

Wojciech LEWICKI

WYMIAR EKONOMICZNY WPŁYWU MARKI POJAZDU NA KSZTAŁTOWANIE SIĘ STAWKI ROBOCZOGODZINY BLACHARSKO-LAKIERNICZEJ

W artykule zaprezentowano rozważania dotyczące wpływu danej marki pojazdu na wysokość kształtowania się stawki jednostkowej roboczogodziny blacharsko-lakierniczej na współczesnym rynku usług naprawczych. Rozważania uzupełniono o prezentację autorskich badań dotyczących zróżnicowania stawki godzinowej w zależności od marki pojazdu, który na potrzeby eksperymentu numerycznego został poddany hipotetycznemu procesowi naprawy blacharsko-lakierniczej.

Zamierzeniem artykułu jest zwrócenie uwagi na istotę podjętej problematyki badawczej poprzez wykazanie, że na rynku usług naprawczych występują rozbieżności cenowe w zakresie stosowania stawki roboczogodzinowej w odniesieniu do usług naprawczych wykonywanych przez autoryzowane stacje napraw, a jednym z parametrów, który wpływa na tą zmienną jest marka danego pojazdu.

WSTĘP

W branży motoryzacyjnej oczywistym jest stwierdzenie, że koszty naprawy determinują dwa zasadnicze czynniki - koszt części zamiennych oraz koszt robocizny. W dążeniu do zdefiniowania czynników determinujących koszty robocizny, w literaturze poświęconej zagadnieniom kosztów napraw napotyka się szereg trudności koncepcyjno-pojęciowych, których rezultatem jest brak jednoznacznej widoczności podstawowego parametru determinującego tą zmienną, czyli marki danej pojazdu [13]. Ponadto w dostępnym piśmiennictwie coraz dobitniej podkreśla się rolę autoryzowanych stacji napraw, jako podmiotów kształtujących ceny i stawki na współczesnym rynku usług naprawczych [1]. Zatem problematyka analizy udziału kosztów robocizny w całkowitych kosztach naprawy samochodów osobowych stanowi istotny problem badawczy nie tylko w aspekcie wzrostu zjawiska kooperacji rynkowej w tym sektorze usług [2], ale także wykazania, kluczowego wpływu parametru w postaci marki danego pojazdu na wysokość stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej. Zważywszy, że znajomość tej zmiennej w procesie eksploatacji nowo zakupionego pojazdu nabiera, fundamentalnego znaczenia ekonomicznego przede wszystkim dla samej strony popytowej.

Na tym etapie rozważań na uwagę zasługuje fakt, że w dostępnym piśmiennictwie zarówno z zakresu nauk technicznych jak i ekonomicznych brak jest takich analiz i opracowań w szczególności w zakresie kosztów i cen jednostkowych stawek roboczogodziny blacharsko-lakierniczej odnoszących się do autoryzowanych stacji napraw, co tym bardziej podnosi wartość merytoryczną i praktyczną podjętej tematyki badawczej.

Przedstawione powyżej podejście stało się podstawą do przyjęcia warunków brzegowych i metodyki postępowania nakierowanej na próbę zwymiarowania i ocenę obowiązujących jednostkowych stawek roboczogodziny blacharsko-lakierniczej poprzez:

- Omówienie czynników wpływających na kształtowanie się stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej w autoryzowanych warsztatach prowadzących swoją działalność z zakresu tej kategorii usług na współczesnym rynku motoryzacyjnym.

- Analizę obowiązujących stawek roboczogodziny blacharsko-lakierniczej w autoryzowanych stacjach napraw z wybranego regionu Polski na przykładzie ściśle wyselekcjonowanych marek pojazdów.

Zasadniczym celem artykułu jest wykazanie, że na wysokość stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej może mieć wpływ parametr w postaci marki naprawianego pojazdu a nie podmiotu, który tej naprawy dokonuje.

1. CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA WYSOKOŚĆ STAWKI-ROBOCZOGODZINY BLACHARSKO-LAKIERNICZEJ- UJĘCIE EKONOMICZNE

W rozważaniach dotyczących pojęcia kosztu i możliwości wykorzystania współczesnych teorii kosztów konieczne jest uwzględnienie normy zużycia. Norma to określenie liczbowe miary zużycia stosowane przy istniejących warunkach prowadzenia danej działalności [1]. W analizowanym przypadku rozważania dotyczą kosztów robocizny. Dostępna definicja w piśmiennictwie z zakresu technologii napraw informuje, że *robocizna to nakład pracy włożony w wykonanie określonej czynności naprawczych w samochodzie i stanowiące część kosztów usługi* [13].

Koszty usługi zależą od pracochłonności naprawy oraz od wysokości stawki za jednostkę czasową naprawy blacharsko-lakierniczej [7]. Dostępnie piśmiennictwo podkreśla, że stawka roboczogodziny blacharsko-lakierniczej składa się z zasadniczych składników:

- Części A wynoszącej około ok. 40% całości pokrywającej koszty sprzętu (amortyzacja warsztatu, komory lakierniczej, ramy i wielu innych urządzeń, kosztu lakieru, narzędzi dokumentacji,
- Części B wynoszącej ok. 40% całości pokrywającej koszty bieżącej działalności, czyli: płace, podatki, prąd itp.,
- Części C wynoszącej ok. 20% całości, a odpowiadającej za zysk brutto warsztatu [4].

Warto nadmienić, że na pracochłonność naprawy ma wpływ także technologia narzucona przez producenta pojazdu. Zatem podobnie jak w przypadku części zamiennych, na wartość tej zmiennej nie ma wpływu podmiot wykonujący daną usługę naprawczą. Na tym etapie rozważań należy postawić pytanie: jakie czynniki decydują o wysokości stawki roboczogodziny blacharsko-

lakierczej? W dostępnym piśmiennictwie promowany jest pogląd, że stawka za jednostkę czasową roboczogodziny blacharsko-lakierniczej w głównej mierze uzależniona jest od kategorii warsztatu, który wykonuje daną usługę, czyli czy jest to serwis posiadający autoryzację danej marki czy też jest to warsztat niezależny[13].

Zaprezentowany powyżej nurt myślowy, oparty jest na przekonaniu, że w przypadku warsztatów autoryzowanych stawka roboczogodziny blacharsko-lakierniczej powinna być stosunkowo wysoka, ponieważ naprawa uszkodzonego pojazdu dokonywana jest przez wykwalifikowany personel korzystający ze wyspecjalizowanych narzędzi przy zachowaniu obowiązującej technologii naprawy. Jednakże wieloletnie doświadczenie zawodowe autora artykułu wskazuje, że w odniesieniu do tej kategorii usług występują zjawiska i procesy, które zaprzeczają tej tezie. Dla przykładu większość autoryzowanych stacji napraw nie posiada własnego zaplecza technicznego umożliwiającego dokonane specjalistycznej naprawy blacharsko-lakierniczej np. nie posiadają komory lakierniczej. Zlecając tym samym wykonanie tej usługi warsztatom niezależnym. Ponadto w przypadku wielomarkowych serwisów autoryzowanych grupy producenckich dla przykładu grupy VW zauważalny jest trend, że naprawa pojazdu odbywa się w jednym i tym samym warsztacie dla wszystkich serwisowanych marek[6]. Na pierwszym etapie wnioskowania można byłoby przyjąć, że takie postępowanie jest pozbawione logiki, zważywszy na odmienną złożoność prac naprawczych, specyfikacje stosowanych materiałów oraz zróżnicowaną technologię naprawy poszczególnych marek. Zatem w przeciwieństwie do wyżej zaprezentowanego nurtu myślowego autor stawia tezę, że parametr w postaci kategorii warsztatu dokonującego naprawy nie powinien odgrywać kluczowej roli w procesie ustalenia wielkości stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej.

Wnikliwie analizy i obserwacje rynku usług naprawczych pozwalają na stwierdzenie, że w dzisiejszej rzeczywistości rynkowej na wysokość stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej mają wpływ inne determinanty spośród, których do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

- Markę danego pojazdu,
- Rodzaj, rozmiar oraz charakter uszkodzeń,
- Rodzaj zastosowanych materiałów, z których zbudowany jest pojazd[9],
- Wyposażenie warsztatu,
- Zasoby ludzkie w postaci know-now pracowników warsztatu.

Podsumowując niniejszą tematykę, uwzględniając jedynie aspekt teoretyczny rozważań dotyczących parametrów mających wpływ na wielkość kosztów robocizny w odniesieniu do usługi oferowanej przez autoryzowane stacje napraw można mylnie wnioskować, że na wysokości stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej wpływ ma jedynie kategoria warsztatu, który dokonuje naprawy uszkodzonego pojazdu. Tymczasem zaprezentowane poniżej badania wskazują, że na relacje kosztowe może mieć także wpływ marka danego pojazdu, który zostaje poddany procesowi naprawy.

2. ANALIZĘ OBOWIĄZUJĄCYCH STAWEK ROBOCZOGODZINY BLACHARSKO-LAKIERNICZEJ W AUTORYZOWANYCH STACJACH NAPRAW NA PRZYKŁADZIE ŚCIŚLE WYSELEKJONOWANYCH MAREK POJAZDÓW - WYMIAR EKONOMICZNY

Na samym wstępie rozważań opierając się na wnikliwej obserwacji europejskiego rynku usług naprawczych założono, że:

- W dostępnym piśmiennictwie odnoszącym się do problematyki szacowania stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej występuje powszechna jednomyślność, że analiza cen stawek umożliwi ocenę kształtowania się tej zmiennej np. zakresie oferowanych na rynku usług naprawczych[13]. Na uwagę zasługują fakt, że w obcojęzycznej literaturze przedmiotu szczegółowo i gruntownie omówiono uwarunkowania, zastosowane metody jak i przykłady takich badań odnoszących się do poszczególnych rynków naprawczych w Unii Europejskiej [3].
- Zidentyfikowane procesy narastającej wielosegmentowej konkurencji oraz dywersyfikacji usług naprawczych w Polsce spowodowały, że następuje konieczność zbadania wpływu tych zmian na ten konkretny rodzaj podmiotów oferującego tą usługę[12]. Autor nie popełni błędu myślowego, jeśli przyjmie następujące założenie: *skoro posługując się przyjętą metodą badawczą określono wielkość stawki roboczogodziny blacharsko lakierniczej obowiązującej w ASO odniesieniu do usług naprawczych w poszczególnych krajach Wspólnoty, można zatem zastosować tożsame narzędzie badawcze w celu określenia tej stawki w przypadku warsztatów naprawczych prowadzących działalność usługową na terenie Polski*. Ponadto założono, iż zaprezentowane badania wyselekcjonowanych warsztatów mogą być pomocne także w celu wypracowania jednolitych metod i sposobów określania stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej w odniesieniu do sporów sądowych na linii towarzystwo ubezpieczeniowe a warsztat naprawczy.
- Tym samym przedmiotem dalszych rozważań nie będzie kwalifikacja, czy też analiza poszczególnych kosztów składających się na całkowity koszt naprawy pojazdu a przedstawione zostaną wyłącznie sumaryczne analizy średnich cen stawek blacharsko-lakierniczych w stosunku do ściśle wyselekcjonowanych marek pojazdów.
- Założono, że eksperyment numeryczny dotyczyć będzie badanie autoryzowanych stacji napraw. Bez względu na to czy badane podmioty same dokonują naprawy pojazdu, czy też zleca ją podwykonawcy.
- Badanie dotyczące kształtowania się kosztów napraw polegało na analizie wielkości stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej obowiązującej w przypadku zlecenia hipotetycznej naprawy blacharsko-lakierniczej. W ramach próby badawczej analizie poddano 32 stacje autoryzowane (w ramach autoryzacji najbardziej popularnych marek: Alfa Romeo, Audi, BMW, Citroen, Fiat, Ford, Lancia, Mercedes, Nissan, Peugeot, Renault, Skoda, Seat, Subaru, Toyota, Vw. Ponadto na dalszym etapie wnioskowania w przyjęto, że analiza dotyczyć będzie dwóch warsztatów posiadających autoryzację tej samej marki, co umożliwi odpowiedź na pytanie czy na rynku występują rozbieżności cenowe w stawce roboczogodziny blacharsko-lakierniczej pomiędzy warsztatami wykonywującymi usługę naprawczą tych samych marek pojazdów.
- W każdym przypadku dane uzyskano na podstawie wywiadu telefonicznego i dotyczyły on zapytania ofertowego w odniesieniu do naprawy blacharsko-lakierniczej finansowanej wyłącznie przez posiadacza pojazdu. Badania wykonano na przełomie lutego i marca 2017.
- W celu interpretacji i oceny wyników posłużono się stosownymi metodami naukowymi, co pozwoliło na zidentyfikowanie korzystnych i niekorzystnych trendów oraz zjawisk w postaci wynikowej oraz tabelarycznej.

Tab. 1. Średnie stawki jednej roboczogodziny blacharsko-lakierniczej poszczególnych marek pojazdów od A do M w PLN

Marka Autoryzacji /Rodzaj Warsztatu	Alfa Romeo	Audi	BMW	Citroen	Fiat	Ford	Lancia	Mercedes
Warsztat autoryzowany nr 2.	125/127	135/135	140/140	130/135	120/120	130/135	130/130	160/160
Warsztat autoryzowany Nr 1	125/127	145/145	150/150	130/135	120/120	130/135	130/130	150/50

Źródło opracowanie własne

Tab.2 Średnie stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej poszczególnych marek pojazdów od N do V w PLN

Marka Autoryzacji /Rodzaj Warsztatu	Nissan	Peugeot	Renault	Skoda	Seat	Subaru	Toyota	Vw
Warsztat autoryzowany nr 2.	120/130	120/130	130/135	125/135	125/130	125/130	130/135	135/140
Warsztat autoryzowany Nr 1	120/130	120/130	130/135	125/135	125/130	125/130	130/135	135/40

Źródło opracowanie własne

Eksploatacja zaprezentowanych danych w tabelach 1 i 2 wskazuje na znaczne zróżnicowanie kwotowe pomiędzy poszczególnymi warsztatami w zakresie ustalania stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej. Wnikliwa analiza danych wskazała na występowanie dysproporcji cenowej także w odniesieniu do prac blacharskich i lakierniczych. Dla przykładu w przypadku marek pojazdów definiowanych przez rynek jako tzn. „marki popularne” zaobserwowano różnicę cenową między stawką blacharską a lakierniczą. Natomiast analiza danych w odniesieniu do tzn. marek luksusowych wykazała, że taka dysproporcja na rynku nie występuje.

Zaprezentowane wyniki badań w tabelach 1 i 2 dotyczące wpływu marki pojazdu na stawkę roboczogodziny blacharsko-lakierniczej wskazały że, najwyższe stawki jednej godziny prac blacharsko-lakierniczych występują w stosunku do marek pojazdów potocznie definiowanych jako premium, czyli Mercedes BMW i Audi. Natomiast najniższe stawki roboczogodziny dotyczą marek pojazdów definiowanych przez rynek jako tzn. marki popularne. Na uwagę zasługuje fakt, że w przypadku tych marek, jak wykazała analiza danych nie występuje rozbieżność w zakresie kształtowania się stawki lakierniczej czy też blacharskiej pomiędzy warsztatami posiadającymi autoryzację tych marek, co pozwala na stwierdzenie, że w przypadku warsztatów naprawczych nie prowadzą strategii konkurencji cenowej oferując daną usługę naprawczą po tej samej cenie.

PODSUMOWANIE

Fachowa literatura przedmiotu podkreśla wyraźnie, że proces eksploatacji nowo zakupionego pojazdu wiąże się z koniecznością okresowych przeglądów czy też napraw, a co za tym idzie częstymi wizytami min. autoryzowanych stacjach napraw[1]. W związku z tym

faktem, użytkownik pojazdu musi liczyć się z wydatkowaniem większych kwot pieniężnych w przypadku usługi wykonywanej przez ten konkretny podmiot. Na tym etapie podsumowań warto wspomnieć, że w dzisiejszych realiach rynkowych autoryzowany warsztat nie ma już obowiązku równoczesnej sprzedaży pojazdów, czyli autoryzacji zarówno na usługę serwisową jak i na dystrybucję[8]. Wybrany podmiot może, zatem sprzedawać pojazdy nie prowadzić serwisu albo np. prowadzić autoryzowany serwis, nie prowadząc sprzedaży i żaden koncern samochodowy nie może zabronić takiego postępowania w swojej sieci[10]. Jak wspomniano na wstępie koszt naprawy determinują dwa zasadnicze czynniki - koszt części zamiennych oraz koszt robocizny. Zatem użytkownikom pojazdów w dzisiejszych realiach rynkowych zależy na tym, aby posiadać wiedzę w odniesieniu do, których marek pojazdów koszty ich eksploatacji szczególnie w pierwszych latach będą hipotetycznie jak najniższe[11]. Z drugiej strony autoryzowanym stacjom napraw zależy na tym, aby stawka roboczogodziny blacharsko-lakierniczej nie tylko pozwalała na utrzymanie wysokiej rentowności ale była rzeczywistym odzwierciedleniem cen rynkowych[6]. W przeciwnym wypadku użytkownicy poszczególnych marek zrezygnują z usług autoryzowanych stacji napraw na rzecz innych podmiotów będąc w przeświadczeniu, że cena za usługę jest zawyżona w stosunku do marki produktu, który został im zaoferowany.

Analizując zaprezentowane wyniki dotyczące kształtowania się stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej w odniesieniu do poszczególnych marek i autoryzowanych stacji naprawczych prowadzących swoją działalność usługową na terenie Województwa Zachodniopomorskiego stwierdzono, że:

- We wszystkich analizowanych przypadkach stawka roboczogodziny lakierniczej jest wyższa niż roboczogodziny blacharskiej.
- Występują znaczne dysproporcje cenowe pomiędzy stawkami roboczogodziny blacharsko-lakierniczej w odniesieniu do poszczególnych marek pojazdów,
- Najwyższe stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej zaobserwowano w przypadku marek segmentu aut luksusowych. W odniesieniu do tych marek pomiędzy poszczególnymi warsztatami zaobserwowano, także konkurencję cenową w zakresie kształtowania stawek.
- Najniższe stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej dotyczyły marek, które definiowane są przez rynek jako tzn. niszowe. W przypadku tych marek serwisy naprawcze nie stosują konkurencji cenowej.

Reasumując podjęte przez autora rozważania dotyczące analizy stawek roboczogodziny blacharsko-lakierniczej na przykładzie wybranych marek pojazdów nie wyczerpują w pełni istoty zagadnienia, a stanowią jedynie próbę zasygnalizowania złożoności badanej problematyki dotyczącej wpływu kształtowania się cen za usługę naprawczą na polskim rynku usług naprawczych. Natomiast poprawność zaproponowanych założeń z pewnością w przeciągu kilku lat zweryfikuje rynek, co pozwoli na dalszą ocenę wpływu podmiotu dokonującego naprawy pojazdów na kształtowanie się stawki roboczogodziny blacharsko-lakierniczej w odniesieniu do poszczególnych marek samochodów osobowych.

BIBLIOGRAFIA

1. Abramek, M. Uzdowski F., Pojazdy Samochodowe Podstawy obsługi i napraw Wydawca Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKL 2012.
2. Burnewicz J. Sektor samochodowy w Unii Europejskiej. WKL, Warszawa, 2005.

3. Creutzig J. EG-Gruppenfreistellungs-Verordnung (GVO) für den Kraftfahrzeugsektor. Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Heidelberg-Berlin 2003.
4. Lewicki W., Ekonomiczne i Organizacyjne skutki wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce. Print Group, Szczecin 2010.
5. Lewicki W., Charakterystyka zmian w systemach dystrybucji samochodów osobowych w Polsce Zeszyty PIZ Społeczna Akademia Nauk Łódź. 2010,s.6
6. Lewicki W. Analiza jakości usług naprawczych na przykładzie przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego. Studium porównawcze: warsztaty niezależne a autoryzowane stacje napraw Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe 2016/12.
7. Lewicki W. Studium analityczno-badawcze cen części zamiennych do pojazdów definiowanych przez rynek jako grupa premium Autobusy Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe 2016/12.
8. Orlicka J., Sektorowe wyłączenia grupowe spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję dla ubezpieczeń w prawie Unii Europejskiej i Polski. UAM, Poznań 2010
9. Nowak J., Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego, WKiŁ, Warszawa 2004.
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r.(2010) w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję Dz.U. 2010 nr 198 poz. 1315.
11. Stoma M., Jakość a satysfakcja – różnice i wzajemne relacje Problemy Jakości 2009.
12. Stoma M., Modele i Metody pomiaru jakości usług. Lubelski Dom Medialny. 2012.
13. Wróblewski. P Naprawa podzespołów i zespołów pojazdów samochodowych WKŁ Warszawa 2017.

Economic dimension of influence of the make of the vehicle on the formation little ponds tinsmith-varnish man-hours

In the article the deliberations concerning the influence of the given make of the vehicle on the height of the forming were expressed oneself rates of the individual bodywork-varnish man-hour. Discussions were supplemented for presentations of author's examinations concerning diversifying the hourly rate depending on the make of the vehicle which for the purposes of numerical experiment was subjected for process of hypothetical bodywork-varnish repair.

Keeping an eye on the being of taken research issues by demonstrating is planning the article, that on future of market of repair favours price discrepancies in the scope of applying the working-hourly rate in relating to repair favours made by authorised workshops, but also one of parameters which can influence this variable are not only appearing there is a make of the given vehicle.

Autor:

Dr Wojciech Lewicki –Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie Wojciech.Lewicki@zut.edu.pl