

Polska Izba Motoryzacji. Branża w dobie koronawirusa

data aktualizacji: 2020.07.07



Webinaria, konsultacje, doradztwo, spotkania z prawnikami i ekspertami - wszystko online. Do tego dziesiątki indywidualnych rozmów, w tym telefonicznych, i tysiące maili. Nie należy również zapominać o kojarzeniu biznesów, interpelacjach, działaniach OMRT, współpracy z instytucjami, organizacjami branżowymi i zintensyfikowanym przekazem informacyjnym dla branży i z branży oraz szkoleniach. Tak w wielkim skrócie wyglądają działania Polskiej Izby Motoryzacji w czasie epidemii. Izby, biura i nieocenionych ekspertów oraz ludzi z branży.

Początkowo sygnały były zatrważające: „85% spadków w naprawach blacharsko- lakierniczych”; „Musieliśmy zamknąć zakład. Ludzie póki co są na tzw. postojowym, ale i tak będziemy musieli ich zwolnić”; „Zaraz po ogłoszeniu epidemii 90% spadków w produkcji - brakuje części i komponentów”. Takich informacji było mnóstwo. O to, co działo się w branży, oraz o poczynaniach w dobie koronawirusa, zapytałem ludzi związanych z Polską Izbą Motoryzacji.

Staramy się wspomagać branżę, jak tylko możemy

Koronawirus odmienił życie praktycznie wszystkich przedsiębiorców, również tych związanych z szeroko rozumianą motoryzacją. W tej trudnej sytuacji Polska Izba Motoryzacji śledziła i nadal zresztą śledzi to, co dzieje się w otoczeniu makroekonomicznym i mikroekonomicznym. Podejmujemy działania, które mają pomóc bezpośrednio zarówno firmom członkowskim, jak i przedsiębiorcom niezrzeszonym, którzy zwracają się do nas bądź wyszukują informacje na naszej stronie internetowej (www.pim.pl) lub w mediach społecznościowych, tj. Facebook i LinkedIn.

Analizując sytuację w innych krajach, potwierdza się załamanie w motoryzacji. Największe w sprzedaży nowych samochodów i na rynku serwisowym. W kwietniu liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Europie spadła o 78%. Staramy się wspomagać motoryzację na tyle, na ile jest to możliwe przy obowiązujących do niedawna obostrzeniach. Naszym najnowszym tzw. pomocowym projektem, który wystartował w połowie maja, są bezpłatne konsultacje podatkowe

i prawne. Profesjonaliści z Kancelarii TLA doradzają firmom w najtrudniejszych problemach. Po cyklu darmowych webinarów to kolejna inicjatywa PIM przeznaczona dla firm z branży automotive w krytycznym czasie Covid-19. Przedsiębiorcy mogą porozmawiać z doradcami podatkowymi i prawnikami na takie tematy, jak wsparcie publiczne związane z Covid-19, wypłata należności (WHT), ceny transferowe, umowy gospodarcze, sprawy korporacyjne i wiele innych. Konsultacje odbywają się telefonicznie.

Parlamentarzyści zainteresowani rynkiem serwisowym

W ostatnim czasie podejmowanych było szereg kwestii, które negatywnie wpływają na rozwój branży naprawczej i jej stabilność finansową. Działania takie były i są prowadzone na różne sposoby zarówno przy współpracy z parlamentarzystami, jak i Polską Izbą Motoryzacji czy Organizacją Pracodawców Ziemi Lubuskiej. Pozytywną rolę starają się odegrać także rzecznik MŚP oraz rzecznik finansowy. Obecnie poszerzane jest grono parlamentarzystów zainteresowanych problemem. Również osoby działające w parlamencie UE zaczynają zwracać uwagę na komunikaty dochodzące z rynku. Dostaliśmy także sygnały od członków rządu z zaproszeniem do indywidualnych spotkań i przedstawienia sytuacji. Udało się dotrzeć również do otoczenia prezydenta RP - oczekujemy na spotkanie.

Jak wiadomo patologiczne sytuacje występują na wielu płaszczyznach i dotyczą praktyk wszystkich stron procesu naprawy szkody, choć niektórych w większym stopniu. Niestety ogromnym problemem jest brak zaangażowania branży w poprawę sytuacji lub pasywne „trwanie” i narzekanie na rzeczywistość. Są też serwisy, które zmuszone do gry na patologicznych zasadach nie chcą się interesować. Boją się ujawnienia działań często podyktowanych desperacją, służących ratowaniu firmy przed upadkiem w obliczu narzucanych stawek czy rabatów dla płatników (np. poprzez naprawę w mniejszym zakresie niż fakturowany). Działania utrudnia również podpisywanie przez wiele serwisów niekorzystnych umów sieci naprawczych, które potem przedstawiane są przed sądem jako „rynkowe”, oraz zaniżanie stawek na rbg przez ASO z ubezpieczalnią, których ubezpieczenia są oferowane przy zakupie pojazdów.

Obecnie prowadzimy działania w obszarze:

- problemów zaniżonych stawek za rbg oraz narzucania rabatów na części i naprawy po zaniżonych kwotach w „warsztatach współpracujących”;
- kreowania zaniżonych kosztów rynkowych naprawy czy najmu przez płatników odszkodowania poprzez np. tworzenie odpowiednio skrojonych sieci naprawczych czy assistance;
- lekceważenia problemów, działania i rozwiązania instytucji państwowych po negatywnej dla nich kontroli NIK w roku 2019;
- stosowania niewiadomego pochodzenia zamienników i części używanych do napraw powypadkowych oraz ich nazewnictwa (głównie karoseryjnych i oświetlenia);
- szeregu praktyk spotykanych na rynku łącznie z „losem” wraków po uszkodzeniach całkowitych czy odbiorem części po naprawie przez podmioty współpracujące z TU;
- wprowadzenia rozwiązań poprawiających zasady i jakość kształcenia zawodowego praktykantów oraz rozwiązań wspierających sektor motoryzacyjny po pandemii.

Epidemia epidemią, ale działać trzeba...

Mimo trwającej epidemii nie mogliśmy odstawić na boczny tor projektów, które są integralnymi elementami funkcjonowania branży. Zazwyczaj czerwiec jest miesiącem, w którym dopinaliśmy coroczną konferencję dla przemysłu motoryzacyjnego, czyli AutoEvent. W tym roku, zaplanowana w Arłamowie, musiała zostać przeniesiona na listopad. Prężnie działa również Sektorowa Rada ds. Kompetencji Motoryzacja i Elektromobilność, której animatorem jest Bożena Oleksy, wiceprezes izby. Głównym celem tego projektu jest wypracowanie rozwiązań i dopasowanie systemu kształcenia do potrzeb sektora, angażując przedstawicieli biznesu, edukacji i administracji, bazując na doświadczeniach tych środowisk, wynikach badań i pozyskanych informacjach zwrotnych. Rozmowy

i spotkania, w tym odwiedziny fabryk, w tzw. realu musiały zostać zawieszona i przeniosły się do internetu.

Niespełna dwa miesiące przed wybuchem epidemii ruszył projekt pt. Opracowanie programów nauczania dla umiejętności dodatkowych dla zawodów w ramach X branży motoryzacyjnej. Jego głównym celem jest dostosowanie kształcenia do lokalnego i regionalnego rynku pracy poprzez stworzenie uczniom warunków do uzyskania dodatkowych umiejętności zawodowych. Jest on wyrazem elastycznego reagowania systemu kształcenia zawodowego na rzeczywiste potrzeby rynku pracy. Prace cały czas trwają.

Oczekiwania w stosunku do pracodawcy wzrosną

Mówiłem i powtarzam, gdzie tylko mogę, że pandemia kiedyś minie, teraz jest czas, aby przygotować się na to, co nastąpi. Moim zdaniem są poważne przesłanki, by sądzić, że nastąpią zmiany. Będą one dotyczyły m.in. wzrostu oczekiwań pracowników, wymogów w stosunku do pracodawcy. Aby się do tego przygotować, potrzebne są skoordynowane działania planistyczne na czterech podstawowych kierunkach. Podaję je w nieprzypadkowej kolejności, biorąc pod uwagę ich wagę w osiągnięciu zamierzonego czy chociażby pożądanego rezultatu.

Po pierwsze – organizacja pracy serwisu i czasu pracy (to wbrew pozorom dwa różne pojęcia). Zaplanuj, jakie usługi będzie świadczył serwis: takie same jak dotychczas czy inne; będzie ich mniej czy więcej; jeśli mniej, to o które; jeśli więcej, to o jakie!? Jak będzie rozliczany czas pracy, to znaczy, czy pracownicy mają wykonywać czynności serwisowe od chwili, kiedy zaczną, do chwili, kiedy uznają, że skończyli? A może czas wrócić do technologicznych norm czasu wykonywania operacji serwisowych? Odnoszę nieodparte wrażenie, że w sporej części warsztatów zapomniano o tych normach. To tyle w tej kwestii.

Po drugie – zarządzanie pracownikami, czyli poszukiwanie i znalezienie odpowiedzi na pytania: z kim będziemy pracować, który z pracowników jest dla nas najcenniejszy, jak utrzymać niezbędny zespół? Jak im będziemy płacić: za przychodzenie do pracy? Czy może za wykonaną pracę, za tę, za którą zapłacił klient? Skoro przewiduję, że oczekiwania (czytaj: żądania) pracowników mogą wzrosnąć, to może czas unormować system płac, budując go w oparciu o zasadę: dzielimy tylko tyle, ile wspólnie wypracowaliśmy, czyli tyle, ile zostało po pokryciu wszystkich innych kosztów funkcjonowania warsztatu. Mam w tym temacie gotowe rozwiązania.

Po trzecie – zarządzanie finansami, czyli znalezienie odpowiedzi na jedno pytanie: gdzie rozchodzą się zarabiane pieniądze i dlaczego zaczyna ich brakować? To temat zbyt obszerny, na osobną wypowiedź, a nawet kilkunastogodzinne szkolenie lub (jeszcze korzystniej) indywidualne konsultacje w warsztacie.

Po czwarte – zarządzanie klientami. Jeżeli do tej pory nie stworzyliście bazy danych klientów, to macie pecha. Teraz z pewnością by się przydała. Czas zatem i na to – czas stworzyć bazę klientów. Lojalność klientów tworzymy bowiem nie tylko poprzez wysoką jakość usług (a nie poprzez niskie ceny), ale również dzięki temu, że wiemy o ich samochodach więcej niż oni sami. To my pamiętamy o konieczności wymiany opon, o zbliżającym się terminie wymiany oleju, o niesprawnościach nieusuniętych podczas ostatniej wizyty itd. Do tego ma służyć baza danych. W wielkim skrócie można napisać tyle, aby zachęcić was do refleksji, a może do podjęcia konkretnych działań. Ani na jedno, ani na drugie nie jest jeszcze za późno.

Czas na zmiany w tych środowiskach...

W ostatnich tygodniach prowadziliśmy nieustanną walkę z „niewidzialnym” zagrożeniem wirusowym, które przyniosło widoczne dla wielu branż negatywne skutki. Zamrożenie gospodarki, zastoje, zwolnienia. Branża motoryzacyjna została doświadczona niezwykle boleśnie. Polska Izba Motoryzacji w sposób ciągły wypełniała swoje zadania i cele. Mimo widocznego braku swobody prowadzone były rozpoczęte już projekty czy zadania. I tak, w okresie pandemii udało się pozyskać cenny materiał będący załącznikiem do wystąpień do Komisji Nadzoru Finansowego i Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Smaczkiem w naszych działaniach było pozyskanie (w sposób przypadkowy) instrukcji, jaką mają się posługiwać likwidatorzy jednego ze znaczących ubezpieczycieli. Jako izba gospodarcza poprosiliśmy o wyjaśnienia w tej materii. Czekamy na odpowiedź, którą na pewno się podzielimy. Przy zachowaniu niezwykle rygorystycznych środków bezpieczeństwa z udziałem ekspertów PIM odbyło się spotkanie dotyczące używania części zamiennych wątpliwej jakości przy naprawach powypadkowych pojazdów. Jako organizacja dbająca o bezpieczeństwo na drogach i prawidłowość napraw jednogłośnie przyjęliśmy deklarację, że części zamienne oznaczone nomenklaturowo symbolem „P” nie powinny znajdować się w naprawianych przez przedsiębiorców pojazdach. Na spotkaniu poruszyliśmy także kwestie rzeczoznawców oraz biegłych sądowych występujących w procesach likwidacji szkód i sądowych. Konkluzja pozostała jedna. Czas na zmiany w tych środowiskach. Wideokonferencja organizacji zrzeszonych w Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Radzie Technicznej to kolejne bardzo ważne wydarzenie ostatnich tygodni. Dwa lata działania pozwoliły na analizę rynku, funkcjonowania rekomendacji w naprawach blacharsko-lakierniczych, wskazanie konieczności ich ewolucji i kontynuacji projektu. Branża napraw samochodów potrzebuje wsparcia ze strony rady, o czym słyhać coraz głośniej z rynku. Przedsiębiorcy pytają o kwestie pojazdów zastępczych czy holowania. Na pewno będziemy pracować, słuchać rynku i jego potrzeb. Kolejna wideokonferencja z przedstawicielami serwisów – prawnikami, gdzie omawialiśmy problematykę napraw blacharsko-lakierniczych, ale z polis AC przyniosła szereg nowych pomysłów na rozwiązanie problemów związanych z tymi szkodami komunikacyjnymi stanowiącymi znaczny udział procentowy na rynku. Wymiana spostrzeżeń, omówienie najczęstszych problemów warsztatów skutkowałą przygotowaniem wystąpień do organów nadzorujących prace ubezpieczycieli. Mamy też kolejne pomysły dotyczące szkoleń z dziedziny likwidacji szkód, kosztorysowania, wystąpień do organów nadzorujących ubezpieczycieli, polityków. Sił nam wystarczy na pewno, bądźcie z nami, działajmy wspólnie. Pracujemy z myślą o branży.

Epidemia zaskoczyła wszystkich. Spodziewaliśmy się raczej wojny czy innych kataklizmów. Z rozmów z przedstawicielami koncernów międzynarodowych wynika, że mimo stopniowego odmrażania gospodarki firmowe blokady na wyjazdy, udział w konferencjach i spotkaniach biznesowych potrwają zapewne do jesieni, o ile na jesieni, o czym informują epidemiolodzy, nie nastąpi powrót choroby. Koronawirus obnażył też słabe strony m.in. polskiej gospodarki. Wystarczyło kilka tygodni powszechnej blokady, jaką przyniosła epidemia, aby gospodarka zaczęła się chwiać. Zresztą nie tylko polska, która jest silnie zależna od sytuacji na innych rynkach. Obyśmy wszyscy z tego, co nadal trwa, bo się nie skończyło, wyciągnęli właściwe wnioski. Nie tylko ekonomiczne, ale również społeczne.

Zebrał: Marcin Budziewski

Źródło: