



НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

**«ОБЪЕДИНЕНИЕ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ»**

(НП «ОПЖТ»)

Вице-президент

Рижская пл., 3, Москва, 107996

Секретариат: оф. № 217

Тел.: (499) 262-27-73, факс: (499) 262-95-40

14 апреля 2016г. № 69/ВПК ОПЖТ

**Начальнику управления
инфраструктуры и перевозок
Федерального агентства
железнодорожного транспорта
Министерства транспорта РФ
Д.В. Шпади**

Уважаемый Дмитрий Владимирович!

11.03.2016 г. на заседании Комитета по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ» рассмотрен вопрос соответствия Классификатора КЖА 2005 05 «Основные неисправности грузовых вагонов» существующим реалиям.

Так в настоящее время определяя код отцепки вагона по классификатору КЖА 2005 05 автоматически определяется и причина ее образования (технологическая, эксплуатационная или повреждение). Т.е. «по умолчанию» при любой отцепке уже практически определен виновник в возникновении неисправности, несмотря на то, что практически все неисправности грузового вагона могут иметь несколько причин образования. Это может быть, как естественная эксплуатация, так и качество изготовления и ремонта вагонов (в том числе текущего), так и повреждение или хищение. В существующих условиях, когда ответственность за изготовление, ремонт или эксплуатацию лежит на разных организациях, принимать однозначные решения о причине образования конкретной неисправности невозможно.

Средний возраст вагона за последние несколько лет сократился примерно на 3 года, однако количество отцепок вагонов по неисправностям кузова стабильно увеличивается в среднем на 50 тысяч отцепок ежегодно. При этом прослеживается увеличение количества отцепок по технологическим и эксплуатационным причинам при снижении количества повреждений. Из общего количества отцепок грузовых вагонов в 2015 г. на неисправности кузова приходится 443 тысячи отцепок, что составляет 33% от общего количества. Практически все неисправности кузова отнесены по технологии, за исключением 2,8% - по эксплуатации и менее 0,5% - по

повреждениям. Отцепки по кузову распределились по неисправности запора люка - 42%, неисправность погрузочно-разгрузочных механизмов - 23%, обрыв сварного шва стойки - 20% и неисправность запора двери - 6%. Все эти неисправности определены в классификаторе КЖА как «технологические». При этом, появление данных неисправностей в большинстве случаев связано с повреждениями при проведении погрузочно-разгрузочных операций, но не были классифицированы как «повреждения». Данные случаи отцепок, попадая в статистику ГВЦ, негативно влияют на имидж добросовестных вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий.

Аналогичная ситуация имеет место быть и с отцепками по другим узлам и деталям вагонов, таких как тележка, автосцепка и автотормоз. Кроме того, имеются и случаи повреждения колесных пар, которые маскируются под эксплуатационными отцепками.

Все это становится возможным в первую очередь из-за несовершенства Классификатора КЖА и его несоответствия реалиям сегодняшнего дня.

В соответствии с принятыми на заседании решениями предложено исключить из классификатора КЖА 2005 05 «Основные неисправности грузовых вагонов» отнесение причин образования неисправности (технологическая, эксплуатационная или повреждение) по коду и определении причины образования неисправности только по результатам проводимых исследований.

На основании изложенного некоммерческое партнерство просит Вас, Дмитрий Владимирович, рассмотреть данное предложение на очередном заседании рабочей группы Комиссии вагонного хозяйства по вопросам эксплуатации грузовых вагонов.

С.В. Калетин