

Таким образом, принятие эффективных управленческих решений позволит обеспечить привлечение к пользованию железнодорожным транспортом необходимого пассажиропотока за счет конкурентоспособной тарифной политики и предоставления населению творчески продуманных транспортных услуг требуемого объема и уровня качества, соответствующего развитию современной экономики.

Список литературы

- 1 Глухов, В. В. Экономика и менеджмент в инфокоммуникациях : учеб. пособие / В. В. Глухов. – СПб. : Питер, 2016. – 160 с.
- 2 Дробышева, Л. А. Экономика, маркетинг, менеджмент : учеб. пособие / Л. А. Дробышева. 4-е изд. – М. : Дашков и К, 2016. – 152 с.
- 3 Орлов, В. Некоторые аспекты функциональной роли транспорта в макроэкономической системе пропорций и показателей / В. Орлов // Экономист. – 2017. – № 4. – С. 66–77.

УДК 629.485.6

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ РОССИИ

А. И. БЫКОВ, Т. А. ФРОЛОВА, А. В. ЗЯБЛОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Для обеспечения безусловной безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом важную роль играет научнообоснованная организация технического обслуживания и ремонта (ТО и Р) пассажирских вагонов. В настоящее время в Федеральной пассажирской компании ОАО «РЖД» (АО «ФПК») сложилась следующая конфигурация расположения пассажирских вагонных депо в Московском и Северо-Западных филиалах.

К Московскому филиалу АО «ФПК» относятся:

- ЛВЧД Орехово-Зуево;
- ЛВЧД Николаевка;
- ЛВЧД Москва-3;
- ЛВЧД Москва-Киевская;
- ЛВЧД Орел;
- ЛВЧД Смоленск.

На рисунке 1 показано территориальное расположение пассажирских вагоноремонтных депо Московского филиала.

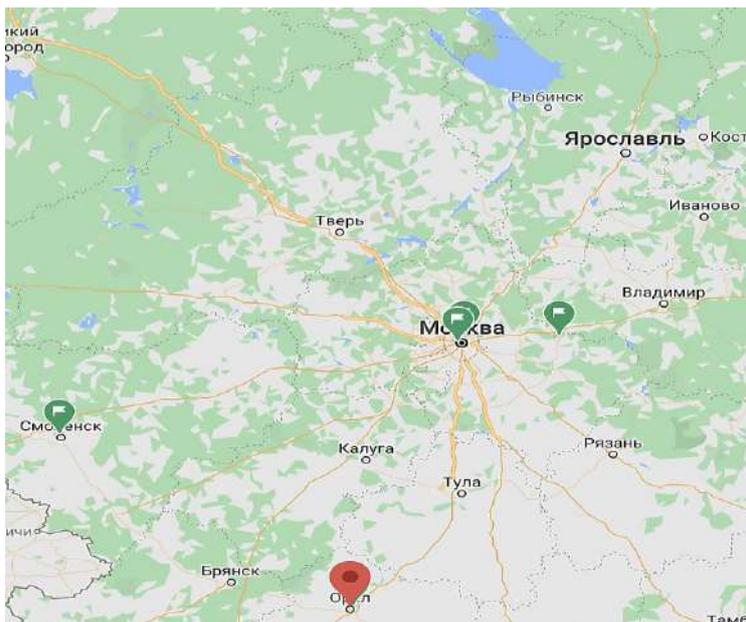


Рисунок 1 – Расположение вагоноремонтных депо Московского филиала

К Северо-Западному филиалу АО «ФПК» относятся:

- ЛВЧД Санкт-Петербург-Московский;
- ЛВЧД Калининград;
- ЛВЧД Москва.

Стоит отметить тот факт, что ЛВЧД Москва, принадлежащий к Северо-Западному филиалу АО «ФПК» территориально, по сути, входит в московский узел.

Пять пассажирских вагонных депо (ЛВЧД Орехово-Зуево, ЛВЧД Николаевка, ЛВЧД Москва-3, ЛВЧД Москва-Киевская (Московского филиала) и ЛВЧД Москва (Северо-Западного филиала), расположены непосредственно в городе Москва и ближнем Подмосковье.

В России принята планово-предупредительная система технического обслуживания и ремонта машин (ППР), которая представляет собой комплекс организационно технических мероприятий, проводимых в плановом порядке для обеспечения работоспособности и исправности машин в течение всего срока их службы, при соблюдении заданных условий и режимов эксплуатации.

Ремонт машин должен восстанавливать их исправность и работоспособность путем проведения комплекса работ, обеспечивающего устранение повреждений и отказов. Для ППР планово-предупредительной системой предусматриваются текущие (Т) и капитальные (К) ремонты.

Для пассажирских вагонов установлены следующие виды технического обслуживания:

ТО-1 – выполняется перед отправлением в рейс в пунктах формирования и оборота, а также в пути следования;

ТО-2 – выполняется перед началом летних и зимних перевозок;

ТО-3 – единая техническая ревизия основных узлов пассажирских вагонов через шесть месяцев после постройки, планового ремонта или предыдущей ревизии с отцепкой от состава поезда в пунктах формирования.

Кроме перечисленных видов ТО может также производиться текущий ремонт (ТР) с отцепкой вагона от состава поезда в пути следования или в пунктах формирования и оборота.

Рассмотрим отказы технических средств, допущенные по вине АО «ФПК», за 12 месяцев 2019 г.

Причинами отказов технических средств явились неисправности тормозного оборудования (7 случаев (сл.)), колесных пар (6 сл.), буксового узла (4 сл.), ударно-тягового устройства (2 сл.), кузова (2 сл.), срабатывание УКСПС (2 сл.), тележки (1 сл.), системы водоснабжения (1 сл.), системы отопления (1 сл.) и прочее (1 сл.). Всего 27 отказов.

Общее количество отказов, произошедших с пассажирскими поездами АО "ФПК" и отнесенных по виновности за вагоноремонтными предприятиями, вагоноремонтными и вагоностроительными заводами в 2018 представлено в таблице 1.

Таблица 1 – Общее количество отказов пассажирских вагонов

Причина	Тормоза	Колеса	Букса	Автосцепка	Электрооборудование	Тележка	Привод генератора	Прочее
Количество случаев	35	10	5	5	35	14	8	6

Как видно из приведенных выше данных АО «ФПК», чаще всего поломкам в пассажирских вагонах подвержены тормозное оборудование, колеса и электрооборудование. Поэтому необходимо ремонтировать в первую очередь детали этих технических средств для достижения максимальной эффективности, так как чем выше объем ремонта, тем ниже цена.

Для ремонта деталей в каждом депо необходимы большие затраты на закупку и установку необходимого оборудования, поэтому надо проанализировать местоположения депо в пределах одного узла и понять, в какое депо лучше закупить и устанавливать оборудование для ремонта технических средств, а из этого депо уже отправлять отремонтированные детали в другие депо.

Определение рационального размещения современного ремонтного и диагностического оборудования, концентрация его в наиболее приспособленных для обеспечения эффективного ремонтного процесса пассажирских вагонных депо позволит повысить качество ремонтных работ, уменьшить себестоимость и тем самым повысить безопасность пассажирских перевозок.