

Branża w dobie koronawirusa

Zebrał:
Marcin Budziewski

Webinaria, konsultacje, doradztwo, spotkania z prawnikami i ekspertami. To wszystko on-line. Do tego dziesiątki indywidualnych rozmów, w tym telefonicznych i tysiące maili. Nie należy również zapomnieć o kojarzeniu biznesów, interpelacjach, działaniach OMRT, współpracy z instytucjami, organizacjami branżowymi i zintensyfikowanym przekazem informacyjnym dla branży i z branży oraz szkoleniach. To w wielkim skrócie i uogólnieniu działania Polskiej Izby Motoryzacji w czasie trwania epidemii. Izby, biura oraz 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 poczynania, w dobie koronawirusa, ludzi związanych z Polską Izbą Motoryzacji zapytałem ich samych. Mimo, że ten „zły” nadal jest obecny wśród nas. Tak przynajmniej twierdzą politycy i przedstawiciele Rządu.



Ewa Rosik

Staramy się wspomagać branżę jak tylko możemy

Ewa Rosik, Dyrektor Biura Doradztwa i Szkoleń w Polskiej Izbie Motoryzacji:

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 bezpośrednio mają pomóc zarówno firmom członkowskim jak i przedsiębiorcom niezrzeszonym, którzy bezpośrednio się do nas zwracają bądź wyszukują informacje na naszej stronie internetowej (www.pim.pl) lub w mediach społecznościowych tj. Facebook oraz LinkedIn. My staramy się wspomagać motoryzację na tyle na ile jest to możliwe przy obowiązujących obostrzeniach. Naszym tzw. pomocowym projektem są bezpłatne konsultacje podatkowe i prawne, w których profesjonaliści z Kancelarii TLA doradzają w najtrudniejszych firmowych problemach. Po cyklu darmowych webinarów to kolejna inicjatywa PIM dla firm branży automotive w krytycznym czasie Covid-19. Przedsiębiorcy mogą porozmawiać z doradcami podatkowymi oraz 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

Łukasz Szarama, Ekspert Polskiej Izby Motoryzacji, Biegły Sądowy:

W ostatnim czasie podejmowanych było szereg tematów, 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 również Polską Izbą Motoryzacji czy Organizacją Pracodawców Ziemi Lubuskiej. Pozytywną rolę stara się odegrać w pomocy dla branży Rzecznik MŚP oraz Rzecznik Finansowy. Obecnie poszerzane jest grono parlamentarzystów zainteresowanych problemem. Również osoby działające w Parlamencie UE zaczynają zwracać uwagę na dochodzące sygnały z rynku. Dostaliśmy także sygnały od członków Rządu z zaproszeniem do indywidualnych spotkań i przedstawienia sytuacji. Udało się dotrzeć także do otoczenia Prezydenta RP. 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 samej 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, gdyż boją się ujawnienia własnych działań często podyktowanych desperacją w ratowaniu firmy przed upadkiem w obliczu narzucanych stawek czy rabatów dla płatników (np. poprzez naprawę w mniejszym zakresie jak fakturowany). Działania utrudnia również podpisywanie przez wiele serwisów niekorzystnych umów sieci naprawczych, które potem są przedstawiane przed sądem jako „rynkowe” oraz zaniżanie stawek na RBH 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 jak też napraw, 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, przyszłe 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 nazewnictwo (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 w skutkach pandemii.



Łukasz Szarama



Magdalena Szczypińska

Epidemia epidemią ale działać trzeba...

Magdalena Szczypińska, Dyrektor Biura Polskiej Izby Motoryzacji:

Mimo trwającej nadal 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 zapotrzebowania sektora – angażując środowisko biznesu, edukacji oraz administracji, bazując jednocześnie na doświadczeniach tych środowisk, wynikach badań i pozyskanych informacjach zwrotnych. Rozmowy i spotkania, w tym odwiedziny różnych fabryk musiały zostać zawieszony w tzw. realu 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. Celem głównym projektu jest dostosowanie kształcenia do lokalnego i regionalnego rynku pracy, poprzez stworzenie uczniom warunków do uzyskania dodatkowych umiejętności zawodowych jest wyrazem elastycznego reagowania systemu kształcenia zawodowego na rzeczywiste potrzeby rynku pracy. Prace cały czas trwają.



Maciej Brzeziński

Zwiększą się oczekiwania w stosunku do pracodawcy

Maciej Brzeziński, Ekspert od wyliczania stawki RBH w PIM:

Mówiłem i powtarzam gdzie tylko mogę, że czas pandemii minie i w jego trakcie jest właśnie czas aby przygotować się na to co nastąpi później. Moim zdaniem są poważne przesłanki aby sądzić, że będzie inaczej. Jednym z elementów będzie nasilenie, w usługach motoryzacyjnych w szczególności, rynku pracownika ze zwiększeniem jego oczekiwań a nawet wymogów w stosunku do pracodawcy. Aby się do tego przygotować potrzebne są skoordynowane działania planistyczne na czterech podstawowych kierunkach. Kierunki te podaję w nieprzypadkowej kolejności ich wagi w osiągnięciu zamierzonego, czy chociażby pożądanego rezultatu. Po pierwsze – organizacja pracy serwisu i organizacja czasu pracy (to wbrew pozorom dwa różne pojęcia). Zaplanuj jakie usługi będzie świadczył serwis – takie same jak dotychczas czy inne; będzie ich mniej czy może 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 powróci 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, kto z pracowników jest dla nas najcenniejszy, jak utrzymać niezbędny zespół pracowników? Jak im będziemy płacić: Za przychodzenie do pracy? Czy może za wykonaną pracę, za tę za którą zapłacił klient? Skoro przewiduję, że mogą wzrosnąć oczekiwania (czytaj: żądania) pracowników, 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? Po czwarte – zarządzanie klientami. Jeżeli do tej pory nie stworzyliście bazy danych naszych (a w zasadzie Waszych) klientów to pech. Teraz z pewnością byłaby przydatna. Czas zatem i na to – czas zacząć tworzyć 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 nieusuniętych niesprawnościach podczas ostatniej wizyty itd. Do tego ma służyć baza danych. W wielkim skrócie można powiedzieć czy 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...

Tomasz Szydłak, Polska Izba Motoryzacji:

Ostatnie miesiące przyniosły niestety nieustanną walkę z „niewidzialnym” zagrożeniem wirusowym, które przerodziło się w widoczne dla wielu branż negatywne skutki. Zamrożenie gospodarki, zastoje, zwolnienia. Branża motoryzacyjna została doświadczona niezwykle boleśnie przez ten stan. Polska Izba Motoryzacji w sposób ciągły wypełniała swoje zadania oraz cele. Mimo widocznego braku swobody prowadzone były rozpoczęte już projekty czy zadania. I tak, w okresie pandemii udało się pozyskać cenny materiał będący załącznikiem wystąpienia do Komisji Nadzoru Finansowego jak i Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Smaczkiem w naszych działaniach było pozyskanie (w sposób niezwykle przypadkowy), instrukcji jaką mają się posługiwać likwidatorzy jednego ze znaczących ubezpieczycieli. Przy zachowaniu niezwykle rygorystycznych środków bezpieczeństwa, przy udziale 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 przyjęta została deklaracja 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... Wideo konferencja między organizacjami zrzeszonymi wokół Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej, to kolejne bardzo ważne wydarzenie. Ponad dwa lata działania pozwoliły na analizę rynku, funkcjonowania rekomendacji w naprawach blacharsko – lakierniczych, potrzebie ich ewolucji i kontynuacji projektu. Branża napraw samochodów potrzebuje wsparcia ze strony Rady, co słychać coraz głośniejszemu z rynku. Przedsiębiorcy pytają o kwestie pojazdów zastępczych czy też holowania. Na pewno będziemy pracować, słuchać rynku i jego potrzeb. Kolejna wideo konferencja z przedstawicielami serwisów – prawnikami, gdzie omawialiśmy problematykę napraw blacharsko – lakierniczych, ale z polis Auto Casco przyniosła szereg nowych pomysłów na problematykę tych szkód komunikacyjnych stanowiących znaczny udział procentowy na rynku. Wymiana spostrzeżeń, najczęstszych problemów samych warsztatów jak i na sali sądowej skutkowałą przygotowaniem wystąpienia do organów nadzorujących prace ubezpieczycieli. A z tyłu głowy, kolejne pomysły szkoleń z dziedziny likwidacji szkód, kosztorysowania, wystąpienia do organów nadzorujących ubezpieczycieli, polityków. Sił nam wystarczy na pewno, bądźcie z nami i działajmy wspólnie. Pracujemy z myślą o branży. ■



Tomasz Szydłak