

Problemy rynku części samochodowych



KONCERNY SAMOCHODOWE NA CAŁYM ŚWIECIE ZLECAJĄ PODWYKONAWCOM PRODUKCJĘ WIELU CZĘŚCI STOSOWANYCH PRZY PIERWSZYM MONTAŻU. SZACUJE SIĘ, ŻE PRZECIĘTNY POJAZD W 80% SKŁADA SIĘ Z CZĘŚCI POCHODZĄCYCH OD NIEZALEŻNYCH PRODUCENTÓW, A TYLKO W 20% – OD PRODUCENTA SAMOCHODU I SĄ TO PRZED E WSZYSTKIM ELEMENTY KONSTRUKCYJNE POJAZDÓW

Źródła zaopatrzenia rynku w części

W grupie elementów, których nie wykonuje sam producent auta, tylko jego podwykonawcy, znajdują się m. in.: elektronika, zawieszenie, oszklenie, oświetlenie, elementy układu chłodzenia silnika, plastikowe elementy wyposażenia pojazdu, tarcze koła, ogumienie i wiele innych. Części te, zwane w skrócie OE (*Original Equipment*) lub OEM (*Original Equipment Manufacturer*), produkowane

są zgodnie ze specyfikacją producenta pojazdu i pod jego ścisłą kontrolą. Dystrybuowane są zazwyczaj przez autoryzowane sieci producentów samochodów. Do firm produkujących na zlecenie koncernów samochodowych należą między innymi: Bosch (największy na świecie dostawca motoryzacyjny), Hella, Delphi, Valeo i wiele innych.

Producenci części, zarówno z Unii Europejskiej, jak i spoza niej, dostarczają

swoje wyroby także niezależnym dystrybutorom części, zwanym w branży IAM (*Independent Aftermarket*). Części te, oznaczane są symbolem OES (*Original Equipment Supplier*) i są to takie same produkty – pod względem konstrukcji, walorów technicznych i estetycznych oraz jakości – jak części dostępne w oficjalnej sieci sprzedaży producenta pojazdu. Różnią się pomiędzy sobą jedynie opakowaniem, logo na opakowaniach oraz ceną. Tę ostatnią różnicę najlepiej widać w przypadku zakupu części i serwisowania samochodu we współpracujących z producentami pojazdów autoryzowanymi serwisami (ASO). Serwis pojazdu z użyciem takich samych części dostarczonych do niezależnego warsztatu przez dystrybutora kosztuje w większości przypadków znacznie mniej.

Współistnienie tych dwóch kanałów – autoryzowanego i niezależnego – stanowi ochronę przed monopolizacją, dając kierowcom prawo wyboru, w którym warsztacie chcą serwisować swój pojazd. Dystrybutorzy, czyli niezależne sieci hurtowego zaopatrzenia rynku, w trosce o wizerunek własnej marki w sposób szczególny wybierają swoich kontrahentów. Weryfikacja dostawców pozwala na sprzedaż produktów zarówno z Polski, jak i Unii Europejskiej, a nawet z krajów dalekowschodnich, przy czym te ostatnie zwykle poddawane są kontroli w zewnętrznych jednostkach badawczych lub własnych laboratoriach.

Używane – zregenerowane

Zarówno w ASO, jak i u dystrybutorów niezależnych można kupić części używane poddane profesjonalnej regeneracji, które po tym zabiegu nadają się do ponownego użytku. Części regenerowane przynoszą wiele korzyści: od konkurencyjnej ceny, po wspieranie ochrony klimatu – regeneracja nie wy-

maga bowiem zużycia takiej samej ilości surowców i energii, jak produkcja nowych części.

W Europie w zakresie profesjonalnej regeneracji części samochodowych przoduje Szwecja. Także w Polsce działają firmy o podobnym profilu, wśród nich Lauber, Valeo, BorgWarner, TurboTec i in. Jednak rozwinięcie tego typu działalności na szerszą skalę uniemożliwia rodzimym firmom konieczność sprowadzania rdzeni (*core'ów*), czyli części używanych wykorzystywanych w procesach regeneracji, z zagranicy, mimo że w Polsce co roku demontuje się około 500 tysięcy pojazdów (drugie tyle w szarej strefie). Wynika to z faktu, że w kraju działa wiele nielegalnych punktów demontażu, a na te, które mają zarejestrowaną działalność, nie ma nałożonego obowiązku odsprzedaży wymontowanych części do profesjonalnych regeneratorów.

Części z pojazdów o braku lub ujemnej wartości rynkowej

Części używane pozyskiwane z demontowanych pojazdów, których nie podaje się regeneracji, po „odkurzeniu” trafiają często na portale internetowe i dalej do ponownego użycia, wpływając negatywnie na bezpieczeństwo na polskich drogach. Dzieje się tak pomimo obowiązywania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 28 września 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko. Rozporządzenie zakazuje ponownego montażu używanych części wymienionych w tym akcie prawnym, nie zakazuje jednak obrotu takimi częściami. Tymczasem w znaczącej większości

przypadków części te są wymontowywane z powodu ich zużycia, zniszczenia, korozji lub w trakcie złomowania pojazdu i nie nadają się nawet do odzysku surowców, a jedyne co powinno się z nimi zrobić, to zutylizować.

Do źródeł części niewiadomego pochodzenia trafiających na rynek należy zaliczyć też dalekowschodnie platformy internetowe, które działają przy całkowitym braku kontroli bezpieczeństwa oferowanych tam produktów. Wpływa to negatywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, ponieważ stacje kontroli pojazdów nie są w stanie skutecznie wyłapywać podczas rutynowych kontroli pojazdów z zamontowanymi częściami „z odzysku”, które absolutnie nie powinny się tam znaleźć. Ponadto części trafiające do obrotu kanałami znajdującymi się poza jakimkolwiek nadzorem jakościowym oraz fiskalnym niszczą legalnie działającą konkurencję na rynku.

Konieczne zmiany

Wydaje się, że rozwiązaniem problemu mogłoby być stworzenie listy części, które – podobnie jak akumulatory – zostałyby objęte systemem kaucyjnym. Przy zakupie nowej lub regenerowanej części zamiennej posiadacz auta powinien być zobligowany do oddawania starej pod rygorem wyższej ceny. Analogicznie, na stacji demontażu pojazdów powinien zostać nałożony obowiązek sprzedaży części nadających się do regeneracji do firm zajmujących się profesjonalną regeneracją. Ponadto, za prowadzenie niezarejestrowanej działalności stacji demontażu pojazdów powinny być nakładane (i skutecznie egzekwowane!) wysokie kary. Obecnie obowiązujące kary za nielegalny demontaż w wysokości od 15 do 500 tysięcy złotych, wydają się nie-

wystarczające, gdyż mogą być bez problemu w kalkulowaniu w koszty takiej działalności.

Kolejną zmianą powinno być wprowadzenie obowiązku odsprzedaży części mogących podlegać recyklingowi do firm zajmujących się profesjonalną regeneracją. Lista części, które obecnie można fabrycznie regenerować, zawiera ponad 30 grup towarowych i cały czas rośnie. Wprowadzenie obowiązku odsprzedaży z jednej strony pozwoliłoby zgromadzić rdzenie do regeneracji, z drugiej – ograniczyłoby napływ części używanych na portale aukcyjne i ogłoszeniowe.

W świetle tej sytuacji dobrą praktyką mogłoby być obowiązek informowania przez sprzedającego o zagrożeniu, jakie niesie stosowanie używanych części zamiennych z kategorii mających wpływ na bezpieczeństwo, wymienionych we wspomnianym rozporządzeniu z 2005 r. Sama zaś lista części w nim zawarta powinna być zdecydowanie dłuższa i rozszerzona o takie elementy, jak: amortyzatory, tarcze hamulcowe czy łożyska. Takie części używane powinny mieć podczas sprzedaży oznaczenia wskazujące na to, że są to produkty mające wpływ na bezpieczeństwo, których ponowny montaż jest niezgodny z prawem – analogicznie do ostrzeżeń umieszczanych na opakowaniach papierosów.

Kolejnym istotnym postulatem, do którego wzywa SDCM, jest wprowadzenie szczerłego systemu funkcjonowania stacji kontroli pojazdów wraz ze skutecznym nadzorem nad ich działalnością. Według Stowarzyszenia, powinno to być priorytetem sejmiku następnej kadencji, bowiem system badań technicznych w Polsce jest nieskuteczny i wymaga pilnej naprawy.

Opracowanie na podstawie materiałów SDCM

Bezkolizyjnie wjeżdź w erę ONLINE

dobrekasyonline.pl

Autoryzowany Dealer Posnet

ALT Systemy Informatyczne

Łódź 90-117 ul. Narutowicza 7/9
alt@alt.com.pl
(+48) 509 706 720