

VIII Konferencja Niezależnego Rynku Motoryzacyjnego

Kryzys odchodzi?

DOROCZNE SPOTKANIA ORGANIZOWANE PRZEZ STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW I PRODUCENTÓW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH
(SDCM) DOSTARCZAJĄ NALEŻĄCYM DO NIEGO FIRMOM WIEDZĘ
O AKTUALNEJ SYTUACJI NA AFTERMARKETOWYM RYNKU

SALA OBRAD
KONFERENCJI,
28 LISTOPADA
2013 R., HOTEL
RADISSON BLU
SOBIESKI,
WARSZAWA



Obrady te służą również corocznym podsumowaniom efektów działalności krajowych i międzynarodowych organizacji reprezentujących wspólne interesy poszczególnych podmiotów tej branży. W polskich realiach gospodarczych dotyczy to przede wszystkim SDCM, które ma już na swym koncie wiele wymiernych sukcesów w dziedzinie integracji branżowych środowisk, a także walki o przyzna-

nie im należnego miejsca w strukturach decyzyjnych i prawnych naszej gospodarki narodowej. Symboliczną miarą osiągnięć w tym zakresie było objęcie VIII Konferencji honorowymi patronatami: Ministerstwa Gospodarki, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych. Podkreślić trzeba też fakt, iż w jej merytorycznym programie znalazły

się wystąpienia aż czterech posłów Sejmu RP i okolicznościowe przemówienie Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Grażyny Henclewskiej.

Ogólną sytuację sektora motoryzacyjnego w Europie i w Polsce przedstawili w swych prezentacjach: Filip Skawiński z polskiego przedstawicielstwa Komisji Europejskiej i Bogumił Papierniok – dyrektor zarządzający firmy MotoProfil

(omawiając rozwój projektu KE o nazwie Cars 2020), Alfred Franke – prezes SDCM (w informacji na temat najnowszego raportu tej organizacji), Robert Kierzek – prezes Inter Cars SA i Piotr Włodarczyk – prezes EurotaxGlass's (w swej analizie działań największych europejskich dystrybutorów oraz sieci warsztatowych). Podane przez nich wiadomości utworzyły w sumie pełny obraz aktualnego stanu

motoryzacji i jej rozwojowych trendów ze szczególnym uwzględnieniem niezależnego aftermarketu.

Realia i tendencje

Przemysł samochodowy należy do strategicznych sektorów europejskiej gospodarki, ponieważ tworzy 12 milionów miejsc pracy (ok 7% ogółu zatrudnionych w produkcji) w 180 fabrykach (związanych

łańcuchami dostaw z wszystkimi krajami Unii Europejskiej) i w około 3 000 małych i średnich przedsiębiorstwach. Generuje 4% europejskiego produktu brutto, ma też dodatni bilans handlowy (ok. 120 miliardów EUR w 2012 roku), a prawie 30 mld EUR rocznie inwestuje w badania i rozwój. W polskiej gospodarce branża motoryzacyjna obejmuje 762 tys. miejsc pracy.

Firmy motoryzacyjne nie mają jednak spójnych interesów. Dążenia producentów samochodów są na ogół przeciwne w stosunku do oczekiwań niezależnych wytwórców i dystrybutorów części oraz warsztatów działających poza autoryzowanymi sieciami samochodowych marek. Program Cars 2020 wspiera przede wszystkim producentów samochodów, a rynek niezależny takie europejskie organizacje, jak FIGIEFA i CLEPA.

Obecny kryzys na europejskim rynku motoryzacyjnym wyraża się ponad 8% spadkiem sprzedaży samochodów osobowych w 2012 r. (sprzedano 12,1 mln wobec prawie 16 mln w 2007 r.), W 2013 r. prognozowany jest spadek o kolejne 4%. Oprócz bieżących czynników kryzysowych dochodzą tu do głosu takie cechy struk- →

W systemie naczyń połączonych



ROZMOWA
Z ALFREDEM FRANKE,
PREZESEM STOWARZYSZENIA
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW CZĘŚCI
MOTORYZACYJNYCH

Jednym z głównych celów SDCM, a także analogicznych organizacji międzynarodowych, jest wspieranie rozproszonego środowiska MŚP działających na niezależnym rynku motoryzacyjnym. Czy producenci samochodów działają indywidualnie czy też za pośrednictwem własnych stowarzyszeń? Czy możliwe są bezpośrednie negocjacje oficjalnych reprezentantów obu motoryzacyjnych sektorów?

Naszym celem jest przeciwdziałanie wykluczeniu podmiotów niezależnego sektora motoryzacyjnego z rynku poprzez zapobieganie

niewłaściwym i niesprawiedliwym regulacjom prawnym. Promujemy również wolnorynkowe rozwiązania m.in. w kwestii serwisowania samochodów. Duże koncerny samochodowe również zraszają się, by wspólnie występować w obronie swoich interesów.

Producenci samochodów, autoryzowane serwisy, jak i niezależny rynek motoryzacyjny to system naczyń połączonych. Obydwa te sektory – producentów samochodów oraz niezależny – różnią się znacząco, mają inne potrzeby, odmienna jest również ich specyfika. Pomimo tych różnic przedstawiciele obu segmentów często uczestniczą we wspólnych spotkaniach, na których mają możliwość dyskusji i przedstawiania swojej argumentacji oraz rozwiązań poszczególnych problemów. Popieramy rozwój produkcji samochodów, ale nie może się to odbywać kosztem niezależnego sektora motoryzacji. Trudna sytuacja producentów samochodów wynika

z małej zasobności finansowej społeczeństwa, jak również ze zmian cywilizacyjnych, gdyż kierowcy coraz częściej korzystają z komunikacji publicznej.

Narzędziem konkurencyjnej aktywności w sferze aftermarketu stają się ostatnio nowe rozwiązania technologiczne, np. telematyka. Jak niezależny rynek motoryzacyjny przygotowuje się na takie zmiany?

Stowarzyszenie obserwuje zmiany legislacyjne na poziomie krajowym i europejskim. Od ośmiu lat SDCM współpracuje z FIGIEFA, europejskim stowarzyszeniem reprezentującym niezależne podmioty na rynku motoryzacyjnym. W kwestii telematyki od dwóch lat podejmujemy działania mające na celu takie ukształtowanie regulacji prawnych, aby było możliwe utworzenie ustandaryzowanej, interoperacyjnej platformy ogólnodostępnej dla wszystkich operatorów. Ogromnym wsparciem dla działań Stowarzyszenia są sami

producenci i dystrybutorzy części, którzy biorą aktywny udział w wielu naszych przedsięwzięciach. Bez tego wsparcia skuteczne działanie nie byłoby możliwe.

Wydawało się, że dla niezależnych warsztatów korzystną strategią jest przyłączanie się do warsztatowych sieci z zachowaniem własnej firmowej tożsamości. Z informacji przedstawionych na ostatniej konferencji SDCM wynika jednak, że liczba tych sieci ogranicza ich rozpoznawalność. Czy i jak można to zmienić?

W Europie istnieje ok. 130 warsztatowych sieci mechaniki pojazdowej. Dziesięć z nich zrzesza potęgę spośród 60 tys. warsztatów mechanicznych. Obserwujemy proces ekspansji tych sieci, które pojawiają się w nowych krajach, pozyskując nowych członków. Nie jest to trend negatywnie wpływający na wizerunek niezależnego rynku motoryzacyjnego. Dziś kierowcy sami weryfikują jakość usług, coraz częściej zwracając uwagę na wygląd warsztatu czy też oferowane usługi dodatkowe, jak np. samochód zastępczy. Dlatego też w interesie sieci związanych

z niezależnymi producentami lub dystrybutorami części jest dbanie o wizerunek poszczególnych warsztatów działających pod wspólnym szyldem. A właśnie sieci warsztatowe ułatwiają rozwój pojedynczym warsztatom poprzez uatrakcyjnianie oferty, programy lojalnościowe, szeroką ofertę szkoleniową i wsparcie marketingowe.

Na koniec pytanie delikatnej trochę natury, bo dotyczące prezentacji problemów naszego środowiska w polskich gremiach ustawodawczych i decyzyjnych. To miłe ze strony ich przedstawicieli, że wzięli udział w obradach SDCM, ale czy można liczyć na ich kompetentną aktywność podczas dyskusji i głosowań w sprawach kluczowych dla niezależnego sektora polskiego rynku motoryzacyjnego?

Udział przedstawicieli parlamentu, a nawet rządu, w organizowanych przez nas spotkaniach pozwala nam zaprezentować, jak rzeczywiście działa branża niezależna. Każda możliwość zaprezentowania firm niezależnego sektora pokazuje innowacyjność tych podmiotów, skalę podejmowanych przez nie

przedsięwzięć oraz ich wkład w polską gospodarkę. Te aspekty chcieliśmy podkreślić podczas VIII Konferencji Niezależnego Rynku Motoryzacyjnego, jak również podczas wizyty premiera Piechocińskiego na targach motoryzacyjnych we wrześniu 2013 roku. Tego typu spotkania mają ogromne znaczenie dla przedstawicieli naszego środowiska, a w konsekwencji przekładają się również na późniejsze relacje z przedstawicielami władz.

Dobrym przykładem jest tutaj nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym, która nie zakończyłaby się pozytywnie dla niezależnego sektora motoryzacji, gdyby Stowarzyszenie nie zaangażowało się w budowę dialogu pomiędzy stroną społeczną i ministerialną. Liczne spotkania z przedstawicielami Komisji Infrastruktury, wielogodzinne dyskusje na forum KI oraz podkomisji nadzwyczajnej, spotkania z ekspertami oraz wymiana poglądów – pozwoliły na wypracowanie prokonsumenckich i prorynkowych rozwiązań, które znalazły odzwierciedlenie w przyjętej ustawie. ■