

УДК 638.7.(075.8)
UDC 638.7.(075.8)

РОЗВИТОК АВТОСЕРВІСУ В ІНВЕСТИЦІЙНО НЕПРИВАБЛИВИХ РЕГІОНАХ ЗА РАХУНОК СУЧАСНИХ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИХ ТА МАРКЕТИНГОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Марков О.Д., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна,

DEVELOPMENT OF SERVICE CENTERS IN THE INVESTMENT UNATTRACTIVE AREAS BY MODERN INFORMATION-ANALYTICAL AND MARKETING TECHNIQUES

Markov O.D., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

РАЗВИТИЕ АВТОСЕРВИСА В ИНВЕСТИЦИОННО НЕПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ РЕГИОНАХ ЗА СЧЕТ СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИХ И МАРКЕТИНГОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Марков О.Д., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина,

Постановка задачі. Автосервіс в Україні за останні 25 років отримав значного розвитку. Послідовність розвитку (за територіями та терміном) закономірно підпорядкована інвестиційній привабливості, тому території, які мають незначну кількість і незначну щільність автомобілів або взагалі не мають автосервісу, або мають його в недостатній кількості та недостатнього рівня.

В Україні є 459 міст, 8800 населених пунктів міського типу та більш 30 000 сіл. Станом на 2015р. в Україні є біля 500 – 600 авторизованих авто центрів 55 автомобільних брендів, які територіально розташовані у найбільш розвинутих індустріальних інвестиційно привабливих обласних містах та містах області. В цілому лише 5,7% міст України мають авторизовані підприємства автосервісу, а якщо розглядати з урахуванням кількості авто центрів різних брендів у місті, то вони є у 3,6% міст України.

Що ж стосується підприємств незалежного автосервісу (Aftermarket), то кількість таких підприємств значно більша – біля 10 000 СТО, але вони мають малу потужність, в середньому до 5 працюючих. Експертно співвідношення Aftermarket та авторизованого автосервісу за кількістю підприємств можна оцінити як 94:6%, а за потужністю (кількістю постів) – як 5:1, тобто авторизований автосервіс займає не більше 15-20% ринку. Така ситуація (вона суттєво відрізняється від ситуації в ЄС) є природною, тому що автомобільний парк України має біля 5 % автомобілів «дилерського» віку (до 4 років). Є області де автомобільний парк Aftermarket становить 98,5% і в цих областях взагалі немає авторизованого автосервісу.

Наведені в таблиці 1 дані про кількість незалежних СТО в областях не є свідченням того, що незалежний автосервіс розвинутий достатньою мірою. За даними нашого аналізу, наприклад, в Сумській області, із 137 СТО 124 розташовані в обласному центрі. [8] Така ж ситуація і інших областях. Вона обумовлена інвестиційною непривабливістю автосервісу в населених пунктах та селах, характерною особливістю яких є незначна кількість автомобілів та відсутність у мешканців коштів.

Порівняння парку автомобілів в обласних містах та області показує, що на території області (в містах області, населених пунктах та селах) знаходиться від 81 до 4 % (4 -7% всього в сіми областях), а це означає, що переважна більшість з них не забезпечені автосервісом, що становить біля 50% парку автомобілів (таблиця 1). При цьому питома вага автомобілів старше 20 років знаходиться в межах від 20,3 до 64,4% (таблиця 2).

Таке становище висуває на перший план проблему підтримки технічного стану автомобілів якраз в сільській місцевості. Але там немає автосервісу. Цей звично низький рівень культури технічної експлуатації автомобілів має катастрофічні наслідки з погляду безпеки руху.

Таблиця 1 – Структура парку автомобілів в областях та обласних містах

№	Області	К-ть СТО	Авт/1000 в області	Авто/1000 обласному місті	% авто в області	Питома вага авто віком більш 20 р
1	АР Крим	674				35
2	Вінницька	364	170	210	81	62
3	Волинська	212	209	288	72,6	27
4	Дніпропетровськ	865	166	273	61	45,8
5	Донецька	929	168	273	85	45,3
6	Житомирська	201	147	197	74,6	31,8
7	Закарпатська	269	142	283	50	48,2
8	Запорізька	558	238	247	96	45,2
9	Івано-Франківська	289	119	254	47	50,4
10	Київ					
11	Київська	611				53,5
12	Кропивницька	251	177	276	64	52,3
13	Луганська	426	156	233	67	54,8
14	Львівська	621	144	249	57,7	60,5
15	Миколаївська	332	11	250	4,2	46,8
16	Одеська	690	120	294	41	54,1
17	Полтавська	473	126	196	64	58,1
18	Ровенська	191	72	255	28	48,8
19	Сумська	183	137	213	64	64,4
20	Тернопільс	163	11	232	5	20,3
21	Харківська	824	15,6	211	7,4	51,1
22	Херсонська	236	15,5	210	7,4	50
23	Хмельницька	262	13,3	263	5,1	50,2
24	Черкаська	308	13,3	233	5,7	48,2
25	Чернігівська	190	11	171	6,4	43
26	Чернівецька	236	16	234	6,8	47,7
	Всього	12876				
	різні джерела	8000				
		5361				

Таблиця 2 – Питома вага автомобілів старше 20 років

#	Область	% Авто	#	Область	% Авто	#	Область	% Авто
1	Крим	35	10	м .Київ	54,5	19	Сумська	64,4
2	Вінниця	62	11	Київська	53,5	20	Тернопільська	20,3
3	Волинь		12	Кропивницька	52,5	21	Харківська	51,1
4	Дніпро	45,8	13	Луганська	54,8	22	Херсонськ	50
5	Донецьк	45,3	14	Львівськ	60,5	23	Хмельницк	50,2
6	Житомирська	31,8	15	Миколаєвська	46,8	24	Черксс	48,2
7	Закарпатська	48,2	16	Одеська	54,1	25	Черніговс	43
8	Запорыжська	45,2	17	Полтавська	58,1	26	Черновіц	47,7
9	Івано_Франківськ	50,4	18	Рівненсьа	48,8			

Причина – незадовільний технічний стан автомобілів не є проблемою для їх власників тому, що вони з давніх часів звикли до відсутності автосервісу і обходяться «підручними засобами». В разі необхідності, вони самі ремонтують автомобілі, але це не означає, що вони здатні самостійно привести автомобіль у відповідність з технічними вимогами виробника та нерідко використовують автомобіль з явними несправностями.

Коли автомобілів було мало, і коли власники «сільських автомобілів» використовували їх в межах району, проблема технічного стану автомобілів не мала суттєвого впливу на безпеку руху в

цілому. Сьогодні ситуація змінилася: і навіть, якщо припустити, що «сільські автомобілі», як і раніше, мають локальне використання, то інші автомобілі, кількість яких значно зросла, інтенсивно проникають в сільську місцевості і будь-який місцевий несправний автомобіль може стати причиною значного погіршення безпеки руху в цілому. Якраз тому проблема покращення технічного стану «сільські автомобілі» стає актуальною та потребує вирішення. У цьому перш за все зацікавлені ті власники транспортних засобів, які маючи бізнес, не лише придбали нові автомобілі, але і купили в сільській місцевості нерухомість і часто бувають в цій місцевості. Локальне сільське середовище перестало бути локальним, та стало «глобальним» з погляду насиченості парку за рахунок екзогенного напливу автомобілів. Ця тенденція отримує все більшого розвитку і проблема підтримки технічного стану старих автомобілів стала важливою не лише для їх власників, але і для всього парку.

Результати досліджень.

На сьогодні 70% території України не має автосервісу.

Спад економіки та необхідність виживати в складних економічних умовах стимулюють сільських фахівців до створення пунктів обслуговування чи навіть авто майстерень хоча б для яких заробітків, у зв'язку з чим вони з'являються в місцях, де мало автомобілів та де їх власники прагнуть самостійно вирішувати питання обслуговування та ремонту. Періодично існуючий екзогенний попит (з траси чи дачники), практично надає власникам цих майстерень певну надію на клієнтів та заробіток. Власник шиномонтажу, який розташований у дворі приватного будинку, буде радий заробітку у разі навіть незначної кількості звернень, тому, що без нього він взагалі не має ніякого заробітку. Авто майстерня, яка орієнтована на випадкового клієнта, також буде існувати на рівні випадкового (додаткового) заробітку, але не буде процвітати, на що її власник з самого початку не розраховує. Ця патріархальна тенденція народилася в надрах народного побуту та відсутності робочих місць. Вона – ця система «несистемного автосервісу» не має навіть думки про те, щоб вирішити проблему підтримки технічного стану автомобілів в сільській місцевості. Вона навіть не знає про існування такої проблеми. Її мета – хоча б щось заробити.

Незважаючи на таку ситуацію проблема підтримки технічного стану переважної більшості автомобілів у сільській місцевості залишається поза увагою і автосервісу і державних управлінських та контролюючих органів. Значення цієї проблеми обумовлена тим, що в Україні автомобілів старше 20 років більше половини парку, а також тим, що власники цих автомобілів – мало імущі громадяни. І вони поки що не мають перспектив.

Оновлення парку значною мірою пов'язано з рівнем доходу. Відомо, що індустріальні та економічно розвинуті міста мають вищий рівень національного валового доходу на душу населення, а, відповідно, і вищий рівень оновлення парку. Висновок: переважна більшість невеликих міст, населених пунктів та сіл мають нижчий рівень розвитку економіки та більш старий автомобільний парк. Надія на те, що старий парк в найближчі часи буде знятий з експлуатації марна. А це означає, що проблема безпеки автомобілів цих міст та населених пунктів буде в подальшому погіршуватися, а вже сьогодні має пріоритетне значення та повинна вирішуватися в першу чергу.

На теперішній час ми маємо парадоксальну ситуацію: з одного боку держава призначає власника відповідальним за технічний стан автомобіля, з іншого – власник незабезпечений можливістю, тому що немає автосервісу для виконання робіт з такої підтримки, у нього для цього немає грошей, він не мотивований до підтримки, тому що немає контролю технічного стану. Якби хтось і хотів насправді забезпечити технічно справний стан автомобіля, він би стикнувся з значними перешкодами до вирішення цього питання.

Реальна ситуація з погляду безпеки руху виглядає катастрофічною. Тому задача підтримки справного стану цих автомобілів не може бути вирішена покладанням та власників автомобілів відповідальність за їх технічний стан. Сьогодні питання підтримки технічного стану автомобілів, які мають значний термін служби, та які належать власникам з дуже низькою плати здатністю та які експлуатуються в інвестиційно непривабливих територіях з погляду розвитку автосервісу має вирішуватися на рівні загально державної програми безпеки руху за рахунок стратегічного законодавчого регулювання. Контроль має бути реальним та ефективним. Але одного контролю, очевидно, недостатньо для вирішення проблеми.

Вирішення цієї проблеми лежить крім законодавчого регулювання контролю технічного стану автомобілів у застосуванні сучасних маркетингових та інформаційних технологій. Якраз ці технології здатні змінити ситуацію з підтримкою технічного стану старого парку автомобілів, які експлуатуються в місцевості, де створення автосервісних підприємств не є інвестиційна привабливим. Інвестиційно привабливими можуть бути інтелектуальні системи моніторингу

наявності, стану та експлуатаційних характеристик парку автомобілів та маркетингових характеристик власників цих автомобілів. Застосування цих технологій дає можливість підняти цей ринок на новий рівень на основі інформаційного забезпечення та нових маркетингових можливостей. Разом з законодавчою регламентацією вимог до контролю технічного стану автомобілів інформаційно-аналітичні системи можуть не лише вирішити питання підтримки технічного стану автомобілів, а й забезпечити прибутковість бізнесу. При такій постановці питання проблема інвестиційної привабливості змінюється: інвестиції потрібні для інвестиційно привабливих інформаційних та маркетингових технологій, а автосервіс потребує незначного розширення потужностей, які забезпечуються попитом за рахунок нових технологій. Зміна акцентів розширює можливості вирішення суттєвої суспільних проблем.

За даними аналізу стану безпеки руху в Україні [18] серед причин ДТП управління несправним транспортним засобом становить 0,3%. З цим важко погодитися, посилаючись хоча б на статистику програми «Надзвичайних новин» та недавній випадок, коли з причини технічної несправності причепа вантажного автомобіля загинуло десяток людей, а також тому, що в благополучних з погляду безпеки автомобілів країнах (Німеччина, Франція) з причин несправностей автомобіля відбувається більше 10 - 15% ДТП. Давно відомо, що ДАІ не мала засобів визначення технічних причин та відносила ДТП на інші причини (наприклад, «не справився з управлінням»)

Якщо ж розглядати сучасну ситуацію на дорогах з погляду безпеки руху, то підтримувати технічний стан автомобіля також сприятиме покращенню ситуації у випадках перевищення швидкості, яке стоїть на першому місці серед причин ДТП (28,6%)[18].

У будь-якому разі автомобіль, незалежно від його віку та інших обставин може бути допущеним до експлуатації лише у разі його відповідності технічним умовам виробника. Якщо цієї відповідності немає, автомобіль не може бути допущений до експлуатації.

Держава в особі законодавчих, виконавчих та контролюючих органів поклала відповідальність за технічний стан автомобіля на власника, але цим самим не лише не вирішила проблему, а тільки зняла з себе відповідальність та загнала цю проблему в глухий кут. Держава за таких умов мала б забезпечити цю відповідальність хоча б наявністю автосервісу та запасних частин, не кажучи про постійний контроль технічного стану автомобілів, контроль причин відхилень від вимог законодавства та розробки заходів з покращення ситуації чи вирішення проблеми. На практиці нічого такого не існує, а в своїй поведінці чиновники державних установ виходять з права вирішувати та забувають про відповідальність. Якби така відповідальність хоча б декларувалась, то ми б отримали інформацію про засідання, наприклад, Кабінету Міністрів чи міністерства, на якому б розглядалося це питання та приймалися хоча б формальні рішення. Нічого такого не існує.

Проблема, яка не може бути вирішена в рамках старих технологій – за рахунок будівництва станцій та складів там, де ніхто ними не збирається користуватися, реально вирішується за рахунок застосування нових сучасних технологій, в яких першорядна роль належить не потужностям, а інформаційним технологіям, які дозволяють максимально ефективно використовувати і те, що є, і те, що реально створити за умов ефективного його використання.

Перш за все проект підтримки технічного стану автомобілів в місцевості, де цього ніхто ніколи не робив – комерційний. Він може бути реалізований за умов його прибутковості.

В його основі лежить алгоритм вирішення проблеми. Він включає в себе певну послідовність вимог, законодавчих актів, нормативних документів та інформації.

Вимоги – це технічні умови виробника та інші регламентуючі документи, які регламентують параметри та характеристики технічного та екологічного стану автомобіля та його складових.

Законодавчі акти затверджують вимоги до технічного стану, порядок його перевірки та відповідальність за використання технічно несправного автомобіля. Законодавчо також затверджуються вимоги до обов'язкової перевірки технічного стану автомобіля. Алгоритмом передбачається порядок ліцензування суб'єктів господарювання на право перевірки та підтримки технічного стану автомобілів.

Алгоритм роботи системи перевірки та підтримки технічного стану автомобілів передбачає створення інформаційно-аналітичної системи для набору баз даних та управління параметрами парку, власників, технічного стану, умов використання, підтримки технічного стану. Система створюється на основі інформації:

- про парк автомобілів, використовується як статистична для вирішення маркетингових проблем;
- про динаміку парку та його параметрів, використовується для аналізу стану парку автомобілів та змін характеристик та параметрів цього стану;

- про власників, зміни їх стану та характеристик;
- про умови та параметри використання та експлуатації автомобілів;
- про факти проведення операцій обслуговування та ремонту автомобілів;
- про перевірку технічного стану автомобілів та необхідність усунення несправностей;
- про проведення операцій обслуговування та ремонту та характеристик технічного стану автомобілів,
- про терміни наступної перевірки технічного стану автомобілів.

Бази даних охоплюють певну територію, доцільну з погляду клієнтського радіусу. (наприклад, району області). Організаційно підтримка технічного стану автомобілів на території здійснюється автосервісом ліцензованого підприємства, але може здійснюватися і безпосередньо власниками з використанням придбаних ним запасних частин навіть за межами системи перевірки чи СТО, яка здійснює поставку ЗЧ та ремонт автомобілів. Вимога – перевірка має підтвердити відповідність автомобіля технічним вимогам виробника.

Програмне забезпечення дозволяє накопичувати та управляти базами даних, здійснювати аналітичні операції стосовно цієї інформації, формувати маркетингові характеристики системи, класифікувати автомобілі та власників за параметрами, які дозволяють локалізувати рішення до конкретного власника чи автомобіля, відслідковувати технічний стан автомобілів та операції з його підтримки тощо.

Організаційно система може мати таку принципову схему:

- інформаційно-аналітична система, яка у залежності від баз даних може охоплювати район, області, всю країну. У залежності від масштабу система може мати периферійні підсистеми, які деталізують інформацію на локальному рівні та можуть бути джерелом узагальненої інформації для системи в цілому.

- У залежності від кількості автомобілів в регіоні обслуговування оптимально розташовуються потужності автосервісу та склади запасних частин чи створюється система поставок.

- Операції обслуговування та ремонту автомобілів можуть виконуватися як на ліцензованій СТО, так і методом самообслуговування. Перевірка автомобіля має підтвердити його справний технічний стан.

- Автомобілі, технічний стан яких не відповідає технічним умовам виробника не допускаються до експлуатації. Контроль та управління процесом допуску до експлуатації здійснюється відповідними уповноваженими органами.

- Асоціація власників автомобілів наділяється правом контролю діяльність уповноважених органів.

Система підтримки технічного стану автомобілів в інвестиційно непривабливих регіонах сприяє розвитку автосервісу в цих регіонах за рахунок приєднання місцевих ліцензованих СТО до інформаційно-аналітичної системи, яка може охоплювати і окремих район, і країну (ринок) в цілому.

Створюються умови контролю та підтримка технічного стану автомобілів неплатоздатних власників за рахунок права купувати самостійно запасні частини та виконувати ТО та ремонт шляхом самообслуговування. Введення контролю технічного стану піднімає рівень технічної культури експлуатації транспортних засобів та упорядковує ставлення власників до автомобіля, та виключає довільне ставлення до нього.

Система контролю та підтримки сприяє розвитку бізнесу та проникнення автосервісу в традиційно сільські райони, що сприяє їх технічному розвитку.

Висновки: сучасні технології та застосування їх в галузі автосервісу є умовою вирішення проблем автомобільного транспорту та безпеки руху, а також сприяє розвитку автосервісного бізнесу в традиційно інвестиційно непривабливих регіонах.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ:

1. Правила надання послуг з технічного обслуговування і ремонту дорожніх транспортних засобів : наук.-практ. коментар-довідник / А. М. Редзюк, В. В. Бутрименко, В. В. Мерзівський [та ін.]. – К., 2004. – 400 с.

2. Технічний регламент з обслуговування та ремонту колісних транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України № 643 від 3.07.2013. – К., 2013.

3. Про дорожній рух : закон України № 234/94–ВР від 10.11.1994 (розд. V. Транспортні засоби), зі змінами та допов. – К., 1994.

4. Волгин В. В. Автобизнес / В. В. Волгин. – М., 2003. – 930 с.

5. Управление и организация в сфере услуг / К. Хаксвер, Б. Рендер, Р. Рассел [и др.] ; пер. с англ. под ред. В. В. Кулибановой. – 2-е изд. – СПб. : Питер, 2002. – 752 с.: ил.
6. Березняцький В. В. Щодо етимології та тлумачення тер-мінів “сервіс”, “автосервіс”, “обслуговування” / В. В. Березняцький // Вісн. НТУ. – 2012. – № 12.
7. Сервісні стандарти офіційного дистриб'ютора автомобілів ŠKODA в Україні. ЄвроКар, 2003. – 26 с.
8. Марков О. Д. Автосервіс: організація роботи з клієнтурою / О. Д. Марков. – К. : Міжнародна агенція “BeeZone”, 2003. – 352 с.
9. Андрусенко С. І. Організація фірмового обслуговування / С. І. Андрусенко. – К., 1996. – 216 с.
10. Друкер П. Задачи менеджмента XXI века / П. Друкер ; пер. с англ. – М. : Вильямс, 2004. – 272 с.
11. Котлер Ф. Основы маркетинга / Ф. Котлер ; пер. с англ. ; общ ред. Е. М. Пеньковой. – М. : Прогресс, 1990. – 736 с.
12. Маркетинговий аналіз Мерседес Бенц : керівний документ фірми Мерседес Бенц / Подразделение Daimler AG, 2007. – 74 с.
13. Шмилович М. Организация маркетинга [Электронный ре-сурс]. – Режим доступа: www.marketing.spb.ru
14. Мескон Альберт, Ходуори. Основы менеджменту / Мескон Альберт, Ходуори ; пер. с англ. – М. : Дело, 2000. – 704 с.
15. Марков О. Д. Станции технического обслуживания авто-мобилей / О. Д. Марков. – К.: Кондор, 2008. – 536 с.
16. Маркетинг : учебник / А. Н. Романов, Ю. Ю. Корлюгов, С. А. Красильников [и др.] ; под ред. А. Н. Романова. – М. : Банки и биржи, ЮНИТИ, 1996. – 560 с.
17. Сьюелл К. Клиенты на всю жизнь / К. Сьюелл, П. Браун ; пер. с англ. М. Иванова и М. Фарбера. – 4-е изд. – М., 2007. – 240 с.
18. Журнал Новое время(НВ) ,19.08.2016 № 30

REFERENCES:

1. Rules for maintenance services and re-montu road vehicles: nauk. and practical. Comment-dovidnyk / AM Redzyuk, Butrymenko VV VV Merzhiyevskyy [et al.]. - K., 2004. - 400 p. (Ukr)
2. Technical Regulation on maintenance and repair of motor vehicles, the Cabinet of Ministers of Ukraine number 643 of 03/07/2013. - K., 2013. (Ukr)
3. Road Traffic Law of Ukraine № 234/94-VR of 10.11.1994 (Ch. V. vehicles), as amended and supplemented. - K., 1994. (Ukr)
4. Volgin VV Autobusiness / V. Volgin. - M., 2003. - 930 p. (Rus)
5. Management and organization in the field of services / K. Haksever, Render B., R. Russell [et al.]; per. from English. ed. VV Kulibanova. - 2nd ed. - SPb. : Peter, 2002. - 752 p. : silt. (Rus)
6. Bereznyatskyi V. As for the etymology and interpretation ter-miniv "service", "car service", "service" / VV Bereznyatskyi // Visn. NTU. - 2012. - № 12. (Ukr)
7. Service standards for official distributor ŠKODA cars in Ukraine. Eurocar, 2003. - 26 p. (Ukr)
8. Markov OD Car: organization works with clients / AD Markov. - K.: International Agency "BeeZone", 2003. - 352 p. (Ukr)
9. Andrusenko SI Organization of corporate services / SI Andrusenko. - K., 1996. - 216 p (Ukr)
10. Mr. Drucker Management Tasks XXI century / P. Drucker; Per. with English. - Moscow: Williams, 2004. - 272 p. (Rus)
11. F. Kotler Principles of Marketing / Kotler; Per. with English. ; Society ed. EM Penkovoy. - Moscow: Progress, 1990. - 736 p. (Rus)
12. Marketing analysis Mercedes Benz: rukovodyaschyy doku-ment firm Mercedes Benz / Podrazdelenye Daimler AG, 2007. - 74 p. (Rus)
13. Shmylovych M. Organization of marketing [Electronic re-Zurza]. - Access: www.marketing.spb.ru (Rus)
14. Meskon Albert Hoduory. Fundamentals of Management / Meskon Albert Hoduory; Per. with English. - Moscow: Delo, 2000. - 704 p. (Ukr)
- 15 Markov O. D. service Station car / O. D. Markov. – K.: Kondor, 2008. – 536 p (Rus)
16. Marketing: Textbook / AN Romanov, Yu Korlyuhov, SA Krasilnikov [et al.] ed. A. Romanov. - M: Banks and exchanges, Unity, 1996. - 560 p. (Rus)

17. Syuell K. Customers for Life / Syuell K., P. Brown; pee. from English. Ivanova and M. Farber. - 4th ed. - М., 2007. - 240 p. (Rus)

18 magazine Novoye Vremya (NV), 19.08.2016 № (Rus)

РЕФЕРАТ

Марков О.Д. Развитие автосервису в инвестиционно непривлекательных регионах за счет современных информационно-аналитических и маркетинговых технологий / О.Д. Марков // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Технические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 1 (37).

Половина автомобильного парка Украины (а это около 5 млн.) территориально находится в областях и сельской местности. В связи с отсутствием автосервиса в этих местностях поддержка технического состояния автомобилей осуществляется путем самообслуживания на уровне обеспечения возможности использования, а не на уровне соответствия техническим требованиям.

Преобладающее большинство автомобилей стареет, а половина из них имеет срок службы больше 20 лет. Поддержка технического состояния этого парка усложняется в связи с отсутствием там автосервиса и низкой платёжеспособностью владельцев автомобилей. Отсутствие автосервиса обусловлено инвестиционной непривлекательностью сельских регионов.

Проблема, которая не может быть решена в рамках старых технологий – за счет строительства станций и складов там, где никто ими не собирается пользоваться, реально решается за счет использования современных информационных и маркетинговых технологий, в которых первостепенная роль принадлежит не мощностям, а информационным технологиям, которые позволяют максимально эффективно использовать то, что есть, и то, что реально создано за условий эффективного его использования.

Алгоритм работы системы проверки и поддержки технического состояния автомобилей предусматривает создание помимо информационно-аналитической системы баз данных и управления параметрами парка, владельцев, техническим состоянием в реальных условиях использования. Система создается на основе информации об автомобилях, изменениях их параметров в процессе эксплуатации, обслуживания и ремонта и информации об владельцах.

Предлагается решение проблемы за счет использования современных информационно-аналитических и маркетинговых технологий, которые способны решать вопросы как на локальном, так и на общем уровне.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПАРК АВТОМОБИЛЕЙ; ПОДДЕРЖКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ; АВТОСЕРВИС; ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

ABSTRACT

Markov O.D. Development of investment unattractive regions through modern information-analytical and marketing techniques. Visnyk National Transport University. Series «Technical sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 1 (37).

Half of the car park of Ukraine (which is about 5 million.) geographically located in the provinces and rural areas. In the absence of service centers in these areas support the technical condition of vehicles is carried out by self-service at the level of providing the possibility of using, and not on the level of compliance with the specifications.

The vast majority of older cars, and half of them has a lifespan of over 20 years. Support for the technical condition of this park is complicated due to the lack there car service and low ability to pay car owners. Lack of service centers due to the unsightly investment in rural areas.

A problem that can not be solved within the framework of the old technology □ through the construction of stations and depots where no one are not going to use really is achieved through the use of new modern information and marketing techniques in which the primary role belongs not to capacity, and information technology that allow the best use of what is, and what can really be created for effective use.

The algorithm of the inspection and maintenance of the technical condition of vehicles in addition to the system provides for the creation of information-analytical database management systems and fleet options, owners, technical condition in real conditions of use. The system is created on the basis of information about the cars, change their parameters in the operation, maintenance and repair, and information about the owners.

It is proposed to solve the problem through the use of modern information and analytical and marketing techniques that are able to address issues on a local and on a general level.

KEYWORDS: CAR; SUPPORT TECHNICAL STATE VEHICLES; CAR: INFORMATION-ANALYTICAL TECHNOLOGIES

РЕФЕРАТ

Марков О.Д. Развитие автосервиса в инвестиционно непривлекательных регионах за счет современных информационно-аналитических и маркетинговых технологий / О.Д. Марков // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Технические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 1 (37).

Половина автомобильного парка Украины (а это около 5 млн.) территориально находятся в областях и сельской местности. В связи с отсутствием автосервиса в этих местностях поддержка технического состояния автомобилей осуществляется путем самообслуживания на уровне обеспечения возможности использования, а не на уровне соответствия техническим требованиям.

Подавляющее большинство автомобилей старые, а половина из них имеет срок службы более 20 лет. Поддержка технического состояния этого парка усложняется в связи с отсутствием там автосервиса и низкой платы способностью владельцев автомобилей. Отсутствие автосервиса обусловлена инвестиционной неприглядностью сельских регионов.

Проблема, которая не может быть решена в рамках старых технологий – за счет строительства станций и складов там, где никто ими не собирается пользоваться, реально решается за счет применения новых современных информационных и маркетинговых технологий, в которых первостепенная роль принадлежит не мощностям, а информационным технологиям, которые позволяют максимально эффективно использовать то, что есть, и то, что реально может быть создано для эффективного его использования.

Алгоритм работы системы проверки и поддержания технического состояния автомобилей предусматривает создание помимо информационно-аналитической системы баз данных и управления параметрами парка, владельцев, техническим состоянием в реальных условиях использования.

Система создается на основе информации об автомобилях, изменения их параметров в процессе эксплуатации, обслуживания и ремонта и информации о владельцах. Предлагается решение проблемы за счет применения современных информационно-аналитических и маркетинговых технологий, которые способны решать вопросы как на локальном, так и на общем уровне.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПАРК АВТОМОБИЛЕЙ; ПОДДЕРЖКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ; АВТОСЕРВИС; ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

АВТОР:

Марков О.Д., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу. Електронна пошта: markovod@mail.ru; тел. 050-334-11-44, Україна, м. Київ-01010, Печерський район, вул. Суворова, 1

AUTHOR:

Markov O.D., Ph.D., National Transport University, Associate Professor of the technical operation of vehicles and service centers. e-mail: markovod@mail.ru; tel. 050-334-11-44, Ukraine, city Kiev 01010, pecherskyi district have. Suvorov, d. 1.

АВТОР:

Марков О.Д., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры технической эксплуатации автомобилей и автосервиса. e-mail: markovod@mail.ru ; тел. 050-334-11-44, Україна, г. Киев-01010, Печерський район, у. Суворова, д. 1

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бідняк М.Н., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри Менеджменту м. Київ, Україна м. Київ, Україна

Хабутдінов Р.А., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет. Завідувач кафедри транспортних технологій, м. Київ, Україна.

REVIEWER:

Bidnyak M.N., technical Doctor of Science, professor, National transport University, Department of Management zaviduvach m. Kyiv, Ukraine m. Kyiv, Ukraine

Habutdinov R.A., Doctor technical Sciences, professor, National Transport University. Zaviduvach tehnologiy Department of Transport, m. Kyiv, Ukraine.