

УДК.711.062

О.М. Петруня,

Київський національний університет будівництва та архітектури

ПРАКТИКА ОРГАНІЗАЦІЇ СТО ЗА КОРДОНОМ ТА В УКРАЇНІ

(стаття підготовлена на підставі матеріалів доповіді на науково-практичній конференції «Проблеми і перспективи розвитку міст України», м. Ужгород, 20-23 травня 2010 року)

Проведений аналіз змін на ринку легкових автомобілів та їх технічного обслуговування за останні десятиріччя в Україні. Представлені нововведення в системі технічного обслуговування деяких європейських країн. Встановлені принципи вирішення цієї проблеми у містах.

За останні роки ринок легкових автомобілів та їх технічного обслуговування набув значних змін. Вивчаючи історію розвитку системи технічного обслуговування в Україні встановлено, що в минулому автомобілі та запасні частини для них не продавалися, а розподілялись. Це було причиною постійних проблем для споживача та обумовлювало неефективність роботи системи технічного обслуговування в цілому. Прості техніки та працівників в очікуванні запчастин приносили великі втрати. Сьогодні існує взаємозалежність між ринком легкових автомобілів і якістю їх технічного обслуговування [1].

На українському ринку зміни з технічного обслуговування носять не лише кількісний, а і якісний характер. По-перше, збільшився об'єм ринку. Це пов'язано із збільшення попиту на автомобілі серед населення і організацій в умовах підйому економіки. По-друге, змінилась структура ринку, крім вітчизняних автомобілів з'явилась значна кількість іномарок. І, в-третьє, змінились вимоги до самого технічного обслуговування – характер попиту.

Стрімкий ріст кількості автомобілів в Україні сприяє підвищенню попиту на послуги автосервісу. Відкриття професійних СТО не встигає за динамікою розвитку автомобільного ринку. По оцінкам операторів ринку, в Україні працює більше 6 тисяч СТО. В той же час, по даним Госавтоінспекції, сьогодні по дорогам України проїжджає біля 9 млн. транспортних засобів, із них приблизно 7 млн. - легкові автомобілі. Таким чином, по навантаженню на СТО Україна випереджає деякі країни Європи. Якщо середньоевропейська завантаженість станції автосервісу - 1000 шт. на одну СТО, то у нас цей показник знаходиться на рівні 1400 автомобілів [2].

Змінились нормативні вимоги що до розміщення об'єктів технічного обслуговування в містах (табл.1).

Таблиця 1

Характеристика нормативних документів по розміщенню СТО

НАЗВА ДОКУМЕНТУ	ЗМІНИ НА ПРОЕКТУВАННЯ ЗА НОРМАТИВНИМИ ВИМОГАМИ
ВСН - 15 -79. "Тимчасові вказівки по розміщенню гаражів та підприємств техн. обслуговування в містах"	1 пост /180-200 легк. авто. 1 СТО діагностування / місто > 500 тис. чол. Розрахунковий рівень автомобілізації приймається - 250авт./1000 жит. СТО > 10 постів - торгівля запчастинами, СТО > 25 постів - СТО < 25 постів - продаж автомобілів.
СНіП 2.07.01.89 "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських населених пунктів".	Вимоги до будівництва нових СТО в місті: 1 пост /200 легк. авто. Вимоги до розміру земельної ділянки, га для СТО залежно від місткості
ДБН - 360 - 92* "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень".	1 пост /200 легк. авто. СТО до 10 постів в комплексі з АЗС.
ДБН В.2.2. - 9 - 1999 "Громадські будинки і споруди"	Вимоги що до розміщення об'єктів технічного обслуговування л.а. у двоповерхових підземних спорудах громадських будинків.
Земельний кодекс України. Постанова КМУ від 1.04.2002 №502	Вимоги що до зміни цільового призначення земель, які знаходяться у власності громадян або юридичних осіб.
ДСП 2.2.1-2004. Зміна №1 від 1996р. "Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів".	Вимоги що до розміщення об'єктів технічного обслуговування л.а. на території жилової забудови.
ДБН В.2.2. - 15 - 2005 "Житлові будинки Основні положення.	Санітарні правила розміщення об'єктів технічного обслуговування л.а. транспорта в житлових районах та будинках.
ДБН - 360 - 92*. Зміна №1 з 01.01 2009р. "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень".	Визначення цільового призначення земель.
ДБН - 360 - 92*. Зміна №2 за 2009р. "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських населених пунктів".	1 пост /200 легк. авто. СТО до 10 постів в комплексі з АЗС Середній рівень автомобілізації приймається - 400авт./1000 жит.

Система технічного обслуговування легкових автомобілів та вулично-дорожня мережа м. Києва, вже не відповідає існуючому рівню автомобілізації.

Так за діючими нормами ДБН 360-92*, на розрахунковий період слід приймати рівень автомобілізації на відмітці 200-250 авт./1000 жителів для легкових автомобілів [3]. Але вже зараз в центральних районах міста цей показник, тільки для індивідуальних автомобілів, досяг рівня 250 авт./1000 жителів. Це свідчить про необхідність модернізації нормативних документів.

Проблема завантаженості СТО характерна не лише для столиці, але і для багатьох регіонів. Існуюча мережа СТО легкових автомобілів індивідуального користування в Україні охоплює в основному великі міста і населені пункти, які розміщені на автомагістралях країни. На сьогодні Україна має недостатню кількість станцій техобслуговування. В першу чергу це пов'язано з тим, що продаж нових автомобілів в усіх регіонах значно збільшився [4].

Для формування системи технічного обслуговування легкових автомобілів України важливо враховувати європейський рівень. Для закордонних фірм характерна організація центрів з продажу і обслуговування автомобілів на базі диллерства. Діллери крупних автомобільних компаній складаються із трьох підрозділів: відділ продажу, сервіс-центр та відділ запчастин. При такій структурі виконується основний принцип автомобільного бізнесу: продаючи машини мусиш і обслуговувати їх, і продавати запасні частини до них. Таких підприємств у нас стає все більше, і скоро вони стануть основними продавцями машин, як і в усіх країнах із ринковою економікою, зорієнтованою на споживача [5,6].

Вивчення закордонного досвіду показує, що кожна країна приділяє увагу певним напрямкам в технічному обслуговуванні:

США робить акцент на розробці нових технологій;

Франція – розробляє особливі конструкції будівель СТО;

Польща займається автоматизаційно-технологічними процесами та ін.

В цілому для європейських країн важливим елементом є розробка нормативних вимог по розміщенню СТО. Приоритетним напрямком в розвитку системи технічного обслуговування є вибір місця для розміщення даних об'єктів.

Як показує світова містобудівна практика існує багато принципів вирішення проблеми технічного обслуговування автомобілів у місті. Їх можна поділити на основні групи:

- обґрунтування вибору оптимального місця з економічної точки зору для розміщення СТО;
- виконання проектних рішень з поглядом на перспективу розвитку науково – технічних досягнень у сфері проектування та будівництва СТО;
- створення системи поєднання СТО з іншими видами обслуговування "СТО+АЗС", „СТО+Мийка”. Суть полягає у збільшенні відсотку використання

станції одразу для декількох цілей обслуговування. Це призведе до економії території міста з одного боку (звільнені території від малих СТО можуть бути використані для інших цілей) та витрат часу клієнта – з іншого, зосереджуючи дані об'єкти в одному місці.

- будівництво мультібрендових СТО — оптимальний шлях до розвитку всієї системи гарантійного обслуговування;

- використання уніфікованих конструктивних елементів для швидкого зведення СТО [4,5].

Отже, основними цілями генерального плану будь-якого міста України є - створення комфортного середовища життєдіяльності населення та умов для стійкого містобудівного і соціально-економічного розвитку в інтересах існуючого та майбутніх поколінь, що стосується також і реалізації СТО та росту парку автомобілів та їх технічного обслуговування.

З цією метою передбачене виконання наступних задач: забезпечення екологічної безпеки навколишнього середовища і підвищення стійкості природного комплексу міста; підвищення ефективності використання міських територій; забезпечення просторової цілісності, естетичної виразності, функціональності, гармонійності міського середовища; визначення напрямків подальшого територіального розвитку міста на розрахунковий період і резервних територій, розширення вибору послуг і транспортної доступності об'єктів системи обслуговування, будівництво нових станцій технічного обслуговування і розширення мережі автозаправних станцій, місць прикладення праці і рекреації з врахуванням росту чисельності населення до 2027 року – 20 тис. чоловік, підвищення надійності і безпеки функціонування інженерної транспортної інфраструктури міста [6].

При проектуванні мережі підприємств, будівель і споруд по технічному обслуговуванню і ремонту автомобілів необхідно враховувати ефективність капітальних вкладень; раціональне використання міських територій; реалізацію в проектах досягнень науки і техніки з врахуванням вітчизняного та закордонного досвіду; охорону навколишнього середовища, а також сейсмостійкість, вибухову та пожежну безпеку об'єктів [7].

Список літератури

1. Петруня О.М. Розвиток автомобілізації та системи технічного обслуговування автотранспорту в Україні // Містобудування та територіальне планування. Науково-технічний збірник. – К. КНУБіА, 2007 р. – вип. 27. – 388 с.
2. [http: // test.org.ua/](http://test.org.ua/) .
3. ДБН 360-92*. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. Мінбудархітектури України. К., 1993р.

4. А. И. Хлявич. Обслуживание автомобилей населения: Организация и управление. М. Транспорт, 1989р. - 239 с.

5. И. И Радченко. Маркетинг и автосервис: Учебник для студентов вузов. М. ВЗПИ, 1991р. - 214 с

6. Андрусенко С. И. Организация фирменного обслуживания. – К. ІЗМН, 1999 р. - 216 с.

7. Петруня О.М. Характеристика системи технічного обслуговування легкового індивідуального автомобільного транспорту в місті // Містобудування та територіальне планування. Науково-технічний збірник.– К. КНУБіА, 2003 р. – вип. 16. – 264 с.

Аннотация

Проведен анализ изменений на рынке легковых автомобилей и их технического обслуживания за последние десятилетия в Украине. Представлены нововведения в системе технического обслуживания некоторых европейских стран. Установлены принципы решения этой проблемы в городах.

Annotation

The analysis of changes in the market of passenger cars and their maintenance over the last decade in Ukraine. Presents innovations in the maintenance of some European countries. The principal of this problem in the cities.