

О ПРИЧИНАХ ПОСТАНОВКИ ВАГОНОВ В ТЕКУЩИЙ ОТЦЕПОЧНЫЙ РЕМОНТ

В статье описана тенденция роста парка подвижного состава в России. Рассмотрены причины попадания грузовых вагонов в текущий отцепочный ремонт. Приведена структура заходов вагонов в ТОР по причинам отцепки.

С 2000 г. парк подвижного состава в России непрерывно увеличивался, в основном за счет закупок вагонов частными собственниками, и к началу 2010 г. приблизился к уровню 1993 г., составив 985,7 тыс. грузовых вагонов. В 2010 г. парк подвижного состава продолжил увеличиваться и на 1 января 2011 г. превысил 1 млн единиц.

В течение 2004–2009 гг. ежегодно закупалось не менее 16 тыс. грузовых вагонов. Структура спроса на отдельные виды вагонов менялась. В 2002–2004 гг. наблюдался ажиотажный спрос на цистерны, в первую очередь для перевозки нефтеналивных грузов. С 2004-го сохраняется устойчивый спрос на полувагоны. В прошлом году спрос на этот тип вагонов превратился в ажиотажный, а объем закупок данного вида подвижного состава составил 51,6 тыс. единиц. В 2009–2010 гг. закупки полувагонов выросли почти в три раза.

По данным агентства «INFOLine», в 2011 г. парк полувагонов и цистерн характеризуется средним возрастом 13,4 и 16,7 лет. При этом данный показатель имеет тенденцию к сокращению при нормативном сроке службы 22 и 32 года соответственно.

В 2010 г. средний возраст парка подвижного состава снизился в связи со значительными объемами списания грузовых вагонов, эксплуатировавшихся с превышением нормативного срока службы или со сроком службы, близким к нормативному, а также превышением закупок новых грузовых вагонов над списанием.

С увеличением парка подвижного состава, важнейшим вопросом для ОАО «РЖД» является обеспечение безопасности движения поездов и удовлетворение потребности в исправном подвижном составе, тем самым оказывая существенное влияние на качество перевозок и финансово-экономические результаты деятельности Компании.

Решение данного вопроса возложено на вагонное хозяйство, функция которого состоит в выполнении плановых видов ремонта и технического обслуживания вагонного парка железной дороги и компаний операторов для соблюдения требований безопасности движения, сохранности перевозимых грузов, а также создания удобств при перемещении пассажиров. Для этого необходимо постоянно поддерживать грузовые и пассажирские вагоны в работоспособном состоянии, выполнять установленный план ремонта вагонов, при этом рационально использовать имеющиеся технические средства, экономно расходовать потребляемые материалы и запасные части, повышать эффективность работы ремонтно-эксплуатационных подразделений.

Основу вагонного хозяйства составляют вагонные депо, задачей которых является выполнение текущего, депоовского и капитального ремонта всех типов грузовых вагонов, ремонта колесных пар и других частей вагонов, а также оборудования других предприятий вагонного хозяйства. Организация текущего содержания вагонного парка в эксплуатации должна отвечать требованиям эксплуатационной работы железных дорог и обеспечивать исправное техническое состояние вагонов рабочего парка. Технический осмотр и текущий безотцепочный ремонт вагонов осуществляются пунктами технического осмотра, размещенными на сортировочных и участковых станциях для

выявления и устранения технических неисправностей вагонов и опробования тормозов в поездах своего формирования и транзитных поездов. Вагоны, требующие ремонта с отцепкой, ремонтируют на специально выделенных путях или на механизированном пункте.

В связи со значительными темпами роста доли частных вагонов, особое внимание должно быть уделено осуществлению всех видов ремонтов вагонов, в том числе текущему отцепочному ремонту (далее — ТОР).

В целях обеспечения безопасности грузовых перевозок и проведения профилактических действий по предотвращению аварий на железнодорожном транспорте, важно и необходимо понимать, какие причины отцепки вагона в ремонт являются основными.

Анализ базы данных информационно-аналитической системы «ТОР-Финанс» позволяет понять основные причины попадания грузовых вагонов в ремонтные депо не только Западно-Сибирской железной дороги, но и получить достаточно репрезентативную выборку по информации для принятия управленческих решений в рамках Компании.

За 11 месяцев 2010 г. в системе «ТОР-Финанс» обработано 20 416 случаев заходов в текущий отцепочный ремонт. Более 9,5 тыс. вагонов попали в текущий ремонт с повторной отцепкой, из них 9 тыс. вагонов (92 % от общего числа вагонов, попавших в повторный ТОР) имеют два случая отцепки, более 700 вагонов – три случая, около 60 вагонов – четыре случая, в единичных случаях (меньше 10) вагон попадал в текущий отцепочный ремонт пять раз.

Для анализа причин отцепок была сделана случайная выборка из 4 436 ремонтов (21,7 % от общего числа ТОР). Среди причин отцепки вагонов в текущий ремонт основными являются четыре: тонкий гребень (32,5 % от общего числа), выщербины обода колеса (24,3 %), грение букс (9,4 %), неравномерный прокат по кругу катания выше нормы (8,2 %). Число отцепок по названным причинам в сумме за анализируемый период — 1 893 ед., что составляет почти 75 % от общей выборки (табл. 1, рис. 1).

Таблица 1

Структура заходов в ТОР по причинам отцепки

Код	Расшифровка	Число случаев	Уд. вес, %
102	Тонкий гребень	827	32,5
107	Выщербины обода колеса	619	24,3
150	Грение буксы	238	9,4
117	Неравномерный прокат по кругу катания выше нормы	209	8,2
205	Трещины или излом боковины (рамы)	78	3,1
220	Несоответствие зазоров между скользунами	61	2,4
348	Неисправности поглощающего аппарата	53	2,1
219	Завышение фрикционного клина относительно опорной поверхности надрессорной балки	50	2,0
106	Ползун на поверхности катания	44	1,7
570	Истек календарный срок депоовского ремонта	40	1,6
214	Излом пружин	38	1,5
112	Трещина обода, откол обода колеса	30	1,2
902	Остановка по указанию железнодорожной администрации	27	1,1
217	Трещина или излом надрессорной балки	27	1,2
	Прочие	202	7,8
	Итого	2 543	100

В оставшихся 25 % причинами отцепок являются трещины или излом боковины (рамы), неисправности поглощающего аппарата, ползун на поверхности катания, излом

пружин, трещина обода, трещина или излом надрессорной балки и другие, всего более 55 неисправностей.



Рис. 1. Структура заходов в ТОР по причинам отцепки, %

При этом анализ причин заходов в текущий отцепочный ремонт показал, что в 14 % случаев помимо основной неисправности, послужившей основанием для отцепки вагона, в качестве причины отцепки называются претензии к качеству депоовского ремонта, в 2 % случаев – претензии к качеству капитального ремонта, в 4 % случаев – претензии к качеству изготовления вагона.

Все найденные неисправности при текущем отцепочном ремонте вагонов в дальнейшем в обязательном порядке заменяются новыми деталями или заранее отремонтированными и регистрируются в журнале контроля комплектации. Текущий ремонт вагонов направлен на поддержание парка грузовых вагонов в исправном техническом состоянии, надолго обеспечив безопасность железнодорожных перевозок и минимизировав дальнейшие затраты на плановые ремонты. Сохранение в составе Компании депо, осуществляющих ТОР вагонов, и рост его объемов, связанных с увеличением парка, приведет к росту доходов от этого вида бизнеса.

Библиографический список

1. Клещ Н.Я. и др. Анализ хозяйственной деятельности предприятия железнодорожного транспорта. М.: Транспорт, 1987. 232 с.
2. Люльчев К.М., Золотов В.А. Финансово-экономические механизмы обеспечения текущего отцепочного ремонта вагонов // Экономика железных дорог, 2010. № 10. С. 22–28.
3. Мотовилов К.В. Технология производства и ремонта вагонов: Учеб. для вузов ж.-д. трансп. М.: Маршрут, 2003. 382 с.
4. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: 2-е изд., перераб. и доп. Минск: ИП «Экоперспектива», 1998. 498 с.
5. Сафронова Н.А. Экономика предприятия: Учебник / Под ред. Н.А. Сафронова. М., 2002. 608 с.
6. Стрекалина Р.П. Экономика и организация вагонного хозяйства. М.: Маршрут, 2005. 436 с.
7. Терешина Н.П., Липидус Б.М., Трихунов М.Ф. Экономика железнодорожного транспорта. М., 2002. 453 с.
8. Устич П.А., Хаба И.И., Ивашов В.А. и др. Вагонное хозяйство: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Под ред. П.А. Устича. М.: Маршрут, 2003. 560 с.
9. Официальный сайт компании ОАО «РЖД» <http://www.rzd.ru>.