

## АДМИНИСТРАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТЕКУЩЕГО ОТЦЕПОЧНОГО РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

**Цель авторов** - проанализировать мнения компетентных специалистов о внесенных изменениях в нормативные документы, регламентирующие текущий ремонт грузовых вагонов и принять участие в подготовке предложений в проект приказа Министерства транспорта, оказывающего административно-регулирующее воздействие на эти процессы



Участок текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов

**Александр Васильевич  
Смолянинов,  
д-р техн. наук, профессор  
Константин Михайлович Колясов,  
к.т.н., доцент  
Виталий Федорович Кармацкий,  
старший преподаватель  
УрГУПС, кафедра «Вагоны»**



В последние годы на железных дорогах России наметилась устойчивая тенденция увеличения числа отцепок грузовых вагонов текущий ремонт.

Ежегодно во внеплановый ремонт поступает в среднем 1,3 млн вагонов.

По данным Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» за шесть месяцев текущего года внеплановыми видами ремонта отремонтировано 659 тыс. грузовых вагонов.

Основными причинами отцепок в текущий ремонт в этом году являлись неисправности колёсных пар – 303,879 тыс., неисправности кузова – 173,426 тыс. и неисправности тележки вагона – 101,591 тыс. отцепок.



Согласно прогнозам специалистов холдинга «РМ Рейл» к 2027 году цифра отцепок грузовых вагонов в пути следования в текущий отцепочный ремонт может превысить 1,5 млн, что снижает гарантии обеспечения безопасности движения поездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» [1].

В результате организационно-структурных преобразований вагонного хозяйства железных дорог в последние 20 лет изменились позиции основных участников транспортного комплекса по вопросу монопольного права ОАО «РЖД» на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов (ТОР).

Вагоноремонтные предприятия заявили о своих претензиях на право выполнения этих работ в стационарных условиях на принципах машиностроительного производства и с лучшим качеством.

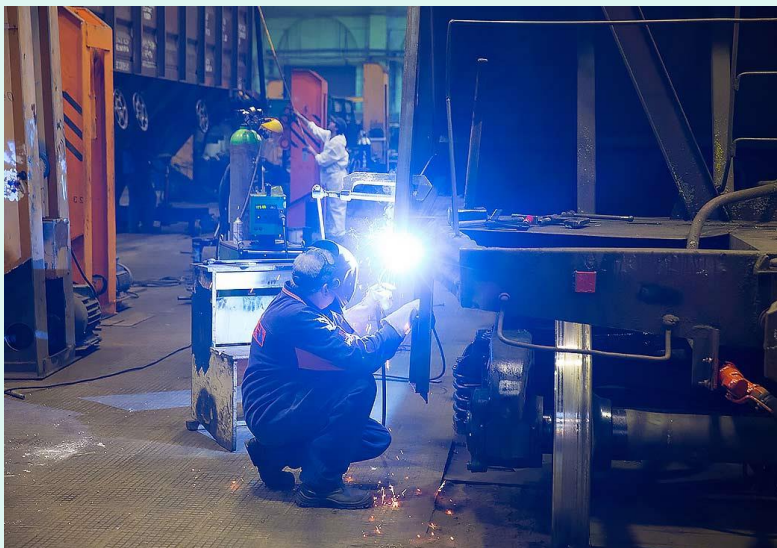


Операторы грузовых вагонов, опираясь на статистику ежегодного увеличения числа отцепок в повторный ТОР, также высказались за необходимость перевода ТОР на зарождающийся рынок вагоноремонта и о своем праве выбора исполнителя данных работ.



В настоящее время на сети функционирует более 550 пунктов текущего отцепочного ремонта (ПТОР).

44% из них принадлежат владельцу инфраструктуры, а 56 % – вагоноремонтным компаниям всех форм собственности.



Назрела острая необходимость административного регулирования в сфере **текущего ремонта вагонов**, особенно в части принятия нормативных документов, дающих **единообразное толкование терминологии** и определяющих четкий порядок его проведения.

В последнее десятилетие ведется широкое обсуждение этих проблем в научных и производственных сообществах и в средствах массовой информации.

Результатом этих дискуссий является внесение изменений в нормативные документы на законодательном, межгосударственном и отраслевом уровне.

Федеральным законом от 29.07.2018 N 253-ФЗ **дополнена новым абзацем статья 2 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации** .



Термины «текущий ремонт вагонов», «текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов» в новой редакции даются в руководствах и положениях ОАО «РЖД» и Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества с отсылкой на межгосударственные стандарты – ГОСТ 18322-2016 и ГОСТ 32884-2014 .

В логике стандартов системы ТОиР, текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов может классифицироваться как ремонт по техническому состоянию, либо как аварийный ремонт. Ремонт по техническому состоянию может быть **плановым и неплановым**, выполняемым в специально предназначенном месте, оборудованном стационарными средствами ремонта с применением, в необходимых случаях, переносных средств.

Порядок отцепки вагонов в плановые виды ремонта, а также объемы их выполнения, установлены «**Положением о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных к обращению на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении**»

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ, МЕТРОЛОГИИ И СЕРТИФИКАЦИИ  
(МГС)  
INTERSTATE COUNCIL FOR STANDARDIZATION, METROLOGY AND CERTIFICATION  
(ISC)

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
СТАНДАРТ

ГОСТ  
32884—  
2014

ЭКСПЛУАТАЦИЯ, ТЕХНИЧЕСКОЕ  
ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Термины и определения

Издание официальное

Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 октября 2014 г. N 1432-ст межгосударственный стандарт ГОСТ 32884-2014 введен в действие в качестве национального стандарта Российской Федерации с 1 мая 2015 г. **ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ**

В ноябре 2020 года в Положение ТО и Р внесено дополнение в пункты 2.4 и 2.9. Введен дополнительно плановый вид ремонта **ТР-3 – текущий отцепочный ремонт.**

В редакции Протокола 73 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества от 27.11.2020 этот термин трактуется так: **текущий отцепочный ремонт вагона (ТР-3) – ремонт с целью частичного восстановления ресурса колесных пар, автосцепного устройства и контролем технического состояния автотормозного оборудования вагонов.**

Но пока установлены нормативы отцепки вагонов в этот вид ремонта только для инновационных грузовых вагонов в условиях применения комбинированного критерия с пробегом 600 тыс. км в межремонтные периоды после постройки, капитального или деповского ремонта.

Поэтому для отцепки всех других вагонов от состава поезда в пути следования необходимо по-прежнему руководствоваться положениями действующих нормативных документов по текущему отцепочному ремонту.

Но, по мнению ряда авторов публикаций, в этих документах нет ответов на многие вопросы организации ТОР.

Текущие отцепочные ремонты ТР-1 и ТР-2 являются неплановыми видами ремонта, а по сути – аварийным ремонтом, выполняемым при внезапных поломках вагона, вызванных нарушением условий эксплуатации, перегрузками или другими причинами, для восстановления работоспособности объекта.

Вагон отцепляется владельцем инфраструктуры от состава поезда в пути следования при обнаружении неисправностей отдельных составных частей, при которых дальнейшее продвижение вагона по путям железнодорожной инфраструктуры с позиций безопасности движения недопустимо. Этот случай можно рассматривать как **аварийную ситуацию**, которая затрагивает одновременно интересы грузовладельца, собственника вагона (оператора), перевозчика и владельца инфраструктуры.



И здесь мы сталкиваемся с противоречиями нормативных требований и реальной практикой ведения вагоноремонтного бизнеса. Особенно в части разделения ответственности за техническое состояние вагона в эксплуатации, выполнения договорных и гарантийных обязательств, как владельцем инфраструктуры и перевозчиком, так и вагоноремонтными предприятиями.

По логике положений основных нормативных документов ремонт в пути следования должен проводиться подразделениями владельца инфраструктуры, т.е. эксплуатационными вагонными депо в составе ОАО «РЖД».

Но реалии сегодняшнего дня говорят о том, что более 36,6 процентов отцепленных в ТР-2 вагонов в 2022 году были отремонтированы в частных вагоноремонтных предприятиях, не относящихся к владельцу инфраструктуры [1].

Сложившаяся ситуация объясняется множеством причин:

- диверсификация вагоноремонтного бизнеса в эксплуатационную работу ОАО «РЖД»;
- слабая технологическая оснащенность пунктов ТОР в составе ВЧДЭ,
- низкое качество ремонта, ежегодный рост числа отцепок в повторный ТОР.

С другой стороны – **укрепление позиций частных вагоноремонтных предприятий**, интенсивное создание новых, хорошо оснащенных участков ТОР, желание операторов вагонов иметь гарантии снижения рисков отцепки вагонов в ТОР в межремонтный период [1,2].

Примером здесь может служить деятельность ООО «Ремонтная компания «Новотранс», которая предлагает уникальный пакет услуг, включающий расширенную гарантию на отремонтированный подвижной состав и сервисное сопровождение вагонов в межремонтный период, при котором риск возможных отцепок в ТОР компания берёт на себя, улучшая качество деповского ремонта.





МИНИСТЕРСТВО  
ТРАНСПОРТА РФ

Министерство транспорта РФ, как основной орган власти, регулирующий деятельность в сфере железнодорожного транспорта неоднократно предпринимал попытки оказать административное регулирующее воздействие на все процессы текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов и одним разом решить все проблемы взаимодействия множества участников этих процессов.

В 2020 году был издан приказ Минтранса, определяющий порядок проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, который в силу своего несовершенства продержался не более 3-х месяцев и был отменен.

В феврале 2023, на официальном портале проектов нормативных актов года, был выставлен новый проект приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении Порядка проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, включающего в себя критерии определения обеспеченности инфраструктуры железнодорожного транспорта ПТОР ...» с перечислением в названии приказа множества других направлений административного регулирующего воздействие на решение всех проблем ТОР.

При повторном широком обсуждении проекта приказа учтены многие предложения участников. Обсуждение завершено, документ проходит процедуру окончательной доработки и оформления. Пока в СМИ нет информации о факте издания приказа, но предполагается, что после подписания он вступит в силу с 1 сентября 2023 года [12].

Но уже сейчас очевидно, что документ не разрешит всех противоречий, возникающих у участников перевозочного процесса, имеющих разные цели и задачи.

Документ однозначно защищает интересы ОАО «РЖД», как единственно-го владельца инфраструктуры и перевозчика, и очень неопределенно говорит о праве частных вагоноремонтных предприятий выполнять текущий отцепочный ремонт груженных и порожних грузовых вагонов на своих производственных площадках.

Не определен перечень причин для отказа оператора (владелец) вагона от проведения ремонта на ближайшем пункте ТОР эксплуатационного вагонного депо. Особенно в случае, если отцепка вагона производится на железнодорожной станции, где имеется два и более ПТОР разных форм собственности, разной технологической оснащенности и равноудаленных от места отцепки.

Допускается проведение ремонта не на ближайшем ПТОР владельца инфраструктуры (перевозчика), а по решению сторон, на частных пунктах, в случае отсутствия технологической возможности проведения ремонта на этом ПТОР. Иными словами, оператор должен будет доказать технологическую невозможность проведения ремонта на ПТОР ОАО «РЖД», для которого ТОР является основным источником финансирования деятельности, и получить согласие на передачу ремонта в конкурирующий частный ПТОР.

Такой подход противоречит складывающейся практике договорных отношений между вагоноремонтными компаниями и операторами/собственниками вагонов на гарантийное обслуживание, не способствует повышению качества плановых видов ремонта, и отодвигает на отдаленную перспективу идею сервисного сопровождения вагона на протяжении жизненного цикла, от изготовления до списания по сроку эксплуатации.

В документе большое место отведено вопросам выработки **критериев обеспеченности инфраструктуры пунктами ТОР (наличие пунктов ТОР на сортировочных станциях и станциях начальных и конечных операций с грузовыми вагонами и подготовки грузовых вагонов к перевозке)**.

Но большинство формулировок носит декларативный характер. Предлагаемые критерии оценки обеспеченности инфраструктуры не позволяют определить достаточную производственную мощность и количество пунктов ТОР для обеспечения непрерывности перевозочного процесса. Это создает риски формирования дефицита ремонтных мощностей на отдельных станциях/участках сети.

Непрерывность перевозочного процесса можно обеспечить лишь при наличии в нормативных документах однозначно толкуемого требования о выполнении текущего отцепочного ремонта груженых грузовых вагонов в ближайшем пункте проведения ремонта от места отцепки вагона независимо от его принадлежности перевозчику.

Такой пункт может принадлежать как владельцу инфраструктуры, так и частной вагоноремонтной компании. Но пока в нормативных документах и в проекте приказа ремонт груженых грузовых вагонов могут выполнять только ПТОРы эксплуатационных вагонных депо.

# Заключение

Авторы констатируют, что Министерством транспорта РФ, Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества предпринимаются шаги по усилению регулирующего административного воздействия на организацию текущего отцепочного ремонта вагонов.

При участии представителей ОАО «РЖД», операторского сообщества, Союза вагоноремонтных предприятий и научных организаций ведется широкое обсуждение проблем, вносятся изменения и дополнения в ремонтную документацию и другие нормативные документы.

**Но принимаемых мер недостаточно.**

Необходимо активнее исследовать процессы ТОР в современных условиях с учетом происходящих изменений в вагоноремонтном бизнесе.

Здесь осталось много проблем, в решении которых должно участвовать вузовское научное сообщество.



## Список литературы

1. Смольянинов, А. В. Организационно-технологические аспекты текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов / А. В. Смольянинов, В. Ф. Кармацкий, О. В. Черепов // Транспорт Урала. – 2023. – № 2 (77). – С. 8–15.

2. Смольянинов, А. В. Анализ организационно-структурных преобразований вагоноремонтных предприятий / А. В. Смольянинов, В. Ф. Кармацкий, Д. В. Волков // Инновационный транспорт. – 2022. – № 4 (46). – С. 37–43.

3. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ ред. от 28.02.2023 / [Электронный ресурс] // – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_303491/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_303491/)

4. Положение «О системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении» сообщении / утверждено Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества [протокол](#) от «16-17» октября 2012 г. N 57 (Приложение N 11) . – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/15/11080?type=15>

5. Проект Приказа Министерства транспорта РФ "Об утверждении Порядка проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, включающего в себя критерии определения обеспеченности инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования пунктами текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, перечень неисправностей груженых или порожних грузовых вагонов, требующих текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, ответственность за качество проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, порядок отцепки и прицепки груженых или порожних грузовых вагонов в пути следования....." (подготовлен Минтрансом России 10.10.2022). / URL: <https://regulation.gov.ru/projects?type=Grid#npa=131999>