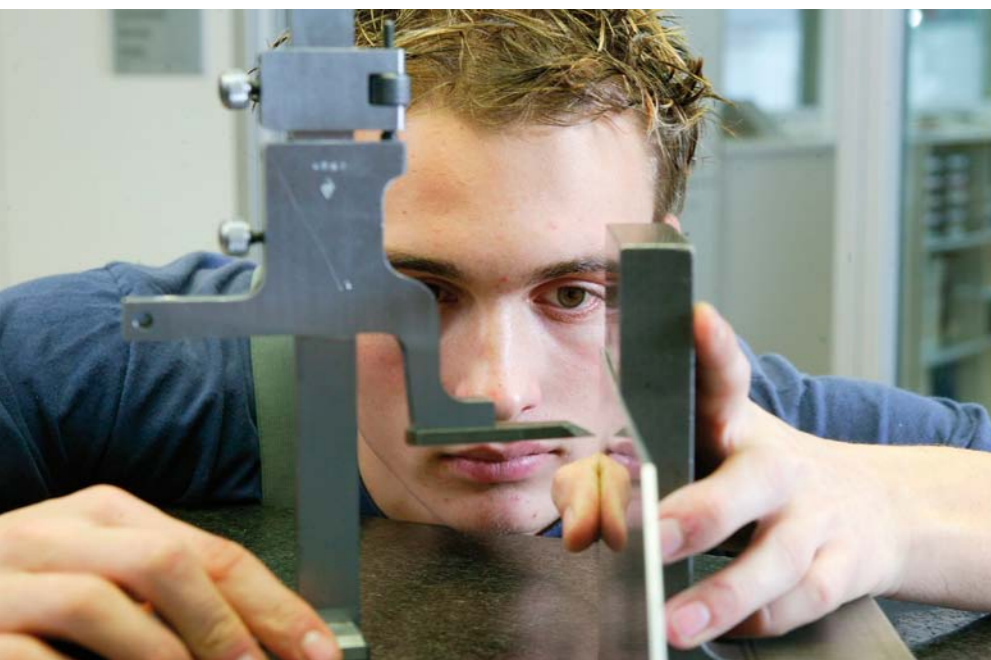


Nieadekwatni



KONRAD KARBOWIAK

DZIAŁ CENTRALNYCH ZAKUPÓW
FIRMY ROBERT BOSCH NA EUROPE ŚRODKOWĄ I WSCHODNIĄ

– CZY TEN PRZYRZĄD (SUWMIARKA) POSIADA
AKTUALNĄ KALIBRACJĘ?

– A PO CO? PRZECIEŻ WSKAZUJE, JAK TRZEBA.
PO TAKIEJ ODPOWIEDZI OCZY BAWARSKICH
KONTRAHENTÓW ROBIĄ SIĘ WIELKIE, JAK POD-
STAWKI POD KUFLE PIWA...

Każdy absolwent szkoły zawodowej wie, że trzeba okresowo sprawdzać, czy dziesięć milimetrów to faktycznie 10,0 milimetra czy też 10,1 lub 9,9. W przemyśle precyzyjnym są to takie różnice, jak między Krynica Górską a Morską. Po firmie jednak oprowadza zagranicznych partnerów nie technolog czy kierownik produkcji, lecz były nauczyciel języka niemieckiego, który „robi co może”, lecz nie posiada podstawowej wiedzy technicznej. W kontaktach z naszymi zachodnimi sąsiadami potrafi (za to?) opowiedzieć pięknym językiem Goethego o historii i stanie obecnym wzajemnych stosunków polsko-niemieckich...

Na rozmówców ta miła atmosfera i polska gościnność jednak nie działa pozytywnie. Oni chcą wiedzieć, czy w tej firmie można produkować komponenty montowane później w samochodach z niemieckim znaczkiem. Dopuszczalny margines błędów w tym przemyśle jest bliski zeru, a tu taka wpadka! Sprawę wyjaśniła dopiero rutynowa przy takich okazjach wizyta gości w różnych działach zakładu. W pokoju pomiarowym zobaczyli i wzorce używane do weryfikacji suwmiarek, i plan ich kalibracji, lecz wrażenie niefachowości, choć obiektywnie niestuszne, jednak pozostało. Być może pojawił się też

nowy temat do złośliwych anegdot opowiadanych o nas za granicą.

Język musi być wspólny

Osoby pozbawione wiedzy technicznej są często zatrudniane w przemyśle ze względu na znajomość języków obcych, gdyż przeciętny absolwent technikum, ba nawet politechniki, nie potrafi powiedzieć w obcym języku zbyt wiele. Jeżeli już, to po angielsku; rzadkością jest znajomość francuskiego czy niemieckiego. W europejskim przemyśle samochodowym zdominowanym przez Niemców trudno jest coś załatwić bez znajomości tego języka. Symultaniczne tłumaczenie bez technicznego wyczucia jest trudne i prowadzi do nieporozumień. Podobne kłopoty pojawiają się, gdy na język polski trzeba przetłumaczyć: opisy rysunków, specyfikacje techniczne, instrukcje. Za pieniądze wydawane na takie tłumaczenia można by opłacić niejedną kurs językowy dla kompetentnego specjalisty, do którego tłumacz i tak musi zwracać się ze swymi pytaniami i wątpliwościami, co daje w sumie wielkie marnotrawstwo czasu. Jeszcze gorzej, gdy tłumaczenia prowadzą do niewłaściwego rozumienia wymagań klienta i udzielania mu dezorientujących informacji, że np. firma produkująca elementy podgrzewające fotele wytwarza „grzejniki samochodowe”.

Stosownie do rzeczywistej pozycji

W artykule zamieszczonym 9 maja br. w „Gazecie Wyborczej” przez prezesa Krystynę Boczkońską – reprezentantkę Grupy Bosch w Polsce – czytamy: „Hasło «Innowacyjna Polska» odkładamy do lamusa. Zagraniczni inwestorzy od nas uciekają”.

To druzgocąca diagnoza dla społeczeństwa przeświadczanego, że: „Polak potrafi”. Co robić? Pokażmy, że potrafimy! Aby to zrobić musimy, po pierwsze, zrozumieć, kim jesteśmy. W branży przemysłu samochodowego nasze firmy już dawno straciły szansę na pełnienie funkcji wiodącej. Jesteśmy „zapleczem

produkcyjnym Europy sterowanym z zewnątrz”. Oznacza to, że myśl techniczna i środki wytwórcze lokowane są na naszym terenie, a my dodajemy do tego tylko siłę roboczą i kadre zarządzającą produkcją, czyli swoją innowacyjność możemy wykazać jedynie dobrym gospodarowaniem tym, co nam powierzono.

Przyczyny tego stanu bywają różne: – *Ile lat ma ta maszyna?* – Nie wiem, ale jest na pewno starsza ode mnie – odpowiada dwudziestokilkuletni operator. Kolejnym problemem jest duża konkurencja, a co za tym idzie – praca przy niewielkich marżach, które nie pozwalają na modernizację wyposażenia. Dwa lata temu moja firma przeniosła do Europy Środkowo-Wschodniej produkcję elementów rozruszników. Projekt był tak

duży, że podzielono go pomiędzy trzech dostawców działających w różnych krajach w ramach tej samej technologii. Problemy w tym przypadku były takie, jak zwykle, i występowały we wszystkich trzech firmach. Jednak tylko w Polsce produkcja została zatrzymana. Dlaczego Czesi i Słowacy potrafili, a my nie?

Kwalifikacje zbyt „twarde”?

Rozmawiając z kadrami inżynierską polskich firm, możemy szybko przekonać się, że ich kompetencje techniczne nie odbiegają od standardów europejskich. Przygotowanie parametrów procesów, materiały, narzędzia, budowa maszyn – nie stanowią żadnej tajemnicy. Jeżeli natomiast poruszymy tematy związane z organizacją pracy, ciągłym doskona-

leniem i poszukiwaniem przyczyn źródłowych problemów, trafiamy w czarną dziurę. Polskie uczelnie techniczne kształcą dobrych specjalistów w zakresie umiejętności „twardych”, natomiast brak jest umiejętności „miękkich”, takich jak jakość, logistyka czy organizacja pracy. Brak solidnych podstaw w tych obszarach powoduje, że pracownicy zajmujący się nimi w firmach są spychani na dalszy plan, gdyż sami nie potrafią odpowiedzieć na pytanie, dlaczego są ważni dla przedsiębiorstwa. Technolog jest potrzebny, bo przecież trzeba coś i jakoś produkować, ale inżynier jakości już mniej. Nie zarabia na sobie, a w dodatku dokłada wszystkim roboty.

Logistyka: dysponent jest oczywiście niezbędny gdyż towar trzeba wysłać, →

KONKURS!

Możesz wygrać jeden z trzech specjalistycznych przyrządów warsztatowych ufundowanych przez firmę Tesam,

jeśli zakreśliś właściwe propozycje odpowiedzi na pytania 1, 2, 3 i 4 oraz wyczerpująco opiszesz kwestię poruszoną w pytaniu 5. Nie znasz niektórych odpowiedzi lub nie jesteś ich pewien? Przeczytaj w tym wydaniu artykuł „Sposób na sworzeń Transita”, następnie wypełnij kupon zamieszczony poniżej i wyślij go na adres redakcji do 31 sierpnia 2013 r. (decyduje data stempla pocztowego) albo też skorzystaj z formularza na stronie: www.e-autonaprawa.pl.

Lista laureatów poprzedniej edycji konkursu dostępna jest na stronie internetowej: www.e-autonaprawa.pl/konkurs

PYTANIA KONKURSOWE

1. Przyrząd Tesam do montażu sworzni zwrotnic wykorzystuje siłownik:

- a. pneumatyczny b. hydrauliczny
 c. bezwładnościowy d. śrubowy

Formularz elektroniczny
znajduje się na stronie:
www.e-autonaprawa.pl/konkurs

2. Przyłożenie siły wyciskającej niedostępny sworzeń umożliwia:

- a. osadzenie wymontowanej zwrotnicy w imadle
 b. użycie adaptera łączącego z ramieniem prasy
 c. zastosowanie specjalnego płynu penetrującego
 d. indukcyjne podgrzanie połączenia wciśkowego

3. W zestawie montażowym Tesam są dwie pary adapterów, gdyż:

- a. jedna służy jako zapasowa b. zwrotnice mogą się różnić
 c. chodzi o montaż i demontaż d. zwiększa to szybkość pracy

4. Ręczna prasa śrubowa wymaga okresowej obsługi polegającej na:

- a. prostowaniu kabłąka b. smarowaniu śruby
 c. renowacji powłoki d. hartowaniu ramion

5. Jak można wymontować sworzeń zwrotnicy w samochodzie Ford Transit bez przyrządu Tesam?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
Imię i nazwisko uczestnika konkursu
Dokładny adres
Telefon e-mail

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych dla potrzeb niezbędnych do przeprowadzenia niniejszego konkursu (ustawa z 29.08.1997 o ochronie danych osobowych)

Prosimy
prześłać pocztą
lub faksem:
71 343 35 41

Autonaprawa

pl. Nowy Targ 28/16

50-141 Wrocław

Autonaprawa

