

ВАГОНЫ

И ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

ISSN 1817-6089

№ 2 (42)

II квартал
2015

Ежеквартальный производственно-технический и научно-популярный журнал

Знакомьтесь: поезд «Стриж»

Развивая взаимодействие с клиентом

ПТО: организация работы и перспективы развития

Перспективы развития информационных технологий

О системе приемки вагонов из ремонта и допуске на инфраструктуру



**Рынок ремонта вагонов:
встречая новые вызовы**

Организация технического обучения в «ВРК-2»

Особенности конструкции тележек с осевой нагрузкой 25 — 27 тс

Дефекты на поверхности катания колес: причины, развитие, профилактика

ISSN 1817-6089



9 771817 608772 >

Читайте также в номере:

- Применение композиционных материалов в грузовом вагоностроении
- Владельцы вагона и инфраструктуры: такие разные и такие похожие
- Новые воздухораспределители КАВ60
- О влиянии конусности колесных пар на динамику движения вагонов
- Проблемы вибродиагностики на ремонтных предприятиях

РЖД

ВАГОНЫ И ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

№2 (42)

II квартал 2015 г.

Издается с 2005 г.

Приложение к журналу «Локомотив»

Главный редактор
Бжицкий В.Н.

Редакционная коллегия:

- Гапанович В.А.
- Гончаров С.Е.
- Гончаров В.В. (зам. главного редактора)
- Евдокименко В.М.
- Иванов А.О.
- Калетин С.В.
- Комиссаров А.Ф.
- Коньшев С.С.
- Лукьянов А.Н.
- Лосев Д.Н.
- Порядин С.И.
- Сакеев А.И.
- Сапетов М.В.
- Шпади Д.В.

Редакционный совет:

- Барбарич С.С. (Москва)
- Битюцкий А.А. (Санкт-Петербург)
- Бороненко Ю.П. (Санкт-Петербург)
- Клюка В.П. (Омск)
- Орлова А.М. (Санкт-Петербург)
- Черняк Ю.А. (Рославль)
- Шанаурин А.М. (Екатеринбург)

Над номером работали:

Квач В.В., Чичин А.В.

Адрес редакции:

129110, г. Москва,
ул. Пантелеевская, д. 26
Тел.: (499) 262-12-32,
262-34-12, 262-44-03
Факсы: (499) 262-12-32, 262-34-12
E-mail: vagon@lokom.ru
СПД РЖД: loko_msk@msk.rzd
Электронная версия:

http://elibrary.ru/title_about.asp?id=32004

Подписано в печать 05.06.2015 г.
Заказ № 1656

Офсетная печать Тираж 1308 экз.
Усл.-печ. л. 5,62 Усл. кр.-отт. 22,48
Уч.-изд. л. 9,2 Формат 64x90/8

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-21832 от 07.09.05 г.

Отпечатано в РПК «Траст».
115114, Москва, Дербеневская наб., д. 13/17, корп. 1
+7 (495) 223 45 96
info@trast-group.ru



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

Сакеев А.И., Дулатова Д.Р. Развивая взаимодействие с клиентом	02
Ивашов В.А. О системе приемки вагонов из плановых видов ремонта и допуске на инфраструктуру отремонтированных грузовых вагонов	05
Комиссаров А.Ф., Неумоин В.А. Перспективы развития информационных технологий в вагонном хозяйстве	06
Расширяется стратегическое партнерство по сопровождению инновационной продукции	09
Рейтинг служб вагонного хозяйства дирекций инфраструктуры по итогам работы за I квартал 2015 г.	10
Гончаров С.Е. Владельцы вагона и инфраструктуры: такие разные и такие похожие	11
Наладить производство инновационного подвижного состава	13
Открыт новый испытательный центр железнодорожной техники	14
Козарезова М.А. Пункты технического обслуживания: организация работы и перспективы развития	15
Гончаров С.Е. Дефекты на поверхности катания колес: причины образования, развитие, профилактика	16
Волокитин И.А. Рынок ремонта вагонов: встречая новые вызовы	18
Танцурин А.Н. Организация технического обучения в ОАО «ВРК-2»	19
Новая документация для технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов	21
Комиссаров А.Ф., Бабак Н.П. КСОТ-П – инновационная система в сфере охраны труда	22
Мещерин Ю.В. Особенности конструкции тележек с осевой нагрузкой 25 – 27 тс и их проявление в условиях эксплуатации	24
Крылов В.В., Комраков И.И. Новые воздухораспределители КАВ60	26
Нирконэн В.Т. О влиянии конусности колесных пар на динамику движения подвижного состава	29
Как снизить ущерб от повреждения вагонов в портах	31
Знакомьтесь: поезд «Стриж»	32
Тэттер В.Ю., Буяльский К.Л., Кашка В.С. Проблемы вибродиагностики на ремонтных предприятиях	34
Байгулов М.А., Козлова Т.Е. Европейская подшипниковая корпорация реализует инновационные проекты	39
Фёдоров С.А., Новосёлов А.Ю., Волков С.А. Применение композиционных материалов в грузовом вагоностроении	41
Петровых В.А., Иванова Т.В., Налабордин Д.Г. Оценка износа гребней цельнокатаных колес грузовых вагонов по результатам дорожного эксперимента	45
Дымкин Г.Я., Лезевская А.Э. Новое в технике неразрушающего контроля на транспорте	47
На 1-й с. обложки: скоростной поезд «Стриж» испанской фирмы «Talgo» перед первым рейсом из Москвы в Нижний Новгород. Фото А.В. Молчанова	

ВАГОНЫ И ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

ПУНКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ: ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

**М.А. Козарезова, Управление вагонного хозяйства
Центральной дирекции инфраструктуры —
филиала ОАО «РЖД»**

Железнодорожные станции являются основным звеном в непрерывно действующей цепочке продвижения вагонопотоков и доставки грузов по назначению. Далеко не последнее место здесь занимает качественная и бесперебойная работа пунктов технического обслуживания грузовых вагонов.

В соответствии с поставленной руководством ОАО «РЖД» задачей повышения эффективности производственной деятельности путем качественных изменений с использованием научно-технических достижений отрасли в Управлении вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры разработан проект совершенствования работы вагонного комплекса, направленный на повышение качества технического обслуживания и снижение рисков отправления грузовых вагонов с техническими неисправностями. Проект предусматривает следующие основные векторы развития пунктов технического обслуживания грузовых вагонов:

- совершенствование технологии технического обслуживания подвижного состава, в том числе путем внедрения безбумажных технологий и максимального снижения влияния человеческого фактора;
- актуализация нормативно-технической документации;
- приведение численности осмотрщиков вагонов к требованиям технологического процесса;
- создание условий работающим для качественного выполнения технологического процесса, в том числе приведение рабочих мест осмотрщиков вагонов к требованиям нормативных документов и снабжение запасными частями для проведения безотцепочного ремонта вагонов.

Рассматривая развитие блока материально-технического обеспечения ПТО, нельзя не отметить необходимость изменения существующей системы учета запасных частей и материалов. С этой целью в автоматизированной системе управления пунктом технического обслуживания (АСУ ПТО) уже реализовано автоматизированное формирование лицевого счета осмотрщиков-ремонтников вагонов о выполненном безотцепочном ремонте.

В настоящее время рассматривается вопрос о введении «АРМ Стеллаж», позволяющего автоматически контролировать приход и расход запасных частей, а также о возможности стыкования систем АСУ ПТО и Единой корпоративной авто-

матизированной системы управления финансовыми ресурсами (ЕКАСУФР). Это необходимо для автоматизированного формирования массива данных о списании в производство запасных частей при проведении безотцепочного ремонта вагонов на ПТО, об остатках товарно-материальных ценностей на складе и необходимости проведения дополнительных закупок для обеспечения стеллажей неснижаемым запасом вагонных деталей.

На основании проведенного анализа состояния паркового освещения и междупутий составлена программа мероприятий по приведению рабочих мест к требованиям нормативных документов со сроком реализации в 2015 г.

С целью приведения численности персонала к объему выполняемых работ Управлением вагонного хозяйства в ноябре-декабре 2014 г. проведены совещания по перерасчету технологической численности осмотрщиков вагонов на ПТО сортировочных станций по итогам работы 2014 г. и на планируемые объемы 2015 г.

Нужно отметить, что сегодня в Компании также проводится целенаправленное совершенствование системы мотивации трудовых коллективов. Одним из важных итогов этой работы стало внедрение коллективной формы организации и стимулирования труда работников сортировочных станций и смежных структурных подразделений, занятых в едином технологическом процессе железнодорожного узла. Сегодня комплексные бригады внедрены на 43 сортировочных станциях сети. Станции, выбравшие в качестве системы стимулирования коллективную (бригадную) форму ответственности, показывают значительно лучшее качество эксплуатационной работы.

Снижение влияния человеческого фактора достигается благодаря эффективному использованию средств диагностики подвижного состава на ходу поезда и при техническом обслуживании вагонов на ПТО. В настоящее время на сети дорог эксплуатируются 5494 прибора КТСМ, 72 комплекса технических измерений параметров колесных пар КТИ, 22 системы АСООД. Также в подконтрольной эксплуатации находятся три типа систем:

- ① системы контроля вертикальных сил взаимодействия колес с рельсами WILD компании «Tamtron Systems Oy» (Финляндия) на Октябрьской и Западно-Сибирской дорогах;

- ② подсистема контроля силового воздействия колеса на рельс комплексов КТИ, установленная на перегоне Крахаль — Инская Западно-Сибирской дороги;

- ③ пост комплексного контроля работки ОАО «НИИАС», сочетающий в себе функции акустического и тензометрического контроля, установленный на подходе к станции Ижора Октябрьской дороги.

С целью проверки состояния автотормозного оборудования перед отправлением в рейс на сети дорог эксплуатируются 405 стационарных установок опробования автотормозов поездов (УЗОТ-РМ, АСДТ). При опробовании тормозов от автоматизированных установок на ПТО за 3 месяца текущего года выявлено и заменено 7863 комплекта неисправных воздухораспределителей. Количество выявленных неисправных воздухораспределителей на 1000 отправленных поездов увеличилось на 17% в сравнении с показателями IV квартала 2014 г.

Для повышения качества подготовки грузовых вагонов под погрузку Управлением вагонного хозяйства введена практика проведения стыковых совещаний по взаимодействию эксплуатационных вагонных депо при отцепках неисправных вагонов в пределах гарантийных участков и на конечных ПТО, отцепках вагонов своей погрузки в пределах дороги и поступающих с других дорог.

На основании проведенного анализа разработан сетевой рейтинг оценки ПТО, определены проблемные и лучшие с разделением по группам в зависимости от объема выполняемых работ. В первую группу вошли ПТО с объемом более 250 тыс. вагонов за квартал, во вторую — от 75 до 250 тыс. вагонов и в третью группу — с объемом до 75 тыс. вагонов. Основными критериями оценки явились количество событий, отказов принятых за ПТО, количество подтвержденных и пропущенных дефектных боковых рам, надрессорных балок и колесных пар.

По итогам работы I квартала 2015 г. лучшими на сети дорог являются:

- в первой группе — ПТО станции Петрозаводск (Октябрьская дирекция инфраструктуры);
- во второй группе — ПТО западной сортировочной системы станции Брянск-Льговский (Московская дирекция инфраструктуры);
- в третьей группе — ПТО станции Зуй (Восточно-Сибирская дирекция инфраструктуры).

Считаю, что достижение необходимого результата возможно только при объединении усилий всех работников вагонного хозяйства. И только совместная комплексная работа принесет положительные результаты, повысит уровень безопасности движения, снизит расходы Компании. ■