

Моторный ремонт. Индикатор

АЛЕКСАНДР ХРУЛЕВ,
канд. техн. наук, директор фирмы
«АБ-Инжиниринг»

СЕРГЕЙ САМОХИН

Если вы подумали, что речь пойдет об измерительном приборе для ремонта двигателей, то ошиблись. Собственно моторный ремонт и есть индикатор, «измеряющий» состояние экономики, ее финансовой системы и, в конечном итоге, нашего с вами благосостояния. Что он показывал в последние годы и каковы прогнозы на ближайшее будущее?

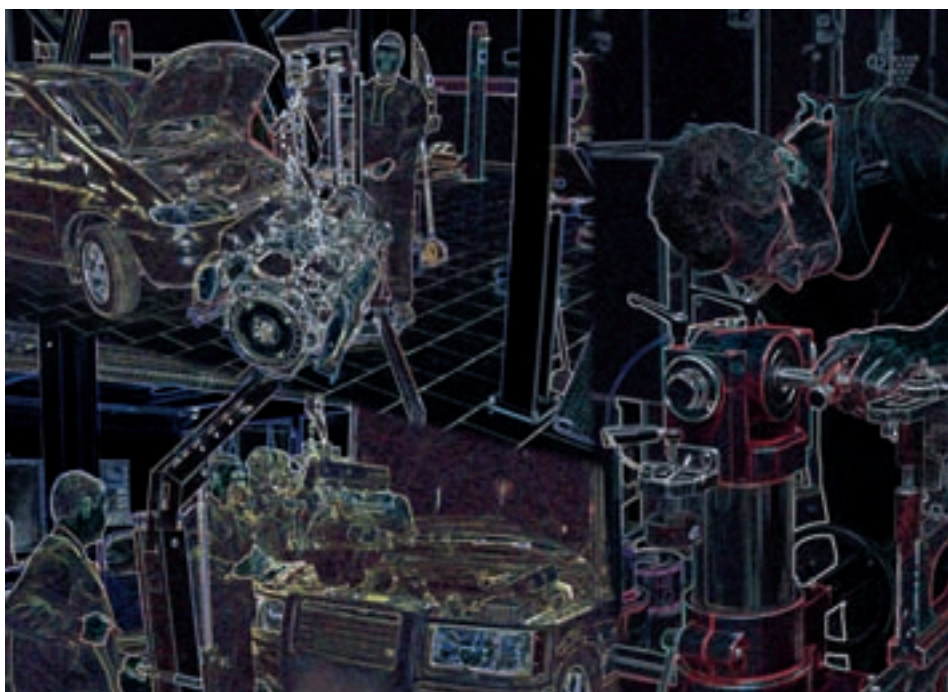
П ерефразируя известную поговорку, можно сказать: «Что мотористу хорошо, то всем — смерть». То бишь мотористу хорошо тогда, когда всем остальным живется плохо. И наоборот. Конечно, это утверждение намеренно утрировано, но не лишено оснований. Припомните, что в шутку называют «днем моториста»? Правильно, потоп на дорогах, приносящий многочисленные «плоды» в виде двигателей, поврежденных в результате гидроудара в цилиндрах. Это первое, что приходит на ум. Анализ изменения ситуации в моторном ремонте в последнее десятилетие «приводит на ум» и более глубокие доводы, подтверждающие небезосновательность обвинения мотористов в «преступлении против человечности».

Если оглянуться назад с «высоты» нашего теперешнего положения, становится хорошо заметной главная закономерность — четкая

■ Главная закономерность — четкая обратно пропорциональная зависимость между потребностью в ремонте двигателей и... мировой стоимостью нефти.

обратно пропорциональная зависимость между потребностью в ремонте двигателей и... мировой стоимостью нефти. Взаимосвязь между ними раскрывает следующая логическая цепочка. Чем выше цена нефти — тем больше в стране «легких» нефтедолларов — тем вольготнее живется финансовым учреждениям — тем проще получить кредит на новую машину — тем бессмысленнее становится дорогой ремонт старого автомобиля. А именно к такому виду ремонта и относится моторный.

В докризисный период времени из этой закономерности вытекала главная тенденция — спрос на моторный ремонт постоянно падал и к самому кризису практически обнулится. Здесь стоит уточ-



нить, что под моторным ремонтом мы понимаем капитальный ремонт двигателей, связанный с их демонтажем и полной разборкой, трудоемкий и дорогостоящий. Из числа клиентов постепенно исчезали автомобили, ремонт которых приносил основную прибыль, — VW, Audi, Toyota, Mitsubishi, Nissan и т.д., популярных моделей, в возрасте примерно 7–10 лет, с 4-цилиндровыми двигателями. Двигатели эти, как правило, несложные в ремонте, все запчасти для них держались в наличии на складах. «Капитальность» такие моторы было одно удовольствие — работа выполнялась предельно быстро и даже при невысокой рентабельности приносила прибыль. Клиенты и автосерви-

запчастей тут же порождает неопределенность с продолжительностью ремонта. Срок поставки часто не соблюдается, да и не факт, что после длительного ожидания придут все заказанные позиции. А если даже одной не окажется — мотор не соберется. Более того, сами моторостроители проводят политику, направленную на ограничение возможности ремонта, прежде всего, технологически сложных двигателей. Положа руку на сердце, с ними нельзя не согласиться. Стоит лишь посмотреть, что порой творят некоторые «ремонтники», как тут же хочется поднять обе руки если не за запрет, то за серьезное лицензирование этого вида работ. Вот и получается: потребность в моторном ремонте снижается, аренда растет, срок ремонта увеличивается, рентабельность, соответственно, падает. Такая тенденция наблюдалась вплоть до кризиса и привела к тому, что заниматься этим делом стало совсем не выгодно.

сы были друг другом взаимно довольны и оставались довольными примерно до 2006–2007 годов.

Потом автопарк начал интенсивно омолаживаться. Одновременно с этим росла стоимость недвижимости и, как следствие, арендных платежей. Узел на шее моторного ремонта начал затягиваться, и первыми из него начали вымываться как раз недорогие машины. Доля сложных работ росла, но их общее количество также сокращалось. К сложным работам можно отнести ремонт многоцилиндровых моторов, начиная от V6 и более. Мало того, что такие двигатели конструктивно сложнее, а их восстановление более трудоемкое. К ним труднее достать запчасти — эти вещи часто взаимосвязаны. Неизбежный заказ

С началом кризиса продажи машин по понятным причинам рухнули, и картина стала меняться. Альтернатива «купить новый автомобиль или отремонтировать имеющийся» все чаще решается в пользу последнего варианта. Моторный ремонт вновь ожил, и уже к первой послекризисной весне дожившие до нее автосервисы всю «крутили» моторы. Крутят и сейчас. Можно смело утверждать: сколько времени будет продолжаться кризис, столько же будет существовать потребность в моторном ремонте. Она будет значительно подпитываться за счет недавно приобретенных машин, срок гарантии на которые вот-вот истечет. Для части из них

ремонт двигателя может быть актуальным, особенно, что касается сложных двигателей. К сожалению, ситуация с запчастями уже вряд ли станет прежней — склады постепенно пустеют, и большинство поставщиков переходят на работу под заказ, поскольку не вполне ясна картина, какие детали и для каких моторов запастись на складе.

Судя по всему, наблюдающееся сейчас явление моторного ремонта не будет вечным. Когда-то оно вновь сменится затуханием, которое, в конце концов, приведет нас к ситуации, которая уже давно сложилась в европейских странах. Моторный ремонт в Европе — явление редкое. Он никому особо не нужен по причине высокой стоимости работы, да и потребность в нем не высока — надежность современной техники выросла, а срок эксплуатации, напротив, заметно упал. Для серийных автомобилей массового производства дешевле купить новый мотор, в то время как его ремонт имеет смысл лишь для дорогих и эксклюзивных машин. Другое дело — текущий ремонт двигателя, например ремонт ГБЦ или замена уплотнений. Потребность в таких работах есть и будет всегда.

Что касается механической обработки деталей двигателя, это особая тема со своими нюансами. Предприятия, занимающиеся этим видом деятельности, также тяжело переживали перемены в экономике. Прекратило существование множество мелких мастерских, имевших 2–3 единицы станочного оборудования. На рынке остались серьезные компании, вкладывавшие немалые деньги в развитие и переоснащение. То, что в этой сфере работало 7–8 лет тому назад, к примеру поточный ремонт однотипных деталей, сейчас не срывается. Основной принцип выживания в новых условиях — каждый квадратный метр помещения должен приносить стабильные дивиденды. С таким подходом не вяжется использование универсального оборудования — от него стараются избавиться. Приобретаются специализированные станки. Один станок — одна операция. Иначе — невыгодно.

Со станочниками ситуация обратная. Если раньше было позволительным держать токаря, расточника, шлифовщика, то сейчас приоритет отдается универсалам, владеющим несколькими специальностями. Если один специалист может одновременно работать на нескольких станках, временное отсутствие одного работника не будет тормозить процесс. По тем же причинам оказываются неэффективными моторные предприятия полного цикла, со своим механическим цехом и автосервисом. А ведь было время...

Сегодня основным источником прибыли цехов механической обработки могли бы стать детали

большегрузной, строительной и специальной техники. Ведь если для большинства легковых автомобилей ремонт или замена двигателя — нормальная альтернатива, то для грузовых — абсолютно нереальная. Ремонт деталей легковых двигателей (за исключением, пожалуй, ГБЦ) стоит рассматривать лишь как приработок. К сожалению, кризис изрядно «сдул» и грузовую технику. Так что прежнего вала работ у механических мастерских сейчас нет и, вероятно, уже не будет.

Если говорить об объектах ремонта, то сами двигатели принципиально не изменились. Те же блоки, коленвалы, поршни, головки. Да, «фазовращателей» стало больше, гидрокомпенсаторов — меньше. Вновь появились цепные приводы ГРМ. Стал заметным спрос на ремонт моторов для мототехники, разномастной и разнотипной.

■ Моторный ремонт — индикатор экономической ситуации. Если он идет вовсю, положение в экономике хреновое. И наоборот, если экономика в порядке, мотористы «отдыхают».

Стоит оговориться, что такой ситуация видится из столицы. Она наверняка не многим отличается от положения в других крупных российских мегаполисах. Можно предположить, что в отдаленных регионах колебания спроса на моторный ремонт были не столь резкими и заметными. Известно, что столичная волна до периферии доходит легкой рябью. Тем не менее не нужно забывать, что для современной экономики границы и расстояния — не преграды.

Получается, что моторный ремонт — индикатор экономической ситуации. Если он идет вовсю, положение в экономике хреновое. И наоборот, если экономика в порядке, мотористы «отдыхают». Также нужно учитывать, что моторный ремонт как вид послепродажного обслуживания автотехники должен адаптироваться к тенденциям автомобилестроения. В последнее время у автопроизводителей четко прослеживается такой подход: их продукция должна без проблем отслужить положенные 3–5 лет (больше или меньше — зависит от разных факторов). После этого желательно, чтобы машина развалилась (включая мотор), а владелец отправился к дилеру за новой. Какие выводы из этого следуют?

Если мы не рассчитываем постоянно жить в условиях экономического стресса, ставку на моторный ремонт в секторе легкой техники делать не стоит. Его нужно рассматривать лишь как полезное дополнение в спектре услуг универсального автосервиса, которое позволит не отказывать редкому клиенту и получить прибыль на ремонте двигателя и сопутствующих работах. Однако «вписать» моторный ремонт в структуру универсального автосервиса непросто — он

плохо увязывается со слесарными работами по ходовой части. И если он не требует особого оборудования, то требует отдельного чистого помещения, места для работы и хранения «потрохов» двигателей и, конечно, толкового моториста.

О последнем стоит сказать особо, поскольку этот субъект доставляет немало головной боли. Например, автосервис может столкнуться с проблемой загрузки моториста работой. Моторист — это как летчик в армии (своего рода белая кость), и большую часть времени использовать его на слесарных работах по ходовой равносильно понижению по службе. Не все на это соглашаются.

Есть и проблемы объективного характера. За последние несколько лет из моторного ремонта ушло много грамотных специалистов. Кто-то

сменил промасленный комбез на «серый воротничок» мастера, кто-то ушел в другие сферы бизнеса. На смену им пришло новое поколение, которое не обладает необходимыми знаниями и опытом. Сегодня сплошь и рядом наблюдается полное несоответствие между уровнем ремонтируемой техники (который, безусловно, повышается) и квалификацией ремонтников (которая заметно упала). Да и вообще, кардинально поменялся престиж специальности «автомеханик». Раньше это был уважаемый человек и хорошая работа. Сейчас таковой считается менеджер в галстук и в офисе. Поэтому хорошего механика, а тем более хорошего моториста, найти сложно. Если нашли, нужно платить ему достойную зарплату. А это возможно лишь при постоянном потоке моторов тех же «пассатов» и «гольфов», которого уже нет и не предвидится.

В общем, ситуация с кадрами для моторного ремонта во многом напоминает «лихие девяностые» — закон спиралевидного развития «живет и побеждает». Значит, нужно вновь повышать уровень подготовки мотористов. Этим отчасти и продиктовано наше желание еще раз вернуться к теме ремонта двигателя. В последующих статьях этого сериала мы планируем затронуть вопросы организации и технологии ремонта моторов в современных условиях. **АБС**

Продолжение следует.

Найди в этом номере

Сухое шлифование без пыли

