

Mikroprocesory ważne jak resory

Technologie Jak firmy motoryzacyjne rozwiążą problem braku rąk do pracy? Inwestując w systemy IT



Mirosław
Konkel

m.konkel@pb.pl • 22-333-98-55

Wzrosty produkcji, rekordowy eksport, informacje o kolejnych zakładach i liniach produkcyjnych – polski sektor automotive nabral rozpędu. O jego przyszłość spokojny jest Paweł Gos, prezes spółki Exact Systems. Nie ma jednak wątpliwości, że rozwój branży zależy od inwestycji, których zabraknie, jeśli zakłady w Polsce zlekceważą innowacje, na czele z samochodami elektrycznymi, hybrydowymi, a nawet autonomicznymi. Podkreśla, że międzynarodowe potęgi już dawno przestały traktować nasze fabryki tylko jako montownie. Doceniają wykwalifikowaną kadrę, która pozwala na tworzenie centrów badawczo-rozwojowych, a ciągle jest tańsza niż na Zachodzie. Dobrą opinię za granicę – zaznacza – trzeba jak utrzymać.

– Weźmy za przykład LG Chem w Kobierzycach, w którym będą produkowane baterie litowe do wytwarzanych na Słowacji aut Jaguara. Pokazuje to, że jesteśmy atrakcyjnym miejscem do ulokowania zaawansowanych i przyszłościowych przedsięwzięć wykorzystujących wynalazki niemal ze świata science fiction – mówi Paweł Gos.

Czy coś może wyhamować ten impet? Chyba tylko – i aż – braki kadrowe.

Jazda z prądem

Problemy z pozyskaniem wykwalifikowanego personelu zgłasza 36 proc. firm. Fachowców podbiera im bogata konkurencja z rozpoznawalnymi na świecie logotypami.

– Ponad 40 proc. przedstawicieli motobranży chce zwiększyć zatrudnienie. A o tym, jakie to trudne, świadczą nietypowe metody rekrutacji – pracodawcy kuszą kandydatów wyższymi płacami, szkoleniami, atrakcyjnością wyzwań i możliwością łączenia pracy z nauką – wymienia prezes Gos.

Jego zdaniem, walka o tzw. talenty sprawiła, że skończył się czas Polski jako kraju niskich kosztów. Próbują to wykorzystywać m.in. Węgry i Rumunia. Nam pozostaje konkurować inteligentnie, co oznacza przeniesienie działalności na wyższy, cyfrowy poziom. Roman Kantorski, prezes Polskiej Izby Motoryzacji, twierdzi, że łatwiej to osiągnąć dzięki współpracy biznesu ze środowiskiem naukowym. Cieszą go



► **Z IMPETEM:** Tylko dzięki cyfrowym wdrożeniom i współpracy ze środowiskiem naukowym i inżynierskim rozpędzona polska branża motoryzacyjna nie wpadnie w poślizg – mówi Paweł Gos, prezes spółki Exact Systems. [FOT. WM]

takie inicjatywy jak Fabryki Samochodów Elektrycznych w Bielsku-Białej, która wraz z Instytutem Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal ma produkować auta na prąd wykorzystujące rozwiązania znane z fiata 500.

– Partnerem elektrycznej części jest katowicki Instytut Napędów i Maszyn Elektrycznych Komel. Czy to pierwszy osobowy samochód elektryczny made in Poland? Szlak w produkcji pojazdów elektrycznych, a konkretnie autobusów, przełaził Solaris w Wielkopolsce – przypomina Roman Kantorski.

Nowy etap w motoryzacji wymaga – jego zdaniem najnowszych technologii i koncepcji inżynierskich. A to się wiąże z dużymi wydatkami. Ale od czego są programy sektorowe w rodzaju Innomoto, prowadzonego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, adresowane do przedsiębiorców?

– W jego ramach zostanie zrealizowanych kilkadziesiąt przedsięwzięć innowacyjnych. Chodzi o badania przemysłowe i prace rozwojowe, które wpłyną na jakość i nowoczesność motoryzacji w Polsce – informuje Roman Kantorski.

Kurs na innowacje

Do wdrożeń IT nie trzeba przekonywać zarządu spółki Premar, która od ponad 25 lat zajmuje się dystrybucją techniki elektryki i motoryzacji. W usprawnieniach cyfrowych kierownictwo widzi element przewagi konkurencyjnej, ale i remedium na problemy kadrowe, w tym koszty pra-

cy. Oferta słupskiego sprzedawcy stale rosla. Dotychczasowe oprogramowanie nie zapewniało mu pełnej automatyzacji logistyki, zarządzania cenami i stanami magazynowymi. A w grę nie wchodziło zatrudnianie kolejnych fachowców. Zdecydowano więc o wprowadzeniu skalowalnego systemu ERP, który może zastąpić prace wielu osób. Wybór padł na rozwiązanie Navireo firmy INsERT, bo zawiera moduły usprawniające najważniejsze dla klienta działania: sprzedaż, księgowość, windykację, kadry i płace.

Marek Jastrzębski, właściciel Premaru, zapewnia, że z Navireo łatwiej planować trasy, koordynować działania telemarketerów i pracujących w terenie doradców. Podoba mu się to, że rozwiązanie pozyskuje dane w czasie rzeczywistym i jest dobrym narzędziem komunikacji wewnętrznej i z partnerami biznesowymi.

– Najbardziej zależało nam na narzędziu, które umożliwi prowadzenie polityki handlowej i cenowej dostosowanej z jednej strony do kategorii asortymentowych, a z drugiej – do grup kontrahentów – tłumaczy Marek Jastrzębski.

Fala informatyzacji i automatyzacji dociera do coraz większej liczby polskich fabryk samochodowych, centrów logistycznych i serwisowych. Budzi tydzień nadziei, co obaw (IT zabiera pracę). Przedstawiciele automotive nie mają jednak wyjścia – muszą obrać kurs na cyfryzację, by nie wyłączyć na złomowisku motoryzacyjnych staroci. ☺