

Brakujące części w aftermarketowej układance

data aktualizacji: 2018.01.30



Dzisiejsze samochody są coraz bardziej „skomplikowane”, do ich budowy potrzeba coraz więcej części, które czasem różnią się od siebie drobnymi detalami, w zależności nie tylko od modelu pojazdu, ale również jego wersji. W warsztacie powinny być one łatwo identyfikowalne, tak by ułatwić szybką naprawę oraz możliwość dostarczenia danej części od wybranego producenta. Identyfikacja części stanowi jednak nadal duży problem.

Potwierdzają to niezależne badania, które wykazują, że dystrybutorzy i firmy działające na niezależnym rynku motoryzacyjnym nie są w stanie skutecznie identyfikować części zamiennych. Problem tkwi niestety w regulacjach prawnych, które w obecnym kształcie ograniczają konkurencję na rynku motoryzacyjnym.

Niezależne badania potwierdzają kłopoty z jakimi boryka się aftermarket

Badanie przeprowadzone przez firmę Ricardo dla Komisji Europejskiej oraz raport Komisji powstały na jego podstawie, pokazały dobitnie, że przepisy w zakresie dostępu do informacji o naprawie oraz utrzymaniu pojazdów (RMI - ang. - repair and maintenance information), zawierają liczne braki i nieprawidłowości wpływające na działalność i konkurencyjność firm z niezależnego rynku motoryzacyjnego (IAM).

W świetle propozycji Komisji Europejskiej dotyczącej zmiany ram prawnych dotyczących RMI (projekt rozporządzenia COM 2016/31), Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA) oraz Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych (FIGIEFA) pod koniec 2017 roku zleciły firmie Ricardo opracowanie i przeprowadzenie ankiety, której celem było uzyskanie aktualnego obrazu funkcjonowania systemu dostępu do informacji o naprawie oraz utrzymaniu pojazdów, szczególnie w zakresie identyfikacji części. W badaniu udział wzięło 167 respondentów - uczestników rynku wtórnego zaangażowanych w dostarczanie części zamiennych (producenci i dystrybutorzy), niezależnych katalogów części

zamiennych, napraw i diagnostyki oraz programów wsparcia. Obraz wyłaniający się z analizy badania Ricardo jest niepokojący.

Jest źle, a będzie jeszcze gorzej

Zgodnie z wynikami ankiety, niemożność skutecznego zidentyfikowania części zamiennych nadal stanowi problem dla dystrybutorów na niezależnym rynku części motoryzacyjnych. Respondenci ocenili, że około 10% części spośród wszystkich otrzymanych zamówień w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie było identyfikowalnych, głównie z powodu braku dostępu do informacji identyfikacyjnych części. Z kolei dokładna identyfikacja części / pojazdów jest zdecydowanie najważniejszym czynnikiem dla klientów warsztatowych przy zamawianiu części zamiennych - na odpowiedź tą wskazało aż 93% badanych.

Brak możliwości jednoznacznego zidentyfikowania części powoduje dodatkowe obciążenia w postaci konieczności wyszukiwania uzupełniającego, a nawet zamówień kilku części oraz finalnie zwrotów niepożądanych, a także utratę klientów na rzecz autoryzowanych serwisów oferujących części opatrywane logo producentów pojazdów.

75% respondentów uważa, że odsetek części, których nie można będzie jednoznacznie zidentyfikować w katalogach w ciągu najbliższych 5 lat, wzrośnie, zaś największy odsetek respondentów (48%) spodziewa się znacznego wzrostu. Według ankietowanych wynika to z dwóch głównych powodów. Po pierwsze, jest to rosnąca złożoność technologii pojazdów wynikająca z digitalizacji i wzrostu liczby modeli pojazdów oraz różnorodności ich wyposażenia. Po drugie, producenci pojazdów nie chcą udostępniać informacji związanych z pojazdem w celu utrzymania przewagi konkurencyjnej.

Jak w praktyce wygląda i jak powinna wyglądać identyfikacja części?

- O tym, że IAM boryka się z wieloma problemami, wskazujemy od wielu lat. Raport opracowany na zlecenie Komisji Europejskiej pokazał to dobitnie, dając nam nadzieję, iż określone w nim zalecenia spotkają się z właściwą reakcją Komisji. Tak się jednak niestety nie stało. Pierwotna wersja projektu rozporządzenia 2016/31 była fatalna i przeczyła podstawowym wartościom, które winny być chronione w europejskim procesie legislacyjnym jak np. ochrona uczciwej konkurencji – wskazuje Alfred Franke, Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).

Raport przygotowany na zlecenie FIGIEFA i CLEPA, organizacji na poziomie europejskim reprezentujących dystrybutorów i producentów części motoryzacyjnych, do których jako jedyne w Polsce należy SDCM, po raz kolejny pokazały trudności z jakimi boryka się rynek, tym razem w szczególności utrudnioną identyfikacją części zamiennych. Prowadzi ona do wzrostu całkowitych kosztów prowadzenia działalności firm zajmujących się produkcją i sprzedażą części motoryzacyjnych. Mówimy tutaj o średniej na poziomie 11%, przy czym dla niektórych firm koszty prowadzenia działalności są przez to wyższe nawet o ponad 20%! W praktyce oznacza to ogromne straty.

- W znacznej większości przypadków informacje udostępniane przez producentów pojazdów muszą być ręcznie kompilowane do katalogów części. W XXI wieku wydaje się to nie do pomyślenia. Oczywiście wpływa to na konkurencyjność firm działających na rynku wtórnym (IAM). Dostęp do pełnych informacji identyfikujących części powinien być możliwy w formacie odczytywalnym

maszynowo i przetwarzalnym elektronicznie i obejmować powinien pełny zakres numerów VIN (17-cyfrowy kod) i wszystkich powiązanych numerów części. Ostatni raport Ricardo to potwierdza, przecząc tym samym wypowiedziom producentów pojazdów i organizacji ich zrzeszających – dodaje Franke.

Źródło: