

Kongres FIGIEFA i SDCM



KONGRES MIĘDZYNARODOWEJ FEDERACJI NIEZALEŻNYCH DYS-
TRIBUTORÓW FIGIEFA ZOSTAŁ PRZEZ NIĄ ZORGANIZOWANY
TYM RAZEM W WARSZAWIE, 29 WRZEŚNIA 2011 R., WSPÓLNIE
Z POLSKIM SDCM, NALEŻĄCYM DO JEJ AKTYWNYCH CZŁONKÓW

W toku obrad, w różnych wystąpieniach ich uczestników podkreślano, iż branża motoryzacyjna potrzebuje odpowiednich regulacji prawnych, które pozwolą niezależnym firmom na działanie w konkurencyjnych warunkach. Jest to bowiem główna teza całej europejskiej federacji, której dotychczasowe działania sprawiły, iż podobne poglądy wyrażają dziś zarówno decydenci w Polsce, jak i w Brukseli.

Mówił o tym gość honorowy Kongresu, Philippe Jean, szef Zespołu ds. Przemysłu Motoryzacyjnego Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu, uczestniczący w pracach Grupy Wysokiego Szczebla CARS21, którą reaktywowano w końcu 2009 roku. Jej zadaniem jest określenie niezbędnych regulacji prawnych dla poprawy konkurencyjności i ekonomicznej sytuacji europejskiego sektora motoryzacyjnego. Szczególnie dotyczy to równego dostępu do informacji technicznej.

Polska jest reprezentowana w CARS21 przez wicepremiera i ministra gospodarki, Waldemara Pawlaka. Występująca także w jego imieniu Grażyna Henclawska, sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki i równocześnie przewodnicząca Międzyresortowego Zespołu do Spraw Wzrostu

Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego, wyraźnie podkreśliła wkład niezależnego rynku motoryzacyjnego w gospodarkę narodową i tworzenie miejsc pracy. Mimo to, środowiska związane z tą częścią rynku odczuwają wciąż brak równowagi między koncernami samochodowymi a aftermarketem w pracach grupy CARS21. Sprawę tę poruszył Bogumił Papierniok, jeden z ekspertów SDCM uczestniczących w spotkaniach roboczych CARS21 podczas panelu dyskusyjnego na Kongresie. Przypomniał wówczas, iż rynek napraw, części zamiennych i serwisu jest niezależny od rynku nowych pojazdów, lecz jednocześnie stanowi jego niezbędne uzupełnienie. Wobec tego decyzje techniczne, prawne i inne dotyczące nowych pojazdów nie mogą wywierać niekorzystnego wpływu na swobodę rynkowej konkurencji.

Sylvia Gotzen, sprawująca funkcję sekretarza generalnego FIGIEFA, do sukcesów tej organizacji zaliczyła przedłużenie aktualności rozporządzenia GVO oraz wprowadzenia poprawek do rozporządzenia Euro 5. Mówiła też o kolejnych wyzwaniach stojących przed niezależnym rynkiem motoryzacyjnym. Najpilniejszym jest określenie w ramach tzw. Security Forum, w jaki sposób niezależni opera-

torzy będą mogli korzystać z dostępu do jednostek sterujących pojazdami. Kolejne wiążą się z wdrożeniem systemu eCall (*emergency call*), gdzie kierowca jednym przyciśnięciem guzika będzie mógł wezwać pomoc. Problem w tym, by tworzone systemy nie wiązały klienta wyłącznie z autoryzowanymi serwisami.

O innym osiągnięciu, czyli tzw. Klauzuli Napraw, powiedział Alfred Franke, prezes SDCM: jej wprowadzenie umożliwiło konkurencję skutecznie ograniczającą „szarą strefę” i segment „zrób to sam”, wymuszając jednocześnie rywalizację jakościową między uczestnikami rynku. Po trzech latach jej obowiązywania w Polsce widać wyraźnie, że skorzystali na tym nie tylko przedsiębiorcy, ale także konsumenci i państwo, bo wzrosło także zatrudnienie oraz zwiększyły się przychody budżetu.

Podobnie oceniła to Aleksandra Frączek, prezes Federacji Konsumentów, a równocześnie ekspert ds. wolnej konkurencji i praw konsumenta. Jej zdaniem, wolna konkurencja na rynku napraw i części zamiennych wymusza obniżenie cen i wzrost jakości usług. Korzystają na tym również klienci autoryzowanych serwisów, gdyż konkurencja ze strony warsztatów niezależnych wymusza i u nich obniżanie cen.

Wzrost sprzedaży części i akcesoriów w Internecie ma zarówno pozytywne, jak i negatywne strony – przekonywali prezes francuskiego stowarzyszenia FEDA, Michel Vilatte, i John Wormald z firmy konsultingowej autoPolis. Do negatywów zaliczyli zgodne długie cykle dostaw i niską wiarygodność sprzedawców.

W aktualnej sprawie światowego kryzysu zaprezentowano kilka niezależnych analiz, z których niezmiennie wynika, iż wbrew obiegowym opiniom nie był on dla koncernów samochodowych ciosem. Potężne dotacje rządowe pozwoliły im wyjść z kryzysu bez bankructw. Nie było także drastycznych zmian na rynku niezależnych warsztatów i dystrybutorów. Według badań firmy MotoFocus, w przychodach dystrybutorów i producentów części motoryzacyjnych, zarówno w Polsce jak i Europie, dominują zdecydowanie pozytywne trendy. ■

FOT. MOTO FOCUS

Nagrodzone szorowarki Kärcher B 40 C-W

Na wrześniowych targach CMS 2011 (Cleaning, Management, Services) w Berlinie, najważniejszej imprezie wystawienniczej dla europejskiej branży utrzymania czystości, innowacyjna szorowarka Kärcher B 40 otrzymała nagrodę Purus 2011 w kategorii „Utrzymywanie czystości i pielęgnacja budynków oraz terenów zewnętrznych”.

Nowa grupa szorowarek B 40 C-W to urządzenia innowacyjne pod wieloma względami. Wprowadzeniu na rynek tych maszyn przyswiecała idea znacznego uproszczenia i zwiększenia bezpieczeństwa obsługi oraz stworzenia szorowarki „skrojonej na miarę” konkretnego klienta.

Ułatwieniu obsługi, a zarazem zapobieganiu błędom i nadużyciom ze strony operatora urządzenia służy System Inteligentnych Kluczy (KIK), za pomocą którego różnym osobom przydzielane są różne uprawnienia w zależności od koloru posiadanego klucza (żółty przeznaczony jest dla obsługi, szary dla kierownika obiektu, a czerwony dla serwisanta). Kierownik obiektu za pomocą swojego klucza może ustawiać następujące parametry pracy: prędkość jazdy, prędkość obrotową szczotek, moc turbiny oraz dozowanie środka czyszczącego. Obsługujący zaś może jedynie wybrać pokrętkiem odpowiedni program czyszczenia. Pozwala to na znaczne zmniejszenie ryzyka uszkodzenia szorowarki na skutek błędnej obsługi oraz nieprawidłowego przeprowadzenia prac czyszczących.

W celu maksymalnego dopasowania urządzenia do indywidualnych potrzeb klienta powstał konfigurator, dzięki któremu zamawiając szorowarkę można wybrać te rozwiązania, które sprawdzą się na danym obiekcie najlepiej. System wymiennych głowic pozwala na dobór głowicy ze szczotkami walcowymi lub szczotką tarczową o różnych szerokościach roboczych (od 43 do 55 cm). B 40 dostępne są w wersjach z zasilaniem sieciowym (Ep) oraz baterijnym (Bp), z trakcją jezdnią (W) i bez (C). Ponadto urządzenia można wyposażać w system DOSE, system automatycznego czyszczenia zbiornika (nowość na rynku

szorowarek), system szybkiego napełniania zbiornika, organizer składający się z przybornika na środki czyszczące i akcesoria oraz uchwyty ma mop.

B 40 mogą pracować w trybie Eco, co pozwala na obniżenie poziomu głośności pracy (nawet o 4 dB) oraz zmniejszenie zużycia energii elektrycznej. W przypadku modeli zasilanych bateryjnie tryb Eco dodatkowo wydłuża maksymalny czas pracy na jedno ładowanie akumulatorów.

Niewątpliwą zaletą nowych szorowarek jest także uproszczona regulacja położenia belki ssącej w postaci wygodnego w obsłudze pokrętła. Ponadto we wszystkich urządzeniach B 40 poprawiono montaż szczotek i usprawniono system wymiany głowic oraz zmieniono pozycję dźwigni ssawy na środkową, co gwarantuje wygodną obsługę osobom prawo i leworęcznym.



B 40 jest obecnie (od 3.10 do 31.12.2011) dostępna w ramach specjalnej oferty jesiennej Kärcher dla dbających o twarde posadzki. Więcej informacji szukaj na www.karcher.pl.

