

# Naprawy powypadkowe



**BOGUSŁAW RAATZ**  
WŁAŚCICIEL FIRMY HERKULES

**NAJTRUDNIEJSZYM WARUNKIEM POPRAWY OBECNEJ RYNKOWEJ POZYCJI PRZEZ USŁUGOWE WARSZTATY BLACHARSKO-LAKIERNICZE JEST POKONANIE NIEUZASADNIONYCH MITÓW, BAZUJĄCYCH GŁÓWNIEM NA CZĘSTO POWTA-RZANYCH KLAMSTWACH**

Tak ostre wstępne postawienie sprawy podyktowane jest koniecznością radykalnej zmiany myślenia. Konieczność ta wynika ze zmian zachodzących w Polsce, a prowadzących do tego, iż część obecnych uczestników rynku może już w niedalekiej przyszłości nie znaleźć na nim miejsca.

Przez wiele lat przemian gospodarczych w Polsce, dokonujących się po-

cząwszy od roku 1989, sytuacja na rynku napraw powypadkowych, a w szczególności tych związanych bezpośrednio z wypłatą odszkodowań przez firmy ubezpieczeniowe, ulega permanentnej ewolucji.

Wydawałoby się, że większość uczestników rynku likwidacji szkód komunikacyjnych powinna w lot pojmować sytuację, znać regulujące ją przepisy, a nawet

przewidywać dalszy rozwój wypadków. Przewidywanie jest bowiem bardzo istotne z punktu widzenia każdego przedsięwzięcia, a w szczególności gospodarczego. Niestety... wcale nie jest tak dobrze. Prowadząc rozmowy z właścicielami lub kierownikami warsztatów samochodowych, często można odnieść wrażenie, że albo nie mówią do końca prawdy, albo zatrzymali się mentalnie w poprzedniej epoce.

FOT. HERKULES

FOT. HERKULES

## Rozpowszechnione mity

Nieuzasadnione przekonania dotyczące sytuacji rynku likwidacji powypadkowych szkód komunikacyjnych w Polsce rozwijają się i utrwalają niezależnie od rzeczywistej, łatwej do sprawdzenia sytuacji. Spróbujmy obalić przynajmniej kilka z nich, zwłaszcza tych najbardziej w swych skutkach szkodliwych.

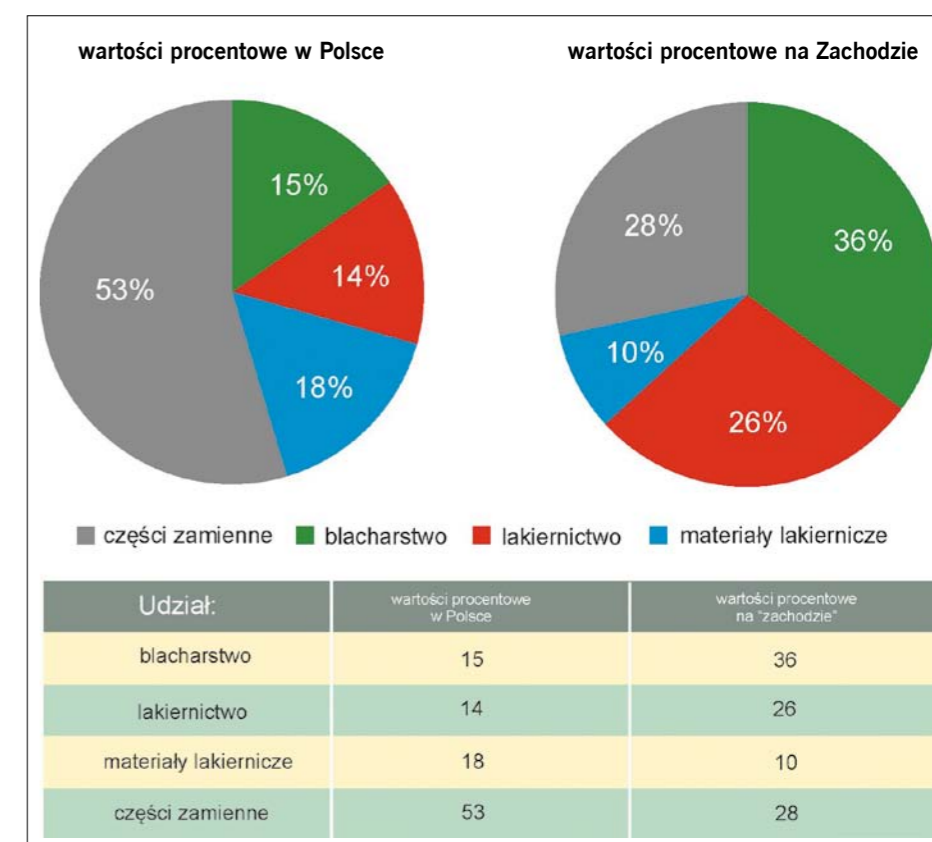
Pierwszy z nich głosi, że: „w krajach bardziej od naszego rozwiniętych nie prowadzi się w zasadzie żadnych napraw elementów samochodowych nadwozi”. Zgodnie z tym twierdzeniem wszystkie uszkodzone części podlegają wyłącznie wymianie i to na tzw. części oryginalne.

Opinie takie można usłyszeć nie tylko od motoryzacyjnych laików, lecz także od polskich profesjonalnych blacharzy i lakierników oraz innych uczestników procesu likwidacji szkód. Czym wyjaśnić ich popularność w czasie, gdy tzw. zagranica od dawna nie jest dla nas legendarną krainą? Jest przecież wszędobylski Internet, są Polacy pracujący w serwisach blacharsko-lakierniczych we wszystkich krajach zachodnich, zostały przecież otwarte granice...

Można zatem odnieść wrażenie, że prawdopodobnie mamy tutaj do czynienia z typowym przykładem znanej w psychologii zasady wyparcia, według której fakty dla nas niewygodne uznajemy za nieistniejące. Jednoznaczne zapewnienia typu: *na Zachodzie takich samochodów nie naprawia* kreowane są głównie przez importerów używanych samochodów i przedstawicieli firm pośredniczących w ich sprzedaży. Z ich punktu widzenia przyznawanie, że jednak, np. w Niemczech, naprawia się samochody powypadkowe, może poważnie podważać wiarygodność zapewnień o „bezwypadkowości” pojazdów importowanych w stanie kompletnym.

Nieprawdziwa jest również druga część tego twierdzenia, że jak już samochód jest naprawiany, to nie poprzez naprawę uszkodzonych elementów, lecz metodą całkowitej ich wymiany na nowe i oryginalne części zamienne.

Dla niektórych czytelników może to być szokujące, ale z załączonej tabeli wynika wyraźnie, że w przypadku częściowych napraw blacharskich podczas



STRUKTURA KOSZTÓW LIKWIDACJI SZKODY POJAZDU (DANE IGP)



USUWANIE ODKSZTAŁCEŃ METODĄ PANELOWĄ WYMAGA SPECJALNEGO OPRZYRĄDOWANIA I UMIEJĘTNOŚCI BLACHARZA. LECZ NIE MA NEGATYWNEGO WPŁYWU NA WYTRZYMAŁOŚĆ KONSTRUKCJI NADWOZIA

procesu likwidacji szkód komunikacyjnych udział tzw. robocizny jest ponad dwukrotnie większy w krajach Europy Zachodniej niż w Polsce! Dwukrotnie zaś mniejszy jest udział kosztów kupowanych części.

Podobna tendencja występuje w przypadku prac lakierniczych i udziału zuży-

wanych przy nich materiałów. Wniosek jest więc bardzo prosty: aktualnie podczas likwidacji szkody pojazdu w Polsce większość zysków jest udziałem producentów części (najczęściej azjatyckich) oraz ich dystrybutorów.

Uczestnicy rynku, którzy wkładają w likwidację najwięcej pracy i zaangażo- →