



МЕЖДУНАРОДНЫЙ САММИТ ПО ВАГОННОМУ ХОЗЯЙСТВУ

С. В. Мямлин, доктор технических наук, профессор, проректор по научной работе
Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна

В статье рассматриваются итоги недавней международной комиссии по вагонному хозяйству железнодорожных администраций Стран Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. Приведены некоторые статистические данные об итогах эксплуатации парка грузовых вагонов и о некоторых вопросах, рассмотренных на вагонной комиссии.

Изготовление, эксплуатация и ремонт грузовых вагонов на железнодорожном транспорте представляют собой основополагающие направления развития рынка перевозки грузов. Именно технический и технологический уровень сопровождения грузовых перевозок во многом формирует экономическое состояние инфраструктуры железных дорог и смежных отраслей экономики. Поэтому оперативное решение технических вопросов, связанных с постановкой на производство, ремонтом и эксплуатацией грузовых вагонов, особенно тех, которые курсируют в международном сообщении, представляет собой актуальную научно-прикладную задачу. Именно для таких целей и была создана одной из первых среди других хозяйств железнодорожного транспорта комиссия полномочных представителей по вагонному хозяйству или, как ее иногда называют, вагонная комиссия.

Состоялось очередное 63-е заседание Комиссии полномочных представителей по вагонному хозяйству Стран Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

В делегацию от Украины, которую возглавлял директор Департамента вагонного хозяйства ПАТ «Укрзалізниця», вошли представители вагонного департамента, Главного вычислительного центра, ПАТ «Крюковский вагоностроительный завод», Ультраконсервис. Отраслевую науку на международном совещании в составе делегации Украины представлял проректор по научной работе Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, доктор технических наук, профессор Мямлин С. В.

Среди прочих, которые, как обычно, рассматриваются на таких международных технических совещаниях, обсуждался целый ряд вопросов, связанных с включением новых и модернизированных грузовых вагонов и тележек в справочник моделей грузовых вагонов, согласованием технических условий на грузовые вагоны и их комплектующие. Кроме того, в ходе заседания проводилось согласование межгосударственных нормативных документов и инструкций по ремонту и техническому обслуживанию грузовых вагонов, рассмотрение новых порядков по ведению планового учета основных деталей и узлов грузовых вагонов. Также обсуждались особенности допуска к эксплуатации грузовых вагонов на отдельные железнодорожные администрации и много других текущих технических вопросов, требующих международного согласования.

На совещании были озвучены некоторые статистические данные, касающиеся изменений в структуре парка грузовых вагонов. Согласно данным АБД ПВ ИВЦ ЖА, по состоянию на 01.01.2017 года общий парк грузовых вагонов составил 1 524 141 ед., в том числе 202 221 вагон инвентарного парка и 1 321 920 вагонов парка собственных грузовых вагонов.

По итогам 2016 года:

- инвентарный парк совместного использования грузовых вагонов сократился на 17 168 вагонов;
- парк собственных грузовых вагонов сократился на 79 559 вагонов.

Парк грузовых вагонов железнодорожных администраций стран-участниц Заседания приведен в табл. 1.

В 2016 году в АБД ПВ зарегистрированы: 42 971 новых грузовых вагонов, которые были включены в инвентарный парк и 11 322, которые были из него исключены; 32 484

новых грузовых вагонов, включенных в парк собственных вагонов, исключено из него было — 107 016.

В том числе по железнодорожным администрациям (табл. 2):

В инвентарном парке грузовых вагонов по состоянию на 1 января 2017 года числится 109 105 вагонов с истекшим нормативным сроком службы. Из них с истекшим нормативным сроком и отремонтированных без продления срока службы в установленном порядке 39 871 вагон. Собственных грузовых вагонов с продленным сроком службы на 1 января 2017 года эксплуатировалось 180 590 вагонов.

Данные железнодорожных администраций стран-участниц по вагонам с истекшим нормативным сроком службы, отремонтированным и с продленным сроком эксплуатации приведены в табл. 3.

По данным «Автоматизированной системы учета отцепок грузовых вагонов на МГСП» за 12 месяцев 2016 года на межгосударственных стыковых пунктах при техническом контроле отцеплено 23 866 грузовых вагонов или 105% к уровню 2015 года.

При этом, наибольшее увеличение отцепок произошло по следующим причинам:

- разрегулирование тормозной рычажной передачи (с 149 до 1061 вагона — в 7,1 раз);
- излом рычагов и тяг тормозной рычажной передачи (с 185 до 1180 вагонов — в 6,4 раза);

- неисправность воздухораспределителя (с 384 до 2262 вагонов — в 5,9 раз);
- трещина/излом центрирующей балки (с 48 до 208 вагонов — в 4,3 раза);
- сдвиг котла цистерны (с 2 до 8 вагонов — в 4 раза);
- неисправность авторежима и его привода (с 355 до 805 вагонов — в 2,3 раза);
- неисправность запорного механизма люка (с 67 до 144 вагонов — в 2,1 раза);
- неисправность буксового узла, определяемая по внешним признакам (с 67 до 119 вагонов — на 77,6 %);
- ползун на поверхности катания колеса (с 1998 до 2938 вагонов — на 47 %);
- тонкий гребень колеса (с 606 до 821 вагона — на 35,5 %).

Принимаемые железнодорожными администрациями меры позволили снизить отцепки по следующим неисправностям:

- неисправность автоматического стояночного тормоза (с 102 до 3 вагонов — в 34 раза);
- разность баз боковых рам тележки (с 50 до 2 вагонов — в 25 раз);
- неисправность вагона в результате схода с рельс (с 618 до 45 вагонов — в 13,7 раз);
- истек календарный срок депоовского ремонта (с 624 до 61 вагона — в 10,2 раз);

Таблица 1. Парк грузовых вагонов железнодорожных администраций

Азербайджан	Армения	Беларусь	Грузия	Казахстан	Киргизия	Латвия	Литва	Молдова	РФ	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан	Украина	Эстония	Итого
Инвентарный парк															
9 801	1 302	28 071	9 869	6 121	1 644	3 814	8 226	6 741	55 227	2 068	10 758	23 545	33 029	1 927	202 221
Парк собственных вагонов															
3 770	243	11 988	2 691	123 054	45	5 081	3 623	256	1 012 487	107	1 415	4 677	137 032	15 451	1 321 920

Таблица 2. Изменение парка грузовых вагонов в 2016 г.

	Азербайджан	Армения	Беларусь	Грузия	Казахстан	Киргизия	Латвия	Литва	Молдова	РФ	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан	Украина	Эстония	Итого
Инвентарный парк																
Зарегистрированные новые	0	2	311	0	0	0	0	56	0	1 512	0	0	304	0	0	2 185
Исключены	9 250	0	2 603	0	367	0	1 108	294	124	3 534	2	735	772	1 036	0	19 825
Парк собственных вагонов																
Зарегистрированные новые	10	0	140	40	528	0	5	115	0	36 808	0	380	227	2 533	0	40 786
Исключены	108	0	214	0	3 445	5	110	69	4	105 294	0	0	366	5 139	474	115 228

Таблица 3. Парк отремонтированных вагонов, а также вагонов с истекшим и продленным нормативным сроком эксплуатации

Азербайджан	Армения	Беларусь	Грузия	Казахстан	Киргизия	Латвия	Литва	Молдова	РФ	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан	Украина	Эстония	Итого
Парк вагонов с истекшим нормативным сроком эксплуатации															
4 090	1 090	10 910	7 366	873	1 356	2 267	5 564	5 667	27 519	937	6 295	16 551	17 534	1 086	109 105
Парк отремонтированных вагонов															
3 228	68	1 644	1 583	328	922	415	754	3 192	13 270	419	6 227	1 533	6 063	225	39 871
Парк вагонов с продленным сроком эксплуатации															
616	87	1 975	45	16 862	7	1 177	672	27	98 456	73	0	2 594	56 841	1 158	180 590

- неисправность корпуса автосцепки (с 22 до 3 вагонов — в 7,3 раз);
- претензии к качеству выполнения деповского ремонта (с 34 до 5 вагонов — в 6,8 раз);
- уширение кузова более 75 мм на одну сторону (с 1535 до 299 вагонов — в 5,1 раз);
- просрочен срок службы деталей тележки (с 453 до 95 вагонов — в 4,8 раза);
- повреждение котла цистерны (с 23 до 5 вагонов — в 4,6 раза);
- перекос кузова более 75 мм (с 70 до 16 вагонов — в 4,4 раза);
- достигнут норматив по пробегу (с 129 до 34 вагонов — в 3,8 раза);
- трещина оси колесной пары (с 17 до 5 вагонов — в 3,4 раза);
- повреждение оси колесной пары (с 27 до 10 вагонов — в 2,7 раза);
- повреждение крышки люка и петель (с 73 до 32 вагонов — в 2,3 раза)
- отсутствие борта платформы (с 198 до 95 вагонов — в 2,1 раза);
- неисправность петель, запоров бортов платформы (с 161 до 75 вагонов — в 2,1 раза);
- тонкий обод (с 117 до 59 вагонов — в 2 раза);
- излом пружин тележки (с 907 до 536 вагонов — на 41 %).

Таковы основные результаты эксплуатации грузовых вагонов в 2016 году. Как видно, динамика показателей свидетельствует о правильности и эффективности мер технического и технологического характера, которые предпринимаются железнодорожными администрациями.

Многочисленные споры и бурное обсуждение вызывали как обычные пункты повестки дня совещания (всего 64 пункта), вроде согласования технических условий на новые и модернизированные грузовые вагоны и их комплектующие, так и перспективные вопросы, которые касаются повышения нагрузки на ось. А именно, рассматривался вопрос допуска к курсированию в межгосударственном сообщении новых грузовых вагонов с нагрузкой 27 т/ось. При этом представители всех стран-участниц недавно еще спорили о возможности курсирования вагонов с 25-тонной нагрузкой на ось, и в результате практически все уже разрешили эксплуатацию таких грузовых вагонов на инфраструктуре железных дорог своих государств. Некоторым железнодорожным администрациям для этого пришлось даже получить разрешение парламентов своих стран. Безусловно, решение таких сложных вопросов требует тщательной проработки и согласования вначале на уровне самих железнодорожных администраций или собственников инфраструктуры. Некоторые железные дороги подготовили свою инфраструктуру



к большим нагрузкам, например, Эстонская Республика — 30 т/ось. Но данное решение все равно требует комплексного подхода и учета возможностей инфраструктуры.

Несмотря на полемику, и даже поименное голосование по спорным вопросам, в результате совещания были достигнуты компромиссные решения и подписан итоговый протокол с приложениями, в котором и нашли отражение все решенные технические вопросы.

Данная международная площадка и создавалась именно для урегулирования технических споров и разногласий между железнодорожными администрациями, а также для налаживания бесперебойного грузового сообщения между странами с колеей 1520 мм. Активное участие делегации Украины в данном совещании и форумах подобного рода позволяет успешно отстаивать интересы не только железнодорожной администрации, но и интересы отечественных вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий. **В П**