

Nie oczekujemy żadnych przywilejów

ROZMOWA | Marzanna Stańczuk, prezes Carpol.

powtarzalna, to w firmach produkujących zabudowy tej powtarzalności nie ma, bądź występuje rzadko – mówi Jakub Faryś. – Tu każdy klient ma inne potrzeby i preferencje. Zatem wiedza i umiejętności, by zajmować stabilne miejsce w tej części branży motoryzacyjnej musi być spora. Choć nie dysponujemy europejskimi statystykami, które wskazałyby miejsce polskich zakładów zabudowujących i modyfikujących nadwozia, można odpowiedziałnie powiedzieć, że jesteśmy w pierwszej dziesiątce.

Według Marzanny Stańczuk, prezes firmy Carpol specjalizującej się w produkcji zabudów i nadwozi, miejsce tego rodzaju polskich firm jest w europejskiej czołówce pod względem jakości.

– Statystyka oddala nas, a czasem przybliża do podium, ponieważ branża jest też pod uwagę liczbą wykonanych nadwozi – mówi Marzanna Stańczuk. – Liczba wykonanych przez nas nadwozi jest uzależniona, między innymi, od liczby sprzedanych na rynku samochodów.

–rp, kmg

109,2 mld zł

Wartość produkcji motoryzacyjnej w 2013 roku

2 mld zł

Wartość produkcji naczip i nadwozi samochodowych po trzech kwartałach 2013 roku

46,7 mld zł

Wartość produkcji części i akcesoriów po trzech kwartałach 2013 roku

38,8 mld zł

Wartość produkcji samochodów i silników po trzech kwartałach 2013 roku

Odniosła pani sukces w typowej męskiej branży, budując od zera Carpol, który dziś należy do czołówki polskich firm nadwoziowych.

Carpol powstał w 1996 roku. Na początku wynajmowałam biurko w firmie o podobnym profilu działalności. Jej właściciel robił drobne adaptacje samochodów dostawczych. Wówczas w Polsce istniały jedynie firmy zabudowujące samochody ciężkie powyżej pięciu ton. Praktycznie nie było firm zabudowujących mniejsze samochody.

I dostrzegła pani szansę w tym segmencie rynku?

Tę szansę stworzył wówczas minister finansów, wprowadzając ustawę VAT dopuszczającą pierwsze samochody z kratkami. Ludzie chcieli odliczać VAT od samochodów służbowych. I wtedy w przepisach o warunkach technicznych pojazdów znalaziono zapis, że samochód osobowy może być ciężarowym, pod warunkiem, że będzie miał odgrodzoną przestrzeń bagażową. Na początku naszej działalności zajęliśmy się więc, między innymi, dostarczaniem na rynek takich właśnie przegród do samochodów. W tym czasie jeden z handlowców Toyoty zwrócił się do nas z pytaniem, czy podjęlibyśmy się wykonania dodatkowego rzędu siedzeń w toyocie hiace. To właściwie były narodziny pomysłu na robienie zabudów w samochodach dostawczych. Każde kolejne zlecenie było wyzwaniem, ale także przyczyniało się do rozwoju firmy. Dotyczyło to zarówno produktów Carpolu jak i jego załogi. Na początku, firmę tworzyło dwóch pracowników. Teraz Carpol zatrudnia 130 osób.

I jest bardzo ważnym uczestnikiem rynku. Jaki obecnie jest zakres działalności przedsiębiorstwa?

Dziś, choć nie jesteśmy największą w Polsce firmą



zabudowującą, oferujemy najszerzy wachlarz produktów. Wykonujemy zabudowy zewnętrzne typu skrzynia i kontener, ale także wszelkie modyfikacje i adaptacje wewnętrzne np. samochodów brygadowych, czy bankowozów.

Ta działalność wymaga specjalistycznej wiedzy i umiejętności. To trudny rynek?

To praca technicznie bardzo skomplikowana. A od strony przepisów często niepotrzebnie komplikowana. To opinia nie tylko moja, lecz całej naszej branży. Przepisy obowiązujące „zabudowców”, bo tak jesteśmy nazywani w branży, nie odnoszą się jedynie do prawa o ruchu drogowym. Chcąc zbudować karetkę pogotowia, musimy znać przepisy resortu zdrowia dotyczące budowy takiego pojazdu. Budując bankowóz, trzeba znać przepisy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Trzeba to wszystko zgrać z przepisami resortu infrastruktury dotyczącymi homologacji, prawem o ruchu drogowym, warunkami technicznymi dla pojazdów w Polsce i wymaganiami nałożonymi na branżę, dla której wykonywana jest zabudowa pojazdu. Wszystko to trzeba złączyć w całość, by na końcu zmierzyć się z Ministerstwem Finansów. Tak powstaje

zabudowa samochodu w zgodzie z przepisami wszystkich ministerstw, pozwalająca nabywcy auta na wykorzystywanie go do określonej pracy i umożliwiająca korzystanie z ulg podatkowych. Budowaliśmy np. bankowozy w zadziwiających konfiguracjach wymuszonych przepisami podatkowymi. Po to, aby firmy ochrony mienia mogły odliczać VAT od samochodu i od paliwa. A przecież są to samochody po prostu do pracy...

Największym problemem branży są przepisy piętujące trudności?

W mojej branży funkcjonują np. fantastyczne firmy budujące ambulanse. Robią rewelacyjne rzeczy, ale obecnie przeżywają poważne kłopoty finansowe. Urzędy celne stwierdziły, że firmy budujące karetki winne są fiskusowi podatek akcyzowy od ich sprzedaży. Według urzędu celnego karetką jest samochodem osobowym i służy do przewozu osób, więc od takiego auta należy się podatek. Najwyraźniej zapomniano, że kiedyś akcyza była podatkiem od luksusu. Poważnym utrudnieniem jest dla nas także niestabilność przepisów. Zmiany przychodzą zazwyczaj nagle, gdy już nauczymy się obowiązujących reguł i dostosujemy do nich produkcję. Teraz jesteśmy w trakcie dopasowywania się do zmian w ustawie VAT. Kolejne zamieszanie. Nie rozumiemy pewnych propozycji. Przykład: dwa podobne samochody dostawcze. W przypadku pierwszego można będzie odliczyć podatek VAT od zakupu samochodu i od paliwa. W przypadku drugiego, odliczenie będzie możliwe, ale właściciel będzie musiał prowadzić ewidencję przebiegu pojazdu.

Jaka jest różnica między tymi autami?

Jeden ma trzy miejsca siedzące, drugi siedem, jednak oba służą do

wykonywania tej samej pracy np. budowlanej. Wspólnie z Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego podejmujemy próby rozmów z resortem finansów, by tego rodzaju nieporozumienia nie miały miejsca. Teraz cała branża motoryzacyjna w Polsce skrupulatnie przygotowuje się do nowego kształtu ustawy, która po 1 kwietnia prawdopodobnie niejednego jeszcze zaskoczy. A przecież wiemy, że działanie ustawy o VAT ma dla rozwoju motoryzacji i gospodarki pierwszorzędne znaczenie. Nasza branża nie oczekuje, aby państwo traktowało ją w sposób uprzywilejowany. Chcemy tylko, aby nam nie przeszkadzano w pracy kolejnymi niespójnymi przepisami.

To raczej niezbyt wygórowane oczekiwania jak na trudne czasy dla całej gospodarki.

Wystarczyłoby, żeby ktoś nas posłuchał i wyciągnął wnioski. Posługując się przykładem naszej firmy, warto zauważyć, że dzięki ugruntowanej pozycji na rynku i doświadczeniu mamy na tyle dużą wiedzę, by móc odgrywać rolę doradczą. Efektem będą korzystne rozwiązania dla branży i gospodarki. Pamiętajmy, że w Polsce istnieją liczne, silne firmy nadwoziowe, które mogą, podobnie jak my, zabrać głos w tej dyskusji. Nie brakuje opinii i dowodów, że polska branża nadwoziowa należy do czołówki europejskiej lub nawet ją wyprzedza. Mimo to, w pewnym sensie, pozostajemy niewidzialni. Gdy ulicą jedzie np. citroen jumper z nietypowym, specjalistycznym nadwoziem, to większość ludzi myśli: ale ładny citroen. Nikomu nie przychodzi do głowy, że ta piękna zabudowa powstała gdzieś w polskim zakładzie i że jest to specjalistyczny kontener do przewozu jednodniowych piskląt, które muszą mieć wyjątkowo rygorystycznie kontrolowane warunki, by przeżyć

transport. To robią nasze polskie firmy. Produkują na rynki zagraniczne, z powodzeniem konkurując ze światowymi potentatami. A warto wiedzieć, że nie startowały z dużym kapitałem. Cała nasza branża firm zabudowujących wywodzi się z Polski. W Polsce działa jeden przedstawiciel francuskiej firmy zabudowującej. Reszta to polskie firmy, z polskim kapitałem, zatrudniające Polaków.

Mamy jakiś sztywny produkt?

Trudno jest pochwalić się jednym produktem, ponieważ tych naprawdę ciekawych jest sporo. Jednym z nich jest samochód bankomat. Można w nim pobrać gotówkę np. podczas imprez masowych. Jednakże należy on do naszych produktów niszowych. Natomiast trzonem naszej produkcji są adaptacje pojazdów do przewozu osób oraz wszelkie rodzaje nadwozi zewnętrznych. Naszym oczkiem w głowie są zaawansowane technologie, własne konstrukcje i najwyższa jakość finalna produktów. Dba o to wyspecjalizowany zespół pracowników naszej firmy.

Gdy odwiedza się pani zakład produkcyjny, można odnieść wrażenie, że do złożenia kompletnego samochodu brakowałoby pani tylko silnika.

Rzeczywiście, niektóre nasze zabudowy ingerują bardzo daleko w konstrukcję samochodów i gdybyśmy podjęli takie wyzwanie, nasi konstruktorzy są zdolni stworzyć kompletny pojazd. Powiem więcej. Nie musieliby daleko szukać niezbędnych podzespołów. Na naszej ulicy, po sąsiedzku, dobrze prosperuje dwóch dużych dystrybutorów części zamiennych. To także odpowiedź dla tych, którzy formułują opinie, że w Polsce nie ma przemysłu motoryzacyjnego.

–rozmawiał Krzysztof Gniewkowski

Oszczędności lubią spokój

Sięgnij po Portfel Święty Spokój,
produkt inwestycyjny PZU,
dostępny w naszych oddziałach.

Dowiedz się więcej
☎ 801 102 102 pzu.pl



INWESTYCJE