



Wojewódzki Urząd Pracy
w Katowicach

**Przemysł samochodowy a rynek pracy
w województwie śląskim
– funkcjonowanie i kierunki rozwoju
– SYNTEZA WYNIKÓW BADAŃ**

GRUDZIEŃ 2013



Badania przemysłu samochodowego i jego wpływu na rynek pracy przeprowadzono w oparciu o wtórne i pierwotne źródła informacji.

Wtórne informacje pozyskano ze statystyki publicznej publikowanej przez Główny Urząd Statystyczny oraz Urząd Statystyczny w Katowicach. Celem badań pośrednich była identyfikacja szans i zagrożeń rozwoju przemysłu samochodowego.

Informacje pierwotne pozyskano w drodze badań bezpośrednich zrealizowanych wśród przedstawicieli przedsiębiorstw przemysłu samochodowego oraz ekspertów z branży motoryzacyjnej. Badania przedsiębiorstw przeprowadzono w dniach 8.10.2013 – 25.10.2013 techniką wywiadu bezpośredniego na próbie 150 podmiotów. Dobór do próby był celowy. Zgodnie z założeniami w badaniach uczestniczyły podmioty z branży samochodowej, które kooperują i nie kooperują z Fiat Auto Poland (FAP). Badania ekspertów przeprowadzono w dniach 8.10.2013 – 4.11.2013 techniką ankiety on-line. W badaniach wzięło udział 15 ekspertów.

Celem badań bezpośrednich była:

- identyfikacja potencjału ludzkiego w przedsiębiorstwach branży motoryzacyjnej,
- identyfikacja zmian w stanie zatrudnienia przedsiębiorstw z branży,
- określenie perspektyw rozwoju rynku do roku 2020,
- poznanie opinii ekspertów o dynamice zmian na rynku pracy w województwie śląskim,
- rozpoznanie poszukiwanych zawodów i kwalifikacji pracowników z branży samochodowej.

Informacje poddano analizie ilościowej i jakościowej, a wyniki zestawiono w tabelach i na rysunkach. W analizie ilościowej zastosowano proste metody statystyczne.

Pełny raport składa się z trzech części. W pierwszej przedstawione zostały wyniki badań pośrednich dotyczące analizy makro i mikrootoczenia podmiotów przemysłu samochodowego, w drugiej części przedstawiono wyniki analizy potencjału ludzkiego w badanych podmiotach przemysłu samochodowego w województwie śląskim i małopolskim (w tym zmiany w stanie zatrudnienia oraz wpływ zwolnień grupowych w FAP na stan zatrudnienia w badanych przedsiębiorstwach), trzecia część raportu zawiera wyniki badań eksperckich o sytuacji na rynku pracy w branży motoryzacyjnej.

Otoczenie przemysłu samochodowego

Zmiany w zatrudnieniu w przemyśle samochodowym oraz w demograficznym przyroście zasobów siły roboczej mają konsekwencje na rynku pracy. W kształtowaniu się relacji pomiędzy podażą zasobów siły roboczej a popytem może wystąpić względna równowaga (stan pełnego zatrudnienia – trudny do osiągnięcia między innymi ze względu na niedopasowanie kwalifikacji i wykształcenia pracowników do wymogów pracodawców) oraz brak równowagi (sytuacja, w której podaż zasobów siły roboczej przewyższa popyt na siłę roboczą lub popyt na siłę roboczą przewyższa jej podaż). Na możliwości zatrudnienia w przemyśle samochodowym wpływ (poza stanem gospodarki narodowej) ma głównie:

- popyt na samochody, części zamienne oraz usługi (związane z produkcją – świadczone na rzecz producentów; związane z użytkowaniem i naprawą samochodów – świadczone na rzecz konsumentów i użytkowników),
- przyrost zatrudnienia z tytułu oddania do użytku nowych obiektów inwestycyjnych (fabryk, zakładów usługowych, punktów handlowych) oraz wzrost lub spadek zatrudnienia w czynnych już obiektach w wyniku ich rozbudowy lub modernizacji,
- konieczność odtworzenia ubytku naturalnego, jaki występuje wśród zatrudnionych z przyczyn biologicznych lub ekonomicznych (zgony, inwalidztwo, przejście na emerytury, przekwalifikowanie),
- konieczność odtworzenia innych rodzajów ubytku wywołanego przyczynami natury pozabiologicznej i pozaekonomicznej,
- czynniki pozainwestycyjne, na przykład zmniejszenie zatrudnienia przez obniżenie współczynnika zmianowości (mniejsze wykorzystanie mocy produkcyjnych) lub inne zmiany organizacyjne (na przykład zmiany czasu pracy).

Na rozwój przemysłu samochodowego wpływ ma sytuacja gospodarcza kraju. W tym przypadku pierwotne znaczenie mają czynniki makroekonomiczne, wymieniane jako główne uwarunkowania rozwoju rynku.

W latach 2010-2012 wartość PKB, mierzona w cenach bieżących, wzrosła z 1 416 585,3 mln zł do 1 595 263,9 mln zł (o 13%). W analizowanym okresie odnotowano zbliżony procentowy wzrost wartości dodanej. Największy wzrost PKB i wartości dodanej w porównaniu z rokiem poprzednim miał miejsce w 2011 roku. W latach 2010-2012 wskaźnik inflacji w Polsce wzrósł z 2,6% do 3,7%, a w województwie śląskim z 2,4% do 3,3%. Najwyższy poziom inflacji w analizowanym okresie miał miejsce w 2011 roku (odpowiednio 4,3% w Polsce i 3,7% w województwie śląskim).

W latach 2010-2012 poziom aktywności zawodowej ludności w wieku 15 lat i więcej wzrósł o blisko 1 punkt procentowy. W tych latach, w Polsce odnotowano spadek wielkości wskaźnika zatrudnienia o 5,3 punktów procentowych i stopy bezrobocia o prawie 1 punkt procentowy. W województwie śląskim wzrost liczby osób zatrudnionych i bezrobotnych wyniósł odpowiednio o 0,3% i 1%. W 2012 roku, czynni zawodowo w województwie śląskim stanowili ponad 53% ludności, w tym pracujący stanowili ponad 90%, a bezrobotni blisko 10%. W województwie śląskim poziom aktywności zawodowej, zatrudnienia i bezrobocia był niższy niż w skali całego kraju.

W latach 2010-2012 wzrosła liczba podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON o blisko 1%. Największy wzrost odnotowano w 2010 roku w stosunku do roku poprzedniego. W 2012 roku liczba przedsiębiorstw w województwie śląskim wynosiła 453 496 i stanowiła 11% wszystkich przedsiębiorstw. W tym samym czasie wartość produkcji sprzedanej przedsiębiorstw wahała się. W porównaniu z rokiem poprzednim, największy wzrost produkcji sprzedanej miał miejsce w 2011 roku. Z kolei w 2012 roku w województwie śląskim odnotowano spadek o prawie 7%. W 2012 roku produkcja sprzedana w województwie śląskim wynosiła 192 924,9 mln zł i stanowiła prawie 17% produkcji sprzedanej w Polsce.

W badanym okresie w województwie śląskim nastąpił większy wzrost nakładów na inwestycje aniżeli w skali całego kraju. Nakłady na inwestycje w Polsce wzrosły o 11,7% (do 99 719,0 mln zł), a w województwie śląskim o 41,9% (do 14 008,7 mln zł). W 2012 roku nakłady na inwestycje w województwie śląskim stanowiły 14,0% całkowitych nakładów na inwestycje w Polsce.

Liczba podmiotów w Polsce produkujących pojazdy samochodowe, przyczepy i naczepy wynosiła 638 w 2012 roku, w tym 86 w województwie śląskim. Największą grupę reprezentują przedsiębiorstwa produkujące nadwozia do pojazdów silnikowych, przyczep i naczep (487 w Polsce i 60 w województwie śląskim). Podmioty zajmujące się produkcją samochodów osobowych to prawie 7% podmiotów w tej klasie PKD w Polsce, a 14% w województwie śląskim.

W 2012 roku funkcjonowało w Polsce 1 664 podmiotów produkujących części i akcesoria do pojazdów silnikowych, z czego prawie 14% stanowiły te zlokalizowane w województwie śląskim. Najliczniejszą grupę reprezentowali producenci pozostałych części i akcesoriów do pojazdów silnikowych zarówno w Polsce (stanowiąc 84% przedsiębiorstw w tej klasie), jak i w województwie śląskim (88%).

Pośredników na rynku samochodów osobowych reprezentują podmioty sprzedające hurtowo i detalicznie pojazdy samochodowe oraz części i akcesoria. W 2012 roku było

106 496 przedsiębiorstw pośredniczących w sprzedaży hurtowej i detalicznej w Polsce, w tym 13 765 w województwie śląskim. Największa liczba pośredników zajmowała się konserwacją i naprawą pojazdów samochodowych. Sprzedawcy samochodów osobowych i furgonetek reprezentowali 24% przedsiębiorstw w tej grupie PKD w Polsce i 25% w województwie śląskim.

W 2012 roku funkcjonowało łącznie 27 323 przedsiębiorstw sprzedających hurtowo i detalicznie części i akcesoria do pojazdów samochodowych w Polsce, z tego 3 636 w województwie śląskim. Wśród nich największą grupę stanowiły przedsiębiorstwa sprzedające odbiorcom detalicznym części i akcesoria do pojazdów samochodowych.

W latach 2010-2012 liczba zarejestrowanych po raz pierwszy pojazdów samochodowych zmniejszyła się w Polsce o 4,3%, a w województwie śląskim o 6,4%. W 2012 roku w województwie śląskim zarejestrowano po raz pierwszy 104 171 samochodów osobowych (co stanowi 11,5% ogółu zarejestrowanych w Polsce) i 5 222 motocykli (tj. 11,4% rejestracji w Polsce). W latach 2010-2012 liczba zarejestrowanych nowych samochodów osobowych w Polsce wzrosła o 24,1%, a liczba nowych rejestracji samochodów ciężarowych zmalała o 69,2%. Podobną tendencję zaobserwowano w województwie śląskim, przy czym wzrost nowo zarejestrowanych samochodów wyniósł 12,5%, a spadek nowych rejestracji samochodów ciężarowych 69%. W 2012 roku w Polsce zarejestrowano 273 211 nowych samochodów, z czego 39 070 w województwie śląskim.

Próba badawcza

Zgodnie z założeniami wywiady bezpośrednie przeprowadzono w przedsiębiorstwach zlokalizowanych w województwie śląskim (130 przedsiębiorstw) i małopolskim (20 przedsiębiorstw). Na pytania w kwestionariuszu odpowiadali kierownicy działów kadr, kierownicy placówek, właściciele i współwłaściciele przedsiębiorstw,.

Co trzecie przedsiębiorstwo w próbie zajmowało się produkcją podzespołów i części samochodowych, prawie co drugie świadczyło usługi, a prawie co piąte zajmowało się handlem częściami motoryzacyjnymi i samochodami.

W badanej próbie zdecydowaną większość stanowiły przedsiębiorstwa z polskim kapitałem. Kapitał zagraniczny reprezentowało jedynie 6% przedsiębiorstw. Przedsiębiorstwa oceniły swoją sytuację ekonomiczną w 2013 roku na poziomie zadowalającym lub dobrym. W badanej próbie zdecydowaną większość stanowiły przedsiębiorstwa o pełnym stopniu sa-

modzielności, jedynie co czwarte działało w ramach większego przedsiębiorstwa. W próbie znalazły się przedsiębiorstwa działające zarówno na rynku lokalnym, jak i globalnym.

W badanej próbie blisko 40% stanowiły przedsiębiorstwa kooperujące z FAP, a 18% przedsiębiorstwa kooperujące z General Motors Manufacturing Poland (GM). Większość przedsiębiorstw kooperujących z producentami samochodów to dostawcy podzespołów i usług. Szczegółową charakterystykę badanych przedsiębiorstw zawiera tablica 1.

Tablica 1
Charakterystyka badanej próby (w %)

Wyszczególnienie		Próba ogółem N=150
Wiodący rodzaj działalności	produkcja	32,7
	handel	19,3
	usługi	48,0
Współpraca z FAP	kooperujący z FAP	38,7
	niekooperujący z FAP	61,3
Ocena sytuacji ekonomicznej w 2013 roku	bardzo dobra i dobra	40,7
	zadowalająca	50,7
	zła i bardzo zła	8,6
Stopień samodzielności	samodzielny podmiot gospodarczy	21,5
	przedsiębiorstwo działające w ramach większej firmy	78,5
Źródło pochodzenia kapitału	100% polski	78,0
	mieszany	16,0
	100% zagraniczny	6,0
Zasięg działania	lokalny i regionalny	40,7
	krajowy	20,7
	międzynarodowy i globalny	38,6

Potencjał ludzki i zmiany zatrudnienia w przedsiębiorstwach kooperujących z Fiat Auto Poland

Przedsiębiorstwa kooperujące z FAP zatrudniały w sumie ponad 16 tys. osób. Średnie zatrudnienie w badanych przedsiębiorstwach wynosiło około 293 osoby, przy czym połowa przedsiębiorstw zatrudniała co najmniej 165 osób. Większość zatrudnionych stanowili pracownicy fizyczni oraz osoby zatrudnione na etat (tablica 2).

Tablica 2
Liczba zatrudnionych w przedsiębiorstwach kooperujących z FAP – wybrane wskaźniki

Wyszczególnienie	Mediana	Średnia	Minimum	Maksimum	Suma
Ogółem, w tym:	165	292,9	1	1 350	16 993
umysłowi	50	65,5	1	324	3 313
fizyczni	123	235,8	1	1 120	13 680
etatowi (umowa o pracę)	165	284,5	1	1 160	16 500
na umowę (zlecenia/dzieło)	30	70,4	1	190	493

W przedsiębiorstwach kooperujących z FAP 2/3 zatrudnionych stanowili mężczyźni. Co trzeci pracownik posiadał wykształcenie podstawowe i zawodowe, dwóch na pięciu – średnie, a co czwarty – wyższe. Prawie co trzeci pracownik był w wieku do 30 lat, co drugi w wieku od 31 do 50 lat, pozostali powyżej 50 lat. Niemal połowę zatrudnionych stanowiły osoby ze stażem od 6 do 10 lat, prawie co trzeci ze stażem do 5 lat, i co piąty ze stażem powyżej 10 lat.

Około 80% badanych przedsiębiorstw kooperujących z FAP uznało stan zatrudnienia ze względu na liczbę oraz kwalifikacje pracowników jako w pełni wystarczający lub wystarczający.

W latach 2010-2013 w niemal co drugim przedsiębiorstwie wystąpiły zmiany w stanie zatrudnienia. W co trzecim badanym przedsiębiorstwie kooperującym z FAP zmniejszono zatrudnienie, tylko w niemal co szóstym nastąpił wzrost zatrudnienia. Średnia liczba nowozatrudnionych wynosiła 48 osób na 1 przedsiębiorstwo. W sumie we wszystkich przedsiębiorstwach zatrudniono 488 osób. Większa była liczba zwolnionych, średnio 121 osób w każdym przedsiębiorstwie, w sumie 2426 osób (tablica 3).

Tablica 3
Liczba nowozatrudnionych i zwolnionych pracowników
w przedsiębiorstwach kooperujących z FAP – wybrane wskaźniki

Wyszczególnienie	Mediana	Średnia	Minimum	Maksimum	Suma
Liczba nowozatrudnionych	33	48,8	2	150	488
Liczba zwolnionych	70	121,3	1	869	2 426

Najczęściej wskazywanym powodem zmniejszenia zatrudnienia była mniejsza liczba zamówień, zmiany organizacyjne w przedsiębiorstwach oraz konieczność obniżenia kosztów działalności. Najczęściej wskazywane powody zwiększenia zatrudnienia w latach 2010-2013 to większa liczba zamówień, zmiany organizacyjne w badanych przedsiębiorstwach, większa liczba klientów.

Potencjał ludzki i zmiany zatrudnienia w przedsiębiorstwach niekooperujących z Fiat Auto Poland

Przedsiębiorstwa niekooperujące z FAP zatrudniały w sumie ponad 3 tys. osób. Średnie zatrudnienie w badanych przedsiębiorstwach wynosiło około 35 osób, przy czym połowa przedsiębiorstw zatrudniała co najmniej 5 osób. Większość zatrudnionych stanowili pracownicy fizyczni oraz osoby zatrudnione na etat (tablica 4).

Tablica 4
Liczba zatrudnionych w przedsiębiorstwach niekooperujących z FAP
– wybrane wskaźniki

Wyszczególnienie	Mediana	Średnia	Minimum	Maksimum	Suma
Ogółem, w tym:	5	35,8	1	613	3 295
umysłowi	3	13,2	1	100	924
fizyczni	4	29,3	1	573	2 371
etatowi (umowa o pracę)	5	37,6	1	600	3 195
na umowę (zlecenia/dzieło)	2	4,2	1	15	100

W przedsiębiorstwach niekooperujących z FAP ponad 80% zatrudnionych stanowili mężczyźni. Ponad 45% pracowników posiadało wykształcenie podstawowe i zawodowe, co trzeci – średnie, a co piąty – wyższe. Prawie co trzeci pracownik był w wieku do 30 lat, co drugi w wieku od 31 do 50 lat. 1/3 zatrudnionych stanowiły osoby ze stażem od 6 do 10 lat, niemal tyle samo - ze stażem do 5 lat, i stażem powyżej 10 lat.

Ponad 85% badanych przedsiębiorstw niekooperujących z FAP uznało stan zatrudnienia ze względu na liczbę oraz kwalifikacje pracowników jako w pełni wystarczający lub wystarczający.

W latach 2010-2013 w niemal co drugim przedsiębiorstwie niekooperującym z FAP wystąpiły zmiany w stanie zatrudnienia. W co czwartym zmniejszono zatrudnienie, a tylko w co szóstym nastąpił wzrost zatrudnienia. Średnia liczba nowozatrudnionych wynosiła 5 osób w każdym przedsiębiorstwie, w sumie we wszystkich przedsiębiorstwach zatrudniono 91 osób. Większa była liczba zwolnionych, średnio 9 osób w każdym przedsiębiorstwie, w sumie 165 osób (tablica 5).

Tablica 5
Liczba nowozatrudnionych i zwolnionych pracowników
w przedsiębiorstwach niekooperujących z FAP – wybrane wskaźniki

Wyszczególnienie	Mediana	Średnia	Minimum	Maksimum	Suma
Liczba nowozatrudnionych	2,5	5,0	1	30	91
Liczba zwolnionych	3	9,2	1	90	165

Najczęściej wskazywanym powodem zmniejszenia zatrudnienia była mniejsza liczba zamówień, zmiany organizacyjne w przedsiębiorstwach, konieczność obniżenia kosztów działalności i trudna sytuacja finansowa. Najczęściej wskazywane powody zwiększenia zatrudnienia w latach 2010-2013 to większa liczba zamówień, zmiany organizacyjne w badanych przedsiębiorstwach, większa liczba klientów oraz dywersyfikacja działań.

Plany zmian zatrudnienia na lata 2013-2015

W latach 2013-2015 większość przedsiębiorstw nie planuje żadnych zmian w poziomie zatrudnienia. Jedynie 4 badane przedsiębiorstwa planują zwolnić pracowników (w sumie tylko 4 osoby). Jeszcze w 2013 roku 12 badanych przedsiębiorstw planuje zatrudnić nowych pracowników (w sumie 184 osoby). W 2014 roku 30 badanych przedsiębiorstw planuje zatrudnić w sumie 553 osoby, a w 2015 roku – 23 badane przedsiębiorstwa (619 nowych pracowników). W sumie zatrudnienie w badanych przedsiębiorstwach może znaleźć 1 356 osób (tablica 6).

Tablica 6
Planowane zatrudnienia w badanych przedsiębiorstwach – wybrane wskaźniki

Wyszczególnienie	2013	2014	2015
Liczba przedsiębiorstw planujących zatrudnienie ogółem	12	30	23
Suma planowanego zatrudnienia	184	553	619
Średnia liczba planowanego zatrudnienia	18,9	18,4	26,9
Minimalna liczba planowanego zatrudnienia	1	1	1
Maksymalna liczba planowanego zatrudnienia	60	150	200

Przedsiębiorstwa, które planują zwolnienia to przedsiębiorstwa usługowe, w złej sytuacji ekonomicznej, z polskim kapitałem, o lokalnym i regionalnym zasięgu działania, z województwie śląskiego, niekooperujące z FAP. Wskazane powody planowanych zwolnień to: mniejsza liczba zamówień i redukcje kosztów.

Przedsiębiorstwa, które planują zatrudnienia to najczęściej przedsiębiorstwa produkcyjne i usługowe, w zadowalającej lub dobrej i bardzo dobrej sytuacji ekonomicznej, z polskim kapitałem lub z przewagą polskiego, o co najmniej krajowym zasięgu działania (w większości międzynarodowym), z województwa śląskiego, częściej kooperujące z FAP (tablica 7). Najczęściej wskazywane determinanty wzrostu zatrudnienia w badanych przedsiębiorstwach to wzrost zamówień, rozwój firmy oraz produkcja nowego modelu Fiata.

Tablica 7
Liczba przedsiębiorstw planujących zatrudnienie w latach 2013-2015

Wyszczególnienie	2013	2014	2015
Przedsiębiorstwa ogółem, w tym:	12	30	23
- produkcyjne	9	17	15
- handlowe	-	3	3
- usługowe	3	10	5
- w bardzo złej sytuacji ekonomicznej	-	-	-
- w złej sytuacji ekonomicznej	-	-	-
- w zadowalającej sytuacji ekonomicznej	8	18	13
- w dobrej sytuacji ekonomicznej	3	10	8
- w bardzo dobrej sytuacji ekonomicznej	1	2	2
- z 100% kapitałem polskim	5	19	13
- z kapitałem mieszanym (przewaga polskiego)	5	6	5

- z kapitałem mieszanym (przewaga zagranicznego)	1	2	2
- z 100% kapitałem zagranicznym	1	3	3
- o lokalnym zasięgu działania	-	2	1
- o regionalnym zasięgu działania	-	5	2
- o krajowym zasięgu działania	2	5	4
- o międzynarodowym zasięgu działania	9	15	14
- o światowym zasięgu działania	1	3	2
- kooperujące z FAP	9	18	16
- niekooperujące z FAP	3	12	7
- z województwie śląskiego	12	29	23
- z województwie małopolskiego	-	1	-

Wpływ zwolnień grupowych w Fiat Auto Poland na stan zatrudnienia w przedsiębiorstwach rynku samochodowego

Zwolnienia grupowe w FAP nie miały wpływu na stan zatrudnienia w zdecydowanej większości badanych przedsiębiorstw. Jedynie w 8% (w 2012) i 5,3% (w 2013) badanych przedsiębiorstwach zwolniono pracowników, a badani wiążą ten fakt ze zwolnieniami grupowymi jakie miały miejsce w FAP. Zwolnienia miały miejsce tylko w przedsiębiorstwach kooperujących z FAP (10 przedsiębiorstw produkcyjnych i 2 usługowe w 2012 roku i 7 przedsiębiorstw produkcyjnych, a 1 usługowe w 2013 roku)

W 2012 roku z powodu zwolnień grupowych w FAP 12 przedsiębiorstw zwolniło w sumie 950 osób (średnio 79,2 osoby w każdym). Minimalna liczba zwolnionych pracowników to 9 osób, maksymalna – 329. Z powodu zwolnień grupowych w FAP w 2013 roku 8 badanych przedsiębiorstw zwolniło jeszcze w sumie 453 osoby (średnio 56,6). W 2013 roku zwolnień dokonały te same przedsiębiorstwa, które zwolniły pracowników w 2012 roku.

W 2012 roku przedsiębiorstwa produkcyjne zwolniły w sumie 599 osób (średnio 60 w każdym przedsiębiorstwie, minimalnie 9 osób, maksymalnie 160). Przedsiębiorstwa usługowe zwolniły w sumie 329 pracowników. W 2013 roku w przedsiębiorstwach produkcyjnych zwolniono w sumie 308 osób, a w przedsiębiorstwie usługowym 145.

Zdania ekspertów na temat wpływu zwolnień grupowych w FAP na stan zatrudnienia w przedsiębiorstwach przemysłu samochodowego są podzielone. Część ekspertów przyznała, że zwolnienia grupowe w FAP wpłynęły na zwolnienia w przedsiębiorstwach kooperujących (np. 1 zwolniony pracownik w FAP to 2-3 zwolnionych pracowników w innych przedsiębiorstwach). Inni eksperci wskazywali na brak takiej zależności.

Poszukiwane zawody i kwalifikacje

Długa jest lista brakujących w branży motoryzacyjnej zawodów. Zarówno przedstawiciele przedsiębiorstw rynku samochodowego, jak i eksperci z branży wskazali wśród brakujących zawodów: mechaników samochodowych, elektryków, blacharzy, elektroników, lakierników, operatorów maszyn, inżynierów procesów produkcyjnych, diagnostyków, doradców serwisowych, informatyków, projektantów, flogistyków i sprzedawców.

Ponadto przedsiębiorcy i eksperci wskazali szereg braków w zakresie wykształcenia, wiedzy i umiejętności, a także kwalifikacji, doświadczeń zawodowych oraz cech osobowości pracowników z branży motoryzacyjnej (tablica 8).

Tablica 8
Brakujące kwalifikacje pracowników z branży motoryzacyjnej

Wyszczególnienie	Wskazania
Wykształcenie, wiedza i umiejętności	po szkole zawodowej; z wyższym wykształceniem; fizycznych bez kwalifikacji zdolności manualne; znajomość podstaw rysunku technicznego i narzędzi pomiarowych znajomość procesów przetwórstwa tworzyw sztucznych, procesów metalizacji, zgrzewania; znajomość układów scalonych wiedza z zakresu stosowanych w branży motoryzacyjnej systemów jakości znajomość Kanban, Lean manufacturing znajomość zagadnień z zakresu mechaniki samochodowej znajomość technologii informatycznych umiejętność organizacji własnej pracy i samodzielnego rozwiązywania problemów umiejętność efektywnej pracy w zespołach znajomość i umiejętność wykorzystania norm ISO znajomość języków obcych (w tym angielskiego i francuskiego);
Kwalifikacje zawodowe	kurs spawalniczy; kwalifikacje blacharskie obsługa komputera obsługa linii produkcyjnej; kurs operatora maszyn; operator pras; kwalifikacje w zakresie produkcji; kwalifikacje w zakresie serwisu technicznego; kwalifikacje menedżerskie; kwalifikacje nabywane dawniej w szkołach zawodowych; kwalifikacje pozwalające na efektywną i profesjonalną pracę z klientem (zwłaszcza w przypadku marek premium) specjalistów ds. jakości specjalista ds. polerowania
Doświadczenie zawodowe	doświadczenie w branży, przy produkcji części, w obsłudze CNC w technologii produkcji w pracy elektromechanika, w pracy elektronika; w pracy elektryka doświadczenie w profesjonalnej obsłudze klienta, w tym w warsztatach samochodowych
Cechy osobowości	pracowitość; uczciwość; dbałość o detale, motywacja do pracy, kreatywność i gotowość do realizacji własnych pomysłów

Perspektywy rozwoju rynku pracy w branży motoryzacyjnej w opinii ekspertów

Rozwój rynku motoryzacyjnego zależeć będzie od wielu czynników. Jedne z nich stanowią szanse rozwoju, inne – bariery. Rozwój rynku motoryzacyjnego zdaniem ekspertów uzależniony jest od poziomu rozwoju gospodarki światowej.

Zdaniem ekspertów na rozwój rynku motoryzacyjnego wpływ będą miały czynniki związane z gospodarką (zarówno krajową, jak i globalną) oraz branżą. Wśród czynników związanych z gospodarką eksperci wskazali między innymi: zwiększony popyt; stabilizacja cen paliw; większa siła nabywcza konsumentów. W czynnikach branżowych wyróżnili: uregulowania prawne; wzrost liczby zamówień, poszerzenie rynków zbytu, ograniczenia w imporcie oraz wzrost liczby klientów.

Bariery rozwoju rynku motoryzacyjnego zdaniem ekspertów mają źródło w otoczeniu prawnym, ekonomicznym, demograficznym, naturalnym (w tym ekologicznym) i międzynarodowym.

Zdaniem ekspertów zatrudnienie w przedsiębiorstwach branży motoryzacyjnej w perspektywie 2015 roku będzie stabilne lub nieznacznie wzrośnie. Wzrost zatrudnienia eksperci prognozują w przedsiębiorstwach produkujących części i podzespoły samochodowe, części zamienne oraz w przedsiębiorstwach usługowych świadczących usługi posprzedażowe dla klientów instytucjonalnych. Z kolei w perspektywie 2020 roku eksperci przewidują dalszy wzrost zatrudnienia.

Wnioski końcowe

Reasumując można sformułować kilka wniosków końcowych:

- w ponad 80% badanych przedsiębiorstwach stan zatrudnienia jest wystarczający (zarówno ze względu na liczbę, jak i kwalifikacje pracowników),
- w latach 2010-2013 w ponad połowie (56,7%) przedsiębiorstwach stan zatrudnienia nie zmienił się,
- w przedsiębiorstwach, w których stan zatrudnienia uległ zmianie (43,3%) nieznacznie więcej było tych, które zwolniły pracowników niż przyjęły,
- większość przedsiębiorstw, które zwolniły pracowników to przedsiębiorstwa produkcyjne,
- podstawowy powód zwolnień pracowników to mniejsza liczba zamówień,
- **w zdecydowanej większości badanych przedsiębiorstw zwolnienia grupowe w FAP nie miały wpływu na stan zatrudnienia w przedsiębiorstwie,**
- większość (76%) przedsiębiorstw do 2015 roku nie planuje zmian w zatrudnieniu,
- przedsiębiorstwa, które planują zmiany w zatrudnieniu deklarują głównie chęć zatrudnienia nowych pracowników,
- większość przedsiębiorstw, które planują zatrudnienia to przedsiębiorstwa produkcyjne i usługowe,

- wysoką dynamikę wzrostu zatrudnienia w przedsiębiorstwach produkcyjnych i usługowych do 2020 roku prognozują także eksperci,
- zawody przyszłości w branży motoryzacyjnej to: wykwalifikowany mechanik samochodowy po szkole zawodowej oraz wysoko wykwalifikowany inżynier procesów produkcyjnych.

Syntezę opracowali:

dr Magdalena Jaciow

dr Robert Wolny

Centrum Badań i Ekspertyz

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

ul. 1 Maja 50

40-287 Katowice

Tel./fax 32/ 257 73 33

cbie@ue.katowice.pl

www.cbie.ue.katowice.pl