

# Считаем по AZT

Татьяна АКИМОВА

**Залогом эффективного и продуктивного функционирования любой структуры, в том числе и многокомпонентной, является работа по единым стандартам. Справедливо это и в отношении рынка кузовного ремонта, сферы где работают сразу несколько крупных участников рынка, каждый со своими интересами и стремлениями - страховые компании, а также независимые и дилерские станции кузовного ремонта.**

*Пользователи программ на платформе Audateх получили возможность рассчитывать стоимость лакокрасочных работ по российским ценам с применением методики AZT*

Одним из наиболее острых вопросов в сфере взаимодействия этих участников рынка является стоимость работ по страховому ремонту. Величина эта зависит от нескольких показателей, но преимущественно определяется стоимостью лакокрасочных и расходных материалов. Представителям сферы кузовного ремонта не понаслышке известно, насколько даже за последний год увеличились цены на ЛКМ. К сожалению, не всем им удается пропорционально этому увеличению скорректировать стоимость нормочаса работ в договорах со страховыми компаниями.



*Александр Казаченко, руководитель направления развития региональной сети компании «Аудатэкс»*

Однако теперь на рынке кузовного ремонта в России произошли серьезные подвижки, которые помогут сделать ценообразование в сфере урегулирования убытков и расчета стоимости восстановительного ремонта прозрачным и справедливым. Пользователи программ на платформе Audateх получили возможность рассчитывать стоимость лакокрасочных работ по российским ценам с применением методики AZT. В чем заключаются преимущества перехода на российские цены AZT мы узнали у представителей компании «Аудатэкс» и компаний поставщиков лакокрасочных материалов.

Под аббревиатурой AZT понимается международная методика расчета ремонтной окраски, созданная компанией Allianz Zentrum für Technik (инженерно-испытательный центр страховой компании Allianz). Центр проводит большое число промышленных исследований, а также применяет в своей работе специальный краш-тест, являющийся стандартной процедурой, принятой международной ассоциацией автостраховщиков.

Для методики расчета ремонтной окраски AZT важны такие параметры: данные по площадям ремонтируемых деталей кузова, расход лакокрасочных и расходных материалов, нормы времени на работы. Первый параметр – дан-

ные по площади ремонтируемых поверхностей – определяется путем измерений площадей окрашиваемых деталей кузова. В результате получаются данные в  $\text{дм}^2$  по площадям каждой детали кузова, которая может быть окрашена в процессе ремонта. Параметр расхода лакокрасочных и расходных материалов определяется путем их взвешивания, подсчета и измерения. Таким образом были разработаны коэффициенты для лакокрасочных покрытий различного типа, а также создана методика расчета расхода ЛКМ. Для определения третьего параметра – нормы рабочего времени – требуется провести измерения, проанализировать последовательности выполняемых в процессе ремонта операций и разработать соответствующие коэффициенты. Так были получены временные нормы для окрашивания каждой детали кузова. Важно отметить, что для расчетов использовались реальные данные, полученные от партнерских кузовных предприятий и поставщиков ЛКМ и расходных материалов.

Необходимо уточнить некоторые нюансы, которые касаются в первую очередь измерений площадей различных деталей кузова. При измерении деталей учитываются такие параметры как материал, из которого выполнен кузовной элемент (это может быть алюминий, пластик или другой материал), площадь измеряемой поверхности, способ крепления детали (сварная деталь, прикрученная или приклеенная деталь и т.д.), а также зонирование (например, измерение детали целиком, ее верхней или нижней части и т.д.).

При расчете показателей осуществляется измерение расхода лакокрасочных материалов, необходимых для окраски детали кузова, а именно: лака, базового покрытия, грунта-наполнителя, укрывочного материала и прочие.

Для определения времени, необходимого на выполнение работ, принимаются во внима-

ние последовательность и продолжительность ремонтных операций. Среди факторов, которые могут влиять на нормы времени, выделяют факторы, влияющие на процесс подготовки детали к окраске (от времени, необходимого для передвижения автомобиля в цехе, до времени на подготовку к работе и т.д.), а также факторы непосредственно влияющие на процесс окраски детали (время на чистку, шлифование, полировку, а также время на нанесение грунта-наполнителя, базового покрытия, лака и т.д.).

В компании «Аудатэкс» считают, что применение методики AZT значительно упрощает процесс расчета стоимости ремонта транспортного средства. Стоит отметить, что именно «Аудатэкс» первой в России совместно с компанией Allianz Zentrum für Technik и с крупнейшими российскими поставщиками ЛКМ разработала и внедрила российские цены на лакокрасочные материалы. Александр Казаченко, руководитель направления развития региональной сети компании «Аудатэкс»: «Система расчета AZT оперирует реальными нормами ремонтных работ и реальными показателями расхода материалов. Подчеркиваю, это не теоретический подход к расчету стоимости восстановительного ремонта, а именно практические методы. Прежняя, поэлементная система расчета изжила себя, так как давно уже не отвечала реалиям рынка». Евгений Мартынов, менеджер по работе с импортерами и дилерскими сетями компании «Аудатэкс»: «AZT – это единый стандарт и удобство расчетов. Внедрение этой методики означает существенное сокращение времени на процесс согласования стоимости ремонта, а также прозрачность этого процесса для всех участников рынка».

По словам Евгения, данная методика и основана на единых ценах от поставщиков ЛКМ. А потому переход на расчеты по системе AZT с российскими ценами стал возможен после того, как крупнейшие поставщики ЛКМ в России стали работать по единым для всех регионов прайсам. «Сейчас цены у каждого поставщика

на территории всей страны едины, и как только эти цены появились в России, возникла возможность стандартизировать их и включить в AZT», – уточняет Евгений.

«В процессе внедрения этой методики в России «Аудатэкс» играл ведущую роль, – рассказывает Евгений. – Компания собрала партнеров из числа крупнейших поставщиков ЛКМ, представителей рынка автострахования и рынка сервисного обслуживания автомобилей, рассказала о том, какие плюсы они получают при переходе на расчеты по AZT». Работу по внедрению методики расчета AZT компания «Аудатэкс» начала с этапа сбора данных от ведущих поставщиков лакокрасочных и расходных материалов – компаний «ЗМ Россия», «Технолак», «АКЗО-Нобель Автопокрытия», «Авторемонтные системы», «Европроект Групп», «БАСФ Восток», PPG Industries и других. Полученные данные по расходу материалов были обработаны компанией «Аудатэкс», после чего их передали в систему AZT для разработки новых коэффициентов по расходу лакокрасочных материалов. Затем в тестовом режиме на сервере «Аудатэкс» был проведен сравнительный анализ текущих цен на лакокрасочные материалы и новых цен. Результаты сравнительного анализа были предоставлены партнерам компании вместе с уведомлением об изменении стоимости лакокрасочных материалов, через несколько недель произошла активация новых цен в системе. И теперь стоимость материалов на платформе Audatex является полностью российской. Как отмечает Евгений, с внедрением методики AZT по российским ценам интерфейс программ Audatex никак не изменился. Единственное отличие – после нажатия кнопки AZT расчет работ по ремонтной окраске осуществляется в российских ценах.

По мнению компании «Аудатэкс», такие изменения, а именно расчет стоимости восстановительного ремонта с применением методики AZT, дают пользователям программ на платформе Audatex такие преимущества, как:

**Алексей Соболевский,  
руководитель отдела  
консалтинга компании  
«Европроект Групп»:**

«Внедрение методики расчета AZT является значимым явлением для российского рынка кузовного ремонта. Благодаря AZT процесс оценки стоимости ремонтной окраски станет прозрачным и правильным. Ведь эта мето-

дика представляет собой объективный инструмент оценки процесса ремонтной окраски, так как в основе расчетов AZT лежат технологии ремонтной, а не заводской окраски и реальные трудозатраты. Это более корректные, с точки зрения практики авторемонта, показатели, нежели нормы заводов-производителей, которые описывают технологию окраски при производстве. Стоит ожидать того, что с

распространением методики AZT на российском рынке кузовного ремонта, расчет стоимости окрасочных работ станет более объективным. К тому же понятно, что количество нормочасов на проведение окрасочных работ для автомобилей всех брендов, представленных на авторынке России, придет в соответствие с ремонтными технологиями окраски».



*Евгений Мартынов,  
менеджер по работе с импортерами и дилерскими сетями компании «Аудатэкс»*



*Алексей Соболевский,  
руководитель отдела консалтинга компании «Европроект Групп»*

*Применение методики AZT значительно упрощает процесс расчета стоимости ремонта транспортного средства*

- возможность работы по единому международному стандарту;
- доступ к актуальным данным по стоимости ЛКМ на российском рынке (предусмотрены обновления один раз в год, в марте или в апреле);
- автоматизация процесса проверки стоимости ЛКМ;
- уменьшение времени, необходимого на расчет стоимости ремонта (нет больше необходимости добавлять коэффициенты стоимости ЛКМ);
- возможность сделать процесс урегулирования убытков прозрачным и защищенным;

- доступ к технической поддержке поставщиков ЛКМ и AZT.

«С нашей точки зрения, единый стандарт упрощает взаимодействие участников рынка урегулирования убытков транспортных средств, – отмечает Евгений. – И теперь стоимость ЛКМ, используемых в процессе восстановительного ремонта автомобиля, рассчитывается автоматически. И что немаловажно, на этот расчет извне никто повлиять не может. Функция автоматического подсчета, без необходимости ручного ввода данных, позволяет существенно сократить время на расчеты и согласование стоимости ремонта, а также избежать ошибок, связанных с человеческим фактором».

**Роман Турков, технический представитель компании Axalta Coating Systems Rus:**



«Отсутствие единой методики расчета – одна из корневых проблем автосервисной отрасли. Эта проблема в итоге приводит к тому, что станции кузовного ремонта не дополучают прибыли, а автомобилисты не получают качественных услуг по восстановительному ремонту автомобилей. Ведь основной объем работ по кузовному ремонту заказывают и оплачивают страховые компании, а потому понятно, из-за чего станции кузовного ремонта, работающие в рамках тарифов, определенных страховщиками, начинают «срезать углы». Речь идет о том, что выполнение ремонтов по тарифам, определенным страховыми компаниями, подразумевает четкую и очень дисциплинирован-

ную работу по согласованным процедурам и технологиям ремонтных воздействий. Именно неспособность работать по таким правилам, в полной мере выстраивать у себя прогнозируемое и управляемое промышленное производство, и вынуждает кузовные станции экономить на материале и делать ремонт, неполностью выдерживая технологию. В результате автовладелец не получает услугу надлежащего уровня. В Европе существует концепция кузовного ремонта, которая включает в себя технологическую и маркетинговую части. Технологическая часть предельно ясна и понятна: восстановительный ремонт транспортных средств осуществляется по рекомендациям заводов-изготовителей, по тарифам, согласованным со страховщиками. В маркетинговой части кузовной ремонт определяется как услуга вынужденного спроса. Проще говоря, такие услуги человек приобретает не потому что они ему нужны, а потому что он вынужден в следствии аварии или поломки восстановить свой автомобиль.

Зададимся вопросом: на что чаще всего жалуется потребитель услуг кузовного сервиса в России? Однозначно, это сроки выполнения работ. Не только реальные сроки работ, но и объявляемые сроки на выполнение ремонта слишком затянуты. Потребитель желает получить услуги кузовного ремонта быстрее

и рассчитывает на то, что они будут качественно выполнены. Для автовладельца цикл кузовного ремонта начитается с момента регистрации ДТП в страховой компании, то есть с первого звонка страховщику. Дальнейший процесс включает в себя целый список событий, которые, по мнению потребителя, не имеют для него никакой ценности, а являются обузой и раздражением. Потребитель оценивает сроки выполнения ремонта с первого звонка в страховую компанию и до момента получения отремонтированного автомобиля. И сейчас этот период в России занимает в среднем от 35 до 45 суток. И на весьма продолжительный срок потребитель остается без своего основного средства передвижения, а подменный автомобиль на время ремонта его машины почти никто ему не предоставляет. В Европе этот срок не превышает десяти дней, обычно это от четырех до шести дней, и при этом клиенту на эти дни, как правило, предоставляется подменное авто.

Внедрение методики расчетов AZT в России не решит весь комплекс проблем, это событие – очередной шаг на пути к прозрачному и эффективному бизнесу. Применение единого стандарта по тарификации и единого технологического стандарта станут эффективным способом внедрения изменений во всю автотранспортную отрасль».