



От 12.11.2018 № 548

Заместителю генерального  
директора – начальнику  
Центральной дирекции  
инфраструктуры ОАО  
«РЖД»

Верховых Г.В.

*По вопросу, связанному с  
дефицитом запасных частей  
грузовых вагонов.*

Уважаемый Геннадий Викторович!

СРО Союз операторов железнодорожного транспорта, НП «Объединение производителей железнодорожной техники» и Ассоциация перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта обращаются по вопросу связанному с дефицитом запасных частей грузовых вагонов на предприятиях вагоноремонтного комплекса России.

Необходимо отметить, что в 2018 году на рынке услуг по ремонту грузовых вагонов сложилась крайне негативная ситуация с обеспечением предприятий вагоноремонтного комплекса цельнокатаными колесами (ЦКК) и литыми деталями тележек грузовых вагонов.

Следствием дефицита стала нехватка запчастей в ремонтах. Резко возросли затраты владельцев вагонов на содержание подвижного состава в исправном состоянии, возросли показатели простоя вагонов в ремонте, дефицит ЦКК и литых деталей тележек способствует спекулятивному росту цен на них.

Следует учитывать, что основная масса отцепок грузовых вагонов в текущий ремонт это отцепки по причине неисправности колесных пар, при этом жизненный цикл ЦКК по объективным причинам в настоящее время значительно сократился (с 7,11 лет в 2015 до 5,5 лет в 2018).

Анализ текущей ситуации показывает, что имеющихся мощностей изготовителей Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в настоящее время не достаточно для обеспечения потребности рынка ЦКК и такая ситуация может продолжиться в перспективе ближайших двух-трех лет. По имеющимся прогнозам

дефицит ЦКК в 2018 году составит, порядка 200-300 тыс. единиц, при этом пик потребности особенно в ЦКК приходится на 2019 год.

Примерно схожая ситуация с обеспечением предприятий вагоноремонтного комплекса литыми деталями тележек грузовых вагонов (рамы боковые, балки надрессорные). Показатель фактического производства литых деталей, начиная с 2017 года, находится ниже уровня потребности рынка, при этом в 2018 году предварительный прогноз непокрытой потребности рынка в литых деталях на уровне 30-40 тыс. деталей, а в перспективе на 2019 год такой показатель, с учетом непокрытой потребности 2018 года, будет значительно выше.

Необходимо отметить, что в настоящее время Минтранс и Минпромторг России проводится работа по выработке мероприятий направленных на обеспечение запасными частями вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий России.

Однако такие мероприятия, скорее всего, будут иметь достаточно долгосрочную перспективу и в первую очередь направлены на развитие производственных мощностей изготовителей России, с целью покрытия потребностей рынка ремонта грузовых вагонов в запасных частях, в том числе, с учетом решения вопроса импортозамещения. При этом на время необходимое российским производителям на наращивание собственных мощностей, требуется выработка подходов по минимизации потерь связанных с дефицитом комплектующих (ЦКК и литых деталей тележек).

Одним из подходов, владельцами грузовых вагонов (в качестве временных мер), предлагается к рассмотрению следующее:

1. В рамках текущих мероприятий рассмотреть вопрос производства на территории Китайской Народной Республики, а также сертификации и ввоза на территорию Российской Федерации запасных частей для грузовых вагонов (литых деталей и ЦКК).

Практика использования таких мер в 2010-2012 годах в отношении литых деталей тележек позволила сбалансировать рынок. В современных условиях ввоз на территорию Российской Федерации запасных частей для грузовых вагонов производства Китайской Народной Республики позволит уже в ближайшее время снять остроту вопроса дефицита литых деталей и ЦКК.

2. Рассмотреть вопрос об отмене или вводе моратория на решение Евразийской экономической комиссии по введению антидемпинговой пошлины (в размере 34%) на ввоз ЦКК изготовления ПАО «Интерпайп НТЗ».

Другим подходом могут стать мероприятия направленные на увеличение сроков полезного использования деталей и комплектующих в эксплуатации, что в свою очередь позволит значительно снизить нагрузку как на производителей запасных частей, так и на инфраструктуру, в целом.

Примером реализации такого подхода необходимо отметить предпринятые в 2018 году действенные меры со стороны ОАО «РЖД» и Минтранса России по согласованию внесения изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286, в части изменения норматива



толщины гребня колесной пары в эксплуатации (с 25 мм, до 24 мм) и приведения его к нормам, применяемым к грузовым вагонам, в международном сообщении.

С учетом указанного выше, в том числе в качестве мер направленных на устранение дефицита запасных частей для ремонта грузовых вагонов, считаем целесообразным продолжить работу направленную на увеличение сроков полезного использования деталей и комплектующих в эксплуатации, в связи с этим предлагаем рассмотреть Список предложений указанных в Приложении к настоящему письму.

Владельцы подвижного состава считают, что в случае не принятия срочных мер, уже в 2019 году может сложиться крайне негативная ситуация с обеспечением грузовых железнодорожных перевозок исправным подвижным составом в необходимом объеме.

Таким образом, считаем необходимым параллельную проработку всех подходов направленных на устранение дефицита запасных частей для ремонта грузовых вагонов.

В связи с указанным выше, просим Вас, уважаемый Геннадий Викторович, поддержать указанную выше позицию при обсуждении предложений в ОАО «РЖД» и государственных органах исполнительной власти, а также поручить организовать на площадке ЦДИ ОАО «РЖД» обсуждение Списка предложений направленные на увеличение сроков полезного использования деталей и комплектующих в эксплуатации.

Приложение: Список предложений направленных на увеличение сроков полезного использования деталей и комплектующих в эксплуатации, на 1 л.

От СРО Союз операторов железнодорожного транспорта:

Исполнительный директор

А.А. Дружинин

От НП «Объединение производителей железнодорожной техники»

Вице-президент

С.В. Калетин

От Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта

Президент

В.Н. Прокофьев

**Список  
предложений направленных на увеличения сроков полезного  
использования колесных пар и их комплектующих, а также литых деталей  
тележек.**

1. Возобновить технологию восстановления гребней колес наплавкой.
  2. Установить в информационных базах ОАО «РЖД» логического контроля обеспечивающего возможность выпуска из ремонтов грузовых вагонов, укомплектованных узлами и деталями, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта наступает в межремонтный период вагона.
  3. С учетом практики работы 1995-2009гг по Указанию МПС М-535 от 03.07.1995г, допускавшего при определенных условиях эксплуатацию колесных пар с толщиной гребня до 23 мм (при суммарной толщине гребней в колесной паре не менее 48 мм) ввести разрешение по использованию указанной практики на сети железных дорог Российской Федерации.
  4. Установить норматив минимально допустимой толщины обода при выпуске грузового вагона из деповского ремонта 27 мм.
  5. Установить норматив минимально допустимой толщины обода при выпуске грузового вагона из капитального ремонта 30 мм.
  6. Установить норматив минимальной толщины гребня при подаче под погрузку 25 мм (с учетом изменений в ПТЭ нормативов минимальной толщины гребня в эксплуатации с 25 мм до 24 мм. Требуется внесение соответствующих изменений, с учетом Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.12.2009 г. № 2623 «Комментарий к Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотра вагона)»).
  7. Возобновить обточку колесных пар по толщине гребня при использовании для выпуска грузовых вагонов из текущего отцепочного ремонта 27 мм.
  8. Увеличить межремонтные сроки среднего ремонта колесных пар, оборудованных буксовыми узлами с роликовыми подшипниками, до 6 лет.
  9. Возобновить восстановление электродуговой металлизацией напылением шеек осей типов РУШ колесных пар (Технологическая инструкция. Утверждена Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 21-22.10.2014, № 61).
  10. Возобновить практику продления срока службы литых деталей тележек, с разрешением продления литых деталей (рам боковых, балок надрессорных) на сроки не более чем на 5 лет.
  11. Приостановить действие Телеграммы ОАО «РЖД» от 07.09.2017г. № исх-34314/ЦДИ на сети железных дорог ОАО «РЖД», в соответствии с которой, в настоящее время установлен запрет использования литых деталей тележки из-под вагонов, имевших сход с рельсов.
- Требуется выработка более сбалансированных подходов. Телеграммой предписывается исключать все литые детали вагона без исключения, при этом до ввода запрета практика МПС России, ОАО «РЖД» предусматривала, что литые детали тележек должны подвергаться испытаниям (неразрушающему контролю), в случае схода двух колесных пар одной тележки, при этом исключению подлежат литые детали при наличии изгибов, забоин и трещин.