

**ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ СТАНЦИЙ
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ В
ФЕРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

С. М. Ходжаев

Старший преподаватель кафедры «Наземные транспортные средства и их эксплуатация» Ферганского Политехнического Института, Республика Узбекистан, г. Фергана

Аннотация

В статье рассмотрены ключевые проблемы, связанные с организацией предприятий по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей. Особое внимание уделено выявлению факторов, препятствующих эффективной работе таких предприятий, и путям их устранения. Также предложены меры по улучшению системы регулирования процессов технического обслуживания и ремонта автомобилей, направленные на повышение их эффективности и качества предоставляемых услуг.

Ключевые слова: Техническое обслуживание, ремонт.

В первую очередь необходимо отметить, что предприятия по оказанию услуг по техническому обслуживанию и ремонту машин существуют в нашей стране со времен приобретения независимости республики Узбекистан, то есть более 30 лет [1-3]. Несмотря на это, формирование отрасли далеки от своего завершения. Предприятия по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей продолжают развиваться и видоизменяться. В частности, Ферганская область демонстрирует один из самых высоких уровней развития отрасли, что и делает его интересным для рассмотрения [4-7].

Если вспомнить историю и оглянуться назад, то до 90 годов, то есть до независимости нашей Республики система технического обслуживания и ремонта частных автомобилей было развито не достаточной степени, и в основном работы по техническому обслуживанию и ремонту проводились силами самих же водителей во дворах жилых домов и частных гаражах [8-11]. Так же надо отметить что для технического обслуживания и ремонта автомобильного парка государственных предприятий имелись ремонтные подразделения в самих предприятиях, а также ремонтные предприятия на которых выполнялось средний и капитальный ремонт машин [12-17].

Основная часть

Количество станций технического обслуживания частных автомобилей в Ферганской области в те времена составляло около 10-20 единиц, в настоящее время согласно данным поисковых систем «Яндекс», и «Googli» функционируют более 1000 предприятий автосервиса, более 1500 автомоек и большое количество шиномонтажных мастерских. Но исходя из обстановки развития малого бизнеса в данное время можно предположить, что огромное число предприятий не отражены в поисковиках по причине

что небольшие частные мастерские появляются во множестве старых зданиях, бывших гос. предприятиях, предназначенных под снос или реконструкцию, или же построенных самими предпринимателями без каких-либо проектных документов. В основном у таких организаций отсутствуют необходимые документы для ведения деятельности, и срок их работы в данном помещении обусловлен появлением представителей проверяющих органов. Так же надо отметить профессионализм сотрудников данных предприятий, зачастую персонал представляет из себя самоучку мастера и шоги́ртов (учеников). Соответственно в таких условиях говорить о квалификации работников и, как следствие, высоком качестве проводимых работ не приходится [18-21]. Согласно отзывам водителей нередко случаи мошенничества, связанных с необоснованной заменой исправных деталей, увеличением стоимости работ или их невыполнением. Цены выполнения работ не кем не установлены и не проверяются.

Автопарк Ферганской области вырос в несколько десятков раз, так же изменился качественно. В настоящее время в области помимо отечественных марок автомобилей имеются многочисленные марки иностранных автомобилей таких как LADA, **Volkswagen**, Mercedes-Benz, Tesla, Hyundai и т.д. [22-26].

Многообразие марок автомобилей порождает сложность обслуживания, так как перечень работ по обслуживанию и ремонту сильно отличается друг от друга.

За последнее десятилетия так же отмечается рост количество подержанных автомобилей, и владельцами таких автомобилей становятся люди со значительно менее уровнем достатка, и в целях экономии средств они готовы обращаться некомпетентным мастерским, в итоге как мы знаем спрос порождает предложения и рынок несоответствующих мастерских все более расширяется.

В условиях постоянного роста числа автомобилей, числа предприятий по техническому обслуживанию и ремонта автомобилей, качественного изменения спроса на техническое обслуживания к основным проблемам организации нового предприятия можно отнести:

- *Нехватка подходящих помещений.* Под подходящий помещением следует понимать здания, расположенные в непосредственной видимости от дороги с интенсивным транспортным потоком, возможностью подключения к городским коммуникациям.
- *Нехватка работников обладающих достаточной квалификацией.* Образовательные учреждения, занимающиеся подготовкой кадров материально не обеспечены, учебные программы сильно отстают от современности, связь между образовательными учреждениями и предприятиями сервиса не существует. Заработная плата в частных мастерских не удовлетворяют выпускников колледжей и техникумов, в замен специалистов хозяева мастерских привлекают так называемых шоги́ртов (в основном несовершеннолетних детей) готовых работать бесплатно или же за очень низкую плату.
- Отсутствие какого ни будь контроля производства, поставки и реализации автотранспортных средств, автозапчастей и автокомпонентов к ним.
- Практическое невозможность решить вопросы возмещения ущерба, нанесенного как при установке (замене) некачественных комплектующих, так и по результатам

последствий их отрицательного воздействия на другие детали, узлы, агрегаты и системы автотранспортных средств в ходе эксплуатации.

- Недостаточная оснащённость и техническая отсталость производственно-технической базы.
- Отсутствие в открытом доступе статистической информации о состоянии рынка сервисных услуг в городе (районе) и степени удовлетворённости автовладельцев их качеством, что отрицательно влияет на достоверность технологического расчёта при проектировании новых станций технического обслуживания.

В целом можно сделать вывод, что перспективы развития отрасли технического обслуживания и ремонта благоприятны, к основным приёмам развития отрасли можно отнести:

- расположение мастерских в центрах городов и населённых пунктов с обеспечением удобных подъездов как личным, так и маршрутным транспортом;
- наличие рядом с мастерскими крупных торговых и развлекательных центров и других культурно-досуговых объектов;
- расширение спектра предлагаемых работ и услуг;
- современная производственно-техническая база мастерских - наличие нового оборудования на сервисном предприятии в глазах клиента делает его более привлекательным;
- создание всех удобств для посетителей предприятия, наличие соответствующего всем стандартам комплекса клиентских помещений;
- повышение качества выполняемых работ технического обслуживания и ремонта;
- отсутствие очередей, выполнение работ в максимально короткие сроки;
- продление часов работы в наиболее загруженные дни;
- изменение графика работы мастерской в зависимости от величины потока клиентов в разное время дня;
- организация услуги «сервис раннего утра», когда клиент рано утром оставляет автомобиль на специально отведённой стоянке при мастерской, а ключи вместе с номером своего телефона и запиской с описанием неисправности, кладёт в почтовый ящик, приёмщик сервиса оценивает техническое состояние транспортного средства и созванивается с владельцем для уточнения необходимого перечня работ и услуг;
- организация кратковременного ремонта («быстрого сервиса») автомобилей без предварительной записи;
- проведение драйв-тестов автомобилей по заявкам покупателей;
- наличие полного перечня запасных частей и аксессуаров по обслуживаемым маркам автомобилей, кратчайшие сроки доставки с дилерского склада;
- повышение уровня квалификации производственного и обслуживающего персонала, путём организации семинаров, стажировок, учебных курсов.

Заключение

В результате исследования были выявлены основные проблемы, связанные с организацией и управлением станций технического обслуживания и ремонта автомобилей в Ферганской области. Существующее размещение станций не соответствует равномерному покрытию спроса, что вызывает трудности у жителей отдаленных районов. Отмечается нехватка квалифицированных специалистов, обладающих необходимыми компетенциями для качественного выполнения ремонтных и сервисных работ. Многие станции не оснащены современными инструментами и оборудованием, что снижает качество предоставляемых услуг и увеличивает время ремонта. Уровень внедрения цифровых технологий в процессах технического обслуживания и ремонта остается низким, что замедляет диагностику и управление. Система регулирования работы станций нуждается в модернизации для повышения эффективности управления и взаимодействия с клиентами.

Рекомендуется оптимизировать размещение станций для обеспечения равномерного доступа к услугам, организовать программы повышения квалификации специалистов, внедрить современные технологии и оборудование для улучшения качества и скорости обслуживания, разработать цифровые решения для автоматизации процессов управления и обслуживания клиентов, а также усилить государственную поддержку и субсидирование предприятий данной отрасли. Реализация этих мер позволит повысить качество услуг технического обслуживания и ремонта автомобилей и улучшить их доступность для населения Ферганской области.

Литература

1. Ходжаев С.М., Рахмонова С.С. (2022). Экономия ресурсов при эксплуатации, обслуживании автомобильной техники. Американский журнал междисциплинарных исследований и разработок , 5 , 18–27.
2. Xodjayev, S., Xusanjonov, A., & Botirov, B. (2021). Gibrid dvigatelli avtomobillardan foydalanib ichki yonuv dvigatellari ishlab chiqargan quvvat samaradorligini oshirish va atrof-muhitga chiqarilayotgan zararli gazlarni kamaytirish. Scientific progress, 2(1), 1523-1530.
3. Xodjayev, S., Xusanjonov, A., & Botirov, B. (2021). Transport Vositalari Dvigatellarida Dimetilefir Yoqilg'isidan Foydalanish. Scientific progress, 2(1), 1531-1535.
4. Abdubannopov, A., & Muydinov, S. (2024). The role of industrial robots in mechanical engineering and ways to create software for robots. Western European Journal of Modern Experiments and Scientific Methods, 2(1), 60-68.
5. Abdubannopov, A., & Abdumutalov, Y. (2024). Vehicle tyre pressure control and monitoring systems. Spectrum Journal of Innovation, Reforms and Development, 27, 14-19.
6. Abdubannopov, A., & Abdupattayev, S. (2024). Measures to protect the environment from the harmful effects of motor transport. European Journal of Emerging Technology and Discoveries, 2(2), 14-22.
7. Ismoilov, A., & Abdubannopov, A. (2023). Development of modern directions of driving training and recommendations for increasing traffic safety. European Journal of Emerging Technology and Discoveries, 1(9), 1-7.

8. Xaydaraliyev, O. Y., and A. A. Abdubannopov. (2023). Divigatelarni termal yukini kamaytirish. 92-96.
9. Abdupattayev, S. A., and A. A. Abdubannopov. (2023). Bog' ko'chatlari ekishni uzluksiz amalga oshiradigan mashina. 96-100.
10. Abdubannopov, A. A., and A. A. Ismoilov. (2023). Haydovchining yo'l harakati tizimidagi o'rni va harakat xavfsizligi darajasiga ta'sirini tahlili. 100-103.
11. Abdubannopov, A. A. (2023). Avtomobillarni yonilg'i sarfi me'yorini va ekologik ko'rsatkichlarini ekspluatatsiya sharoitida aniqlash metodikasi. 1027-1030.
12. Davronzoda, X. D., & Abdubannopov, A. (2023). Analysis of the existing aspects of the problem of processing and use of vehicle tyres. American journal of technology and applied sciences, 19, 149-155.
13. Adxamjon O'g, x. M. M., & Abdulxaq o'g'li, A. A. (2022). Transport vositalarida yuklanishlar va ularni hisoblash rejimlari. Pedagog, 5(5), 258-260.
14. Adxamjon o'g, x. M. M., & Abdulxaq o'g'li, A. A. (2022). Avtomobillarda tashishni tashkil etish, ekspluatatsiya qilish sharoitlari. Pedagog, 5(5), 281-284.
15. Adxamjon o'g, x. M. M., & Abdulxaq o'g'li, A. A. (2022). Avtomobillarning texnik ekspluatatsiyasining rivojlanish bosqichlari. Pedagog, 5(5), 265-272.
16. Adxamjon o'g, X. M. M., & Abdulxaq o'g'li, A. A. (2022). Avtomobil transporti vositalarining ekspluatatsion xususiyatlari. Pedagog, 5(5), 252-257.
17. Adxamjon o'g, X. M. M., & Abdulxaq o'g'li, A. A. (2022). Nometall materillar ishlab chiqarish texnologiyasi. Pedagog, 5(5), 261-264.
18. Adxamjon o'g, X. M. M., & Abdulxaq o'g'li, A. A. (2022). Gaz divigatelining termal yukini kamaytirish. Pedagog, 5(5), 273-280.
19. Abdubannopov, A., Qambarov, U. B., Maxmudov, I., & Xametov, Z. (2022). Haydovchilarni zamonaviy usullarda tayyorlashning harakat xavfsizligini ta'minlashga ta'sirini tadqiq etish. Евразийский журнал академических исследований, 2(6), 847-851.
20. Abdulhak, A. A. (2022). Transportation loads and their calculation modes. Galaxy international interdisciplinary research journal, 10(3), 365-367.
21. Abdulxaq o'g'li, A. A. (2022). Yuk avtomobillari ishlatish, ulardan foydalanishni baholash. Лучший инноватор в области науки, 1(1), 596-601.
22. Shuxrat o'g'li, A. X., bahodirjon o'g'li, L. A., & Abdulxaq o'g'li, A. A. (2022). Yuk tashishni tashkil etish va yo'llarning ahamiyati. Pedagog's journal, 10(4), 213-219.
23. Xametov, Z., Abdubannopov, A., & Botirov, B. (2021). Yuk avtomobillarini ishlatishda ulardan foydalanish samaradorligini baholash. Scientific progress, 2(2), 262-270.
24. Abdulxaq o'g'li, A. A. Tashkil etish va mexanizatsiyalash». Редакционная коллегия, 253.
25. Abdulxaq o'g'li, A. A. Asosiy elementlar». Редакционная коллегия, 266.
26. Abdulxaq o'g'li, A. A. Foydalanishni baholash». Редакционная коллегия, 287.