

XIII Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego

Optymizm mimo wszystko



OBRADY NAJNOWSZEJ EDYCJI TEJ CYKLICZNEJ IMPREZY, NAZYWANEJ TEŻ KONFERENCJĄ NIEZALEŻNEGO RYNKU MOTORYZACYJNEGO, TOCZYŁY SIĘ W DNIACH 7-8 LISTOPADA W SALACH KONFERENCYJNYCH WARSZAWSKIEGO SOUND GARDEN HOTEL

Spotkanie zorganizowane zostało pod patronatem i przy udziale przedstawicieli międzynarodowych organizacji branżowych: CLEPA (reprezentującej interesy producentów części), FIGIEFA (zrzeszającej dystrybutorów), a także APRA (działającej na rzecz wspierania gospodarki o obiegu zamkniętym) i EGEA (zajmu-

jącej się zagadnienia urządzeń warsztatowych). Swój wkład wniosły również: Polska Agencja Inwestycji i Handlu, Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego i Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej, a także Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii, które zorganizowało

specjalną sesję poświęconą przemysłowi 4.0 oraz inicjatywom podejmowanym na rzecz jego rozwoju.

Potencjał branży w Polsce

Aż 89% dystrybutorów oraz 84% producentów oczekuje wzrostu swoich przychodów w przyszłym roku, a przy tym połowa dystrybutorów planuje wzrosty większe niż 10%. W przypadku producentów tak optymistyczne prognozy na kolejny rok wskazuje 25% firm, lecz są także producenci (10% firm), którzy spodziewają się bardziej spektakularnych wzrostów przekraczających 20%. Takie były wyniki głosowania przedstawicieli branży podczas obrad kongresu.

FOT. P. KRZCZANOWICZ

FOT. P. KRZCZANOWICZ, SDCM

Obiektywnie rzecz biorąc, roczna wartość produkcji części motoryzacyjnych w Polsce wynosi 84,3 miliarda złotych i systematycznie rośnie. To potężna, a tym samym – niezwykle istotna część naszej gospodarki, dlatego warto co roku wśluchiwać się w opinie wyrażane na kolejnych kongresach i wyciągać z nich stosowane wnioski. W tym roku na spotkanie przybyło prawie 800 osób. Wzięły one udział w 20 sesjach tematycznych i wysłuchały wystąpień aż 80 prelegentów. To wszystko tworzy dobre perspektywy na przyszłość, także jeżeli chodzi o obronę wspólnych interesów.

W tym roku po raz pierwszy w trakcie kongresu położono nacisk na bezpośrednie dyskusje oraz obrady z udziałem przedstawicieli branży. Odbływały się nie tylko spotkania B2B, lecz także sesje zamknięte z ekspertami.

Aktualna tematyka

Główne zagadnienia współczesnej motoryzacji zwykło się obecnie nazywać megatrendami. Należy do nich konsolidacja producentów części motoryzacyjnych, dająca im mocniejszą pozycję negocjacyjną w rozmowach z dystrybutorami. Towarzyszy temu zjawisku konsolidacja warsztatów związana z koniecznością rozwiązywania kolejnych nowych problemów prawnych i technologicznych. Na przykład naprawa samochodowych układów tematycznych staje się coraz bardziej skomplikowana, a właściciele warsztatów otworzonych po 1990 roku osiągają już w większości wiek emerytalny.

Czynnikiem wpływającym coraz silniej na rzeczywistość branżowego rynku jest tzw. *e-commerce*, czyli zakupy przez Internet. Stwarza to wiele nowych problemów zarówno konsumentom nie zawsze zdolnym do racjonalnego wyboru właściwych komponentów, jak i warsztatom, dla których stanowi opcję mało atrakcyjną pod względem finansowym i logistycznym.

Równie niekorzystny dla producentów i dystrybutorów części, a jeszcze bardziej dla warsztatów naprawczych, jest dynamicznie rozwijający się *car-sharing*. Ta angielska nazwa oznacza „współdzielenie pojazdów” polegające na różnych formach ich udostępniania doraźnym



PREZES SDCM ALFRED FRANKE PRZEDSTAWIA ZEBRANYM ROBERTA KIERZKA W JEGO NOWEJ FUNKCJI WICEPREZESA TEJ ORGANIZACJI



ŁOŻA EKSPERTÓW DYSKUTUJĄCYCH NA GŁÓWNE TEMATY TEGOROCZNEGO KONGRESU

kierowcom-użytkownikom. Niejasny staje się w tej sytuacji status właściciela pojazdu, a pełniące tę funkcję firmy car-sharingowe stosują się rygorystycznie do zaleceń samochodowych marek, co negatywnie wpływa na przeprowadzanie napraw. Trend ten rozwija się głównie w większych miastach. Jego amatorami są zwłaszcza ludzie młodzi, wśród których posiadanie samochodu coraz częściej uchodzi za przeżytek.

Ważnym problemem technologicznym staje się elektromobilność, którą nasza branża traktuje z wyraźną rezerwą i niepokojem. Przyszłość tych rozwiązań jest

wciąż niepewna, a inwestycje w nowe technologie i tworzenie niezbędnej infrastruktury są kosztowne i czasochłonne. Z samej też swej konstrukcyjnej specyfiki auta elektryczne mają średnio o 2 tys. części mniej niż spalinowe, a to oznacza mniejsze przychody z serwisowania. Obecnie optymalnym kompromisem między ekologią a ekonomią jest samochód hybrydowy i jego napraw dotyczą najbardziej ambitne warsztatowe plany. W Polsce dodatkowe przeszkody dla rozwoju elektromobilności stwarza brak infrastruktury oraz wysokie koszty eksploatacyjne.

