

Efektywny eksport części

W ciągu ostatnich 10 lat miliard złotych w formie dotacji trafił do branży recyklingu pojazdów, jednakże 2016 r. był ostatnim pod tym względem. System dopłat z NFOŚiGW został bowiem zniesiony. Gdzie prowadzący stacje demontażu mogą szukać przychodów, by zapewnić dodatni bilans działalności?

Nie będzie to łatwe, ponieważ nadal stacje demontażu borykają się z problemem „konkurencyjności” szarej strefy. W jakich warunkach prowadzącym stacje demontażu przyjdzie funkcjonować w kolejnych latach i jakie perspektywy rysują się przed branżą? Czy w tej dziedzinie gospodarki drzemie potencjał, dzięki któremu, pomimo braku dopłat, stacje staną się samofinansującymi, konkurencyjnymi i nowoczesnymi przedsiębiorstwami?

– Polskie stacje demontażu nie odznaczają się standardami od tych w Europie, Japonii czy Stanach Zjednoczonych, ponieważ również dzięki dopłatom, które w sumie sięgają miliarda złotych – mówi Adam Małyško, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS). Jednakże przedsiębiorcy muszą szukać źródeł finansowania działalności choćby w sprzedaży części samochodowych. Szansa jest małymalme wykorzystanie surowców i części znajdujących się w pojazdach wycofanych z eksploatacji.

Krok po kroku

Jak skutecznie sprzedawać części pochodzące z pojazdów na aukcjach internetowych i jak utrzymać stały wzrost obrotów?

– Moje doświadczenie opiera się na jednej z platform internetowych, dzięki której rozpocząłem eksport części – o swoich początkach i doświadczeniach w sprzedaży części samochodowych opowiada Sven Kimmel ze Stowarzyszenia Recyklerów NGO ELV Estonia.

Wskazuje on kilka zasadniczych kwestii, na które warto zwrócić uwagę przy sprzedaży części samochodowych za pośrednictwem stron internetowych. Przede wszystkim w opisie wystawianego do sprzedaży przedmiotu trzeba stosować wiele numerów danej części, gdyż to zwiększa szansę na jej sprzedaż. Ponadto publikowane na serwisie aukcyjnym zdjęcia powinny być dobrej jakości, a co szczególnie ważne, nawet jeśli nie są to nasze fotografie, nie mogą zawierać logotypu innej firmy. Istotne jest to, by numery danej części były widoczne, gdyż stosowanie w opisie produktu aktualnych numerów OEM wspomaga odnalezienie danej części

w różnego rodzaju katalogach. – *Uzycie numerów identyfikacyjnych również ułatwia sprzedaż – wyjaśnia Sven Kimmel. Pomocne w odnajdowaniu pożądanego przedmiotu jest również używanie tagów w różnych językach. – Proszę o konkretną informację. Istotne są dobre tytuły i opisy przedmiotu. Użytkownicy w ten sposób wiele pytań i zapytań otrzymują odpowiedzi – wskazuje Kimmel. Trzeba także o łatwy dostęp do wszelkich informacji o sprzedawanych częściach. – A klient może zwrócić uwagę na sposób danej w odpowiedzi na pytanie, czy danej części, do czego należy samochód – mówi Walter Frauenknecht, założyciel i zarządca Stowarzyszenia Recyklerów VASSO, jak i zarządca stacji demontażu Auto Mladet AG Recycling.*

Jak wyśledzić przysyłkę Sven Kimmel podpowiada, by współpracować z jednym przewoźnikiem, ponieważ im więcej będzie się wysyłać, tym mniej będzie to kosztować. Zachętą klienta do zakupu jakiejś części będzie darmowa wysyłka. – *Warto jednak uważać na oferty skazywane w przypadku których koszt dostarczenia przesyłki dostarcza sprzedawca – ostrzega Kimmel. Na koniec transakcji zawsze warto poprosić o pozytywną opinię, gdyż w ten sposób buduje się wizerunek rzetelnej i solidnej firmy.*

Cenna jakość w walce z konkurencją

To, jakie trudności można napotkać, prowadząc stację demontażu, i jak sobie z nimi radzić, aby skutecznie konkuruwać z innymi przedsiębiorcami, wskazuje Walter Frauenknecht. Oczywiście, problemem, nie tylko typowym dla polski, jest nieuczciwa konkurencja. Trudno z nią walczyć, jednak Walter Frauenknecht dostrzega tylko jeden sposób – wspólne działanie i reagowanie. Należy bowiem wyrywać czarne owce, a nie oglądać się na działania władz, które nie będą w stanie pomóc. Orężem w tej walce o klientów muszą być jakość usług oraz części, a także gwarancja na nie. Dopóki nie mamy bazy wynikającej z przepisów czoło 516, dotyczących regulacji dostępu do danych identyfikacyjnych elektronicznych części zamontowanych w uczestnikach rynku, który nie są związane z danymi producenta pojazdu, pozostaje ręczna rejestracja danych w celu ponownego wykorzystania części. Pomocne byłoby uzyskanie wsparcia ze strony producentów w celu udostępnienia danych dotyczących części. Zapewne przydałyby się dane, które pozwalałyby dokonywać rozpoznania części, bowiem wiele danych jest utajnionych przed producentem. – *Na moją próbę jeden z producentów opracował specjalny zespół maszyn lub urządzeń, które mogłyby rozpoznawać*

części, jednak koszty okazały się zbyt wysokie, sięgające 30 tys. euro! To są koszty, których nie mogę sobie pozwolić – opowiada Frauenknecht. Dodał, że nie wszystko, co nowe jest dobre, a co stare – złe. Ważne jest, by być niezależnym od zewnętrznych technologii.

Cudze chwalcie, swego nie znacie

– Recykling pojazdów nie jest łatwym biznesem. Ktoś nie był takim papieżem, a ceny sprzedaży części ponosił na wysokim poziomie. Odnosił wrażenie inwestować w bazy danych, a ceny są trudne do przewidzenia – wyjaśnia Walter Frauenknecht. Czy istnieje zatem systemy informatyczne wspomagające pracę stacji demontażu na polu zarówno codziennej obsługi klientów, jak i bazy części oraz materiałów pozyskanych z samochodów?

– W firmie w celu zarządzania placem demontażowym połączony się oprogramowanie stworzone przez naszą firmę, zintegrowanym z platformą internetową, na której sprzedajemy części – wskazuje Sven Kimmel z Estonii.

Na polskim rynku również istnieje oprogramowanie wspomagające pracę i demontaż oraz gospodarkę częściami, zespołami, materiałami i odpadami. Możliwość wykorzystania takich systemów jest wiele. Chodzi np. o prowadzenie systemu aukcyjnego dla stacji użytkujących najwyżej ceny o resztkach, częściach i materiałach uzyskiwanych podczas demontażu. Minusem obecnie może być ograniczenie powszechnego dostępu do zasobów dla wszystkich stacji, które nie posiadają takiego oprogramowania. Zatem pozostaje czekać na centralizację, stworzenie bazy danych, która



uścieli system, a także ułatwił dostęp do informacji prowadzącym stacje demontażu.

Pod lupą KE

Niestety, przedstawiciele stacji demontażu borykają się z problemami natury technicznej, gdyż obecnie istnieje ponad 80 marek samochodów, 800 modeli i 80 tys. różnych rodzajów pojazdów. Dlatego tak istotne jest wsparcie od producentów w pozyskiwaniu danych dotyczących części.

Na tym jednak nie koniec, gdyż problem stanowią również części jednorazowego użytku lub trudne do przeprogramowania. Dlatego Stowarzyszenie EGARA, którego członkiem jest również Walter Frauenknecht, prowadzi rozmowy z producentami części i samochodów, by znaleźć satysfakcjonujące rozwiązanie dla wszystkich stron. W tym celu utworzono ankietę, aby stacje demontażu w każdym kraju członkowskim UE ujęły w niej przykłady takich „nieużytkowych” części.

– Ankietę stworzyłem do tego, by podzielić się faktami w rozmowach z KE, aby zrównoważony rozwój przestał być tylko hasłem, lecz został wprowadzony –

apeluje Walter Frauenknecht. Zebrane dane zostaną przedstawione Komisji Europejskiej, by móc wywierać presję na producentów.

Co dalej?

Po 10 latach zniesiono system dopłat dla stacji demontażu. Według Jarosława Rolitkiego z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, system spełnił swoją funkcję. Dzięki finansowemu wsparciu stacji demontażu zwiększyła się liczba pojazdów demontowanych i ewidencjonowanych. Zmniejszeniu uległa liczba porzuconych samochodów, a podwyższeniu – standardy stacji. Podobnego zdania jest prezes Adam Małyško, który wskazuje, że stacje stały się miejscami profesjonalnego podjęcia do demontażu. Jednakże aby branża miała szansę na rozwój, musi efektywnie wykorzystywać surowce i części znajdujące się w pojazdach wycofanych z eksploatacji. Najważniejsza jest wysoka jakość części wraz z rzetelną na nie gwarancją, a także wykwalifikowana kadra stanowiąca konkurencję dla szarej strefy.

KATARZYNA BACHOWICZ

Od redakcji

Materiał powstał na bazie wystąpień i zagadnień poruszanych podczas międzynarodowej konferencji „Recykling 2017”. Wydarzenie zostało zorganizowane 1 grudnia 2016 r. w Warszawie przez Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów FORS pod patronatem czasopisma „Recykling”.