

[Akceptuje](#)

W ramach naszej witryny stosujemy pliki cookies w celu świadczenia państwu usług na najwyższym poziomie, w tym w sposób dostosowany do indywidualnych potrzeb. Korzystanie z witryny bez zmiany ustawień dotyczących cookies oznacza, że będą one zamieszczone w Państwa urządzeniu końcowym. Możecie Państwo dokonać w każdym czasie zmiany ustawień dotyczących cookies. Więcej szczegółów w naszej [Polityce Prywatności](#)

[Portal](#) [Informacje](#) [Katalog firm](#) [Praca](#) [Szkolenia](#) [Wydarzenia](#) [Porównania międzylaboratoryjne](#)
[Kontakt](#)



[Laboratoria](#)
[.net](#)
[Innowacje](#)
[Nauka](#)
[Technologie](#)

[Logowanie](#) [Rejestracja](#) [pl](#)

Newsletter

zapisz się



- [Nowe technologie](#)
- [Felieton](#)
- [Tygodnik "Nature"](#)
- [Edukacja](#)
- [Artykuły](#)
- [Przemysł](#)

[Strona główna](#) > [Przemysł](#)

Sektor motoryzacyjny liderem innowacyjności



W ciągu kilku ostatnich lat prawie 34 proc. firm inwestowało w innowacyjne rozwiązania i produkty, a nakłady na badania i rozwój rosły

skokowo. W Polsce powstaje coraz więcej centrów naukowo-badawczych, jednak większość innowacji produktowych wciąż pochodzi z zagranicy. Sprzedaż nowych samochodów stopniowo rośnie, a to powinno przyciągać kolejne inwestycje.

- Przemysł motoryzacyjny poległby bez innowacji. Kto nie inwestuje w nowe technologie i nowe rozwiązania, ten odstaje od czołówki. Dlatego innowacyjność musi być stale wpisana w nasz życiorys
- powiedział agencji Newseria Andrzej Korpak, dyrektor General Motors Manufacturing Poland, podczas Forum Nowoczesnej Produkcji, organizowanego przez MM Conferences.

Z raportu „Rola przemysłu motoryzacyjnego w gospodarce Polski” firmy doradczej PwC wynika, że w latach 2011-2013 niemal 34 proc. firm motoryzacyjnych wdrażało innowacyjne rozwiązania. To więcej niż wynosi średnia dla całej gospodarki. Wartość nakładów na B+R w przemyśle motoryzacyjnym wzrosła niemal dwukrotnie, ze 187 mln zł w 2012 roku do 430 mln zł w 2013 roku.

Jak podaje PwC, polska branża motoryzacyjna to ponad 2,7 tys. firm, z których trzy czwarte to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające poniżej 10 osób. Jednak to duże firmy odpowiadają za większość przychodów osiągniętych przez branżę. Im łatwiej jest również wdrażać innowacyjne produkty i rozwiązania.

- Koncernom, w tym również nam, łatwiej jest finansować innowacje, ponieważ często znajdują się na to pieniądze z budżetu centralnego. Jeżeli coś może przynieść dodatkowe oszczędności, to środki znajdują się prawie natychmiast. Większość innowacji polega właśnie na tym, że możemy w długim terminie na nich zaoszczędzić. Są takie, które zaczną funkcjonować dopiero za kilka lat i dopiero wtedy przyniosą zysk - mówi Andrzej Korpak.

Kluczowe dla innowacyjności sektora są kadry.

- My staramy się to realizować od dołu. Najlepszym pomysłem było zatrudnienie kreatywnych ludzi i staramy się tę ich kreatywność podtrzymywać - mówi Andrzej Korpak. *- Często utyskujemy, że najlepsi inżynierowie wyjechali za granicę. To nie do końca jest złe. Oni tam się często uczą, wracają i przywożą innowacje tutaj. Dla mnie to otwarcie na technologie, które są wdrażane, gdzie indziej to jest jedna z ważniejszych rzeczy.*

Na początku października Narodowe Centrum Badań i Rozwoju zapoczątkowało program sektorowy INNOMOTO. W ramach programu przeznaczy 250 mln zł na dofinansowanie firm z branży motoryzacyjnej, które wdrażają innowacje i w ten sposób przyczyniają się do wzmocnienia jednego z kluczowych sektorów polskiej gospodarki. Producenci będą mogli przeznaczyć je m.in. na robotyzację linii montażowych, tworzenie inteligentnych systemów logistycznych, nowe technologie łączenia, spawania, opracowanie prototypów ultralekkich lub autonomicznych aut.

- Innowacyjność to są wszystkie procesy: zarządzanie ludźmi, finansami czy marketingiem. To jest obszerny temat i trzeba go traktować jako długofalowy proces dla każdej firmy - mówi Andrzej Korpak. *- Trochę trudniejszym tematem są innowacje produktowe. Wiadomo, że Opel powstaje w Detroit i w Rüsselsheim, ale przedsiębiorstwa polskie, które go produkują od samego początku, mogą tę innowacyjność u siebie wdrażać. Centra badawczo-rozwojowe powstają jak grzyby po deszczu. My też oczywiście mamy takie centrum. Zajmujemy się tym, w jaki sposób produkować produkt, który jest już dany.*

Sprzedaż samochodów osobowych wzrasta, zarówno w Polsce, jak i w całej Europie. Jak wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, w 2015 roku Polacy zarejestrowali prawie 355 tys. nowych samochodów osobowych, co stanowi 8-proc. wzrost rok do roku. Instytut Samar szacuje, że w tym roku będzie ich ok. 420 tys.

- GM w Polsce ma się bardzo dobrze. Produkujemy innowacyjny produkt, czyli najnowszą Astrę,

która jest o 200 kg lżejsza od poprzedniczki. W związku z tym jesteśmy całkowicie spokojni o najbliższe pięć lat - zaznacza Andrzej Korpak. - Nasz udział w rynku jest powyżej średniej i jesteśmy traktowani jako bardzo perspektywiczny rynek sprzedażowy. Bardzo nas to cieszy, bo jak wiadomo, inwestuje się tam, gdzie się dużo sprzedaje.

Źródło: www.newseria.pl

<http://laboratoria.net/przemysl/26363.html>

Informacje dnia: [Ekran dotykowy bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości](#) [Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu](#) [Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#) [Ekran dotykowy bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości](#) [Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu](#) [Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#) [Ekran dotykowy bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości](#) [Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu](#) [Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#)

Partnerzy