

Polska



Polska Grupa Motoryzacyjna: jaki
był rok 2017 a jaki będzie 2018?

2018-02-01 11:05:38



O wydarzeniach minionego roku oraz o perspektywach nowego - 2018 rozmawiamy z Adamem Sikorskim - Prezesem Polskiej Grupy Motoryzacyjnej i Prezesem PZL Sędziszów SA - najstarszego krajowego producenta filtrów.



Fot.: Adam Sikorski - Prezes Polskiej Grupy Motoryzacyjnej i Prezes PZL Sędziszów SA

▪ **Rok 2017 za nami. Jak był dla polskiej motoryzacji?**

Miniony rok, podobnie jak 2016 był dobrym okresem dla branży motoryzacyjnej. Wynika to głównie z rosnącej sprzedaży nowych samochodów na rynkach zagranicznych. Skoro rośnie sprzedaż aut nowych, to rośnie również produkcja części zamiennych, jak i tych do montażu pojazdów w fabrykach. Istotne, że nie ustaje zainteresowanie Polską w obszarze inwestycji, czyli budowaniu nowych fabryk oraz rozbudową już istniejących. Pozwala to na pozytywne myślenie zarówno krajowym dostawcom części i komponentów oraz rynkowi pracy.

Z rynkiem pracy jednak nie jest zbyt dobrze. Przynajmniej z punktu widzenia pracodawców.

To prawda. W motoryzacji główny problem dotyczy znalezienia fachowców i to w każdym sektorze branży:

produkcji, serwisie, naprawach powypadkowych, sprzedaży pojazdów, etc. Trochę nadziei pokładano w pracownikach z Ukrainy, jednak nie rozwiązało to problemu. Dlatego uważam, że czeka nas niebawem dosyć duży wzrost płac aby ludzi zatrzymać czy też przyciągnąć do pracy. Dlatego musimy dążyć w kierunku tzw. kształcenia 4.0 a nawet 5.0 i wyrabiać w ludziach - tych z wykształceniem średnim i wyższym - świadomość, że praca, mimo ich wykształcenia, w charakterze operatora maszyny, kierowcy samochodu ciężarowego nie jest ujmą. Ludzi do właśnie tego rodzaju prac w motoryzacji nam potrzeba. Z pracownikami biurowymi jest póki co lepiej.

Stąd też nieuniknione i diametralne z czasem zmiany w płacach dla ludzi wykonujących takie właśnie prace. Trzeba ich będzie, po pierwsze, taką pracą zainteresować a po drugie, co może być o wiele trudniejsze, zrekompensować fakt ich solidnego, wyższego wykształcenia, nierzadko kilku fakultetowego.

▪ **Sugeruje Pan, że osoba z wyższym wykształceniem miałaby podjąć się pracy na produkcji?**

Jak najbardziej i nie doszukiwałbym się w tym niczego złego. Taki model funkcjonuje z powodzeniem w krajach Europy Zachodniej. Przecież pracownik fizyczny obecnie jest tak samo szanowany jak osoby ze stanowisk kierowniczych. Jeżeli nawet dzisiaj jeszcze nie jest, to niebawem będzie. Ponadto: dużo zależy od sytuacji ekonomicznej poszczególnych osób i od potrzeb finansowych. Niektóre stanowiska w przemyśle, związane z produkcją, są znacznie lepiej opłacane niż niektóre zawody biurowe, tzw. pracowników umysłowych.

To wszystko musi przejść pewien proces. Dzisiaj zasoby pracownicze osób do zarządzania, marketingu, etc. mamy wystarczające. Trzeba jednak pamiętać, że one mogą przecież pracę łatwo stracić, czy też jej po prostu nie zyskać, z chwilą gdy słabą stroną będzie kadra, która jest fundamentem firmy - w przypadku motoryzacji są to m.in. stanowiska, wcześniej przeze mnie wymienione. Taka jest rzeczywistość i potrzeby rynku. Ponadto: nie wszystkie kierunki studiów - były, są i będą - gwarantem lepszego życia, gwarantem zdobycia lepiej płatnej i bardziej interesującej pracy. Oczywiście, że w niektórych przypadkach studia są niezbędne ale nie we wszystkich. Dodam również, że będzie się zmieniał sam powód studiowania: powtórzę może, że studia to nie zawsze lepsza praca i płaca. Studia to dodatkowa wiedza pomocna w codziennym życiu, rozwijania swojej osoby, osobowości, statusu w pewnych kręgach, w których się obracamy, hobby, etc. Dzisiaj firmy, obawiając się o braki kadrowe zmuszone są do poszukiwania sposobów na zautomatyzowanie produkcji. Jeśli tego nie zrobią, to nawet przy wzroście koniunktury nie będą w stanie podołać zamówieniom.

▪ **Ciekawe spostrzeżenia. Wróćmy jednak do roku 2017 w motoryzacji. Jaki był i jaki będzie 2018?**

Jeżeli nie dojdzie do jakiegoś niespodziewanego krachu na rynkach międzynarodowych, od których Polska jest silnie zależna, to obecny rok w motoryzacji będzie równie wzrostowy jak kilka lat minionych. Pamiętać jednak należy, że oprócz „wzrostów i przyrostów” mamy również inne, nierozwiązane problemy, niewłaściwe trendy, pewne zaszłości oraz wyzwania, z którymi powinniśmy się uporać. Dla niektórych z nich, sam rok 2018 z pewnością nie wystarczy gdyż wymagają procesów i działań długofalowych. Mam tutaj na myśli: wspomnianą edukację, jakość części stosowanych do naprawy ale również do produkcji czego dowodem jest narastająca rokrocznie skala przywoławczych akcji naprawczych, import części zamiennych kwestionowanej jakości, problem z polityką niektórych dystrybutorów w zakresie współpracy z krajowymi producentami części zamiennych, używanymi samochodami importowanymi z zachodnich krajów UE do Polski oraz takie wyzwania jak:

wykorzystanie przez rodzime firmy rozwojowego trendu w motoryzacji w Polsce, rozwój elektromobilności oraz ekspansja i promocja zagraniczna polskich firm motoryzacyjnych.

- **Może poświęćmy kilka akapitów każdemu zagadnieniu.**

I. Jakość i import części

W tym przypadku jedno wiąże się z drugim. Otóż jakość importowanych części zamiennych, głównie z Chin nie zawsze ma dużo wspólnego z ich jakością. W efekcie, oprócz samych importerów/ dystrybutorów cierpi na tym: bezpieczeństwo ludzi na drogach, bezpieczeństwo i jakość pojazdów dopuszczonych do ruchu, dochodowość serwisów samochodowych, które tracą czas na dopasowaniu części do naprawianego pojazdu oraz krajowi i europejscy producenci, którzy muszą spełniać wyśrubowane normy konkurując z taną produkcją niewiadomego pochodzenia i kwestionowanej jakości.

II. Nieustający import samochodów używanych

Z danych Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR wynika, że w całym roku 2017 nastąpił spadek importu samochodów używanych o ponad 9%. To z pewnością cieszy i wynika prawdopodobnie z wdrożenia w życie CEPIK oraz możliwości sprawdzenia wiarygodności i pochodzenia auta importowanego z zagranicy, co przekłada się na ostrożniejsze działanie nieuczciwych handlarzy. Z drugiej strony patrząc, nadal nie ma diametralnego zainteresowania zakupem samochodów nowych, a ten nieduży spadek w imporcie używanych jeszcze nie świadczy o stałym trendzie spadkowym.

Być może, w związku z rosnącym w zachodnich krajach trendem elektromobilności, tworzeniem w miastach stref zeroemisyjnych, stare samochody będą taniały, zwłaszcza diesle. Obarczone jest to jednak ryzykiem, że będą znajdowały nabywców w Polsce. Choć z drugiej strony mamy też nasze krajowe plany związane z ograniczeniami względem takich pojazdów. Kolejna sprawa: skoro elektromobilność w naszym kraju rozwija się dość wolno, to jeszcze przez kilka lat niewiele zmieni się na rynku części zamiennych do pojazdów spalinowych.

III. Problem krajowych firm produkujących części zamienne na tzw. aftermarket, ze współpracą z niektórymi sieciami dystrybucyjnymi.

W Polsce widoczna jest dominacja potężnych firm motoryzacyjnych, które od dziesiątków lat budowały swoją pozycję również w oparciu o rozwój techniki i technologii. Ich siła w tym obszarze była, jest i będzie. Warto jednak zwrócić uwagę na tzw. strategię zrównoważonego rozwoju, które realizują przedsiębiorstwa z krajów Europy Zachodniej. Otóż Niemiec, Szwajcar czy Francuz niekoniecznie zdecyduje się na skorzystanie z oferty firmy z innego państwa, nawet jakby była tańsza o 30%. Będzie trwał przy swoim dostawcy ze swojego kraju. Dlatego wraz z inwestycjami motoryzacyjnymi na terenie Polski, pojawia się dużo firm - dostawców właśnie z innych państw. Firmy te „ciągną” za sobą kolejne. Taki model działania należy promować wśród naszych podmiotów krajowych - współpracy z innymi rodzimymi firmami. Mam na myśli pewne sprawdzone mechanizmy, które są stosowane i skuteczne.

Dużą rolę w promowaniu, w takim systemowym działaniu mogłyby odgrywać narodowi czempioni oraz duże sieci dystrybucyjne, chętniej wstawiając do swojej oferty produkty krajowe, z oznaczeniami źródła pochodzenia oraz

marki. Obecnie jednak polskie produkty markowe są najczęściej przedstawiane jako bezmarkowe i sprzedawane pod markami handlowymi dystrybutorów.

▪ **Rozumiem, że wymienione przez Pana problemy są jednocześnie wyzwaniem na rok 2018 i lata kolejne. Czy coś jeszcze?**

Jak najbardziej. Nie poruszyliśmy programu związanego z elektromobilnością, czyli planami opracowania prototypu i uruchomienia produkcji, o czym było głośno w roku minionym i będzie jeszcze głośniejsze w roku 2018. Przyznam, że my, czyli Polska Grupa Motoryzacyjna, bierzemy w tym aktywny udział. Większość firm we własnym zakresie szuka swojego miejsca w nowej rzeczywistości, a my - jako grupa polskich producentów - wsparliśmy jeden z zespołów projektowych, uczestniczących w konkursie prowadzonym przez spółkę ElectroMobility Poland (EMP). I tak w styczniu br. zespół projektowy CURIE+ we współpracy z Polską Grupą Motoryzacyjną złożył wniosek o dofinansowanie budowy pierwszego polskiego samochodu elektrycznego CURIE+. Nasze firmy członkowskie mają wiedzę, doświadczenie, możliwości i zaplecze w zakresie wsparcia produkcyjnego, technicznego i technologicznego tego projektu. Dlatego zainteresowaliśmy współpracą firmy z PGM a także kilka niezrzeszonych w naszej organizacji. Szkoda tylko, że na budowę prototypu został przewidziany tak krótki czas i skromne środki - to postrzegamy jako największe dwa ryzyka projektu. Dlatego ostateczne decyzje o naszym zaangażowaniu podejmiemy z chwilą dopracowania przez zespół projektowy szczegółowych założeń do budowy poszczególnych komponentów pojazdu, czyli najprawdopodobniej nie wcześniej niż w lutym lub marcu 2018 r.

Kolejna sprawa to wykorzystanie szansy jaka stoi przed polską motoryzacją i co wynika właśnie z dużego zainteresowania naszym krajem przez koncerny zagraniczne, które w Polsce inwestują. Warto aby krajowe firmy wykorzystywały różne środki pomocowe, dofinansowanie na działalność badawczą i rozwojową. Trzeba dążyć do wypracowania rozwiązań, technologii i produktów, które niezależnie od wskazań i okresowych potrzeb światowych koncernów samochodowych, będą stanowiły same w sobie dużą wartość komercyjną. Co ważne - również poza granicami naszego kraju, co już się z resztą dzieje. Widać to po szerokiej ofercie promocyjnej, targowej, dedykowanej krajowej motoryzacji i organizowanej przez jednostki rządowe. Zainteresowanie polskimi produktami i usługami systematycznie rośnie i takie wsparcie z pewnością przyczyni się do sukcesu - każdego z osobna ale i całego naszego kraju, Polski.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:

Marek Sieczkowski

Project Manager

Departament Promocji Gospodarczej PAIH

marek.sieczkowski@paih.gov.pl



Polska Grupa Motoryzacyjna w 2017 roku

- mówi Bartosz Mielecki, Dyrektor PGM:

- W listopadzie 2017 roku Polska Grupa Motoryzacyjna świętowała rok swojego istnienia. Dla stowarzyszenia był to czas wzmożonych działań, czyli:

- zorganizowaliśmy ponad 10 wizyt studyjnych u członków PGM,
- rozpoczęliśmy współpracę z Polską Agencją Inwestycji i Handlu,
- przyjęliśmy misję gospodarczą z Botswany w Sanok Rubber Company SA i w PZL Sędziszów SA,
- byliśmy patronem i uczestnikiem Pierwszych Targów Elektromobilności,
- wzięliśmy aktywny udział w Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach, Forum Ekonomicznym w Krynicy oraz w Kongresie 590 koło Rzeszowa którego zostaliśmy też partnerem,
- zorganizowaliśmy XXV Spotkanie Dywizji Dostawców PIM u członków PGM,
- członkowie PGM uczestniczyli w 4. spotkaniu zakupowym Automotive CEE Day,
- wzięliśmy udział w misji gospodarczej branży motoryzacyjnej do Graz, która rozpoczęła naszą współpracę z austriackim klastrem motoryzacyjnym ACStyria,
- włączyliśmy się do prac Zespołu ds. Rozwoju Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego i grupy roboczej ds. Krajowych Inteligentnych Specjalizacji przy Ministrze Rozwoju,
- systematycznie rozszerza się grono naszych członków,
- na bieżąco jesteśmy obecni w mediach o zasięgu krajowym, zarówno w gazetach ekonomicznych codziennych, radio jak i w telewizji.

Polska Grupa Motoryzacyjna (PGM) jest pierwszą w Polsce organizacją zrzeszającą wyłącznie krajowych producentów z branży. Misją Stowarzyszenia jest zwiększanie siły przebicia polskich firm w kontaktach z dystrybutorami i producentami samochodów, przez co możliwy będzie wzrost zainteresowania, a tym samym udziałów w rynku polskich producentów części motoryzacyjnych wśród produktów dostępnych na rynku. Aktywnie działa też na rzecz promocji polskich firm wśród partnerów zagranicznych. Głównym celem Stowarzyszenia jest tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi polskich przedsiębiorstw przemysłu motoryzacyjnego. Realizuje je m.in. poprzez inicjowanie współpracy

pomiędzy firmami, wzajemne poznawanie się, organizowanie misji gospodarczych, grup zakupowych, ale też i reprezentowanie głosu polskich firm przed administracją publiczną. PGM promuje pogląd, że jakość części motoryzacyjnych wyprodukowanych przez polskie przedsiębiorstwa nie odbiega jakością od znanych marek produktów zagranicznych.

Adam Sikorski - inicjator powołania i prezes stowarzyszenia Polska Grupa Motoryzacyjna. Jest współtwórcą Grupy Kapitałowej UNIMOT (1992 r.), będącej jedną z największych prywatnych spółek na rynku energetycznym w kraju (od marca 2017 r. spółka UNIMOT S.A. jest notowana na głównym parkiecie GPW). W 2012 r. został Przewodniczącym Rady Nadzorczej i głównym udziałowcem PZL Sędziszów S.A. - wiodącego, krajowego producenta filtrów do motoryzacji, a w 2015 r. objął stanowisko Prezesa Zarządu Spółki. Ukończył studia podyplomowe Executive MBA, a w 2013 r. otrzymał dyplom ukończenia studiów Executive Doctor of Business Administration - EDBA w Instytucie Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk w Warszawie. Jest także absolwentem kierunku Międzynarodowe Stosunki Gospodarcze na Akademii Polonijnej w Częstochowie.



INNOWACYJNA GOSPODARKA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**MINISTERSTWO
ROZWOJU**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego