Wykorzystanie możliwości recyklingu jako działanie przedsiębiorcze w usługach motoryzacyjnych

<https://doi.org/10.33141/po.2005.01.05>

Przegląd Organizacji, Nr 1 (780), 2005, ss. 23-26

www.przeglądorganizacji.pl

Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa (TNOiK)

Mirostaw Włodarczyk, Jerzy Janczewski

Wstęp

Przedsiebiorczość w literaturze jest szeroko interpretowana. Często utożsamia się ją z małą firmą i działaniami jej właściciela lub menedżera i pracowników.

Przedsiebiorczość w usługach motoryzacyjnych to przede wszystkim zorientowanie na zaspokojenie wielu oczekiwań klientów¹⁾, takich jak niska cena za usługę, wysoka jakość naprawy, usługa na poczekaniu, a także szeroki zakres usług świadczonych przez firmę. Pogodzenie tych oczekiwań, zwłaszcza niskiej ceny i wysokiej jakości usługi jest bardzo trudne, a czasami wręcz niemożliwe do zrealizowania. Na koszty usługi oprócz robocizny decydujący wpływ mają ceny części zamiennych, które rosną wraz z ich jakością.

Szeroki zakres usług jest niezbędny w każdym serwisie, gdyż klient zwykle oczekuje usługi kompleksowej i nie chce odwiedzać kilku punktów naprawy. Także dla warsztatu dobrze jest, gdy prowadzi on w dziedzinie motoryzacyjnej różnorakie usługi wspierające go ekonomicznie.

Przedsiebiorczość również jest rozumiana jako wykorzystywanie szans i okazji²⁾, a w swym klasycznym ujęciu pojmuję się ją jako wprowadzanie innowacji³⁾. W przypadku serwisu zajmującego się obsługą i naprawą samochodów trudno oczekiwać ciągłego wprowadzania innowacji twardej, mogą to być także tzw. innowacje miękkie, najczęściej dotyczące procesu obsługi i naprawy samochodu lub organizacji firmy.

Z własnych badań autorów wynika, że niezamożni właściciele używanych samochodów oczekują od mechaników umiejętności tzw. złotej rączki mających bezpośredni związek z regeneracją i naprawą części samochodowych, niekiedy także zawierających przesłanki innowacyjne.

Ogromne możliwości, a więc i szanse, jeszcze w pełni nie wykorzystane, stwarza dla warsztatów naprawczych recykling pro-

duktowy samochodów wycofanych z eksploatacji. Oprócz tego, że dostarcza on tanich części zamien-nych⁴⁾, to dodatkowo dzięki regeneracji niektórych elementów stwarza możliwości pracy dla małego warsztatu, nawet takiego z podstawowym kapitałem rzeczowym i ludzkim.

Nowe wyzwania w usługach motoryzacyjnych po wejściu Polski do Unii Europejskiej

Po wejściu do Unii Europejskiej nastąpił gwałtowny wzrost liczby sprowadzanych do Polski używanych samochodów (rys. 1), co spowodowało nowe, nieznane dotąd wyzwania, zarówno dla firm zajmujących się recyklingiem, jak i dla firm zajmujących się serwisem.

Konsekwencją masowego importu do Polski używanych samochodów będzie w najbliższym czasie wzrost zapotrzebowania na części zamienne lub całe zespoły do samochodów oraz intensywny rozwój sieci recyklingu. Niebawem Polacy powinni wyrejestrować swoje najstarsze pojazdy na konto młodszych, także używanych, które oferują bogatsi od nas zachodni sąsiedzi. W związku z tym zaistnieją szczególne szanse w odzysku produktowym rozumianym jako odzysk i regeneracja części lub całych zespołów z wycofywanych z eksploatacji samochodów i ponowne ich wyko-

Rys. 1. Import używanych samochodów do Polski w okresie od stycznia do sierpnia 2004 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów i Instytutu Samar.

Rys. 2. Produkty powstałe w wyniku likwidacji samochodu

Źródło: opracowanie własne.

rzystanie w pojazdach używanych. Powinno to przynieść ewidentne korzyści ekonomiczne i ekologiczne, a dla wielu warsztatów napraw i kontroli pojazdów samochodowych możliwość rozwoju firmy i stworzenia dodatkowych miejsc pracy, a co za tym idzie rozwoju przedsiębiorczości.

Problemy ponownego wykorzystania używanych zespołów lub części

Wiele przykładów z praktyki, jak pisze Klimkiewicz⁵⁾, dowodzi, że stosowanie regenerowanych części w naprawianych urządzeniach jest opłacalne. Musi przy tym być zapewniona odpowiednia jakość wykonywanych napraw, która zależy od wyposażenia zakładu naprawczego, kwalifikacji pracowników, dostępnej dokumentacji naprawianego urządzenia, organizacji pracy i jakości części zamiennych. Części regenerowane stosuje się ze względu na ich niższą cenę oraz ochronę środowiska naturalnego, wykorzystując recykling produktowy przez regenerację.

Problematyka ponownego wykorzystania używanych części i zespołów samochodowych oraz ich regeneracji nie jest w technice nowa. Powszechnie regeneruje się wały korbowe, wałki rozrządu, tuleje cylindryczne i inne elementy. Spotyka się także warsztaty regenerujące kadłuby, głowice⁶⁾ i przekładnie, np. kierownicze⁷⁾.

Stosunkowo niedawno, w Polsce poprzedniego ustroju, masowo bieżnikowano opony, regenerowano akumulatory, reflektory, chłodnice i wiele innych elementów z wyposażenia samochodu. W niektórych zakładach naprawczych w zamian za zużyte wymieniano całe zespoły pojazdu, takie jak: silnik, skrzynia biegów czy most napędowy.

W gospodarce socjalistycznej wymuszał to totalny niedobór i braki na rynku. Obecnie o ponownym wykorzystaniu w Polsce części samochodowych lub całych zespołów decyduje zamożność właściciela i zużycie ekonomiczne pojazdu związane z jego wiekiem i przebiegiem. Naturalne jest, że niezamożni właściciele mocno wyeksploatowanych pojazdów nie są zainteresowani drogimi częściami zamiennymi zwłaszcza na tzw. pierwszy montaż; interesują ich części o porównywalnej jakości skorelowane z rynkową ceną samochodu. Taki warunek mogą spełnić pochodzące

Rys. 3 Zmiana wartości samochodu w funkcji jego wieku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Eurotax [w:] www.uzywane.mojeauto.pl/eurotax/eurotax.find.php, 2004 08 03.

z wtórnego rynku używane części zamienne, których cena w stosunku do tych nowych powinna zachować odpowiednią proporcję i wpłynąć na opłacalności ich ponownego montażu w samochodzie.

Stąd też zagadnienie zapotrzebowania na używane i regenerowane części i zespoły samochodowe w obecnych warunkach ekonomicznych jest wciąż aktualne. Z tym, że jest ono trudniejsze do realizacji niż w poprzedniej gospodarce. Trudności powoduje ogromny postęp w motoryzacji w ostatnim czasie, krótkie serie, występowanie na rynku różnorodności marek i modeli, stałe podwyższanie poziomów technologicznych i wiele innych czynników nie tylko technicznych. Powinno to znacznie ułatwiać fazę projektowania samochodów zorientowaną na recykling, także i ten produktowy, po to aby przewidzieć maksymalny odzysk zespołów, elementów i pozostałych materiałów⁸⁾.

W Polsce wyzwanie skupu i regeneracji zużytych części samochodowych podjęły już niektóre duże firmy, takie jak Bosch czy Inter Cars. Firmy te posiadają własne zakłady produkcyjne, w których regenerują pompy wtryskowe, przekładnie kierownicze, pompy wspomagania układu kierowniczego, alternatory, rozruszniki, silniczki wycieraczek, zaciski hamulcowe itp.

Na ponownie wprowadzone do obrotu zespoły udzielana jest gwarancja. Mimo że są one średnio o 30% tańsze od zespołów nowych, to w chwili obecnej nie są wystarczająco rozpowszechnione. Powodem są występujące na rynku części duże różnice w cenach i być może 30-proc. zniżka nie stanowi wystarczającej zachęty dla użytkownika samochodu. Nie widać także zainteresowania warsztatów we wdrażaniu takich części do napraw.

Bosch od dawna prowadzi regenerację własnych produktów – zwłaszcza tych drogiej i o skomplikowanym działaniu. Sprzedaje je warsztatom według zasady „sztuka za sztukę”, co oznacza zwrot części używanych w zamian za produkt regenerowany. Zużyta część musi jednak spełniać warunki zwrotu⁹⁾, które przykładowo ujęte są w programie BX.

Inter Cars z powodu dużej różnorodności samochodów nastawiony jest na popularne marki i modele, takie jak: Volkswagen, Audi, Opel, Renault, Peugeot czy Citroen.

W Polsce w procesie recyklingu samochodów, a więc i w odzysku produktowym przez regenerację nie biorą wystarczającego udziału małe serwisy samochodowe, choć większość z nich posiada takie możliwości. Wiele z nich w związku z przyjętą specjalizacją legitymuje się odpowiednim wyposażeniem technicznym, infrastrukturą i fachową wiedzą. Potrzebne są tylko właściwe warunki stymulujące proces odzysku, w tym przede wszystkim skup wycyfrowanych z eksploatacji samochodów i obrót częściami użytkowymi i regenerowanymi oraz szersza współpraca warsztatów i hurtowni.

Wzbudzenie zainteresowania wśród niektórych warsztatów mających dobre wyposażenie i infrastrukturę oraz dostęp do preferencyjnego kredytu dla dokonania przebudowy firmy i podjęcia recyklingu produktowego daje szansę na powstanie w Polsce sieci zakładów zbiórki i demontażu pojazdów samochodowych wycyfrowanych z ruchu oraz regeneracji i obrotu użytkowymi częściami. Może to dla wielu serwisów stanowić szansę na utrzymanie się na rynku w przyszłości i jednocześnie zaspokoić oczekiwania użytkowników aut na części zamienne o korzystnej cenie do wartości ich pojazdów.

Organizacja stacji zbiórki, demontażu, regeneracji i obrotu produktami recyklingu samochodów

W chwili obecnej w Polsce (jak pisze Stawiarzski¹⁰⁾) dyskutowane są dwie koncepcje dotyczące wyboru stacji zbiórki i demontażu samochodów wycyfrowanych z eksploatacji. Pierwsza zakłada budowę stacji o bardzo dużej wydajności sięgającej kilkunastu tysięcy złomowanych rocznie samochodów, zajmujących się wyłącznie tą działalnością i współpracujących z wieloma punktami zbiórki samochodów działającymi w stałym powiązaniu ze stacją i dostarczającymi jej samochody do demontażu.

Druga koncepcja preferuje mniejsze stacje zbiórki i demontażu, prowadzące obok tej działalności również inną działalność z zakresu usług motoryzacyjnych. Stacje te powinny być powiązane z innymi podobnymi stacjami sieciami informatycznymi, których głównym zadaniem będzie organizacja wspólnej sprzedaży produktów demontażu, w tym części zamiennych i współpraca z zakładami zajmującymi się regeneracją.

Tworzenie w Polsce w obecnych warunkach bardzo dużych stacji zbiórki i demontażu samochodów obarczone jest ryzykiem wynikającym z małej podaży

pojazdów przeznaczanych do złomowania i wysokimi kosztami ich skupu, a przede wszystkim kosztami transportu całych pojazdów z odległych rejonów. Zasadne jest oparcie tego systemu na lokalnych stacjach średniej i małej wielkości. Powinny one powstawać z istniejących już licznych firm zajmujących się usługami motoryzacyjnymi, posiadającymi odpowiednią infrastrukturę i przydatne do wykorzystania w zbiorce i demontażu samochodów wyposażenie techniczne. Z firmami tymi powinny współpracować wszystkie lokalne serwisy samochodowe zainteresowane tanimi częściami i całymi zespołami, a także ich regeneracją. Zarówno stacje zajmujące się skupem i demontażem samochodów, jak i pozostałe firmy biorące udział w procesie recyklingu powinny deklarować współdziałanie w sieci. Rozwiązanie sieciowe jest korzystne ze względu na sprzedaż produktów, szkolenia, inwestycje, współpracę z bankami oraz wsparcie logistyczne. Sieć jest partnerem w negocjacjach z innymi firmami zajmującymi się recyklingiem, władzami samorządowymi, służbami ochrony środowiska, towarzystwami ubezpieczeniowymi i producentami i importerami samochodów. Sieć może wpływać skutecznie na spełnianie wymagań ochrony środowiska, co stanowi podstawę zrównoważonego rozwoju gospodarki.

Ważną rolą organizatorów sieci będzie stworzenie i wdrożenie systemu opartego na komputerze i internecie w celu szybkiego przepływu i wymiany informacji.

Powiązanie tej współpracy w sieci na poziomie lokalnym, a w przyszłości przeniesienie jej na poziom ogólnokrajowy, przyniosłoby wymierne korzyści dla większości właścicieli samochodów.

Podsumowanie

Przedsiebiorczość w usługach motoryzacyjnych powinna polegać na wykorzystywaniu szans i okazji oraz działaniach nie tylko zapewniających przetrwanie firmy, lecz także jej rozwój ilościowy i jakościowy. Istotną szansę dla firm zajmujących się obsługą i naprawą samochodów rodzi wzmożony import używanych samochodów z krajów bogatszych od Polski i w niedalekiej przyszłości nieunikniony ich recykling. Wtórne wykorzystanie części lub całych zespołów, a także ich regeneracja mogą stanowić dla warsztatów motoryzacyjnych oraz ich klientów korzyść ekonomiczną poprzez zwiększenie zatrudnienia i ochronę środowiska naturalnego. Dodatkową korzyścią może stać się możliwość dyfuzji wiedzy dotyczącej nowych metod obsługi i napraw używanych samochodów.

prof. dr hab. Mirosław Włodarczyk
Politechnika Łódzka
mgr inż. Jerzy Janczewski
doktorant Politechniki Łódzkiej

PRZYPISY

- ¹⁾ Najważniejsze oczekiwania kierowców wobec warsztatu, [w:] www.motofocus.com.pl/photos/108989773540f685077780e.jpg, 2004 07 16.

- 2) P.F. DRUCKER (1992) definiuje przedsiębiorczość jako cechę (sposób zachowania się) przedsiębiorcy i przedsiębiorstwa, pod którą rozumie się gotowość i zdolność do podejmowania i rozwiązywania w sposób twórczy i nowatorski nowych problemów, umiejętność wykorzystywania pojawiających się szans i okazji oraz elastycznego przystosowania się do zmieniających się warunków. Przedsiębiorca zawsze poszukuje zmiany, reaguje na nią i wykorzystuje ją jako okazję. Zob. *Przegląd definicji przedsiębiorczości w małych firmach*, nie publikowane opracowanie własne autorów.
- 3) J. SCHUMPETER (1912) przedsiębiorczość utożsamia z cyklicznym wprowadzaniem innowacji na rynek, z działalnością polegającą na wprowadzaniu nowego produktu (usługi) lub jakiegoś nowego jego gatunku, wprowadzaniu nowej metody produkcji, otwarciu nowego rynku, zdobyciu nowego źródła surowców lub półfabrykatów, wprowadzeniu nowej organizacji przemysłu. Tamże.
- 4) *Jakość części zamiennych*, „Autoexpert” 2002, nr 5, s. 24–26.
- 5) M. KLIMKIEWICZ, *Optymalizacja doboru regenerowanych części do naprawianego urządzenia*, [w:] Materiały III Międzynarodowej Konferencji *Problemy recyklingu*, pod red. C. BOCHENSKIEGO, Wyd. SGGW, Warszawa 2003, s. 253.
- 6) Firma Piętka sc, www.pietka.com.pl/co.html, 2004 09 17.
- 7) Firma Zaborski – Przekładnie z Łodzi, <http://www.zaborski-przekladnie.com.pl/mapy.html>, 2004 08 16.
- 8) K. WITUSZYŃSKI, P. DROŹDZIEL, A. NIEOCZYM, *Projektowanie samochodów zorientowane na recykling*, [w:] Materiały I Międzynarodowej Konferencji *Problemy recyklingu*, pod red. C. BOCHENSKIEGO, Wyd. Drukarnia, Sierpc 2001, s. 163.
- 9) Więcej o programie wymiany BX na przykładzie przepływomierzy [w:] J. CICHECKI, *Przepływomierze dla grupy VW*, „Autospec” 2004, nr 2 (13), s. 12.
- 10) D. STAWIARSKI, *Aspekty ekonomiczne i techniczne przy projektowaniu nowych i modernizowanych stacji demontażu samochodów wycofanych z eksploatacji*, [w:] Materiały III Międzynarodowej Konferencji Naukowej *Problemy recyklingu*, Rogów 2003, s. 201.

BIBLIOGRAFIA

- [1] CICHECKI J., *Przepływomierze dla grupy VW*, „Auto-spec” 2004, nr 2 (13).
- [2] DRUCKER P.F., *Myśli przewodnie Druckera*, MT Biznes, Warszawa 2002.
- [3] KLIMKIEWICZ M., *Optymalizacja doboru regenerowanych części do naprawianego urządzenia*, [w:] Materiały III Międzynarodowej Konferencji *Problemy recyklingu*, pod red. C. BOCHENSKIEGO, Wyd. SGGW, Warszawa 2003.
- [4] KRAŚNICKA T., *Koncepcja rozwoju przedsiębiorczości ekonomicznej i pozaekonomicznej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2002.
- [5] NOWAK B., *Regeneracja typowych elementów pojazdów samochodowych*, WKŁ, Warszawa 1985.
- [6] STAWIARSKI D., *Aspekty ekonomiczne i techniczne przy projektowaniu nowych i modernizowanych stacji demontażu samochodów wycofanych z eksploatacji*, [w:] Materiały III Międzynarodowej Konferencji *Problemy recyklingu*, pod red. C. BOCHENSKIEGO, Wyd. SGGW, Warszawa 2003.
- [7] TARGALSKI J., *Przedsiębiorczość i rozwój firmy*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków 2002.
- [8] WITUSZYŃSKI K., DROŹDZIEL P., NIEOCZYM A., *Projektowanie samochodów zorientowane na recykling*, [w:] Materiały I Międzynarodowej Konferencji *Problemy recyklingu*, pod red. C. BOCHENSKIEGO, Wyd. Drukarnia, Sierpc 2001.