

Предложения СРО «СОЖТ» по актуализации порядка расследования причин отцепки и ведения рекламационной работы

Заместитель директора по
техническому развитию ПАО
«ТрансКонтейнер»
Пугачев Максим Иванович

Описание ситуации

Вагон в пути следования отцепляется по **эксплуатационной неисправности** – тонкий гребень (код 102)



Ожидание

В соответствии с РД:
Проведение текущего ремонта
КП 4-6 тыс. руб.



Реальность

Проведение среднего ремонта
за 14-18 тыс. руб. без
разъяснения причин и
расследования

Итого по СЕТИ:

- в год отцепляется порядка 300 000 вагонов по коду 102 (более 60 % всех отцепок по КП)
- По экспертной оценке, **более 15 % КП производится средний ремонт**
- Спорные **затраты** по всей сети, экспертно составляют **более 300 млн. руб. в год**

Основные причины проведения среднего ремонта КП при отцепке по тонкому гребню (исходя из данных которые удалось получить):

- **Показания вибродиагностических комплексов при проведение входного контроля**
- **Обводнение смазки**
- **Износ корпуса буксы**
- **Выброс смазки на диск**
- **Две обточки**

Можно охарактеризовать, что из 5 основных причин проведения среднего ремонта при отцепке по тонкому гребню, только 1 имеет плановый эксплуатационный характер, в 4 нужно разбираться в причинах

При этом, в случае с выбросом смазки, существует даже аналогичный технологический код, но так как ВЧДЭ не являются участниками процесса ремонта самого КП, и определения необходимости проведения среднего ремонта, как следствие вагоны не перебраковываются

Предложения:

Предлагается рассмотреть внесение изменений в Регламент НП «ОПЖТ» и проводить соответствующим порядком расследование ниже обозначенных случаев браковки при проведении входного контроля колесных пар:

- при отсутствии или невозможности прочтения знаков и клейм о проведении последнего среднего ремонта на торце шейки оси;
- при отрицательном результате входного вибродиагностического контроля
- при сдвиге буксового узла вдоль шейки оси колесной пары;
- при повреждении наружных колец и уплотнений подшипников кассетного типа под адаптер;
- при выбросе смазки на диск и/или обод
- при выбросе смазки с примесью металлических частиц в крышку смотровую или из-под шайбы защитной подшипника сдвоенного и уплотнения подшипника кассетного типа;
- при наличии в передней части корпуса буксы воды или льда
- при износе корпуса буксы