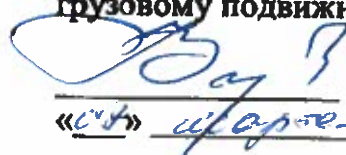




**АССОЦИАЦИЯ
«ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ»**

УТВЕРЖДАЮ
Вице-президент ОПЖТ,
Председатель Комитета по
грузовому подвижному составу


С.В.Калетин
«07» февреля 2023 г.

**ПРОТОКОЛ
Заседания Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов**

27 февраля 2023 г

г. Москва (ВКС)

№2/23 ПКР

Председатель

В.С. Михальчук

Присутствовали:

Члены Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов и приглашенные согласно приложению к настоящему протоколу.

Кворум для проведения заседания Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов 27 февраля 2023 года имеется.

Повестка Заседания:

1. Подведение итогов работы Подкомитета в 2022 году;
2. Информация Госжелдорнадзора о проводимой работе по реализации прохождения в автоматизированном режиме процедуры самообследования и принятия декларации соблюдения обязательных требований контролируруемыми лицами в соответствии требованиями законодательства в области железнодорожного транспорта;
3. Информирование членов Подкомитета о проводимой работе в рамках сформированных в ОПЖТ рабочих групп;
4. Рассмотрение проекта предложений по внесению изменений в Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей сформированных рабочей группой ОПЖТ;
5. Уточнение требований к установке износостойких элементов, клина фрикционного в узлы тележки грузовых вагонов типа 2 по ГОСТ 9246;

6. Рассмотрение на предмет согласования, подготовленного АО «ВНИИЖТ» Извещения № 16 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, в части обязательной установки новых подшипников в буксовые узлы, для вновь сформированных колесных пар и колесных пар, прошедших капитальный ремонт;

7. Рассмотрение предложения АО «ПГК» в части гармонизации периодичности проведения полного освидетельствования запасных резервуаров в действующих нормативно-технических документах;

8. Рассмотрение вопросов применения в вагоноремонтной отрасли национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 70488-2022 «Система разработки и постановки продукции на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки ремонтных документов и подготовки ремонта».

По повестке заседания:

Сделали доклады и информационные сообщения:

По п. 1. Председатель Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов Михальчук В.С.;

По п. 2. Начальник управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Юдин Е.В.

По п. 3. Председатель Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов Михальчук В.С.;

По п. 4. Председатель Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов Михальчук В.С., заместитель генерального директора ООО «НВК» Рогозин А.Ф.;

По п. 5 Заместитель генерального директора ООО «НВК» Рогозин А.Ф.;

По п. 6 Заместитель генерального директора ООО «НВК» Рогозин А.Ф., заведующий лабораторией «Колесные пары и буксовый узел» АО «ВНИИЖТ» Тимакова Е.А.

По п. 7 Главный специалист блока технического развития ПАО «ПГК» Дирин С.И.;

По п. 8 Председатель Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов Михальчук В.С.

Заслушав и обсудив представленные доклады и сообщения участники заседания приняли решения:

По пункту 1.

Заседание открыл Председатель Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов Михальчук В.С. он поприветствовал участников заседания и подвел итоги работы Подкомитета в 2022 году, напомнив, что в рассматриваемый период было проведено 5 заседаний, на которых рассматривались ряд основных вопросов.

Актуализирован «Регламент расследования причин отцепки грузового вагона и ведения рекламационной работы», ряд предложенных членами Подкомитета изменений и дополнений внесены в Регламент, которые утверждены 25.10.2022г. Президентом ОПЖТ Гапановичем В.А.

Рассмотрен, утвержден и введен в действие решением Общего собрания ОПЖТ (протокол от 17 марта 2022 г. № 28) СТО ОПЖТ 25-2022 «Методика

расчета экономически обоснованных цен на новые модели грузовых вагонов и комплектующих к ним на основе оценки стоимости жизненного цикла».

Рассмотрен вопрос о назначении срока службы для пружин грузового вагона. Поддержано предложение рабочей группы по назначенному сроку службы пружин грузового вагона не менее 16 лет и нанесении основной и дублирующей маркировок на пружинах при изготовлении. При этом на 72-м заседании Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества в Классификаторе К ЖА 2005 05 с 01.07.2022 года изменена причина возникновения неисправности «Излом пружины» (код 214) с «технологическая» на «эксплуатационная». Необходимо разработать алгоритм компенсации расходов за излом пружин для собственников вагонов. Дискуссия по данному вопросу будет продолжена в 2023 году.

Члены Подкомитета в рабочем порядке рассмотрели вопрос о готовности вагоноремонтных предприятий к переходу на смазку «Буксол» при ремонте буксовых узлов колесных пар грузовых вагонов, и в целом подтвердили техническую готовность к переходу. При этом у предприятий остается ряд вопросов и рисков, требующих обсуждения и решения. Вопрос по переходу на смазку Буксол будет рассмотрен на заседании Комитета ОПЖТ по итогам I полугодия 2023 г.

Члены Подкомитета в рабочем порядке обсудили новую форму актов браковки деталей вагонов, разработанную ООО «ИЦПВК» взамен формы ВУ-101 ЭТД, и отправили свои замечания и предложения в Комитет ОПЖТ. На сегодняшний день, форма акта находится на согласовании в ЦВ ОАО «РЖД».

Рассмотрен вопрос о правомерности установления инновационному подвижному составу межремонтного норматива 8 лет или 1 млн. км/800 тыс. км пробега с учетом срока службы резиновых деталей тормозных приборов. Руководству Тихвинского вагоностроительного завода на заседании Комитета по грузовому подвижному составу 22.12.2022 года дано поручение с просьбой организовать внесение соответствующих необходимых изменений в конструкторскую/ремонтную документацию установленным порядком.

Члены Подкомитета обсудили применение герметиков «Анакрол-208» и «Prekote-80» при монтаже тормозной арматуры подвижного состава и пришли к выводу о необходимости совместно с собственниками вагонов провести работу по оценке рисков и затрат, которые могут возникнуть при проведении ремонта тормозного оборудования данных вагонов в межремонтный период эксплуатации (ТР-2), а также при проведении планового вида ремонта, в связи с увеличением момента откручивания соединительной арматуры из-за применения предлагаемых герметиков.

Рассмотрен вопрос об оборудовании вагонов-цистерн сливными приборами с тремя степенями защиты (разработка АО «ЭПФ» «Судотехнологии»). Выявленные в процессе эксплуатации замечания приняты к сведению. Принято решение продолжить работу по оборудованию вагонов-цистерн сливными приборами с тремя степенями защиты по заявке Заказчика.

Не теряет актуальности вопрос о необходимости 100% замены клиньев фрикционных и сменных прокладок буксового проема на новые при плановых видах ремонта. Данный вопрос будет рассмотрен и в рамках текущего заседания.

В завершении доклада было отмечено, что по состоянию на 27 февраля 2023 года Членами Подкомитета являются 26 компаний.

Михальчук В.С. поблагодарил активных членов Подкомитета за эффективную работу в 2022 году и отметил, что в 2023 году предстоит более интенсивная работа в рамках запланированных к рассмотрению вопросов в 2023 году.

1. Принять к сведению доклад Председателя Подкомитета по ремонту вагонов Михальчук В.С. о проделанной работе Подкомитета в 2022 году.

2. Продолжить работу Подкомитета по ремонту вагонов в соответствии с утвержденным Планом работы Подкомитета на 2023 год

По пункту 2.

Начальник управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Юдин Е.В. доложил о проводимой работе по реализации прохождения в автоматизированном режиме процедуры самообследования и принятия декларации соблюдения обязательных требований контролируемыми лицами в соответствии с требованиями законодательства в области железнодорожного транспорта.

В начале своего доклада Евгений Юдин проинформировал о состоянии безопасности движения на железнодорожном транспорте РФ за 2022 год и сообщил, что в 2022 году количество транспортных происшествий снизилось на 10,5 % – всего было допущено 17 транспортных происшествий: 11 крушений и 6 аварий, при этом за 2021 год произошло 19 транспортных происшествий: 17 крушений и 2 аварии. Количество сходов снизилось на 13 % – с 700 до 610. Он также отметил, что транспортных происшествий по ответственности вагоноремонтных предприятий в 2021 и 2022 годах допущено не было.

Кроме того, была отмечена положительная динамика допущенных в 2022 году случаев нарушения безопасности движения по причине технической неисправности, допущенной в результате некачественно проведенного обслуживания или ремонта подвижного состава – 796 случаев, что ниже показателя 2021 г. на 20 %. К случаям нарушения безопасности движения по причине технической неисправности относятся: сход железнодорожного подвижного состава (41 случай), отцепка вагона от грузового поезда в пути следования на перегонах или промежуточных железнодорожных станциях из-за нагрева буксы (692), саморасцеп автосцепки в поездах (39 случаев), обрыв автосцепки железнодорожного подвижного состава (20 случаев).

Евгений Юдин сообщил, что в соответствии с требованиями Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» федеральный государственный контроль (надзор) в области железнодорожного транспорта

осуществляется в отношении объектов контроля, а не контролируемых лиц. Это означает, что теперь категория риска относится не к контролируемому лицу, осуществляющую свою деятельность в области железнодорожного транспорта, а к каждому из его объектов контроля. Объектами контроля являются деятельность и результаты деятельности контролируемых лиц, а также инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования и ее составные части, железнодорожный подвижной состав и его составные части, железнодорожные пути необщего пользования.

Для расчета категории тяжести объекты контроля разделены на 3 типа: деятельность и действия, результаты деятельности, производственные объекты, которые относятся к категориям тяжести А, Б, В, Г, Д.

Для расчета категории вероятности объекты контроля относят к категории от 1 до 6, где за пятилетний период к учету берутся все транспортные происшествия и события, имеющие негативные последствия, такие как: повреждение путей общего и необщего пользования, повреждение подвижного состава, причинение тяжкого вреда здоровью людей и гибель людей, обращения органов государственной власти, общественных объединений инвалидов, о нарушении прав и законных интересов инвалидов.

От присвоенной категории риска зависит периодичность проведения на предприятиях плановых контрольных (надзорных) мероприятий и обязательных профилактических визитов.

В связи с вступлением в силу постановления Правительства Российской Федерации от 10.03.2022 № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля» План на 2023 год был сформирован исключительно из объектов контроля, отнесенных к категориям чрезвычайно высокого и высокого риска.

В состав ОПЖТ входят контролируемые лица ОАО «РЖД», АО «ВРК-1», ООО «НВК», ООО «ВРК «Купино», владельцы объектов контроля высоких категорий риска, а именно 7 объектов чрезвычайно высокого риска и 50 объектов высокого риска.

Евгений Юдин отметил, что снижение категории риска объекта контроля возможно при соблюдении следующих условий:

- Прохождение процедуры самостоятельной оценки соблюдения обязательных требований в виде самообследования;
- Принятие декларации соблюдения обязательных требований;
- Соответствие критериям добросовестности.

Управлением проводится работа по реализации возможности прохождения процедуры Самообследования в автоматизированном режиме в Личном кабинете проверяемого лица на официальном сайте Ространснадзора.

По результатам проведенного Самообследования контролируемые лица, получившие высокую оценку соблюдения ими обязательных требований вправе принять Декларацию соблюдения обязательных требований.

После утверждения разработанных Госжелдорнадзором критериев

добросовестности для проведения оценки добросовестности, в Личном кабинете проверяемого лица будет реализована интерактивная форма опросного листа по виду и предмету осуществляемой деятельности и механизм подачи документов на оценку добросовестности контролируемого лица.

Совокупность соответствия контролируемого лица критериям добросовестности и принятая Декларация соблюдения обязательных требований позволит отнести объект контроля к низкой категории риска, в отношении которой плановые контрольные (надзорные) мероприятия не проводятся.

3. Принять к сведению доклад начальника управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Юдина Е.В. о текущей ситуации, связанной с безопасностью движения на сети железных дорог РФ, а также о проводимой работе по реализации прохождения в автоматизированном режиме процедуры самообследования и принятия декларации соблюдения обязательных требований.

4. Подкомитет по ремонту вагонов рекомендует причастным членам Подкомитета по факту утверждения критериев добросовестности и размещения на официальном сайте Ространснадзора опросных листов, провести работу по прохождению процедуры самостоятельной оценки соблюдения обязательных требований в виде самообследования с последующим принятием соответствующей декларации.

Срок 2 полугодие 2023 г.

5. Подкомитету выработать объективные критерии оценки работы вагоноремонтных предприятий в вопросах безопасности движения и качества ремонта.

Срок 2-й квартал 2023 г.

6. Членам Подкомитета продолжить системную работу, направленную на повышение надежности работы вагона в эксплуатации.

По пункту 3.

Рассмотрены результаты деятельности Рабочих групп ОПЖТ в 2022 году:

Назначение срока службы пружин рессорного комплекта тележек грузового вагона. Комитет по грузовому подвижному составу поддержал представленные предложения рабочей группы о назначении срока службы пружин грузового вагона не менее 16 лет и нанесении основной и дублирующей маркировок на пружинах при изготовлении. Рабочей группе предстоит проработать вопрос о внесении необходимых изменений в нормативную документацию и в «Регламент расследования причин отцепки грузового вагона и ведения рекламационной работы» в части разделения гарантийной ответственности между заводами-изготовителями пружин, вагоноремонтными предприятиями и владельцами вагонов.

Пересмотр действующих требований в части установленной периодичности обязательной замены составных частей для тележек вагонов, оборудованных

скользунами постоянного контакта ВМ 003.100 СБ. Комитет по грузовому подвижному составу поддержал предложение рабочей группы о необходимости на данный момент 100% замены составных частей для тележек вагонов, оборудованных данными скользунками.

Актуализация нормативных документов в части ремонта и эксплуатации подшипников кассетного типа. Первое заседание рабочей группы состоялось 10 февраля 2023 года. В данный момент идет сбор конкретных предложений по внесению изменений и дополнений в нормативно-технические документы, регламентирующие работу кассетного подшипника на всех его этапах жизненного цикла.

Разработка документа, устанавливающего норматив допустимых в эксплуатации износов узлов и деталей вагона, превышение которых может привести к сходу вагона с рельс. На сегодняшний день сформирован состав рабочей группы с участием представителей ООО «НВК», АО «ОМК», АО «Алтайвагон». Первое заседание состоится в марте 2023 г. Ждем активной работы от всех членов Подкомитета.

Значительная работа проведена в области оптимизации процедур присвоения (расширения действия) условного номера клеймения для производителей железнодорожного подвижного состава и его составных частей. В ноябре 2022 года на площадке ОПЖТ создана рабочая группа, в состав которой вошли 18 представителей различных организаций. Выработанные рабочей группой предложения официально направлены за подписью Президента ОПЖТ Гапановича В.А. в адреса Заместителя Министра транспорта РФ Иванова В.О. и Руководителя Росжелдор Дружинина А.А. В 2023 году ожидается получение обратной связи в связи с обращением и продолжение работы рабочей группы на площадке Минтранс РФ.

7. Принять к сведению доклад Председателя Подкомитета по ремонту вагонов Михальчук В.С. о проводимой работе в рамках сформированных в ОПЖТ рабочих групп;

8. Продолжить работу в рабочих группах с отстаиванием объективной и аргументированной позиции Подкомитета.

По пункту 4.

Рассмотрен проект предложений по внесению изменений в Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей сформированных рабочей группой ОПЖТ.

Руководитель отдела технического развития ООО «ВРК «Купино» Кораблев Е.В., отметил, что предложения в Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей компанией сформированы и направлены в рабочем порядке на электронную почту заместителя генерального директора ООО «НВК» Рогозину А.Ф.

9. Членам Подкомитета при наличии дополнительных предложений и замечаний к Положению об условных номерах клеймения железнодорожного

подвижного состава и его составных частей, направить их заместителю генерального директора ООО «НВК» Рогозину А.Ф. – представителю рабочей группы на электронный адрес RogozinAF@nvrk.ru

Срок до 20 марта 2023 г.

По пункту 5.

Темой доклада Андрея Рогозина заместителя генерального директора ООО «НВК», стало уточнение требований по установке износостойких элементов, клина фрикционного в узел тележки грузовых вагонов типа 2 по ГОСТ 9246. Он представил статистику по отцепкам вагонов на сети железных дорог по всем видам неисправностей (ТР-2) – всего в 2022 году отцеплено 847900 вагонов, из них 20% (170411 вагонов) - отцеплены по неисправности тележки.

В неисправностях тележек 39% занимает завышение и сверхнормативный износ фрикционного клина. При этом в последние годы наблюдается рост числа отцепок по данной неисправности.

В 2022 году произошел 41 сход вагонов, причиной этому в 78% случаев (32 схода) стала неисправность в тележке. Основной причиной неисправности тележки является несоответствие выявленные в пружинном комплекте и в узле пятник-подпятник.

Согласно Техническим условиям ТУ 32 ЦВ 2459-2007 (АО «ВНИИЖТ», ПКБ ЦВ ОАО «РЖД») прописана гарантия на комплект износостойких элементов и клиньев фрикционных – 160 тыс. км межремонтного пробега или 3 года. Аналогичные условия прописаны у производителей (ООО «АСЛЗ», фрикционный клин).

При этом, проведенный анализ сменяемости узлов при деповском ремонте показал, что средняя сменяемость фрикционного клина составила 5,51 клина на вагон или 69%. Это негативно сказывается на надежности эксплуатации вагона. Аналогичная ситуация со сменой прокладкой буксового проема. Таким образом, прописанные в Технических условиях 160 тысяч км возможны только при полной замене запчастей на новые детали.

Предложено вынести на рассмотрение Комитета по грузовому подвижному составу предложение о внесении изменений и дополнений в РД 32 ЦВ 052-2009 и РД 32 ЦВ 082-2021 в части обязательной замены клиньев фрикционных, износостойких прокладок буксового проема боковой рамы и прокладок в подпятник надрессорной балки на новые при проведении деповского ремонта вагонов и переводе вагона на межремонтный норматив от 160 тыс. км. или 2 года и более.

При использовании фрикционного клина, износостойкой прокладки буксового проема и прокладок в подпятник надрессорной балки бывших в эксплуатации (с допустимыми износами в соответствии с требованиями предусмотренными в действующих руководящих документов) обеспечить выпуск вагона на межремонтный норматив пробега до 110 тыс. км или 1 год.

Дополнительно рассмотрен вопрос по установке пружин в тележку грузовых

вагонов типа 2 по ГОСТ 9246 и распределение гарантийной ответственности.

Статистика показывает, ежегодный рост отцепки вагонов по неисправности излом пружин. В 2022 году количество отцепок вагонов по неисправности пружин выросло к 2019 году на 30%.

Ранее действующие нормативы сменяемости запчастей предусматривали замену от 2 до 25 пружин на вагон в зависимости от вида проводимого ремонта. На сегодняшний день средняя сменяемость составляет 0,35 пружин на один вагон при плановом ремонте. Оздоровление парка вагонов уменьшилось в разы. При этом, межремонтный период увеличился от 1 года до 3 лет.

Специалисты АО «ВНИИЖТ», рассмотрев вопрос о надежности пружин в межремонтный период, пришли к выводу, что вагоноремонтное предприятие фактически не может влиять на надёжность пружин в эксплуатации и, следовательно, нести автоматическую ответственность за изломы пружин в межремонтный период.

Аналогичные выводы представил и Омский государственный университет путей сообщения. Дополнительно университет считает правильным производить полную замену комплекта пружин при капитальном ремонте вагона.

На 72-м заседании Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества в Классификаторе К ЖА 2005 05 с 01.07.2022 года изменена причина возникновения неисправности «Излом пружины» (код 214) с «технологическая» на «эксплуатационная».

С учетом вышесказанного, предложено внести на рассмотрение Комитета по грузовому подвижному составу ряд предложений об изменениях в руководящих документах, в том числе регламентирующих ремонт тележек грузовых вагонов – в части разграничения ответственность между вагоноремонтным предприятием и собственником вагона с учетом требований ПТЭ и ГК РФ, а именно установить гарантийную ответственность в рамках заключенных договоров, а также обязательной установки новых пружин рессорного комплекта при проведении капитального ремонта вагонов.

Также проинформировано, об обращении Комитета по грузовому подвижному составу от 05.12.2022г. исх. № 131/ВПК ОПЖТ с поручением Подкомитету организовать работу в рамках принятого решения п.5 подпункта 28 Протокола Комитета №3/22 КГПС от 07.10.2022г. по организации приемки деталей и узлов вагона (новых клиньев фрикционных и сменных прокладок буксового проема) на их соответствие установленным в нормативно-технической документации параметрам (твердость, геометрическим параметрам).

10. Принять к сведению доклад и предложения заместителя генерального директора ООО «НВК» Рогозина А.Ф. по уточнению требований к установке износостойких элементов, клина фрикционного и пружин рессорного комплекта в узел тележки грузовых вагонов типа 2 по ГОСТ 9246.

11. Членам Подкомитета осуществляющим ремонт вагонов рекомендовано организовать проведение входного контроля новых клиньев фрикционных и

сменных прокладок буксового проема на их соответствие установленным в нормативно-технической документации параметрам (твердость, геометрическим параметрам), с направлением информации о выявленных фактах несоответствия указанной продукции в адрес Подкомитета на электронную почту RogozinAF@nvrk.ru.

12. Подкомитету направить членам Подкомитета опросный лист для голосования и выработки консолидированного мнения по предложенным в докладе решениям.

Срок до 09 марта 2023 г.

13. Членам Подкомитета заполненный опросный лист за подписью уполномоченного представителя организации направить на электронный адрес RogozinAF@nvrk.ru

Срок до 15 марта 2023 г.

14. Подкомитету, на основании полученных опросных листов от членов Подкомитета, сформировать и направить на рассмотрение в Комитет по грузовому подвижному составу предложения по внесению изменений в соответствующую нормативно-техническую документацию.

Срок до 31 марта 2023 г.

По пункту 6.

Представители Подкомитета совместно с АО «ВНИИЖТ» обсудили подготовленные экспертами института Извещение № 16 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, касающиеся обязательной установки новых подшипников в буксовые узлы для вновь сформированных колесных пар и колесных пар, прошедших капитальный ремонт.

Согласно представленному анализу заместителем генерального директора ООО «НВК» Рогозиным А.Ф. основной причиной нарушения безопасности движения за 2022 год (85,5% случаев) и отказов технических средств 1, 2 и 3 категории (46%) по ответственности вагонного комплекса допущены по причине неисправности буксового узла колесных пар в процессе эксплуатации.

При этом, порядка 70% цилиндрических подшипников, находящихся на сегодняшний день в эксплуатации под вагонами после проведенного им ремонта, имеют срок эксплуатации более 8 лет, что превышает назначенный им срок службы согласно требованиям ТУ ВНИПП.048-1-00.

Более 30% отказов буксового узла вызваны естественными процессами и усталостью металла деталей подшипника.

Проведенный анализ отцепки вагонов в межремонтный период эксплуатации показал, что после постройки вагона отцепка по неисправности буксового узла на 47% меньше (при увеличении пробега вагона на 50 тыс.км.) по сравнению с отцепкой вагонов после плановых видов ремонта. Данная статистика говорит о том, что состояние подшипника оказывает значительное влияние на надежность работы буксового узла в целом.

Также докладчиком отмечено отсутствие на сегодняшний день в

действующих руководящих документах обязательного требования по установке нового подшипника при монтаже буксового узла колесных пар.

В ходе доклада отмечены ряд вопросов, возникающих при выполнении требований по установке новых подшипников при капитальном ремонте колесных пар и способы их решения.

Предложено вынести на рассмотрение Комитета по грузовому подвижному составу предложение поддержать подготовленное АО «ВНИИЖТ» Извещение № 16 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 в части установки новых деталей на колесные пары нового формирования с даты ввода в действия Извещения №16, в части обязательной установки новых подшипников при капитальном ремонте колесных пар с 01.07.2024г. (с учетом имеющихся вопросов требующих решения).

Руководитель отдела технического развития ООО «ВРК «Купино» Кораблев Е.В., в свою очередь привел статистику отказов по неисправности буксового узла по компании ООО «ВРК «Купино», отметил о необходимости всесторонне рассмотреть предложенные докладчиком предложения, отметив что в свою очередь компания подготовит и направит в адрес Подкомитета свои предложения по рассмотренным выше вопросам (пружины, подшипник и т.д.).

15. Принять к сведению доклад и предложения заместителя генерального директора ООО «НВК» Рогозина А.Ф. по Извещению № 16 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, в части обязательной установки новых подшипников в буксовые узлы, для вновь сформированных колесных пар и колесных пар, прошедших капитальный ремонт.

16. Подкомитету направить членам Подкомитета опросный лист для голосования и выработки консолидированного мнения по предложенным в докладе решениям.

Срок до 09 марта 2023 г.

17. Членам Подкомитета заполненный опросный лист за подписью уполномоченного представителя организации направить на электронный адрес RogozinAF@nvrk.ru

Срок до 15 марта 2023 г.

18. Подкомитету, на основании полученных опросных листов от членов Подкомитета, сформировать и направить на рассмотрение в Комитет по грузовому подвижному составу предложения по внесению изменений в соответствующую нормативно-техническую документацию.

Срок до 31 марта 2023 г.

По пункту 7.

Дирин С.И., главный специалист блока технического развития ПАО «ПГК» доложил о предложении по пересмотру сроков освидетельствования запасных резервуаров. Текущее требование предусматривает полное освидетельствование не реже 1 раза в 4 года.

При этом, на рынке функционирует ряд моделей вагонов, конструкторская

документация которых допускает более долгий межсервисным периодом: до 5 лет (вагон крытый модели 11-2163) до 8 лет (полувагон универсальный с разгрузочными люками модели 12-9853).

ПАО «ПГК» предлагает инициировать рассмотрение новых требований по срокам и периодичности проведения полного освидетельствования запасных резервуаров на грузовых вагонах.

19. Подкомитет поддерживает предложение по пересмотру сроков проведения полного освидетельствования запасных резервуаров.

20. Подкомитету совместно с ПАО «ПГК» подготовить и согласовать с членами Подкомитета конкретные предложения, по внесению изменений в «Правила надзора за воздушными резервуарами подвижного состава, эксплуатируемого на железных дорогах ОАО «РЖД» утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 04 июня 2020 № 1212/р, а также проект Извещения по внесению изменений в руководство 732-ЦВ-ЦЛ «Общее руководство по ремонту тормозного оборудования вагонов», в части сроков и периодичности проведения полного освидетельствования запасных резервуаров на грузовых вагонах, для последующего направления материалов на рассмотрение в Комитет по грузовому подвижному составу.

Срок до 31 марта 2023г.

По пункту 8.

Председатель Подкомитета В.С. Михальчук проинформировал участников о применении в вагоноремонтной отрасли с 1 мая 2023 года нового ГОСТ Р 70488-2022 «Система разработки и постановки продукции на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки ремонтных документов и подготовки ремонта».

21. Принять к сведению представленную информацию по вводу в действия с 01 мая 2023года ГОСТ Р 70488-2022.

По пункту Разное:

22. Следующее заседание Подкомитета по постановленным задачам на 2023 год провести не позднее 31 марта 2023 года.

23. Подкомитету разместить на сайте Ассоциации ОПЖТ презентацию, представленную на данном заседании.

Срок до 10 марта 2023 г.

В заключении заседания В.С. Михальчук поблагодарил участников за плодотворную работу в рамках Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов.

Председатель подкомитета
по ремонту вагонов

В.С.Михальчук

Исп. Грецкий Роман Владимирович
Тел.: 8 (499) 260-50-50, доб. 52-66

Список участников заседания Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов

№ п/п	Организация	ФИО	Должность
1.	АО «ВРК-1»	Луке Дмитрий Юрьевич	Главный инженер
2.	АО «Евросиб СПБ-ТС»	Тоторов Артем Андреевич	Руководитель отдела ремонта ПС
3.	АО «НВЦ «Вагоны»	Пигарев Роман Михайлович	Руководитель лаборатории неразрушающего контроля и технического диагностирования
4.	АО «ОМК»	Лумпов Олег Васильевич	Эксперт
5.	АО «Ритм» ТПТА	Фокин Алексей Николаевич	Исполнительный директор по новой технике – главный конструктор
6.	АО «Уральская вагоноремонтная компания»	Рузанова Зоя Александровна	Первый заместитель генерального директора по производству
7.	АО «Уральская вагоноремонтная компания»	Юхименко Елена Геннадьевна	Заместитель генерального директора по качеству и технологии
8.	АО «ФГК»	Романов Сергей Александрович	Заместитель начальника департамента – начальник отдела развития инфраструктурных проектов Департамента производственной инфраструктуры Московского представительства
9.	АО «ЭПФ «Судотехнология»	Энгеловских Сергей Иванович	Технический директор
10.	АО «ЭПФ «Судотехнология»	Бацов Сергей Владиславович	Генеральный директор
11.	АО «ЭПФ «Судотехнология»	Авсюкевич Дмитрий Алексеевич	Первый заместитель генерального директора

№ п/п	Организация	ФИО	Должность
12.	АО МТЗ ТРАНСМАШ	Белошевич Андрей Александрович	Заместитель генерального конструктора
13.	АО МТЗ ТРАНСМАШ	Неретин Владимир Михайлович	Начальник отдела менеджмента качества и стандартизации
14.	АО МТЗ ТРАНСМАШ	Соколов Андрей Борисович	Главный конструктор пневматического оборудования тормозных систем
15.	АО НПК «АЛТАЙМАШ»	Банных Андрей Владимирович	Заместитель генерального директора по качеству АО «Алтайвагон»
16.	ОАО «ТВЗ»	Морозов Андрей Владимирович	Заместитель директора по сервису, метрологии, стандартизации и лабораторно- исследовательской деятельности
17.	ОАО «ТВЗ»	Колесова Лариса Анатольевна	Начальник бюро стандартизации управления конструкторского сопровождения серийной и новой техники
18.	ОАО «ТВЗ»	Данилова Наталья Анатольевна	Начальник отдела испытаний и сертификации продукции
19.	ОАО «ТВЗ»	Ковалев Александр Сергеевич	Начальник бюро системы менеджмента качества
20.	ОАО «ТВЗ»	Шерова Яна Владимировна	Инженер по качеству бюро системы менеджмента качества
21.	ОАО «ТВЗ»	Мешков Владимир Константинович	Главный сварщик
22.	ООО «ВКМ»	Худокормова Марина Владимировна	Главный технолог
23.	ООО «ВНИЦТТ»	Федорова Надежда Константиновна	Директор дирекции эксплуатационной документации

№ п/п	Организация	ФИО	Должность
24.	ООО «ВНИЦТТ»	Дроздов Алексей Филиппович	Руководитель направления нормативно-технического обеспечения
25.	ООО «ВНИЦТТ» (ОВК)	Шишов Евгений Викторович	Руководитель направления организации ремонтов
26.	ООО «ВРК «Купино»	Кораблев Евгений Викторович	Руководитель отдела технического развития
27.	ООО «МИГ «КТЗ» (ООО «Рейл ТМ»)	Липецкий Дмитрий Владимирович	Главный специалист по вагоностроению Аналитического центра
28.	ООО «НВК»	Рогозин Андрей Федорович	Заместитель генерального директора
29.	ООО «ППС НЕФТЯНАЯ» (ООО «УК «НТС»)	Стуров Сергей Васильевич	Заместитель начальника управления по взаимодействию с органами государственной власти
30.	ООО «УРАЛХИМ- ТРАНС»	Сергевнин Григорий Геннадьевич	Руководитель направления по взаимодействию с органами государственной власти по вопросам транспорта
31.	ООО «УРАЛХИМ- ТРАНС»	Гусельников Александр Михайлович	Директор филиала ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» - начальник вагонного ремонтного депо Мураши
32.	ООО «Флайг+Хоммель»	Гуляев Евгений Александрович	Директор по продажам и маркетингу
33.	ПАО «ПГК»	Грунько Евгений Николаевич	Начальник отдела нормативно- технического регулирования Управления технического развития
34.	ПАО «ПГК»	Дирин Семен Игоревич	Главный специалист блока технического развития
35.	ПАО «ТрансКонтейнер»	Пугачев Максим Иванович	Заместитель директора по техническому развитию

№ п/п	Организация	ФИО	Должность
36.	ТОО «Проммашкомплект»	Головченко Дмитрий Андреевич	Начальник технологического управления
37.	ТОО «Проммашкомплект»	Круглова Виктория Александрович	Директор по качеству
38.	ФГБОУ ВО «СамГУПС»	Жебанов Александр Владимирович	Доцент кафедры «Вагоны»
39.	ФГБОУ ВО ПГУПС	Самаркина Ирина Константиновна	Доцент кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство»
Приглашенные			
40.	РОСТРАНСНАДЗОР	Юдин Евгений Васильевич	Начальник управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
41.	АО «ВНИИЖТ»	Тимакова Елена Андреевна	Заведующий лабораторией «Колесные пары и буксовый узел»
42.	АО «ВНИИЖТ»	Фофанова Анна Владимировна	Старший научный сотрудник лаборатории «Колесные пары и буксовый узел»
43.	АО «ВНИИЖТ»	Петров Дмитрий Владимирович	Технический эксперт лаборатории «Колесные пары и буксовый узел»