УДК 658.7(075.8)

О.Д. Марков, к.т.н., доц.
М.М. Дронь, магістр
Національний транспортний університет

НЕЗАЛЕЖНИЙ АВТОСЕРВІС: АНАЛІЗ СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Розглянуто питання стану та перспектив розвитку незалежного автосервісу в Україні.

Вступ. Автосервіс України за час свого розвитку з початку 90-х років XX століття пройшов шлях, який удвічі перевищує темпи розвитку автосервісу в Європі та інших автомобіле- розвинутих країнах. Обумовлено це тим, що в основі його розвитку покладені досягнення автомобільних продуцентів світових брендів та світового досвіду Aftermarkets. Це, тим не менше, не означає, що український автосервіс не має свого оригінального самовираження та не відображає особливості розвитку автомобілізації та автомобільного ринку України.

По-перше, український автосервіс функціонує в умовах ринку, що розвивається (а це означає, що весь парк, що продається, іде в приріст і за таких умов автосервіс з об'єктивних причин відстає від потреб парку).

По-друге, в основі розвитку автосервісу лежить історична ментальність дефіцитної економіки, яка обмежує можливості впровадження сучасного сервісу.

По-третє, автосервіс України працює в умовах тотальної кризи суспільної моралі, корупції та неефективного державного управління, що не сприяє його цивілізованому розвитку. На розвиток автосервісу впливає також низький рівень розвитку економіки та платоспроможності населення. Крім того, успіхи автодилерів з продажу автомобілів стимулюють їх до подальшого розвитку потужностей для продажу автомобілів та незацікавленості у розвитку автосервісу. Ще одна причина, яка обумовлює низьку якість автосервісу – це сама низька його якість: існуючий рівень сервісу сприймається самими працівниками автосервісу як норма. За таких умов автосервіс має багато проблем, аналіз яких має сенс з точки зору розгляду шляхів його подальшого розвитку. На питання, якою має бути структура автосервісу, та яким вимогам вона повинна відповідати ми хочемо знайти відповідь у цій статті [1, 2].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Основою розвитку автосервісу є парк автомобілів, його вікова структура та платоспроможний попит. Аналіз динаміки парку, його складу та структури дає можливість сформулювати вимоги до автосервісу [2, 3].

Початком автомобілізації України можна вважати 70-ті роки XX століття. В цей період в Україні нараховувалось 4 автомобілі на 1000 мешканців. В даний час їх вже 185, а в м. Києві – 272 (табл. 1):

Таблиця 1

Приріст парку легкових автомобілів з початку автомобілізації України

Показник \ Рік	1970	1980	1990	2000	2005	2006	2010
Кількість автомобілів, тис. од.	298	1550	2400	4760	5630	5820	6519
Темп росту за 10 років, %	–	520	220	200	126	112,8	104,8
Парк на 1000 жителів, од.	4	31	66	144	162	170	185
Приріст, тис. од.	–	1250	1850	3360	870	370	1740

В таблиці 2 наведено дані Державного комітету статистики (Держкомстату) щодо парку легкових автомобілів в Україні та його територіального розподілу станом на 01.01.2010 року (табл. 2).

Таблиця 2

Загальна кількість парку легкових автомобілів України та його територіальний розподіл

№ з/п	Парк легкових автомобілів України, області і міста	Кількість, од.	Відсотки, %

 © О.Д. Марков, М.М. Дронь, 2012

1	Україна	6 518 678	100
2	Київ	763 998	12
3	Донецька	600 139	9
4	Дніпропетровська	522 745	8
5	Запорізька	308 674	5
6	Вінницька	194 158	3
7	Миколаївська	144 239	2
8	Одеська	280 996	4
9	Севастополь	68 294	1
10	Київська	320 237	5
11	Луганська	331 213	5
12	Житомирська	169 814	3
13	Полтавська	206 169	3
14	Хмельницька	150 135	2
15	Черкаська	183 402	3
16	Чернівецька	101 782	2
17	Чернігівська	114 135	2
18	Харківська	390 728	6
19	Тернопільська	127 141	2
20	Волинська	120 133	2
21	Кіровоградська	126 603	2
22	Сумська	140 837	2
23	Херсонська	156 748	2
24	Львівська	288 044	4
25	Рівненська	107 653	2
26	Івано-Франківська	132 039	2
27	Закарпатська	194 653	3
28	Автономна Республіка Крим	273 969	4

Територіальна концентрація парку автомобілів на 1000 мешканців та у питомій вазі по областях наведено на гістограмі (рис. 1).

В таблиці 3 представлена вікова структура парку автомобілів України та розподіл цієї структури по областях. Як видно з таблиці 3, в структурі парку переважають автомобілі віком старше 10 років. При цьому слід звернути увагу на те, що статистика не показує реальну структуру парку: адже відомо, що в Україні автомобільний парк вдвічі старший за парк автомобілів у розвинутих країнах, зокрема країнах Євросоюзу. На сьогодні в Україні експлуатується біля 59 % автомобілів, які куплені до 1990 року. Парк цієї структури потребує відповідної структури автосервісу.

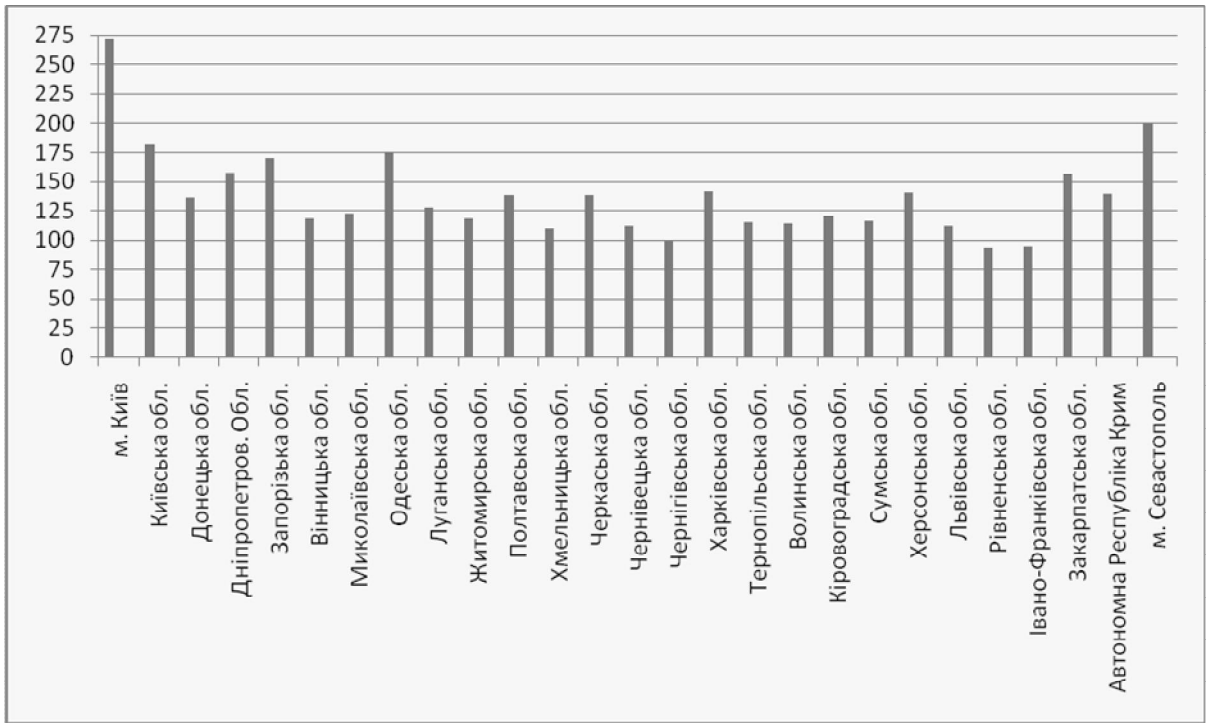

Рис. 1. Гістограма концентрації парку по областях України у питомій вазі на 1000 мешканців

Перш за все розглянемо парк автомобілів м. Києва та Київської області, як такий, що за своєю віковою структурою найбільшою мірою відповідає структурі парку Європи, зокрема у м. Києві. Якщо в парку автомобілів України лише 21 % автомобілів віком до 3 років, до 5 – 33 % , а старших 5 – 67 %, то у Києві автомобілів віком до 3 – 43 %, до 5 – 51 %, а старших 5 – 49 % (табл. 3)/

Таблиця 3

Порівняльна структура парку автомобілів в Україні та у Києві

№ з/п	Вік легкових автомобілів, рік	ЇЇх кількість, од.	Відсотки, %	Питома вага	
				авторизований (дилерський) автосервіс, %	незалежний автосервіс, %
Парк легкових автомобілів України					
1	Всього цих автомобілів	6 518 678	100	21	79
2	До 3-х років	1 385 102	21		
3	Від 3,1 до 5-ти р.	713 814	12		
4	Від 5,1 до 10-ти р.	1 016 315	15		
5	Більше 10-ти р.	3 403 447	52		
Парк легкових автомобілів м. Києва					
1	Всього цих автомобілів	763 998	100	43	57
2	До 3-х років	326 405	43		
3	Від 3,1 до 5 р.	60 812	8		
4	Від 5,1 до 10-ти р.	54 883	7		
5	Більше 10-ти р.	321 898	42		

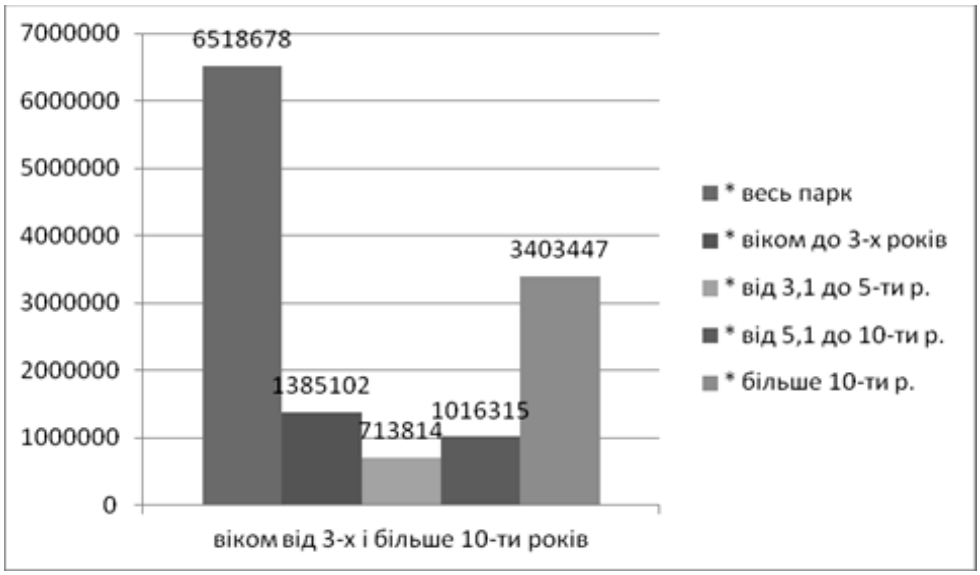

Рис. 2. Структура парку легкових автомобілів України

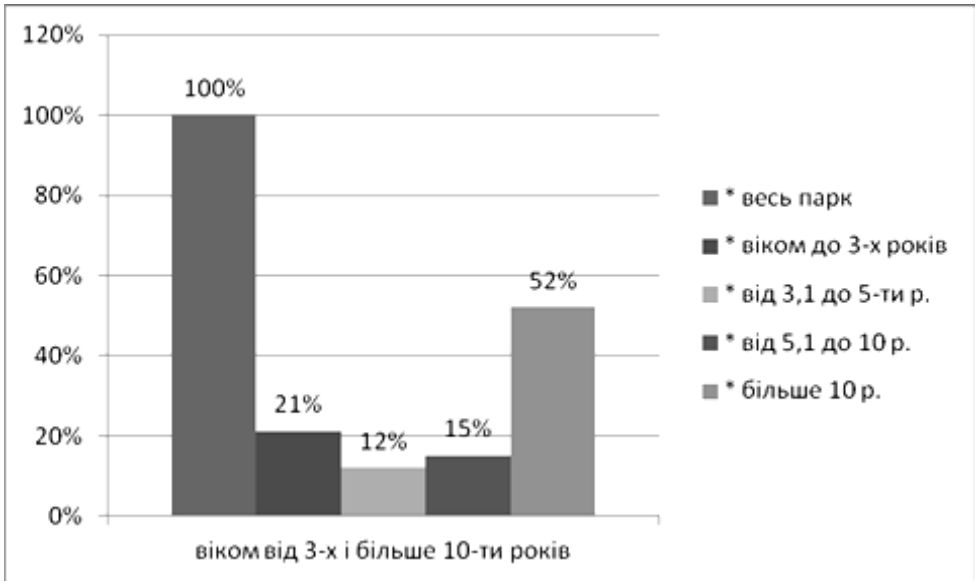

Рис. 3. Гістограма вікової структури парку автомобілів в Україні

Як видно з таблиці 3, в Києві 43 % автомобілів можна віднести до сегмента авторизованого автосервісу, а в цілому в Україні до такого сервісу можна віднести не більше 21 % автомобілів. Враховуючи значно нижчий рівень платоспроможності власників автомобілів та значно вищі ціни у фірмовому автосервісі, цей відсоток у менш розвинутих регіонах буде значно меншим. Таким чином, можна прийти до висновку, що в Україні (за винятком м. Києва) більше 80 % власників користується послугами незалежного автосервісу і (не враховуючи низьку платоспроможність автовласників) лише 20 % автомобілів можна віднести до сегмента авторизованого автосервісу. Для того, щоб отримати відповідь на питання, чи відповідає структура автосервісу в Україні вимогам парку, проаналізуємо структуру потужностей автосервісу в цілому та окремо – авторизованого та незалежного, а також порівняємо розрахункову потребу в потужностях автосервісу та фактичну.

Викладення основного матеріалу. Аналіз наявності потужностей авторизованого автосервісу. В даний час на автомобільному ринку України є представники майже всіх світових виробників автомобілів. Їх дилерські мережі розвинуті у Києві, Харкові та інших індустріальних містах. Питома вага дилерських підприємств в Україні – 5–7 %. У розвинутих країнах їх питома вага – 40–45 %. Різниця обумовлена віковою структурою парку та низькою платоспроможністю власників автомобілів. В Україні близько 550 дилерських СТО. При цьому територія України умовно може бути поділена на три зони: I – є дилери всіх

виробників, наприклад, це: Київ, Дніпропетровськ, Донецьк та ін. міста; II – міста, де є дилери 50 % виробників; III – міста, де є дилери 25 % виробників.

Якщо розглянути авторизований автосервіс з точки зору відповідності його структури парку автомобілів бренду, тобто дилерські мережі імпортерів, то можна прийти до висновку, що далеко не всі бренди мають дилерські мережі, які відповідають вимогам парку автомобілів бренду. Зокрема, в Україні є автомобільні фірми, які продають декілька брендів, але структура їх автосервісу не відповідає вимогам проданого парку. Як приклад можна згадати одну фірму, яка продає протягом року 40 000 автомобілів і при цьому має як потужності автосервісу для їх гарантійного та після гарантійного обслуговування й ремонту 30 підйомників і приблизно стільки ж оглядових канав (при реальній потребі не менше 200–300 постів). Фірма, яка продає багато марок автомобілів у кількості 150 000 на рік, для обслуговування яких потрібно збільшити потужності на 750 постів практично не збільшує потужності.

Розподіл структури автосервісу України визначається віковою структурою парку. При цьому більшість (не весь парк) нових автомобілів з терміном служби до 3-х років користуються послугами фірмового (авторизованого) автосервісу; більшість автомобілів, що старіші 3-х років – користуються послугами незалежного універсального і спеціалізованого автосервісу.

Порівняємо розподіл структури автосервісу в Німеччині та Україні. За даними досліджень Volkswagen, парк автомобілів розподіляється між авторизованим та незалежним автосервісом таким чином (рис. 4).

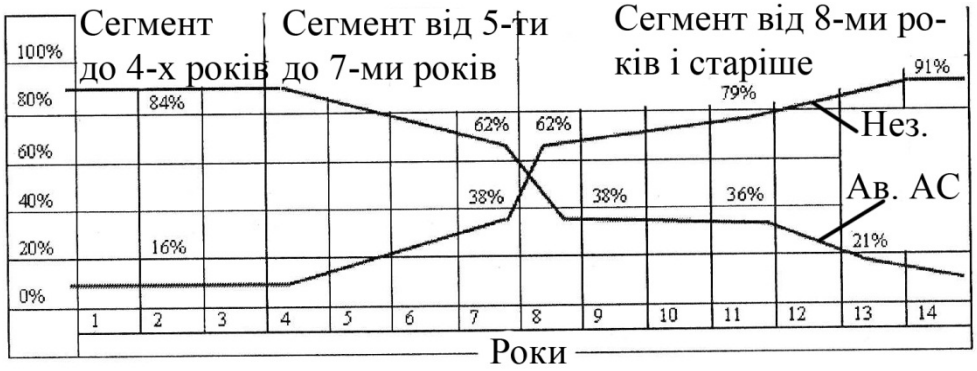

Рис. 4. Розподіл ємності ринку між дилерами Volkswagen і незалежними СТО в Німеччині

За даними Volkswagen протягом першого року експлуатації послугами фірмового сервісу користується 84 % проданих автомобілів, у віці 2–3-х років – 62 % автомобілів, у віці 4–5-ти – 38 % автомобілів, далі ці відсотки зменшуються (рис. 4). Тобто, залежно від віку цих автомобілів їх доля присутності щодо ТО і ремонту змінна – зі збільшенням їх віку в авторизованому (фірмовому) зменшується, а в незалежному – зростає. Це пов'язано з тим, що фірмовий автосервіс цікавить новий парк автомобілів, тобто його продаж і надання йому сервісної підтримки щодо ТО і ремонту у вигляді гарантійних і післягарантійних робіт, а зі збільшенням віку цього парку він автоматично переходить у незалежний автосервіс.

По ринку України таких досліджень не має, але експертні оцінки і практика підтверджують таку закономірність і у нас: в перший рік експлуатації фірмовий сервіс покидає до 30 % автомобілів, у другий – 40 %, у цілому ринок автомобілів фірмового автосервісу не перевищує 3-х років. Автомобілі, що старіші 3-х років не перевищують у структурі автомобілезаїздів фірмового автосервісу 15 %, а ті, що старіші 10 років, не розглядаються авторизованим автосервісом як ринок.

Ємність ринку авторизованого автосервісу та розрахункова потреба в потужностях автосервісу. На рисунку 5 наведено розрахункові дані, які показують питому вагу авторизованого і незалежного автосервісу.

Аналіз щодо питомої ваги авторизованого автосервісу показує, що в Україні вона незначна (від 4–23 %) і лише у Києві він розвинутий на сучасному рівні (43 %). Враховуючи особливості українського ринку, в якому авторизований автосервіс обслуговує автомобілі віком до 3-х років, незалежний автосервіс обслуговує 80–96 % ринку послуг автосервісу, слід наголосити на важливості пріоритетного розвитку якраз незалежного автосервісу. Економічні інтереси дистриб'юторів переважають у сфері продажу автомобілів, тому вони не прагнуть розвивати дилерські мережі до рівня повного забезпечення сервісними потужностями. Цю можливість їм забезпечує ринок, що розвивається – відсутність сервісу не є умовою обмеження продажу автомобілів.

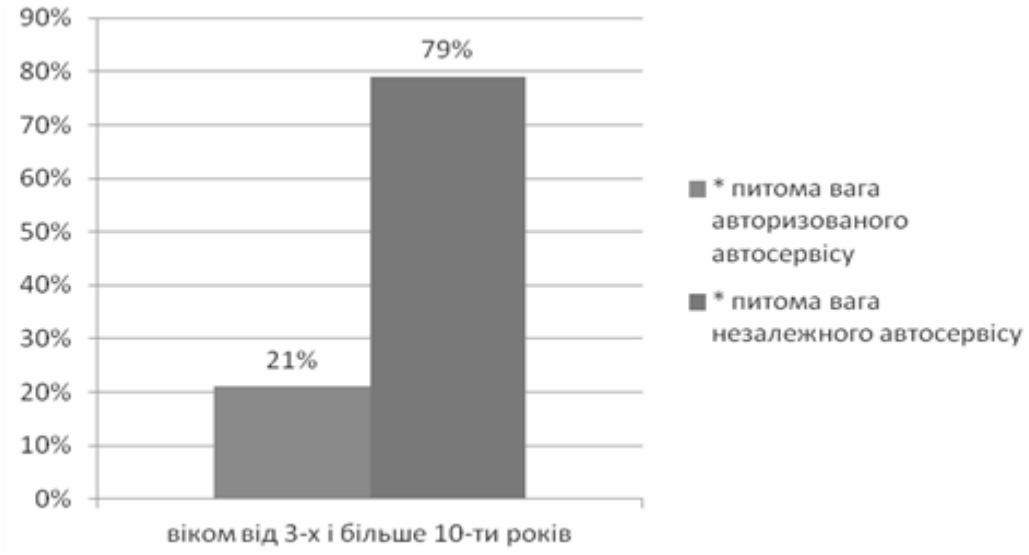

Рис. 5. Питома вага авторизованого та незалежного автосервісу щодо обслуговування парку легкових автомобілів України

На рисунку 6 наведена гістограма питомої ваги авторизованого автосервісу по деяким областям України та Києві:

Рис. 6. Питома вага авторизованого автосервісу щодо обслуговування парку легкових автомобілів України в областях і містах

Це ще раз підтверджує об'єктивну передумову та необхідність у пріоритетному розвитку незалежного автосервісу. Ще одна причина необхідності такого розвитку незалежного автосервісу полягає в тому, що у разі його цивілізованого розвитку парк автомобілів отримає цілком прийнятний загальний автосервіс без поділу його, з точки зору споживача, на авторизований та незалежний.

Аналіз наявності потужностей незалежного автосервісу. Незалежний автосервіс – частина автосервісу, до якого належать станції технічного обслуговування, які не мають ніяких дилерських та ліцензійних договорів із заводами-виробниками. Вони можуть обслуговувати як одну марку автомобілів, так і кілька. Можуть продавати як оригінальні запчастини, так і ідентичні.

В Україні за експертними оцінками нараховується від 6 до 8 тисяч незалежних СТО. Більшість незалежних СТО мають невелику потужність і на 70 % з них працює до 4–5 робітників. Незалежні СТО мають свою клієнтуру їх послугами, і у нас, і в розвинутих країнах користуються від 50 до 95 % власників автомобілів. Причиною цьому є більш низькі ціни на послуги і запасні частини.

Гістограма (рис. 7) показує питому вагу незалежного автосервісу, по деяким областям України і Києві:

Питома вага авторизованого автосервісу

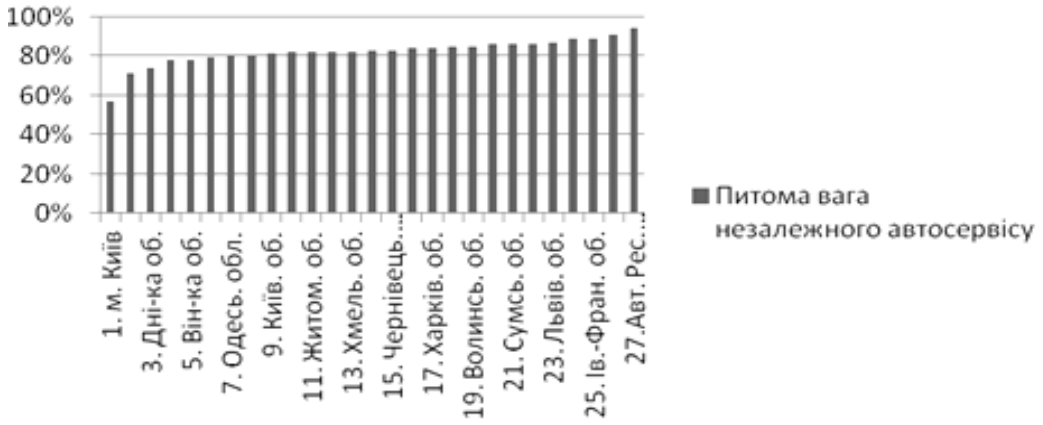

Рис. 7. Питома вага незалежного автосервісу щодо обслуговування парку легкових автомобілів України в областях і містах

Як видно з гістограми, питома вага незалежного автосервісу набагато перевищує авторизований сервіс. Згідно з даними, в м. Києві незалежний автосервіс становить близько 57 %. А якщо брати інші області, то його частка складає там від 60–90 %, а в Автономній республіці Крим цей показник сягає майже 96 %. Це пов'язано з тим, що у регіонах погано розвинені дилерські мережі. Крім іншого, цьому сприяє низька платоспроможність населення більшості регіонів України.

Відомо, що якість незалежного сервісу не відповідає вимогам. Про це свідчать дані його перевірки: майже з 1000 незалежних СТО жодна не відповідала технічним вимогам та регламентам. Але ж автосервіс – це не та сфера, де допустимі відхилення від норм, адже він забезпечує безпеку автомобілів. Потрібні докорінні зміни у організації автосервісу в Україні.

Висновки. Для кращого висвітлення цієї проблеми його можна порівняти із незалежним сервісом у Сполучених Штатах Америки. Кожне СТО має доступ до інформації з обслуговування та технічної експлуатації автомобілів. Не має різниці, чи то авторизована станція, чи станція, яка не має ніякого відношення до заводу-виробника. Продуцент, який хоче продавати автомобіль на території Штатів, повинен скинути у загальну базу даних всю свою технічну інформацію, необхідну для обслуговування, ремонту, експлуатації та використання автомобілів. Ці бази даних може купити та поповнювати будь-яке автосервісне підприємство. Бази мають алгоритми пошуку несправностей, технології ремонту та ідентифікації запасних частин по всіх моделях автомобільного ринку США. Це не тільки розширює можливості СТО, а й забезпечує підвищення рівня технічної справності автомобілів у експлуатації, що призводить до підвищення безпеки дорожнього руху. Такий підхід до організації автосервісу більш демократичний, порівняно із європейською фірмовою концепцією. Він ставить у рівні умови всі станції технічного обслуговування, забезпечує їм однаковий доступ до автомобільного ринку і конкуренції.

Якщо брати незалежний автосервіс в Україні, то, в основному, він є диким і нецивілізованим. Такі станції не мають доступу до інформації, щодо ремонту та технічної експлуатації автомобілів. Тому вони змушені самі добувати її, а іноді й просто красти. Технічне оснащення багатьох таких станцій бажає бути кращим і кваліфікація персоналу не завжди на високому рівні. Через ці проблеми автомобіль, який виїжджає на дороги після такого ремонту не завжди відповідає правилам безпеки і може призвести до аварій. Тому є доречним розширення можливостей незалежного автосервісу таким чином, щоб він не був другорядним, нецивілізованим, а щоб він виконував функції на рівні авторизованого автосервісу, як це є у переважній більшості автомобілерозвинутих країнах. Тому потрібна кардинальна зміна в організації автосервісу, суть якої полягає у можливості сервісу незалежно користуватися технологічною інформацією на рівні авторизованого сервісу. За таких умов він має стати цивілізованим. Це питання має бути врегульоване на законодавчому рівні.

Список використаної літератури:

1. *Марков О.Д.* М-26 Станции технического обслуживания автомобилей / *О.Д. Марков.* – К. : Кондор, 2008. – 536 с.
2. *Марков О.Д.* М-26 Автосервіс: організація роботи з клієнтурою / *О.Д. Марков.* – К. : Міжнародна агенція BeeZone, 2003. – 352 с.
3. Електронний ресурс. – Режим доступу : www.volkswagen.ru.

МАРКОВ Олег Давидович – кандидат технічних наук, доцент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу Національного транспортного університету, професор університету «Україна».

Наукові інтереси:

– автосервіс;

– технічна підготовка транспорту.

Тел.: (050)334–11–44; (044)280–56–21 (кафедра).

E-mail: markovod@mail.ru

ДРОНЬ Михайло Михайлович – магістр кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу Національного транспортного університету.

Наукові інтереси:

– автосервіс;

– технічна підготовка транспорту.

Стаття надійшла до редакції 22.08.2012

Марков О.Д., Дронь М.М. Незалежний автосервіс: аналыз стану та перспективи розвитку
Марков О.Д., Дронь М.М. Независимый автосервіс: анализ состояния и перспективы развития
Markov O.D., Drone M.M. Independent car service: analysis and prospects

УДК 658.7(075.8)

Независимый автосервіс: анализ состояния и перспективы развития / О.Д. Марков, М.М. Дронь

Рассмотрен вопрос состояния и перспектив развития независимого автосервиса в Украине.

УДК 658.7(075.8)

Independent car service: analysis and prospects / O.D. Markov, M.M. Drone

This article considers the state and perspective of development of independent auto servise in Ukraine.