostępność do platformy
z każdego miejsca,
urządzenia, 24/7/365

Analityka
raportowanie, analizy



**Zaawansowana
platforma
komunikacji
biznesowej.**

Najwyższa jakość
i kontrola
w jednym miejscu.

Decyzyjność

dostęp do faktur, prowadzonych projektów
i ich postępu, zakresu współpracy,
danych kontaktowych

Zeskanuj kod - obejrzyj film!



www.extranet360.com

Nie zwlekaj, utwórz swoje konto już dziś!



A woman in a blue shirt and grey pants is working on a car chassis in a factory. The car is white and has its rear hatch open. The background shows a complex industrial environment with various mechanical parts and structures.

Wyniki MotoBarometru 2018 były interesujące? Podziel się nimi z innymi!
Raport online znajdziesz na **www.motobarometr.pl**

