



FUTURE
TECHNOLOGY
Research & Design Center

INNOWACYJNE ROZWIĄZANIA IT WSPARCIE BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

Rynek motoryzacyjny w Polsce powstał i zaczął się kształtować praktycznie dopiero po 1989 roku. Wcześniej były talony, kupony, bony z Pewexu, w efekcie czego polski Fiat 125p po wyjechaniu z fabryki mógł kosztować nawet trzysta procent oficjalnej ceny rynkowej w Polmozbycie.

AUTOR: Sławomir Abczyński

Motoryzacyjna rzeczywistość PRL-u dzisiaj może śmieszyć i budzić niedowierzanie. Niestety, w tamtych czasach cały sektor – zarówno samochodowy, jak i ten związany z pojazdami osobowymi, dostawczymi czy ciężarowymi – był pełen niedorzeczności wynikających z odgórnego regulowania rynku. Nie miało to nic wspólnego ani z racjonalnym podejściem do motoryzacji, ani z ekonomią.

Od pierwszych wolnych wyborów minęło ponad ćwierć wieku. W tym czasie Polska dołączyła do grona motoryzacyjnej Europy. Początki, a więc pierwsze lata po przemianach ustrojowych, to był czas wielu prób i błędów. Sytuacja balansowała pomiędzy skrajnościami: niczym nieskrępowaną biznesową wolnością a restrykcyjnymi przepisami, które powstawały jako reakcja na swoiście pojmaną zaradność naszych rodaków.

Popyt, potrzeby klientów, zmiany gospodarcze w kraju i rozwój techniki motoryzacyjnej zrodziły potrzebę stworzenia nowych narzędzi. Takich, dzięki którym użytkownicy samochodów wszelkiego rodzaju, firmy ubezpieczeniowe, dealerzy mogliby dokonywać w miarę jednolitych wycen pojazdów, w podobny sposób sporządzać opisy techniczne czy ustalać zakres uszkodzeń powypadkowych i koszty naprawy.

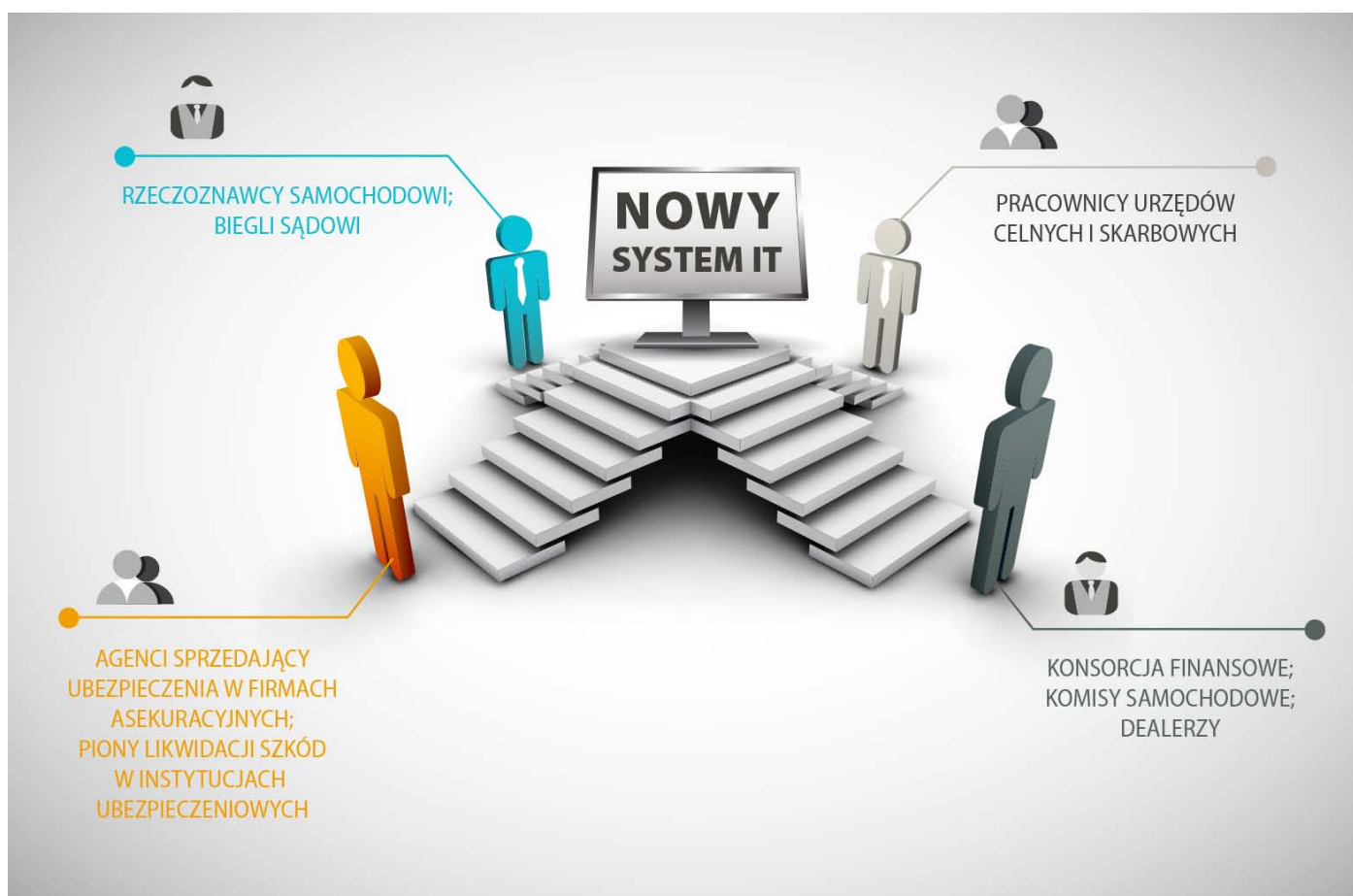
Od kilku, a nawet kilkunastu lat samochód jest już bardziej narzędziem pracy niż dobrem luksusowym, choć nadal ceny pojazdów pewnych marek sprawiają, że przynależą one raczej do kategorii dóbr luksusowych niż użytkowych. W pierwszych latach po 1989 roku zaczęły być dostępne katalogi, w których podawano wartości rynkowe pojazdów poszczególnych marek. Powstawały algorytmy wyliczenia wartości, w których uwzględniano czynniki kształtujące cenę rynkową pojazdu. Pod koniec lat 90

dziewięćdziesiątych rozwój techniki komputerowej umożliwił katalogowanie wartości rynkowych pojazdów w wersji elektronicznej. Różnego rodzaju programy komputerowe wspomagały opracowywanie wycen ich wartości.

Współczesny rynek samochodowy wygląda zupełnie inaczej. Opracowane ponad dwadzieścia lat temu oprogramowanie, algorytmy i metodologia wykonywania wycen zupełnie nie przystają do współczesnych realiów. Samochód już dawno przestał być składanką silnika, kół, układu kierowniczego oraz miejsca do przewozu pasażerów czy ładunku. Dzisiaj w technice motoryzacyjnej niepo-

cy urzędów celnych, skarbowych, coraz bardziej zróżnicowane pod względem specjalizacji konsorcja finansowe czy wreszcie komisje samochodowe i dealerzy należy koniecznie dostosować do aktualnej sytuacji w poszczególnych segmentach rynku motoryzacyjnego.

Stosowanie niemalże identycznych algorytmów w programach do wycen pojazdów osobowych różnych klas, pojazdów dostawczych, użytkowych czy wąsko specjalizowanych nośników różnorodnego wyposażenia jest w obecnych czasach, delikatnie rzecz ujmując, nieporozumieniem. Oponenci mogliby powiedzieć, że to prze-



dzielnie rządzi elektronika, a na wyposażenie składa się ogrom czujników, sterowników i różnego rodzaju komputerów pokładowych. W pojazdach użytkowych i specjalistycznych podwozie z kabiną i silnikiem staje się jedynie dodatkiem do skomplikowanego wyposażenia, którego wartość często kilka, a nawet kilkanaście razy przewyższa wartość samego podwozia – nośnika.

Narzędzia, którymi powinni posługiwać się w obecnych czasach rzeczoznawcy samochodowi, biegli sądowi, agenci sprzedający ubezpieczenia w firmach asekuracyjnych, pionicy likwidacji szkód w instytucjach ubezpieczeniowych, pracowni-

cież najlepsze narzędzie, jakie dzisiaj mają do dyspozycji. Z pewnością takie są realia. Ale czy to zwalania nas z obowiązku szukania rozwiązań lepszych, bardziej dokładnych, dostosowanych do dzisiejszych uwarunkowań rynkowych i nadszających za rozwojem techniki motoryzacyjnej?

Można oczywiście, z braku lepszych przyrządów pomiarowych, zmierzyć średnicę cylindra popularną metrówką. Jednak taki pomiar z pewnością nie będzie dokładny. Przy okazji trzeba mieć odwagę pokazać klientowi, jak narzędziem go dokonano i otwarcie przyznać, że taki pomiar ma niewiele wspólnego

z precyzją. Rozbieżności pomiędzy możliwościami narzędzi do wyceny pojazdów a coraz bardziej skomplikowaną techniką motoryzacyjną muszą siłą rzeczy pociągać za sobą nieścisłości w wycenach, opisach technicznych czy wręcz oznaczać uproszczenia. Skutkuje to tym, że wartości podane w wycenie znacząco odbiegają od realiów rynku samochodowego.

Wyraźnie należy tu podkreślić – to nie w braku wiedzy rzeczoznawców czy innych użytkowników systemów do wycen pojazdów jest problem. W większości przypadków to nie tu jest źródło niedokładności wycen i powstających skarg, odwołań, zażaleń czy pozwów do sądów. Antidotum z pewnością nie staną się wyceny komisyjne, ponieważ używa się do nich tego samego narzędzia, tego samego algorytmu, co do wycen, które budzą tyle zastrzeżeń.

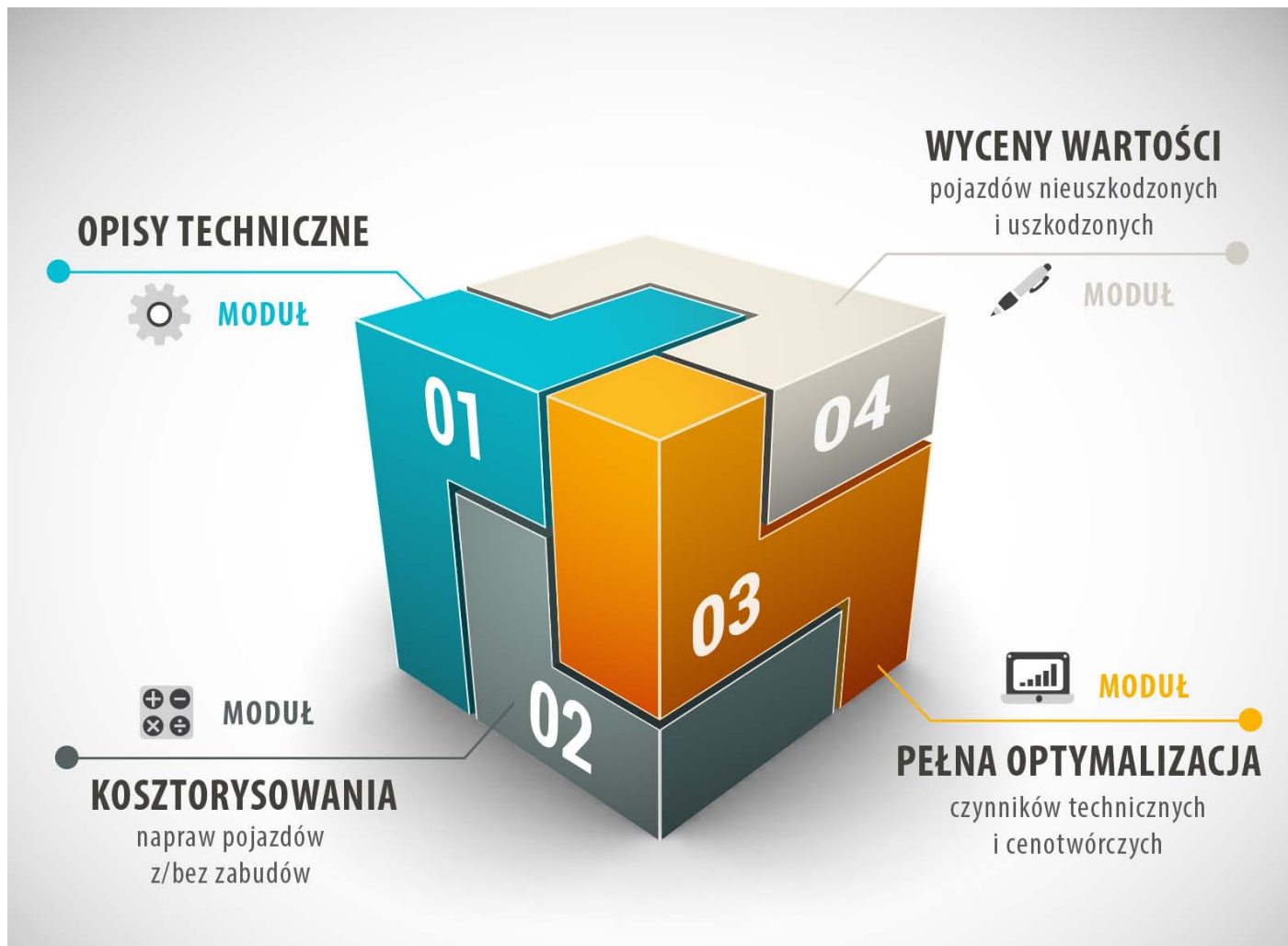
Czas na zmiany i inne podejście do opisanych powyżej problemów. Przyszła pora na stworzenie nowego produktu – opartego na nowych zasadach. Narzędzie to musi być czytelne, jasne, łatwe do zastosowania, uwzględniające transparentne reguły rynku motoryzacyjnego. I takie narzędzie powstaje. Już niedługo dostępna będzie aplikacja, dają-

ca zupełnie inne możliwości systemowe działań w zakresie:

- opisów technicznych,
- wycen wartości pojazdów nieuszkodzonych i uszkodzonych,
- kosztorysowania napraw pojazdów z zabudowami,
- pełnej optymalizacji czynników technicznych i cenotwórczych uwarunkowań rynku.

Będzie to bardzo wiarygodne źródło, jeżeli chodzi także o wycenę pojazdów używanych. Profesjonalne, nowoczesne i innowacyjne rozwiązanie dla całego rynku motoryzacyjnego.

Skorzystają na tym producenci nadwozi (zabudów), firmy ubezpieczeniowe, instytucje finansowe, administracja publiczna i wreszcie sami użytkownicy pojazdów, zarówno indywidualni, jak i flotowi. System będzie dostępny na urządzeniach mobilnych. Jego innowacyjna, modułowa budowa zapewni intuicyjną obsługę: w wersji offline i online. Dostęp na urządzeniach mobilnych pozwoli w razie potrzeby na natychmiastowy transfer danych z miejsca oględzin do stanowiska bazowego. Dla użytkownika działającego w terenie taki transfer danych to wielkie udogodnienie. ▽



Dla użytkownika działającego w terenie taki transfer danych to wielkie udogodnienie. Daje mu bowiem możliwość skorzystania z bazy danych producentów nie tylko pojazdów i podwozi, ale również producentów zabudów i wyposażenia dodatkowego.

Zmiany, jakie dynamicznie dokonują się w technologii materiałów, napraw, stosowanych rozwiązaniach technicznych na rynku, są tak ogromne, że szybki dostęp do wiarygodnych danych producenta jest dla dobrej wyceny podstawowym warunkiem.

W dobie globalnej konkurencji kluczem do sukcesu jest elastyczność, dostosowanie produktu do indywidualnych potrzeb użytkownika, wysoka jakość oraz profesjonalne doradztwo techniczne. Co istotne, wraz z nowym produktem oferowany będzie również kompleksowy system szkoleń. Dzięki temu użytkownicy tego innowacyjnego narzędzia dodatkowo będą mieli do dyspozycji profesjonalny zespół fachowców wykorzystujących optymalnie wszystkie jego możliwości.

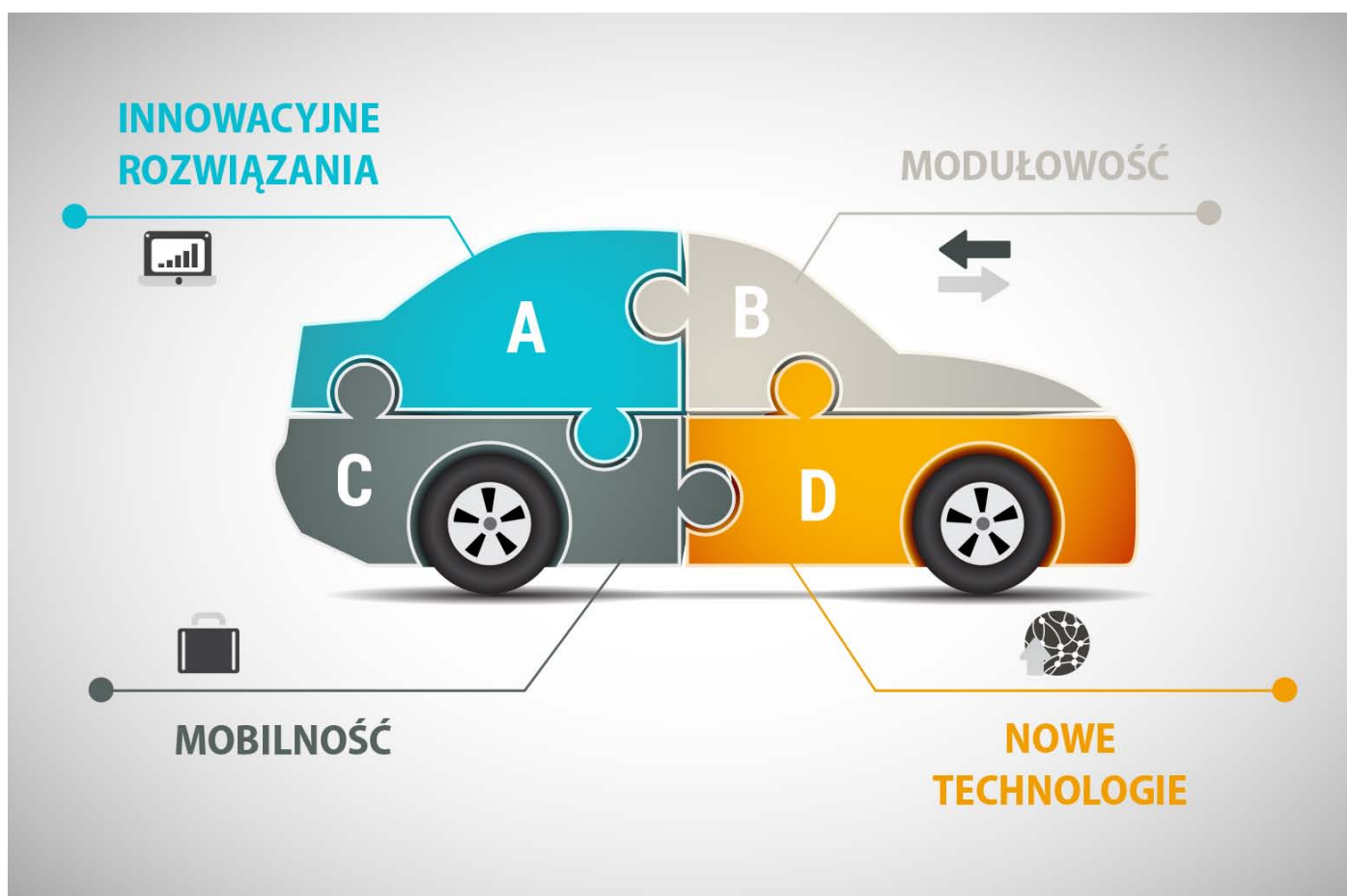
Aktualnie dostępne narzędzia nie pozwalają na dokonywanie bezpośrednio u źródła wyceny kompletnego pojazdu z zabudową. Uniemożliwiają także zgodne z realiami rynku napraw i stosowa-

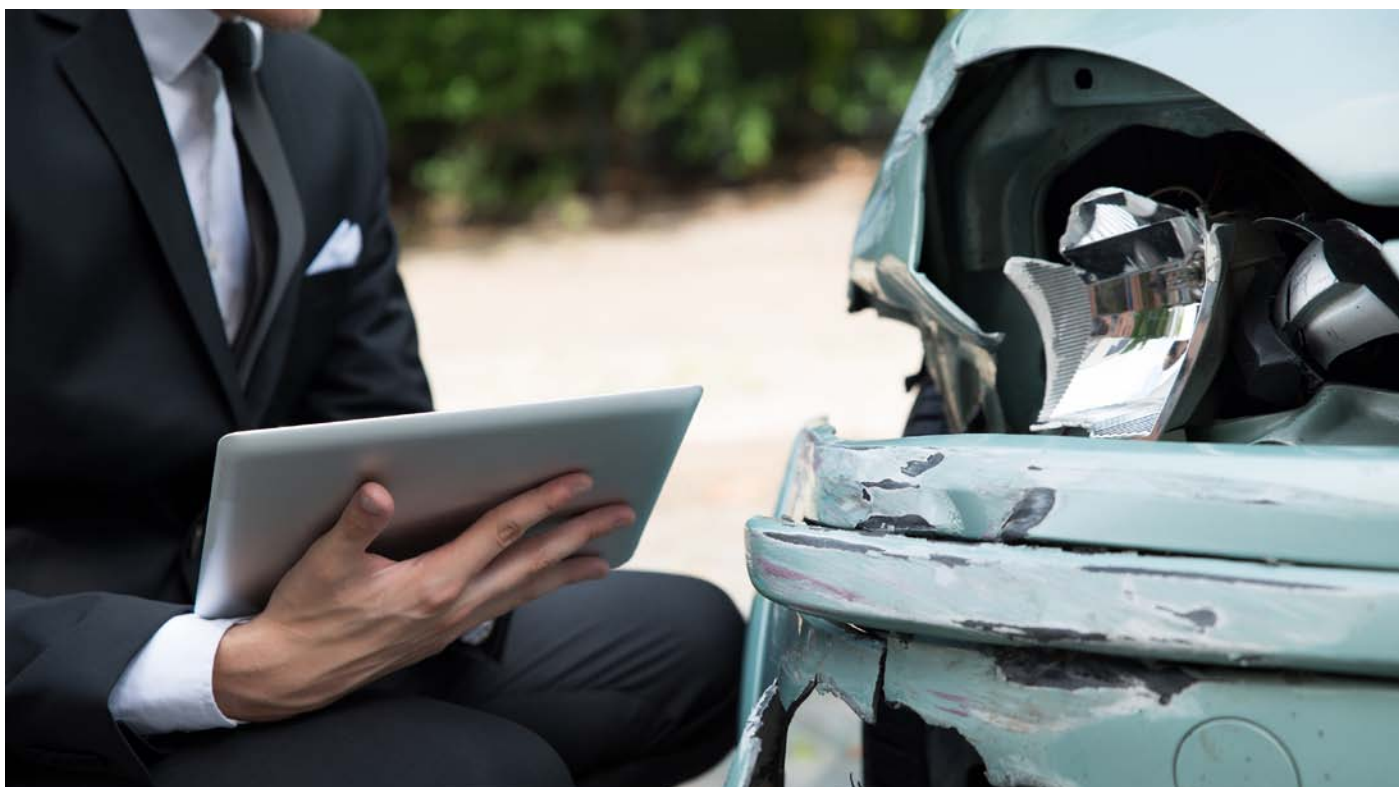
nych technologii kosztorysowanie napraw zabudów i wyposażenia dodatkowego, montowanego na samochodowym podwoziu – nośniku.

Ponadto, funkcjonujące systemy wycen w swoich algorytmach zawierają wyliczenie wartości zabudowy jako procentowe odniesienie do wartości podwozia. Z tego powodu wartość zabudowy na pojeździe może różnić się nawet o kilka rzędów wielkości w zależności od tego, na jakim podwoziu jest zamontowana (Mercedes, Iveco, Jelcz). Zabudowa i urządzenia starzeją się niezależnie od podwozia, a często ich wartość znacznie różni się od ceny nośnika.

Projektowany system opisu i wyceny pojazdu zapewni odpowiednio szeroki i ujednolicony dla danej grupy pojazdów zakres badania wykonywanego podczas opisu stanu pojazdu. Dzięki temu wyeliminowane zostaną nieścisłości przy opisie wyposażenia seryjnego. Podobnym standardom podlegać będzie kwalifikacja wyposażenia dodatkowego. Wykluczona będzie dowolność w tej kwestii – określanie specyfikacji pojazdu stanie się precyzyjne.

Znaczącym modyfikacjom ulegnie stosowanie tzw. korekt. Używane w dotychczas funkcjonujących





algorytmach nie przystają do realiów rynku. Bo czy tak duże znaczenie ma w tej chwili na przykład stosowana korekta za liczbę właścicieli? Dzisiaj nie jest to już wyznacznik istotnie wpływający na wartość. Ważniejsze są przecież różnorodne produkty finansowe oferowane w motoryzacji. Teraz to już nie tylko kredyt, mamy leasing, wynajem krótko- i długoterminowy, a także wiele innych. Skąd wiarygodna informacja o liczbie użytkowników często jest po prostu niemożliwa do określenia w sieciach wynajmu samochodów, także tych użytkowych.

W nowym systemie wycen zostaną dostosowane do realiów rynkowych tzw. przebiegi normatywne. Obecnie przyjmuje się jednakowe zarówno dla pojazdów dalekobieżnych, jak i dystrybucyjnych. Czym jest uzasadniana korekta za serwisowanie z określonym szerokim przedziałem procentowym, i to zarówno in plus, jak in minus?

Dokumentacja foto, i ewentualnie wideo, będzie przygotowywana według nowych, jednolitych standardów. Podobnie standaryzowane będą opisy zabudów i wyposażenia dodatkowego. W opisach uwzględnione zostaną wymogi UDT, ADR, ATP. Obecnie jest to rzadkością w wykonywanych opisach i wycenach, a przecież są to czynniki w dużym stopniu wpływające na wartość pojazdu.

W wycenach i opisach ujednolicony będzie system terminologii, zostanie ona dostosowana do obowiązujących uregulowań prawnych. Dokonana

zostanie także standaryzacja systemów nazewnictwa typów i rodzajów pojazdów, a także zabudów. Nowe rozwiązanie do wycen pozwoli na prowadzenie swego rodzaju dialogu technicznego z potencjalnymi klientami: użytkownikami pojazdów, rzeczoznawcami i innym podmiotami i organizacjami.

Osoba dokonująca wyceny będzie miała dostęp do merytorycznej wiedzy, możliwość zdefiniowania własnych potrzeb i oczekiwań klienta. Do wyceny czy kosztorysowania będzie można wykorzystywać innowacyjne narzędzia systemowe, dające realne możliwości indywidualnej wymiany informacji i uwag od klienta oraz zapewniające dostęp do wiedzy o konkretnym pojeździe, jego zabudowie i kompletacji. System zapewni pełną ochronę danych, przy zachowaniu dostępu do informacji w zakresie dostosowanym do uprawnień poszczególnych grup użytkowników. Nowy produkt to nowoczesne narzędzie, które dzięki systematycznej aktualizacji stanie się niezbędnym i - co najważniejsze - przyjaznym dla użytkownika narzędziem w codziennej pracy.

Jesteśmy przekonani, że zmieni ono całą filozofię i specyfikę pracy specjalistów z zakresu rzeczoznawstwa i techniki samochodowej.

Prace trwają - więcej szczegółów dotyczących dostępności na rynku tego innowacyjnego rozwiązania już we wrześniu na stronie internetowej:
www.ftechnology-rdc.com.