

*Советбеков Б.С., Махмудова Ф.М.*

**ТАЖИК РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ЭЛИНЕ ТИЕШЕЛУУ ЖЕҢИЛ  
АВТОМОБИЛДЕРДИ ОҢДООНУ ЖАНА ТЕХНИКАЛЫК КАРООНУ  
УЮШТУРУУНУН КӨЙГӨЙЛӨРҮ**

*Советбеков Б.С., Махмудова Ф.М.*

**ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ  
И РЕМОНТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ  
НАСЕЛЕНИЮ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

*Sovetbekov B.S., Makhmudov F.M.*

**PROBLEMS OF THE ORGANIZATION OF MAINTENANCE  
AND REPAIR OF THE CARS BELONGING TO THE POPULATION  
IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN**

УДК.: 626.07. (21)

*Бул мақалада жеңил автомобиль унааларды техникалык ондоо жана техникалык кароону уюштуруунун көйгөйлөрү каралган жана алардын чечүү жолдору чагылдырылган.*

**Негизги сөздөр:** техникалык тейлөө, автомобиль унаасы, ондоо, тоолу шарт.

*В данной статье рассмотрены вопросы организации ремонта и проведения технического осмотра легковых автомобилей, освещены проблемы и пути их решения.*

**Ключевые слова:** техническое обслуживание, автомобильный транспорт, ремонт, горные условия.

*In this article questions of the organization of repair and carrying out technical inspection of cars are considered, problems and ways of their decision are covered.*

**Keywords:** maintenance, motor transport, repair, mountain conditions.

С ростом количество транспортных средств, принадлежащих населению, увеличиваются объем и виды услуг, расширяется сеть станций технического обслуживания, автозаправочных станций, мойки и косметологии автомобилей, а также строительство гаражей и благоустроенных стоянок для парковки автомобилей.

Процесс автомобилизации не ограничивается только увеличением парка автомобилей, а вызывает необходимость решения ряд вопросов, таких как оптимизация организации технического обслуживания (ТО) и ремонта (Р) транспортных средств, расширение и улучшение дорожной сети, обеспечения безопасности движения в сложных горных условиях и т.п.

Автомобильный транспорт в Таджикистане среди других видов транспорта первенствует, как по объему перевозок, так и по грузообороту - доля его составляет 96,5% от общего объема перевозок. По статистическим данным, объем перевозок автомобильным транспортом в стране в 27,5 раз больше, чем всех других видов транспорта вместе взятых.

Автомобильный парк Республики Таджикистан

из 185684 единиц с 2000 года, возрос до 382 198 единиц автомашин, которые зарегистрированы в 2012 году. Структурный состав парка выглядит следующим образом[1]:

- легковые автомобили - 329016ед.;
- грузовые автомобили - 36 345ед.;
- автобусов - 14187 ед.
- других видов транспортных средств - 2650 ед.

В условиях устаревшего парка остро стоят и требуют принятия кардинальных мер – экологические вопросы. Наиболее "старая" (с возрастом более 20 лет), но весьма значительная часть парка (около 10%) вообще не проходила экологическую сертификацию в современном понимании этой процедуры. Недостаточно качественное техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств, нехватка современного оборудования и квалифицированного персонала и множество других факторов еще более усугубляют ситуацию.

На таджикский автомобильный рынок в небольших количествах поступают автомобили, оснащенные каталитическими нейтрализаторами отработавших газов (уровень Евро-3 и выше). Однако высокие экологические характеристики этих автомобилей достаточно быстро ухудшаются (или теряются) вследствие отсутствия эффективной системы их контроля в эксплуатации.

В условиях неуклонного роста объема работ по ТО и ТР, для полного и качественного удовлетворения потребности населения необходимо решать целую групп проблем:

- для современных автомобилей, имеющих электронные блоки управления становится проблематичной качественное проведение ТО и Р при отсутствии новейших диагностических оборудования;
- оптимальная организация планово-предупредительной системы ТО и ТР автомобилей;

- организация курсов повышения квалификации персонала, занятого ТО и Р современных автомобилей и другие.

Определенный интерес представляет изучение опыта развитых стран по вопросу учета и закрепление каждого автомобиля за определенную станцию ТО. В этом случае, все виды работ и перечень услуг, оказываемых станциями технического обслуживания, проводятся с их производственными возможностями. Станции несут полную ответственность за качество выполненных работ и сохранность, принятых на обслуживание автомобилей.

Система и организация снабжения запасными частями – обеспечение владельцев автомобилей запасными частями является одной из главных задач в организации ТО и ремонта автомобилей. Необходимо организовать оптимальное количество точек поставки востребованных запасных частей по маркам автомобилей. Поставка запасных частей в республику производится из стран ближнего зарубежья: в основном завозятся серые сертифицированные запасные части.

Технологические оборудования для диагностики, ТО и ремонта автомобилей завозятся из соседних стран с низким качеством, и не полностью отвечают требованиям заводоизготовителей.

Основными трудностями при организации технического обслуживания и ремонта легковых автомобилей является постоянное совершенствование их конструкции. В этом случае, обслуживание автомобиля требует квалифицированного подхода, применения сложного современного оборудования, соответствующей технологии завода-изготовителя автомобиля. Некачественное ТО и ремонт в большинстве случаев приведет к дорожно-транспортным происшествиям и загрязнению окружающей среды.

В настоящее время методы обслуживания машин и механизмов принято подразделять в общем случае на три вида[2]:

1. Первый вид - обслуживание оборудования после **выхода его из строя**.
2. Второй вид обслуживания - обслуживание оборудования **по регламенту**.
3. Третий вид обслуживания - обслуживание **по фактическому техническому состоянию**.

Сравнительный анализ различных методов обслуживания автомобилей показал, что удельные затраты на техобслуживание уменьшаются в два раза при переходе от первого метода ТО (до выхода из строя) на ТО по состоянию.

Для перехода с обслуживания и ремонта по регламенту на ремонт и обслуживание по фактическому состоянию необходима тщательная

диагностика автомобилей, причем желательно обнаруживать все дефекты, влияющие на ресурс, задолго до отказа, чтобы подготовиться к ремонту.

Система технического обслуживания и ремонта призвана поддерживать и восстанавливать заданные свойства элементов автомобиля и обеспечивать заданный уровень его технической готовности при оптимальных затратах времени, труда и средств. Эта система должна базироваться на соответствующих закономерностях, определяющих величину потребности агрегатов и узлов автомобиля в техническом обслуживании и ремонте, объемы плановых ремонтов, их характер и периодичность. При этом необходимо учитывать совместное действие многочисленных факторов, оказывающих влияние на объем работ по ТО и Р парка автомобилей[3].

Основная цель технического обслуживания и ремонта может быть достигнута с наилучшими экономическими результатами лишь тогда, когда применяемая система ТО и Р обеспечивает достаточно близкое соответствие планируемых сроков выполнения ремонтных работ и времени возникновения действительной необходимости в них, а также плановых объемов ТО и Р фактически требующимся. В противном случае неизбежны значительные потери в производстве, вызванные неплановыми ремонтными работами и большими, чем запланированные, фактическими простоями автомобилей в периодических технических обслуживаниях и плановых ремонтах.

Выше изложенное обуславливает, с одной стороны, необходимость совершенствования методики оптимизации периодичности ТО и Р автомобилей, а, с другой стороны, разработки критерия нормальности объема ремонтных работ, с помощью которого можно судить о достаточности выполняющихся объемов периодических технических обслуживаний и плановых ремонтов для поддержания и восстановления заданных свойств автомобиля.

#### Литература

1. <http://www.stat.tj/>
2. Техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей: учебное пособие. — М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2007. - 432 с.
3. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Учебник. Автор: Власов В.М., Жанказиев С.В. и др. Год издания: 2004/
4. Махмудова Фарогат Мирзонасриевна - *к.т.н.*, старший преподаватель кафедры «Автомобили и управления на транспорте» Худжандского политехнического института Таджикского технического университета им. академика М. Осими. E-mail: [mfm61@mail.ru](mailto:mfm61@mail.ru) тел: 00992928564341

Рецензент: д.т.н., профессор Маткеримов Т.Ы.