



**АССОЦИАЦИЯ
«ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ»**

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


С.В.Калетин
«28» февраля 2024 г.

ПРОТОКОЛ
Расширенного заседания Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов

г. Вологда

08 февраля 2024г. №2/24

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 (далее – Подкомитет) 08 февраля 2024 года имеется.

Повестка заседания:

1. Повышение надежности работы буксового узла с роликовыми цилиндрическими подшипниками.

Приветственное слово председателя Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов и руководителей ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»

(Михальчук, Эльперин, Мельников)

Заседание открыл председатель Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов, генеральный директор ООО «НВК» Михальчук В.С., который поприветствовал участников заседания и поблагодарил председателя совета директоров, руководителя дирекции ЗАО «Вологодский подшипниковый завод» Эльперина Александра Исааковича и директора завода Мельникова Алексея Александровича за предоставленную возможность посещения участниками заседания производственных цехов завода и предоставление площадки для проведения заседания.

Отметил важность рассматриваемого вопроса и предложил участникам заседания по итогам докладов и их обсуждения выработать совместные решения направленные на повышение надежности работы буксового узла в эксплуатации.

Руководитель дирекции ЗАО «Вологодский подшипниковый завод» Эльперин А.И., поприветствовал участников заседания, поблагодарил за выбор завода как площадки для проведения заседания. Проинформировал участников заседания о проводимой на заводе работе по повышению качества изготавливаемой продукции, совершенствованию производственных процессов и расширению номенклатуры выпускаемой продукции поставляемых в различные отрасли промышленности как на внутренний рынок, так и на экспорт, а также о готовности завода увеличить выпуск роликовых цилиндрических подшипников при наличии спроса и подтверждения гарантированных объемов заказа.

Довел информацию по имеющейся на заводе собственной разработке кассетного подшипника, который по своим характеристикам не уступает существующим, при этом имеют более низкую стоимость.

Директор завода Мельников А.А., со своей стороны поблагодарил участников заседания за выбор завода как площадки для проведения заседания, отметил готовность предприятия к развитию и увеличению объемов изготовления подшипника роликового цилиндрического при гарантированных подтвержденных заказах, а также готовности к сотрудничеству в различных совместных проектах, и пожелал участникам заседания плодотворной работы, и выработки необходимых решений по вопросу повестки дня.

1. Повышение надежности работы буксового узла с роликовыми цилиндрическими подшипниками

(Михальчук, Хвостов, Лосев, Рогозин, Свинцов, Астрелин, Тимакова, Шпади, Волокитин, Авербух, Горбачев, Султанов, Кораблев, Чернов)

1.1. Принять к сведению доклад заместителя директора ПКБ ЦВ филиала ОАО «РЖД» Хвостова А.В. на тему «Анализ надежности работы буксового узла в эксплуатации» и отметить информацию:

- по динамике отцепки вагонов в ТОР и отказам грузовых вагонов в эксплуатации в период 2022/2023гг., в том числе по неисправности буксового узла колесных пар;

- о влиянии отказов буксового узла на общее количество поездо-часов потерь (26,5 тыс. или 44%), допущенных по вагонному комплексу;

- о причинах допущенных отказов буксового узла в эксплуатации, согласно результатам проведенных исследований более 30% занимает неисправность подшипника;

- о значительном (в 5,2 раза) превышении надежности работы кассетного подшипника по сравнению с цилиндрическими подшипниками;

- о значительном (в 5,4 раза) снижении надежности работы буксового узла,

укомплектованного цилиндрическими подшипниками, у вагонов после проведения планового ремонта по сравнению с вагонами после постройки, что говорить о необходимости принятия решения в части оздоровления колесных пар новыми подшипниками;

- по рейтингу вагоноремонтных предприятий по надежности работы буксового узла колесных пар после проведенного ремонта.

1.2. Принять к сведению доклад исполнительного директора Союза вагоноремонтных предприятий Лосева Д.Н. на тему «Отказы буксовых узлов колесных пар и предложения по их сокращению» и отметить информацию:

- о значительной разнице в тяжести и последствиях отказа, отцепок вагонов по неисправности буксового узла по сравнению с отцепками вагонов по другим неисправностям;

- ежегодного увеличения количества отцепок вагонов по неисправности буксового узла по внешним признакам (код неисправности 150), доля которых по итогам работы 2023 года уже превышает 70% от общей отцепки по неисправности буксового узла;

- об отцепке вагонов по незначительному нагреву буксового узла и особенно в период приработки блоков подшипников;

- по допущенным отказам по неисправности буксового узла, в которых 36% занимает неисправность, вызванная естественной усталостью металла, при этом по результатам расследования данные случаи относятся за вагоноремонтными предприятиями, которые в свою очередь не могут повлиять на данную неисправность;

- о предложениях, в части:

а) определения четких критериев (неисправности), попадающих под применение кода 150 «Нагрев подшипника в корпусе буксы выше нормы по внешним признакам»;

б) применения таблицы В.1 «Дефекты и неисправности подшипников и их элементов» РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 при определении причин образования дефектов подшипников в ходе проведения расследований случаев нагрева буксового узла;

в) минимизации случаев отцепок грузовых вагонов по нагреву буксового узла ниже установленных пороговых значений температур, а также в начальный период эксплуатации (период приработки);

г) установления запрета применения при формировании новых колесных пар подшипников и деталей буксового узла, бывших в эксплуатации;

д) формирования программы по поэтапному переходу к реализации капитального ремонта колесных пар с использованием новых цилиндрических подшипников или подшипников, прошедших ремонт с восстановлением геометрии рабочих поверхностей деталей подшипника.

1.3. Принять к сведению доклад заместителя генерального директора ООО «НВК» по работе с отраслевыми организациями Рогозина А.Ф. на тему «Предложения по повышению надежности работы буксового узла в

эксплуатации» и отметить информацию:

- о значительном негативном влиянии отказов буксового узла на перевозный процесс и экономику страны в целом, и соответственно важности рассматриваемого вопроса;

- о направлениях по повышению надежности работы буксового узла;

- об отсутствии обязательных требований в руководящих документах в части установки новых подшипников при проведении ремонта колесных пар, в том числе и при новом формировании колесной пары;

- о проведенном анализе, согласно которого 69% цилиндрических подшипников устанавливаемых при ремонте колесных пар, имеют срок эксплуатации более 8 лет;

- о том, что 32% отказов буксового узла вызваны усталостью металла деталей подшипника, на которые не могут повлиять вагоноремонтные предприятия;

- о существующей технологии ремонта подшипника, которая обеспечивает устранение дефектов на деталях подшипника в рамках требований предусмотренных РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 (шлифовальная бумага зернистостью № 6 с минеральным маслом), но не предусматривает восстановление геометрии рабочих поверхностей деталей подшипника;

- об анализах работы буксового узла в эксплуатации проведенных в течении 2019-2023гг, которые показывают значительное снижение надежности работы буксового узла, укомплектованного цилиндрическими подшипниками бывшими в эксплуатации и прошедших неоднократный ремонт в вагоноремонтных предприятиях, по сравнению с надежностью работы буксового узла, укомплектованного новыми подшипниками, в том числе и отрицательную динамику по годам (от 2,3 до 5,4 раз), что говорит о необходимости принятия срочных мер по оздоровлению буксового узла новыми цилиндрическими подшипниками;

- о подготовленном АО «ВНИИЖТ» извещении № 16 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, в части обязательной установки новых подшипников и деталей буксового узла на колесные пары нового формирования и установки новых подшипников при капитальном ремонте колесных пар;

- по имеющимся проблемным вопросам, возникающих при выполнении требований по установке новых подшипников при капитальном ремонте колесных пар и проводимой работе по их решению;

- о назначенном с марта 2021 года сроке службы роликового цилиндрического подшипника, который согласно требованиям ТУ ВНИПП.048-1-00 составляет 8 лет или 600 тыс. км пробега;

- о действующих требованиях ПТЭ пункт 130 «Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы (ресурс) которых истек (при его наличии)» и руководящих документов по деповскому и капитальному ремонту вагонов - «Узлы и детали, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта которых наступает в

межремонтный период вагона, к установке на вагон не допускаются», соответственно начиная с 2027 года вагонный комплекс столкнется с острой проблемой дефицита роликовых цилиндрических подшипников в случае неготовности предприятий изготовителей обеспечить возросшую потребность в подшипнике;

- о предложениях, в части:

а) принятия решения по обязательной установке с 01.01.2025г. новых подшипников и деталей буксового узла при новом формировании колесных пар;

б) принятия решения по обязательной установке с 01.07.2026г. нового подшипника при капитальном ремонте колесных пар;

в) разработки и утверждения методики расследования случаев отцепки грузовых вагонов по неисправности буксового узла колесных пар, регламентирующую порядок расследования, позволяющую определить истинную причину допущенного отказа, с последующим внесением данной методики как приложение в Регламент ОПЖТ расследования причин отцепки грузового вагона и ведения рекламационной работы;

г) рекомендации вагоноремонтным предприятиям обеспечить переход на смазку Буксол до конца 2024 года;

д) расширения количества производителей смазки Буксол, за счет проведения работы по возобновлению допуска на сеть ж.д. смазки Буксол производства ООО «Титан-СМ», а также организации проведения подконтрольной эксплуатации грузовых вагонов на сети ж.д. по испытаниям смазки Буксол производства ООО «Производство завод смазочных материалов имени Шаумяна» г. Санкт-Петербург и ООО «Завод смазочных материалов «Девон» г. Уфа, с последующим допуском ее к применению в подшипниках роликовых цилиндрических грузовых вагонов установленным порядком;

е) разработки и утверждения порядка действий работников ВЧДЭ при принятии решений по отцепке вагонов с колесными парами, заправленными смазкой Буксол.

1.4. Принять к сведению доклад первого заместителя генерального директора ООО «ВРК» Астрелина Д.А. на тему «Предложения по повышению качества ремонта цилиндрических роликовых подшипников» и отметить информацию:

- об недостатках существующей технологии ремонта цилиндрических подшипников на вагоноремонтных предприятиях, в том числе и в части измерения ограниченного количества параметров деталей подшипника, неисправность которых является наиболее распространенной причиной отказов буксовых узлов;

- по отсутствию требований в РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 в части контроля за макро и микрогеометрией рабочих поверхностей деталей подшипника;

- о значительном снижении надежности работы цилиндрического подшипника в эксплуатации после проведения ему ремонта методом зачистки дорожек качения в условиях вагоноремонтных предприятий без восстановления

геометрии деталей подшипника и возможности ее измерить;

- о наличии в руководящем документе по ремонту колесных пар пассажирских вагонов возможности проведения зачистки цилиндрической поверхности ролика;

- о проводимой в центре по ремонту подшипников ООО «Вологодская ремонтная компания» работе по внедрению перспективной технологии ремонта роликовых цилиндрических подшипников, позволяющей не только устранять дефекты на деталях подшипника в рамках требований предусмотренных РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, но и обеспечить восстановление геометрии рабочих поверхностей деталей подшипника с контролем более 30 параметров;

- по целесообразности установки при новом формировании и капитальном ремонте колесных пар новых подшипников, при этом учитывая текущие проблемы с обеспечением нового подшипника (в переходный период) допустить при капитальном ремонте колесных пар установку подшипников, прошедших ремонт с восстановлением макро и микрогеометрией рабочих поверхностей деталей подшипника;

- о необходимости пересмотра системы ремонта цилиндрических подшипников с внесением соответствующих изменений в руководящий документ;

- о подготовленном, на основании проведенного АО «ВНИИЖТ» комплекса испытаний подшипников цилиндрических роликовых отремонтированных по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022, проекте извещения № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017;

- о предложениях, в части:

- а) поддержания проекта извещения № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, дополняющего руководящий документ технологией ремонта подшипника роликового цилиндрического по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022 «Подшипники роликовые цилиндрические в габаритных размерах 130x250x80 мм, для буксовых узлов железнодорожных грузовых вагонов (после ремонта)»;

- б) проведения актуализации РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, направленной на совершенствование системы ремонта цилиндрических роликовых подшипников в условиях вагоноремонтных предприятий, и устанавливающую измеримые требования к геометрии деталей подшипников после ремонта.

1.5. Принять к сведению доклад руководителя группы «Колёсные пары и буксовый узел» АО «ВНИИЖТ» Тимаковой Е.А. на тему «О результатах испытаний подшипников роликовых цилиндрических отремонтированных по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022» и отметить информацию:

- о проведении АО «ВНИИЖТ» комплекса исследований по оценке надежности подшипников цилиндрических роликовых колесных пар грузовых вагонов, отремонтированных по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022 «Подшипники роликовые цилиндрические в габаритных размерах 130x250x80 мм, для буксовых узлов железнодорожных грузовых вагонов (после ремонта). Технические условия»;

- по технологии ремонта подшипника в Сервисном центре ООО «Вологодская ремонтная компания», которая включает в себя автоматизацию, цифровизацию производственных процессов и целесообразности ее применения с внесением соответствующих дополнений в РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017;

- о сравнении количества обязательных требований к значениям контролируемых параметров деталей подшипников отремонтированных по ТУ 28.15.10-001- 25521740-2022, РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 и ТУ ВНИПП.048-1-00, из которых в РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 установлено 5 обязательных геометрических параметров, а соответствие требований по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022 и ТУ ВНИПП.048-1-00 установлено по 26 параметрам. Таким образом, ремонт подшипников по ТУ 28.15.10-001- 25521740-2022 позволяет максимально приблизить геометрические параметры отремонтированных подшипников к требованиям вновь изготавливаемых;

- по обязательной маркировке всех деталей подшипников, отремонтированных по ТУ 28.15.10-001- 25521740-2022, позволяющей на каждом этапе жизненного цикла, в том числе в эксплуатации, получить информацию о комплектности подшипниковых узлов, что является новым правильным техническим решением, превосходящем требования к вновь изготавливаемым подшипникам;

- о соответствии параметра шероховатости дорожек качения деталей подшипников отремонтированных на предприятии ООО «Вологодская ремонтная компания» требованиям ТУ ВНИПП.048-1-00, при отсутствии в РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 требований по измерению данного параметра и дороговизне приборов контроля шероховатости;

- об отсутствии отклонений в деталях подшипника после проведенного им ремонта на предприятии ООО «Вологодская ремонтная компания» от требований РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017;

- по рекомендации института к применению по результатам комплекса испытаний (лабораторных, стендовых, эксплуатационных) с внесением соответствующих изменений в РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 технологии ремонта подшипников цилиндрических роликовых по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022;

- о подготовленном проекте извещения № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, который дополняет руководящий документ технологией ремонта подшипника роликового цилиндрического по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022;

- о дополнительном предоставлении в ближайшее время в Управление вагонного хозяйства ОАО «РЖД» выверенных данных по результатам подконтрольной эксплуатации.

1.6. Принять к сведению информацию директора по развитию СРО Союз операторов железнодорожного транспорта Шпади Д.В. и отметить:

- необходимость проведения анализа браковки подшипника кассетного типа в сервисных центрах при поступлении подшипника в ремонт;

- что существующие на сегодняшний день технологические особенности

монтажа буксовых узлов при среднем ремонте колесных пар, прошедших капитальный ремонт, не позволяют обеспечить монтаж нового цилиндрического подшипника без его разуконплектования, что в свою очередь позволяет изготовителю подшипника снимать с себя гарантийную ответственность;

- что на текущий момент позиция СОЖТ в отношении введения обязательной нормы монтажа вновь изготовленных подшипников на колесные пары вновь сформированные, а также при среднем ремонте колесных пар, прошедших капитальный ремонт, остается отрицательной. СОЖТ готов установленным порядком повторно рассмотреть извещение № 16 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 после его корректировки и направить свою позицию;

- необходимость выполнения актуализации и пересмотра руководящего документа по ремонту колесных пар, в том числе с рассмотрением возможности разделения его на два самостоятельных документа – ремонтный документ по колесным парам (в том числе с буксовым узлом) и документ по ремонту подшипников (с разделением ремонта на капитальный и средний);

- необходимость разработки комплексной дорожной карты, направленной на повышение надежности работы буксового узла;

- что любые вновь вводимые технологии ремонта грузовых вагонов и их составных частей требуют выполнения всего комплекса документально оформленных процедур, в том числе по внесению таких технологий установленным порядком в действующие нормативно-технические документы по ремонту колесных пар;

- что извещение № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, дополняющее руководящий документ технологией ремонта подшипника роликового цилиндрического по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022 в СОЖТ не поступало и позиция СОЖТ не может быть высказана без рассмотрения указанного Извещения в установленном в СОЖТ порядке;

- что при выполнении восстановительного ремонта подшипника, кроме геометрических параметров, необходимо учитывать остаточный ресурс деталей подшипников.

1.7. Принять к сведению информацию старшего инспектора по сохранности вагонного парка Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Авербуха А.А. и отметить:

- целесообразность принятия решения по оздоровлению парка вагонов новыми подшипниками за счет установки их при новом формировании и капитальном ремонте колесных пар;

- не готовность поддержки проекта извещения № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, дополняющего руководящий документ технологией ремонта подшипника роликового цилиндрического по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022, так как данная технология в том числе не решает проблему естественной усталости металла;

- готовность рассмотрения методики расследования случаев отцепки грузовых вагонов по неисправности буксового узла колесных пар, при ее

разработке и направления на рассмотрения в адрес Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД».

1.8. Принять к сведению информацию начальника технического отдела Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Горбачева А.В. и отметить:

- не готовность поддержки поступившего на рассмотрение проекта извещения № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, дополняющего руководящий документ технологией ремонта подшипника роликового цилиндрического по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022, по причине предоставления АО «ВНИИЖТ» не достоверных результатов подконтрольной эксплуатации и несоответствия даты проведения самой подконтрольной эксплуатации и даты утверждения соответствующей программы и методики подконтрольной эксплуатации.

1.9. Принять к сведению информацию директора по качеству ООО «ВРЗ «Депо НТК» Султанова С.Г. и отметить:

- необходимость доработки системы КАС АНТ в части возможности объективного отнесения, учета и удаления отказа. Также предложил предусмотреть внедрение цифровизации расследования, видео-фиксацию проводимого расследования;

- существующий дисбаланс в объективности оценки работы вагоноремонтных предприятий в связи с вводом в действие с 01.09.2023 года изменений в приказ Минтранс РФ № 344 от 18.12.2014 «Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», в части учета иных событий. В связи с чем вагоноремонтные предприятия, специализирующиеся на ремонте вагонов перевозящие опасные грузы, оказались в несопоставимых условиях по сравнению с другими вагоноремонтными предприятиями;

- целесообразность принятия решения по обязательной установке нового подшипника при новом формировании и капитальном ремонте колесных пар и в первую очередь для колесных пар, подкатываемых под вагоны перевозящие опасные грузы;

- необходимость пересмотра требований и системы ремонта цилиндрических подшипников и поддержки подготовленного АО «ВНИИЖТ» проекта извещения № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 дополняющего руководящий документ технологией ремонта подшипника роликового цилиндрического по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022.

1.10. Принять к сведению информацию директора департамента по производству ОАО «УК ЕПК» Свинцова Ю.Л. и отметить:

- проводимую работу по развитию предприятий ОАО «УК ЕПК» и готовности к увеличению производственной мощности по изготовлению цилиндрических подшипников. Так, на сегодняшний день Степногорская производственная площадка уже имеет производственную мощность 2 млн.

подшипников в год, с 01.07.2024 года производственная площадка в г. Саратов выйдет на годовую производственную мощность 500 тыс. единиц подшипника, при этом имеются еще резервы и для дальнейшего увеличения объемов изготовления подшипника;

- готовность к проведению работ по постановке на производство и сертификации подшипника с внутренним диаметром внутреннего кольца 129,960^{-0,018} мм до конца 2026 года, в случае принятия поправки в ГОСТ 4835-2013 по допустимому натягу внутреннего кольца цилиндрического подшипника на шейку оси колесной пары от 0,045 до 0,110 мм;

- наличие и готовность к поставке цилиндрического подшипника сдвоенного (закрытого типа), который уже успешно применяется на железных дорогах Узбекистана;

- готовность (в том числе с учетом освоенного производства цилиндрического подшипника сдвоенного, мощностей ЗАО «ВПЗ»), полностью обеспечить потребность в цилиндрическом подшипнике, в случае принятия решения по установке нового подшипника при новом формировании с 01.01.2025г. и капитальном ремонте колесных пар с 01.07.2026г.

1.11. Принять к сведению информацию начальника отдела технического развития ООО «Трансойл» Кораблева Е.В. (по доверенности «ВРК «Купино») и отметить:

- незначительную долю (3,5 – 4,0 %) отцепок вагонов по неисправности буксового узла от общей отцепки вагонов в ТОР;

- нецелесообразность принятия решения по обязательной установке нового подшипника при новом формировании и капитальном ремонте колесных пар;

- необходимость проведения анализа по надежности работы буксового узла как укомплектованного новым цилиндрическим подшипником, так и ремонтным в зависимости от типа вагонов;

- необходимость учета в информационных системах данных по номеру установленного подшипника как при новом формировании, так и при проведении капитального и среднего ремонта колесных пар;

- необходимость инициирования совещания на площадке Минпромторг РФ для определения возможного объема производства цилиндрического подшипника и выработки стимулирующих мер по развитию производства подшипника на территории РФ.

1.12. Принять к сведению информацию руководителя направления по функциональной стратегии дирекции по безопасности движения и качества ремонта ОАО «ОМК Стальной путь» Чернова В.А. и отметить:

- целесообразность принятия решения по обязательной установке нового подшипника при новом формировании и капитальном ремонте колесных пар;

- поддержку подготовленного АО «ВНИИЖТ» проекта извещения № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 дополняющего руководящий документ технологией ремонта подшипника роликового цилиндрического по ТУ 28.15.10-001-25521740-2022.

Принятые решения:

1.13. Подкомитету (А.Ф.Рогозин) совместно с Союзом вагоноремонтных предприятий (по согласованию) в срок 30 апреля 2024г. подготовить предложения:

1) по сокращению количества отцепок вагонов по неисправности буксового узла по коду 150 «Нагрев подшипника в корпусе буксы выше нормы по внешним признакам» и отцепок грузовых вагонов по нагреву буксового узла ниже установленных пороговых значений температур, а также в начальный период эксплуатации (период приработки);

2) по повышению объективности проведения расследования неисправности буксового узла с учетом применения формулировок, предусмотренных таблицей В.1 «Дефекты и неисправности подшипников и их элементов» РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 при определении причин образования дефектов подшипников в ходе проведения расследований и составления актов-рекламаций формы ВУ-41;

1.14. Поддержать внесение изменений в РД ВНИИЖТ 27.02.01-2017, в части обязательной установки с 01 января 2025 года новых подшипников и деталей буксового узла для вновь сформированных колесных пар, а также обязательной установки с 01 июля 2026 года новых подшипников при проведении капитального ремонта колесных пар.

1.15. Просить АО «ВНИИЖТ» (по согласованию) доработать извещение № 16 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 с учетом пункта 1.14. настоящего протокола и направить его на рассмотрение и согласование установленным порядком в причастные подразделения ОАО «РЖД».

1.16. Просить ЦВ ЦДИ филиала ОАО «РЖД» (по согласованию) согласованное извещение № 16 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 вынести установленным порядком на рассмотрение и согласование на ближайшее заседание Комиссии вагонного хозяйства.

1.17. Просить ОАО «УК ЕПК» (по согласованию) и ЗАО «ВПЗ» (по согласованию) направить в адрес Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов данные по объемам изготовления подшипников роликовых цилиндрических типа 36-232726Е2М, 36-42726Е2М, 30-232726Е2М, 30-42726Е2М, а также цилиндрического подшипника сдвоенного (закрытого типа) в 2025, 2026, 2027 годах соответственно, с учетом принятия решения по обязательной установке новых подшипников при новом формировании и капитальном ремонте колесных пар в обозначенные пунктом 1.14. настоящего протокола сроки.

Срок – 30 марта 2024г.

1.18. Подкомитету (А.Ф.Рогозин) совместно с АО «ВНИИЖТ» (по согласованию) подготовить проект «Методика расследования случаев отцепки грузовых вагонов по неисправности буксового узла колесных пар», для последующего его рассмотрения и согласования.

Срок – 3-й квартал 2024г.

1.19. Просить ЦТЕХ ОАО «РЖД» (по согласованию), ЦВ ЦДИ филиала ОАО «РЖД» (по согласованию), ПКБ ЦВ филиала ОАО «РЖД» (по согласованию) и АО «ВНИИЖТ» (по согласованию) рассмотреть возможность допуска на сеть железных дорог смазки Буксол производства ООО «Титан-СМ», а также ускорить проведение подконтрольной эксплуатации грузовых вагонов по испытаниям пластичной смазки БУКСОЛ ТУ 0254-107-01124328-01 производства ООО «Производство завод смазочных материалов имени Шаумяна» г. Санкт-Петербург и ООО «Завод смазочных материалов «Девон» г. Уфа и при получении положительных результатов допустить ее к последующему применению в подшипниках цилиндрических роликовых грузовых вагонов установленным порядком. Отметить готовность ООО «НВК» принять участие в данной подконтрольной эксплуатации.

Срок – 2024г.

1.20. Подкомитету (А.Ф.Рогозин) подготовить проект Порядка действий работников ВЧДЭ при принятии решений по отцепке вагонов с колесными парами, заправленными смазкой Буксол, с последующим направлением его для рассмотрения в Подкомитет ОПЖТ по эксплуатации.

Срок – до 30 апреля 2024г.

1.21. АО «ВНИИЖТ» (по согласованию) просить направить в ЦВ ЦДИ филиала ОАО «РЖД» доработанный пакет документов по результатам подконтрольной эксплуатации к проекту извещения № 28 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 для повторного его рассмотрения.

Срок – до 20 марта 2024г.

1.22. Подкомитету (А.Ф.Рогозин) обратиться в адрес производителей кассетных подшипников с просьбой предоставления анализа браковки подшипника кассетного типа в сервисных центрах при поступлении подшипника в ремонт.

Срок – до 30 марта 2024г.

1.23. АО «ВНИИЖТ» (по согласованию) просить рассмотреть возможность и целесообразность разделения РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 на два ремонтных документа - документ по ремонту колесных пар и документ по ремонту буксового узла.

Председатель подкомитета
по ремонту вагонов



В.С. Михальчук

Список участников заседания

№	Организация	ФИО	Должность
1	ООО «НВК», Подкомитет ОПЖТ по ремонту вагонов	Михальчук Вадим Сергеевич	Генеральный директор ООО «НВК», председатель Подкомитета ОПЖТ
2	ООО «НВК», Подкомитет ОПЖТ по ремонту вагонов	Рогозин Андрей Федорович	Заместитель генерального директора ООО «НВК» по работе с отраслевыми организациями, секретарь Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов
3	АО «ВРК-1»	Семишина Оксана Николаевна	Начальник технического отдела
4	АО «ОМК»	Чернов Виктор Александрович	Руководитель направления по функциональной стратегии дирекции по безопасности движения и качества ремонта
5	ООО «ППС Нефтяная»	Стуров Сергей Васильевич	Заместитель начальника управления маркетинга АО «НТС»
6	АО «УВЗ-Транс»	Антропов Николай Михайлович	Начальник Управления
7	ООО «ВКМ»	Ширшов Константин Викторович	Директор
8	ООО «ВКМ»	Худокормова Марина Владимировна	Главный технолог
9	ООО «ВКМ»	Горожанкин Алексей Сергеевич	Инженер по эксплуатации оборудования
10	ООО «СВК»	Осадчий Андрей Владимирович	Директор
11	ООО «ВРК «Купино»	Кораблев Евгений Викторович	Начальник отдела технического развития ООО «Трансойл»
12	ООО «УРАЛХИМ- ТРАНС»	Гусельников Александр Михайлович	Директор филиала
13	АО «Ритм» ТПТА	Стецко Владимир Владимирович	Заместитель главного конструктора
14	АО «НВЦ «Вагоны»	Посохов Сергей Станиславович	Инженер-испытатель
15	ПАО «ТрансКонтейнер»	Дудкин Сергей Юрьевич	Старший инспектор по сохранности вагонного парка
16	АО «СГ-транс»	Паначев Олег Иванович	Советник генерального директора
17	ОАО «УК ЕПК»	Свинцов Юрий Леонидович	Директор департамента по производству
18	АО "ВНИИЖТ"	Кузнецов Максим Анатольевич	Начальник отдела «Вагонное хозяйство» НЦ «Инфраструктура»
19	АО "ВНИИЖТ"	Тимакова Елена Андреевна	Руководитель группы "Колесные пары и буксовый узел"

№	Организация	ФИО	Должность
21	ЦВ ЦДИ ОАО "РЖД	Горбачев Артем Владимирович	Начальник технического отдела
22	ЦВ ЦДИ ОАО "РЖД	Авербух Александр Аркадьевич	Старший инспектор по сохранности вагонного парка
23	ПКБ ЦВ ОАО "РЖД"	Волокитин Игорь Анатольевич	Директор
24	ПКБ ЦВ ОАО "РЖД"	Хвостов Андрей Владимирович	Заместитель директора
25	ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»	Эльперин Александр Исаакович	Председатель совета директоров Руководитель дирекции
26	ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»	Мельников Алексей Александрович	Директор завода
27	ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»	Проскуряков Денис Юрьевич	Директор по продажам
28	СРО Союз операторов железнодорожного транспорта	Шпади Дмитрий Владимирович	Директор по развитию
29	ООО «ВРЗ «Депо НТК»	Султанов Султан Габитович	Директор по качеству
30	Союз вагоноремонтных предприятий	Лосев Дмитрий Николаевич	Исполнительный директор
31	ООО «Вологодская ремонтная компания» (член СВРП)	Астрелин Денис Александрович	Первый заместитель генерального директора
32	ООО «Производство Завод имени Шаумяна»	Заозерский Олег Юрьевич	Заместитель генерального директора
33	ООО «Производство Завод имени Шаумяна»	Сайтов Олег Раисович	Руководитель проекта поставок смазочных материалов в железнодорожной отрасли