

Strategia Rozwoju Klastra Silesia Automotive & Advanced Manufacturing na lata 2019-2023

Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A.

Katowice

30 grudnia 2020 r.

(Aktualizacja)

Spis treści

Stan działalności Klastra na czerwiec 2018 roku.....	3
Stan działalności Klastra na październik 2020 roku	3
Zjawiska mogące oddziaływać na przedsiębiorstwa w Klastrze	5
SWOT Klastra SA&AM.....	7
Wyzwania.....	8
Rola członków Klastra w łańcuchach wartości.....	9
Strategia rozwoju Klastra na lata 2019-2023.....	10
Profil Klastra do 2023 roku – wskaźniki (aktualizacja 2020)	11
Wdrażanie strategii.....	11
Kontakt	12

Stan działalności Klastra na czerwiec 2018 roku

Koordinatorem Klastra SA&AM jest Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A. (dalej KSSE).

Menedżerem Klastra SA&AM jest Pan Łukasz Górecki.

Na koniec czerwca 2018 roku Klaster SA&AM liczył 100 członków, w tym:

- 89 przedsiębiorstw, w tym:
 - 77 przedsiębiorstw z sektora Automotive,
 - 12 przedsiębiorstw z dziedziny zaawansowanych systemów produkcji,
- 8 jednostek naukowych,
- 3 instytucje otoczenia biznesu.

Współpraca między członkami Klastra SA&AM odbywa się w ramach prac warsztatowych w grupach tematycznych oraz podczas spotkań bilateralnych i wydarzeń networkingowych. Analizy benchmarkingowe, raporty tematyczne i przykłady poruszone podczas spotkań wymiany dobrych praktyk zachęcają do refleksji i stanowią cenny materiał w dyskusjach nad wdrażaniem nowych projektów.

Stan działalności Klastra na październik 2020 roku

Na koniec października 2020 roku Klaster SA&AM liczył 152 członków, w tym:

- 131 przedsiębiorstw, w tym:
 - 104 przedsiębiorstw z sektora Automotive,
 - 27 przedsiębiorstw z dziedziny zaawansowanych systemów produkcji,
- 11 jednostek naukowych,
- 10 instytucje otoczenia biznesu.

Z powodu pandemii COVID-19 szereg działań planowanych przez zespół zarządzający Klastrem zostało zrealizowanych w formule online czy też anulowanych. W pierwszym i drugim kwartale 2020 roku przedsiębiorstwa funkcjonowały w ograniczonym zakresie bądź tymczasowo zatrzymały swoją działalność. W trzecim kwartale większość przedsiębiorstw wróciła do poziomu działalności sprzed pandemii, a niektóre przedsiębiorstwa nawet przekroczyły zakładane na ten rok wskaźniki produkcji. Nie mniej jednak, w czwartym kwartale wzrost liczby zakażonych pracowników w fabrykach w Europie spowodował ponowne zmniejszenie produkcji z powodu wąskich gardeł w łańcuchach dostaw. Między innymi, brak pewności co do okresu trwania pandemii oraz negatywny wpływ pandemii na sytuację finansową w małych i średnich przedsiębiorstwach produkcyjnych był wskazywany w rozmowach jako bezpośrednia przyczyna braku zainteresowania ze strony MŚP rozwiązaniami Przemysłu 4.0.

Klaster SA&AM jest członkiem Europejskiej Sieci Klastrow Motoryzacyjnych (EACN). Oprócz współpracy z innymi klastrami w ramach projektu poświęconego tematowi Przemysłu 4.0, zespół zarządzający Klastrem uczestniczy w grupach roboczych dotyczących nowych kompetencji pracowników w europejskim przemyśle motoryzacyjnym. Wspólnie z Polską Izbą Motoryzacji oraz Związkiem Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych, Koordynator Klastra prowadził w 2020 roku Radę ds. kompetencji w sektorze motoryzacji (z uwzględnieniem elektromobilności), która ma za zadanie badać i analizować potrzeby rynku motoryzacyjnego w zakresie nowych kompetencji obecnych i przyszłych pracowników oraz rekomendować systemowe zmiany w edukacji. Również tu, większość inicjatyw, ze względu na reżim sanitarny, odbyła się online.

W związku z sytuacją pandemiczną, plan działań na lata 2019-2020 został zrealizowany częściowo. W obszarze HR, Rynku Pracy i Edukacji odbywały się warsztaty fizyczne i online w ramach Sektorowej Rady ds. Kompetencji Sektora Motoryzacji (15 spotkań), warsztaty tematyczne fizyczne i online dla dyrektorów i specjalistów ds. HR

(20 spotkań) oraz przygotowany został program rozwoju kompetencji liderów w motoryzacji, w ramach którego szkolona jest pierwsza grupa 25 pracowników. Zakładany w planie działań temat wielokulturowości w zespołach został, w związku z pandemią COVID-19, zastąpiony tematem radzenia sobie ze zmianami i zarządzania w kryzysie. Również w obszarze Innowacji i Kooperacji w roku 2020 warsztaty online skupiały się na skutkach pandemii dla łańcuchów dostaw, radzeniu sobie w nowych czasach oraz korzystaniu z technologii Przemysłu 4.0 jako sposobu zwiększenia elastyczności w zakładach, w tym, w kontekście wykonania przez pracowników pracy zdalnej. Wspólnie z dostawcami rozwiązań Przemysłu 4.0 organizowano spotkania informacyjne dla firm produkcyjnych, w tym również dla firm spoza Klastra. Pod egidą Koordynatora Klastra, wraz z ośmioma konsorcjantami, powołany został cyfrowy hub innowacji pod nazwą: „Silesia Smart Systems”, który będzie się skupiać na wsparciu przedsiębiorstw w dziedzinach: automatyki i robotyki (z uwzględnieniem sztucznej inteligencji), cyberbezpieczeństwa oraz technologii przerostowych i nowych materiałów dla druku 3D. Zarówno w kontekście wsparcia budowania konsorcjów dla projektów biznesowych, technicznych i technologicznych, jak i promowania i wspierania projektów w zakresie e-mobilności i pojazdów autonomicznych, działania skupiały się raczej na inicjowaniu bilateralnych kontaktów na mniejszą skalę niż na strukturalnym kreowaniu konsorcjów i większych inicjatyw. W zakresie pozycjonowania Klastra na arenie międzynarodowej, zespół zarządzający Klastrem uczestniczył w spotkaniach z przedstawicielami Komisji Europejskiej odnośnie pożądanego instrumentu wsparcia, w warsztatach z innymi klastrami motoryzacyjnymi oraz w działaniach promujących województwo śląskie jako atrakcyjny obszar dla nowych inwestycji przy współpracy z Polską Agencją Inwestycji i Handlu oraz Włoską Izbą Handlowo-Przemysłową w Polsce.

Na koniec października 2020 roku zakładane w 2018 wskaźniki strategiczne na 2023 roku zostały osiągnięte w następujący sposób:

Wskaźnik	Wartość	Stan na 10.2020
Liczba członków	150 podmiotów	152 podmiotów
Wartość sprzedaży członków Klastra	30 mld PLN	55 mld PLN
Liczba wspólnie zrealizowanych projektów/ przedsięwzięć w okresie obowiązywania strategii, z udziałem co najmniej 3 członków Klastra	5 projektów	3 projektów
Liczba podpisanych umów o współpracy z klastrami za granicą	10 umów	3 umowy
Liczba podpisanych międzynarodowych umów o współpracy z podmiotami o kluczowym znaczeniu dla członków Klastra	5 umów	1 umowa
Liczba szkół technicznych i szkół branżowych I i II stopnia ściśle współpracujących z przedsiębiorstwami w ramach systemu edukacji dualnej	12 szkół branżowych	1 szkoła branżowa (9 w trakcie przygotowania)
Liczba szkół wyższych ściśle współpracujących z przedsiębiorstwami w ramach systemu edukacji dualnej	3 szkoły wyższe	2 szkoły wyższe
Liczba kierunków studiów, na których odbywają się studia dualne z udziałem przedsiębiorstw będących członkami Klastra	5 kierunków studiów	1 kierunek studiów
Liczba przedsiębiorstw wytwarzających komponenty i systemy związane z elektromobilnością lub/i z autonomicznymi pojazdami	20 podmiotów	7 podmiotów
Liczba przedsiębiorstw w obszarze zaawansowanych systemów produkcji zaangażowanych we wspólne inicjatywy promowania digitalizacji procesów przemysłowych	15 podmiotów	26 podmioty

Zjawiska mogące oddziaływać na przedsiębiorstwa w Klastrze

Mimo, że międzynarodowe i krajowe konferencje oraz raporty branżowe koncentrują się głównie na globalnych tematach związanych z przyszłością samochodów elektrycznych i autonomicznych w perspektywie 2030-2040 roku, przedsiębiorstwa mające swój zakład produkcji w województwie śląskim są przede wszystkim skupione na dostarczeniu swoich produktów zgodnie z oczekiwaniami klientów i w ramach ustalonych przez centrale międzynarodowych koncernów wskaźników efektywności. Oznacza to, że tematy omawiane w klastrze są bardziej przyziemne, praktyczne, potrzebne i dające wartość dodaną przez pryzmat możliwości wdrożenia przytoczonych rozwiązań. Nie mniej jednak, musimy mieć ciągłą wrażliwość na to, co się dzieje na arenie międzynarodowej. Różne wydarzenia mają bowiem wpływ na to, czy i na ile międzynarodowe koncerny widzą Polskę, a w szczególności województwo śląskie, jako istotny element w europejskiej układance łańcucha wartości produkcji samochodów w perspektywie najbliższych 10-15 lat. Warto zwrócić uwagę na szansę, którą stwarza sektor motoryzacji dla przedsiębiorstw działających w sektorach związanych z zaawansowanymi systemami produkcji (Przemysł 4.0) oraz na możliwości generowania nowych rozwiązań przez te przedsiębiorstwa również dla innych gałęzi przemysłu w Polsce.

W latach 2021-2023 musimy być czujni wobec następujących zjawisk:

- Aspekty społeczne:
 - Pandemia COVID-19 i jej wpływ na stan zdrowia pracowników, rotację pracowników, samopoczucie, motywację i produktywność pracowników;
 - Nastawienie ludzi młodej generacji na wartości inne niż praca i status zawodowy, znaczna rotacja wśród młodych pracowników;
 - Ograniczony dostęp do pracowników zza granicy do uzupełnienia nieobstawionych stanowisk;
 - Nowe kompetencje pracowników w wyniku wdrażania technologii cyfrowych;
 - Starzenie się populacji, polityka zarządzania personelem w kontekście zapewnienia aktywności pracowników 55+ mimo zmian technologicznych i organizacyjnych;
 - Nowe modele pracy (praca zdalna, rozproszone zespoły, działalność własna, elastyczny czas pracy) wymagające również nowych kompetencji zarządzania ludźmi na poziomie kierownictwa szczebla średniego i wyższego;
 - Zwolnienia wśród pracowników w sektorze górnictwa wymagające wspólnego podejścia wobec ich przekształcenia i integracji w innych gałęziach gospodarki;
 - Ergonomia na stanowiskach pracy – promowanie poprawy ergonomii w związku ze starzejącym się społeczeństwem, tego typu problemy szeroko występują już np. we Włoszech;
 - Dostęp do pracowników zza granicy – wspieranie rozwiązań ułatwiających zatrudnianie obcokrajowców, co nie tylko nie jest zagrożeniem dla polskich pracowników, ale wręcz wspiera wzrost zatrudnienia poprzez wzrost konkurencyjności polskich firm/polskich oddziałów firm;
- Aspekty technologiczne:
 - Automatyzacja i robotyzacja systemów wytwarzania wraz z ucyfrowieniem organizacji w Europie, co w znacznym stopniu zmienia czynniki konkurencyjne, w tym również poziom atrakcyjności inwestycyjnej Polski oraz pozycję polskich firm produkcyjnych i ich oferty na rynkach międzynarodowych;
 - Wprowadzenie na szerszą skalę technologii 5G, co zarazem otwiera drogę do wdrażania nowych rozwiązań w oparciu o transfer i obróbkę wielkich zbiorów danych jak i stwarza nowe zagrożenia w kontekście bezpieczeństwa cyfrowego;
 - Wdrożenie nowych rozwiązań cyfrowych w systemach łączonych, opartych na rozproszonych inteligentnych, samodzielnie funkcjonujących urządzeniach, wymagających znacznych nakładów inwestycyjnych, które wykluczają mniejsze podmioty z owoców postępu technologicznego;

- Nowe modele prototypowania i testowania rozwiązań technologicznych, odpowiadających na nagłe kryzysy wypracowane podczas COVID-19, będą również zastosowane w innych projektach innowacji produktowych i procesów biznesowych;
- Dopasowanie stanowisk pracy do pracy kobiet – promowanie pracy kobiet, w obecnej sytuacji na rynku pracy dostosowanie stanowisk pracy do pracy dla kobiet bardzo zwiększa możliwość zatrudnienia nowych pracowników;
- Aspekty ekonomiczne:
 - Konsolidacja europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, optymalizacja łańcuchów dostaw, tematyczna koncentracja regionalna;
 - Zestandardyzowane platformy wytwarzania (efekt skali, krótszy czas prac badawczo-rozwojowych, krótszy czas do rynku, większa elastyczność), krótsze cykle produkcji detali, większa ilość różnorodnych detali o średniej serii produkcji;
 - Rosnące wymagania i wyśrubowane standardy w sektorze motoryzacyjnym, skutkujące koniecznością poniesienia wysokich nakładów w celu zapewnienia zgodności, pozostawiające małą przestrzeń dla MŚP w łańcuchach dostaw;
 - Strukturalne skutki pandemii COVID-19 dla niektórych branż, co przekłada się na zużycie rezerw finansowych, zniknięcie z rynku podmiotów gospodarczych, a w konsekwencji mniejsze nakłady na inwestycje w infrastrukturę (maszyny, urządzenia, pojazdy);
 - Inwestycje przez chińskie firmy w Europie, nowe zasady konkurowania przez łatwiejszy dostęp chińskich firm do środków na finansowanie swojej działalności;
 - Wahanie kursów walutowych w wyniku BREXIT, utrzymującej się niepewności w relacjach USA-Chiny oraz wpływu porozumienia o wolnym handlu między Chinami i 14 krajami azjatyckimi na relacje Niemcy-Chiny, a w konsekwencji na niemiecki eksport do Chin i krajów uczestniczących w tym porozumieniu;
 - Sprawiedliwa transformacja gospodarcza w wyniku realizacji polityki Unii Europejskiej, publiczne instrumenty wsparcia skierowane na modernizację infrastruktury i modeli biznesu MŚP przyczyniającą się do osiągnięcia neutralności klimatycznej;
 - Instrumenty wsparcia skierowane do MŚP w celu przyspieszenia transformacji cyfrowej dające możliwość dostawcom i integratorom rozwiązań cyfrowych i Przemysłu 4.0, do zwiększenia aktywności w innych segmentach rynkowych;
- Aspekty ekologiczne:
 - Świadomość ekologiczna i wpływ COVID-19 w odniesieniu do pracy zdalnej, mniejsze zapotrzebowanie na pojazdy;
 - Kontynuacja inwestycji w nowe modele przemieszczania się, mimo chwilowego spowolnienia w korzystaniu z nowych rozwiązań mobilności, skutkujące zniknięciem z rynku niektórych operatorów prywatnych, duże miasta utrzymują tempo wdrożenia pierwotnych planów;
 - Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym wprowadzenie nowych, łatwiejszych do odzyskania materiałów oraz nowe formy współpracy z dostawcami usług specjalistycznych w zakresie minimalizacji odpadów i emisji;
 - Publiczne instrumenty wsparcia finansujące inwestycje w ekologiczne rozwiązania w przedsiębiorstwach;
 - Przerwy w dostawach prądu w wyniku odstawienia starszych bloków energetycznych oraz wzrost cen energii;
 - Promocja programu neutralności klimatycznej – promowanie wykorzystania „Zielonej energii”, zmniejszenie zużycia energii poprzez powszechne stosowanie systemów opomiarowania, promowania obniżenia śladu węglowego organizacji i produktu;
- Aspekty polityczne:
 - Przepisy prawne dotyczące ograniczenia poziomów emisji pojazdów i regulacje ograniczające ruch określonych kategorii pojazdów w miastach;

- Przepisy prawne, normy i standardy dotyczące bezpieczeństwa informacyjnego w sektorze motoryzacyjnym, ochrony danych osobowych i bezpiecznej aktualizacji oprogramowania;
- Przepisy prawne dotyczące ograniczenia śladu węglowego i gospodarki o obiegu zamkniętym (Europejski Zielony Ład);
- Przepisy prawne dotyczące ograniczenia wytwarzania energii na bazie paliw kopalnianych;
- Przepisy prawne i regulacje związane z handlem uprawnieniami emisyjnymi a nowe inwestycje w sektorze motoryzacyjnym;
- Uruchomienie instrumentów wsparcia, w tym ulg podatkowych, na szeroką rozumianą robotyzację i automatyzację polskiej gospodarki;
- Opóźnienie w uruchomieniu instrumentów wsparcia w ramach Perspektywy 2021-2027.

SWOT Klastra SA&AM

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Wysoki poziom rozpoznawalności Klastra • Współpraca koordynatora z innymi branżowymi zrzeszeniami w kraju i zagranicą, w tym w ramach wspólnych projektów • KSSE SA jako koordynator klastra, zaufanie przedsiębiorstw, silny neutralny partner • Doświadczony zespół zarządzający klastrem • Wysoka jakość zarządzania klastrem potwierdzona certyfikatem srebrnym ESCA • Różnorodna struktura członków Klastra stanowiąca fundament nawiązania bilateralnej współpracy biznesowej i naukowo-technicznej • Liderzy rynku wśród członków Klastra • Wysoka aktywność członków Klastra w spotkaniach i grupach roboczych wraz z kontynuacją współpracy po spotkaniach • Sprawny system bieżącej komunikacji z członkami Klastra na bazie osób pierwszego kontaktu 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak zaangażowania niektórych członków Klastra • Trudność realizacji projektów, w tym o charakterze badawczo-rozwojowym, z uwagi na centra decyzyjne niektórych członków Klastra znajdujące się za granicą • Wysoki poziom udziału firm dużych, co stanowi ograniczenie możliwości korzystania jako Klastru z publicznych programów skierowanych do klastrów na rzecz wspierania MŚP • Rotacja wśród kierowników i specjalistów u członków Klastra skutkująca przerwaniem kontaktów z zespołem zarządzającym klastrem • Niepełne wykorzystanie przez członków Klastra możliwości współpracy w zakresie rozwoju kompetencji pracowników • Informacja o grupach tematycznych nie dociera do wszystkich potencjalnych zainteresowanych
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Publiczne programy wsparcia skierowane do klastrów w perspektywie 2021-2027 • „Sektorowa Rada ds. kompetencji w sektorze motoryzacyjnym (z uwzględnieniem elektromobilności)” • Program sprawiedliwej transformacji województwa śląskiego • Wysoka koncentracja w południowej strefie Polski przedsiębiorstw z sektora motoryzacyjnego i z obszaru zaawansowanych systemów wytwarzania jeszcze nie będących członkami Klastra, w tym MŚP • Ulgi podatkowe na działalność badawczo-rozwojową i na inwestycje związane z transformacją cyfrową przedsiębiorstw 	<ul style="list-style-type: none"> • Przepisy prawne dotyczące ograniczenia śladu węglowego i gospodarki o obiegu zamkniętym (Europejski Zielony Ład) nakładające nowe obowiązki i większe koszty na przedsiębiorstwa • Zdarzenia wpływające na globalne łańcuchy wartości, w tym: pandemie, zdarzenia klimatyczne i zachwianie międzynarodowych relacji handlowych, które z dnia na dzień mogą skutkować trudnościami w zakresie produkcji, dostępie do pracowników czy też płynności finansowej przedsiębiorstw • Konsolidacje i reorganizacje w koncernach międzynarodowych oddziałujące na organizację łańcuchów dostaw w Europie

Wyzwania

Przedsiębiorstwa działające w sektorze motoryzacji oraz w sektorach zaawansowanych systemów produkcji i inteligentnych aplikacji stoją przed następującymi wyzwaniami w obszarze rynku pracy i edukacji:

- Utrzymanie kadr na kluczowych stanowiskach w organizacji w czasach deficytu zasobów na rynku pracy (niedobory wywołują rotacje, która wpływa na obniżenie efektywności organizacji).
- Pozyskiwanie utalentowanych uczniów oraz absolwentów w obliczu konkurencyjności pomiędzy branżami i braku zasobów na „wtórnym” rynku pracy.
- Promowanie współpracy między firmami a szkołami/uczelniami – organizacja wspólnych spotkań, pomoc w pozyskiwaniu uczniów i absolwentów.
- Dopasowanie systemów zarządzania do czasów VUCA – szkolenia z zakresu nowego przywództwa – rozwój kompetencji menadżerskich na niższym i wyższym szczeblu organizacji.
- Umiejętne radzenie sobie z różnicami kulturowymi w związku z zatrudnieniem obcokrajowców.
- Rozwój kadry (działu HR) odpowiedzialnej za efektywność działań w zakresie zarządzania kapitałem ludzkim i realizację polityki personalnej organizacji.
- Wprowadzenie nowych procesów, metod i narzędzi przygotowania nowych i przeszkolenia zatrudnionych pracowników w związku ze zmianami na rynku pracy (nowe kompetencje na nowe czasy, nowe technologie przekazu informacji i rozwoju kompetencji).
- Zwiększenie wydajności organizacji w zakresie identyfikowania osób z potencjałem do pełnienia innych/nowych ról w organizacji oraz zarządzania ich rozwojem głównie w wymiarze podnoszenia efektywności całej organizacji.
- Zwiększenie zdolności organizacji i kadry kierowniczej do zarządzania różnymi zasobami – ich efektywnością, głównie poprzez właściwą adaptację i rozwój – zarówno uczniami jak i osobami starszymi a także osobami innego pochodzenia – ze względu na brakujące zasoby na rynku pracy.
- Doskonalenie procesów zarządzania w tym standaryzacja procesów zarządzania – przejście na wyższy poziom kadry niskiego szczebla, standaryzacja diagnozy problemowej – w celu szybkiego reagowania na problemy i zapobiegania im.
- Przy utrzymaniu się tendencji braku specjalistów na rynku dla określonych stanowisk – strategii personalne będą musiały zająć się rozwiązaniem dla wyboru „Podwyżki lub awanse albo rotacja” oraz utrzymaniem efektywności dla stanowisk deficytowych.

Wyzwania w obszarze innowacji i kooperacji obejmują:

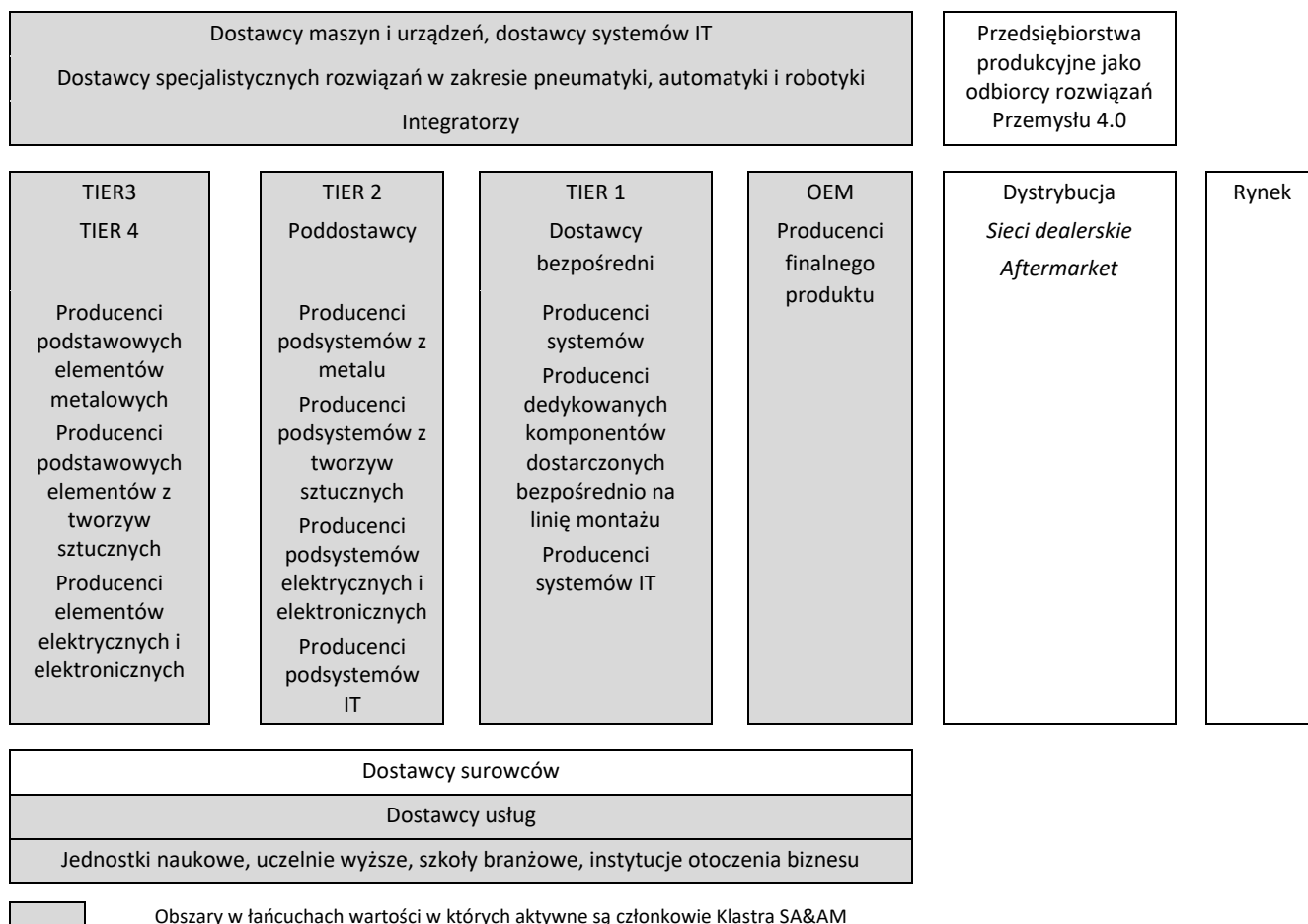
- Zmierzenie się z restrukturyzacją sektora motoryzacyjnego w Unii Europejskiej, a tym samym zapewnienie w układzie regionalnym: zdolności do szybkiego uruchomienia nowego projektu, zdolności do uzyskania sprawności produkcji w jak najkrótszym czasie, zdolności do skompletowania niezbędnych kompetencji oraz zdolności do zapewnienia odpowiedniego zaplecza dostawców.
- Zidentyfikowanie możliwości zaistnienia firm z polskim kapitałem w łańcuchach wartości związanych z elektromobilnością i autonomicznymi pojazdami oraz wspieranie polskich firm w zakresie pozycjonowania się na arenie międzynarodowej.
- Zapewnienie na poziomie regionalnym nowych modeli współpracy, które wychodzą naprzeciw oczekiwaniom firm przemysłowych w zakresie ciągłego doskonalenia i optymalizacji systemów produkcji oraz zabezpieczenia ciągłości produkcji, w tym w kontekście dostępu do mediów (energia, woda) i lokalnego odzyskania odpadów w cyklu zamkniętym.
- Wdrożenie zautomatyzowanych, zrobotyzowanych i cyfrowych systemów produkcji, nie tylko w koncernach międzynarodowych, ale przede wszystkim w przedsiębiorstwach z kapitałem polskim.
- Zbudowanie platformy współpracy między przedsiębiorstwami a dostawcami specjalistycznych usług, w tym również z jednostkami naukowymi i firmami technologicznymi, w celu zwiększenia zdolności do szybkiego reagowania na zmiany na rynku.

W perspektywie do 2023 roku Klaster SA&AM stoi przed wyzwaniem:

- Zwiększenia rozpoznawalności na rynku międzynarodowym poprzez nawiązanie współpracy z klastrami w innych krajach Unii Europejskiej oraz budowanie kontaktów z klastrami w Azji.
- Zwiększenie liczby członków Klastra SA&AM prowadzących działalność w sektorach związanych z zaawansowanymi systemami produkcji, w tym w zakresie: cyberbezpieczeństwa, symulacji, rozszerzonej rzeczywistości, autonomicznych robotów, analityki dużych zbiorów danych, integracji systemów, obliczeń w chmurze, sztucznej inteligencji, Internetu Rzeczy, technologii przyrostowych.
- Pogłębienie współpracy między członkami Klastra poprzez realizację wspólnych przedsięwzięć, które wpisują się w działalności rozwojowe tych podmiotów.
- Zapewnienie udziału Klastra SA&AM w zrzeszeniach branżowych i forach odpowiedzialnych za kształtowanie ram prawnych i organizacyjnych.
- Zapewnienie zdolności do umiejętnego reagowania na skutki różnych kryzysów czy nagłych zdarzeń.

Rola członków Klastra w łańcuchach wartości

Klaster obejmuje przedsiębiorstwa, które większość produkcji wiążą z motoryzacją – są to zarówno producenci pojazdów jak i dostawcy na poziomie TIER 1, TIER 2, TIER 3 i 4 – a także przedsiębiorstwa, które dostarczają maszyny, urządzenia, systemy produkcji, systemy IT – czyli podmioty, które odgrywają istotną rolę w zakresie Przemysłu 4.0 – oraz przedsiębiorstwa, które oferują usługi specjalistyczne. Ponadto, w ekosystemie Klastra aktywne są jednostki naukowe, uczelnie, szkoły branżowe i instytucje otoczenia biznesu, które ściśle współpracują z przedsiębiorstwami w zakresie edukacji, badań i rozwoju oraz budowania relacji biznesowych.



Strategia rozwoju Klastra na lata 2019-2023

Wizja	Województwo śląskie, opolskie i małopolskie jako środkowoeuropejski region kompetencji w sektorze motoryzacji oraz w sektorach zaawansowanych systemów produkcji i inteligentnych aplikacji				
Interesariusze	Szkoły branżowe	Szkoły wyższe	Przedsiębiorstwa	Jednostki naukowe	Instytucje otoczenia biznesu
Obszary i cele	Rynek pracy i edukacja <ul style="list-style-type: none"> Wzmocnienie współpracy między przedsiębiorstwami a szkołami technicznymi, szkołami branżowymi I i II stopnia oraz szkołami wyższymi w ramach edukacji dualnej Zapewnienie możliwości doskonalenia kompetencji pracowników zgodnie ze standardami zastosowanych technologii produkcji Powielanie dobrych praktyk z zakresu zarządzania pracownikami na różnych szczeblach organizacji Wzmocnienie zmieniającej się roli HR w zakresie efektywności prowadzonych działań, budowania przewagi konkurencyjnej swoich przedsiębiorstw oraz wsparcia celów biznesowych organizacji Rozwój kompetencji menedżerskich na niższych i wyższych szczeblach organizacji Wzmocnianie wizerunku i konkurencyjności organizacji w obszarze zarządzania kapitałem ludzkim Zapewnienie właściwej integracji obcokrajowców w organizacjach oraz wspieranie wielokulturowości zespołów 			Innowacja i kooperacja <ul style="list-style-type: none"> Wspieranie konsorcjów przemysłowych i przemysłowo-naukowych przy opracowaniu i wdrożeniu projektów biznesowych, technicznych i technologicznych Promowanie i wspieranie wdrażania projektów w zakresie e-mobilności i pojazdów autonomicznych Promowanie nowych modeli wykonania pojazdów o limitowanych edycjach Promowanie i wspieranie wdrażania rozwiązań technologicznych i zaawansowanych systemów produkcji (Przemysł 4.0) Powielanie dobrych praktyk z zakresu zarządzania produkcją i optymalizacji procesów wytwarzania Rozwój kompetencji w łańcuchach dostaw na rzecz zwiększenia udziału regionalnych dostawców w wytwarzaniu wyrobów o wyższych wartości dodanych Promowanie wśród koncernów międzynarodowych obszaru Klastra jako właściwe miejsce dla centrów technicznych i badawczo-rozwojowych Pozycjonowanie Klastra na arenie międzynarodowej 	
Działania	Informacja Analizy tematyczne Benchmarking Kompas Automotive Newsletter SA&AM		Grupy tematyczne Rozwiązanie problemów Wymiana dobrych praktyk Projekty dedykowane w obszarze edukacyjnym i technologicznym		Networking Pośrednictwo Bazy dostawców Business 2 Business Science 2 Business
Zarządzanie procesami współpracy	<ul style="list-style-type: none"> Stały monitoring i poznawanie potrzeb firm, jak również rozpowszechnianie informacji o dobrych praktykach i nowych produktach, usługach i ofertach współpracy na poziomie Klastra Skupienie i integrowanie firm w Klastrze wokół praktycznych rozwiązań i dobrych praktyk Wspieranie wykorzystywania potencjału technologicznego, know-how, zasobów i kompetencji przedsiębiorstw do świadczenia usług dla partnerów z Klastra Wspieranie prób poszukiwania nowych rozwiązań i zastosowań produktów i procesów wytwarzania Dbanie o porządek prawny współpracy na poziomie Klastra względem przedsiębiorstw wobec siebie konkurencyjnych 				

Profil klastra do 2023 roku – wskaźniki (aktualizacja 2020)

Liczba członków	170 podmiotów
Wartość sprzedaży członków Klastra	60 mld PLN
Liczba wspólnie zrealizowanych projektów/przedsięwzięć w okresie obowiązywania strategii, z udziałem co najmniej 3 członków Klastra	5 projektów
Liczba podpisanych umów o współpracy z klastrami za granicą	10 umów
Liczba podpisanych międzynarodowych umów o współpracy z podmiotami o kluczowym znaczeniu dla członków Klastra	5 umów
Liczba szkół technicznych i szkół branżowych I i II stopnia ściśle współpracujących z przedsiębiorstwami w ramach systemu edukacji dualnej	12 szkół branżowych
Liczba szkół wyższych ściśle współpracujących z przedsiębiorstwami w ramach systemu edukacji dualnej	3 szkoły wyższe
Liczba kierunków studiów, na których odbywają się studia dualne z udziałem przedsiębiorstw będących członkami Klastra	5 kierunków studiów
Liczba przedsiębiorstw wytwarzających komponenty i systemy związane z elektromobilnością lub/i z autonomicznymi pojazdami	20 podmiotów
Liczba przedsiębiorstw w obszarze zaawansowanych systemów produkcji zaangażowanych we wspólne inicjatywy promowania digitalizacji procesów przemysłowych	40 podmiotów

Wdrażanie strategii

Strategia Klastra SA&AM jest spójna z dokumentami polityki krajowej, w tym „Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju”, „Kierunkami rozwoju polityki klastrowej w Polsce po roku 2020”, oraz strategicznymi dokumentami województwa śląskiego, w tym ze Strategią Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”.

Strategia rozwoju Klastra SA&AM jest wdrożona za pomocą planów działań. Za koordynację wdrożenia strategii odpowiedzialny jest zespół menedżerów Klastra. Za monitoring i ocenę poziomu realizacji strategii odpowiedzialna jest Rada Programowa. Narzędzia pomocnicze dla pozyskania danych o poziomie wdrożenia strategii to: Kompas Automotive, coroczny formularz informacyjny członków Klastra SA&AM dla określenia potencjału klastra, sprawozdania ze zrealizowanych przedsięwzięć, raport roczny Klastra.

Strategia podlega weryfikacji i aktualizacji na koniec 2020 roku.

Kontakt

Strona internetowa: www.silesia-automotive.pl
Profil Facebook: www.facebook.com/SilesiaAutomotiveAndAdvancedManufacturing/
Profil LinkedIn: www.linkedin.com/company/silesia-automotive-and-advanced-manufacturing

Łukasz Górecki

Menedżer Klastra

+48/514 035 836

lgorecki@silesia-automotive.pl

Biuro „Silesia Automotive & Advanced Manufacturing” przy Katowickiej SSE S.A.

ul. Wojewódzka 42, 40-027 Katowice

biuro@silesia-automotive.pl

Filar „Rynek Pracy i Edukacja”

Magdalena Siwińska

Menedżer ds. Rynku Pracy Klastra SA&AM

+48/608 689 001

hr@silesia-automotive.pl

Agnieszka Bednarska

Menedżer ds. Rynku Pracy Klastra SA&AM

+48/502 054 243

hr@silesia-automotive.pl

Filar „Innowacja i Kooperacja”

Luk Palmen

Menedżer ds. Innowacji Kooperacji Klastra SA&AM

+48/503 731 458

lpalmen@silesia-automotive.pl