ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

**«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»**

(ОАО «РЖД»)

***РАСПОРЯЖЕНИЕ***

***«  17   »   января 2005   г.                                                  № 3р***

Москва

|  |
| --- |
| ***О системе технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД»*** |

|  |
| --- |
| В соответствии с Программой повышения эффективности работы локомотивного хозяйства на 2005 — 2007 гг., утверждённой ОАО «РЖД» 27 сентября 2004 г. № 893:  1. Утвердить прилагаемое Положение о системе технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД».  2. Вице-президенту Гапановичу В. А. , начальнику Департамента локомотивного хозяйства Кобзеву С. А., начальникам железных дорог организовать планирование и постановку локомотивов на техническое обслуживание и ремонт в соответствии с Положением о системе технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД».  3. Начальнику Департамента локомотивного хозяйства Кобзеву С. А:  а) организовать планомерную корректировку эксплуатационной и ремонтной документации на локомотивы эксплуатируемых серий, при этом предусмотреть:  максимальный учет имеющегося опыта эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов;  внедрение безразборной диагностики узлов локомотивов, механизации и автоматизации технологических процессов, использование разработок научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций;  создание полных и систематизированных комплектов эксплуатационной и ремонтной документации, максимально приспособленных для использования на рабочих местах;  приведение эксплуатационной и ремонтной документации в соответствие с требованиями национальных стандартов Российской Федерации;  б) организовать работу по унификации эксплуатационной и ремонтной документации ОАО «РЖД» на локомотивы поставляемых серий с эксплуатационной и ремонтной документацией изготовителей локомотивов, введение в действие по согласованию с изготовителями единой документации;  в) в договорах на разработку новых серий локомотивов предусматривать разработку силами разработчиков локомотивов полных комплектов эксплуатационной и ремонтной документации и последующую ее корректировку с учетом опыта эксплуатации, технического обслуживания и ремонта.      Первый вице-президент ОАО «РЖД»                                    Х.Ш.Зябиров |

|  |
| --- |
| УТВЕРЖДЕНО  распоряжением ОАО «РЖД»  **от «17 » января 2005 г. №  3р** |
| ***Положение о системе технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД»*** |
|  |
| 1. Общие положения |
| 1.1. Настоящее Положение устанавливает систему технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД» и распространяется на работников ОАО «РЖД», причастных к эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту локомотивов.  1.2. Система технического обслуживания и ремонта локомотивов устанавливается в целях обеспечения устойчивой работы локомотивного парка ОАО «РЖД», поддержания его технического состояния и повышения эксплуатационной надежности локомотивов. |
| 2. Виды технического обслуживания и ремонта локомотивов, их назначение и периодичность |
| 2.1. Система технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД» предусматривает следующие виды планового технического обслуживания и ремонта:  техническое обслуживание ТО‑1; техническое обслуживание ТО‑2; техническое обслуживание ТО‑3; техническое обслуживание ТО‑4; техническое обслуживание ТО‑5а; техническое обслуживание ТО‑5б; техническое обслуживание ТО‑5в; техническое обслуживание ТО‑5г; текущий ремонт ТР‑1; текущий ремонт ТР‑2; текущий ремонт ТР‑3; средний ремонт СР; капитальный ремонт КР.  2.2. Техническое обслуживание — комплекс операций по поддержанию работоспособности и исправности локомотива\*.  Техническое обслуживание ТО‑1, ТО‑2 и ТО‑3 является периодическим и предназначено для контроля технического состояния узлов и систем локомотива в целях предупреждения отказов в эксплуатации. Постановка локомотивов на техническое обслуживание ТО‑4, ТО‑5а, ТО‑5б, ТО‑5в, ТО‑5г планируется по необходимости.  Примечание: определения, помеченные звёздочкой (\*), приводятся на основании определений, указанных в ОСТ 32.109‑97 «Тяговый подвижной состав (ТПС). Система технического обслуживания и ремонта. Термины и определения».  2.3. При производстве технического обслуживания ТО-1, а также при производстве технического обслуживания ТО-2 (в пределах установленных норм продолжительности) локомотивы учитываются в эксплуатируемом парке. Локомотивы, поставленные на остальные виды технического обслуживания и на ремонт, исключаются из эксплуатируемого парка и учитываются как неисправные.  2.4. Техническое обслуживание ТО‑1 выполняется локомотивной бригадой при приемке-сдаче и экипировке локомотива, при остановках на железнодорожных станциях. Техническое обслуживание ТО-2 выполняется, как правило, работниками пунктов технического обслуживания локомотивов (ПТОЛ). Основные требования к организации и проведению технического обслуживания ТО‑1 и ТО‑2 локомотивов установлены Инструкцией по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации, утвержденной МПС России 27 сентября 1999 г. № ЦТ‑685.  2.5. Техническое обслуживание ТО-3 выполняется, как правило, в локомотивном депо приписки локомотива.  2.6. Техническое обслуживание ТО-4 выполняется с целью поддержания профиля бандажей колесных пар в пределах, установленных Инструкцией по формированию, ремонту и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм, утверждённой МПС России 14 июня 1995 г. № ЦТ‑329. При техническом обслуживании ТО-4 выполняется обточка бандажей колесных пар без выкатки из-под локомотива. На техническое обслуживание ТО-4 локомотив зачисляется в случае, если не производится иных операций по техническому об­служиванию и ремонту локомотива, кроме обточки бандажей колесных пар.  Если обточка бандажей колесных пар совмещается с операциями по техническому обслуживанию ТО‑3, текущему ремонту ТР‑1 или ТР‑2, локомотив на техническое обслуживание ТО‑4 не зачисляется, а учитывается как находящийся на техническом обслуживании ТО‑3 (текущем ремонте ТР‑1, ТР‑2) с обточкой.  2.7. Техническое обслуживание ТО‑5а проводится с целью подготовки локомотива к постановке в запас или резерв железной дороги. Техническое обслуживание ТО‑5б проводится с целью подготовки локомотива к отправке в недействующем состоянии. Техническое обслуживание ТО‑5в проводится с целью подготовки к эксплуатации локомотива, прибывшего в недействующем состоянии, после постройки, после ремонта вне локомотивного депо приписки или после передислокации. Техническое обслуживание ТО‑5г проводится с целью подготовки локомотива к эксплуатации после содержания в запасе (резерве железной дороги).  2.8. Ремонт — комплекс операций по восстановлению исправности, работоспособности и ресурса локомотива\*.  2.9. Текущий ремонт локомотива — ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности локомотива и состоящий в замене и восстановлении отдельных узлов и систем\*.  Текущий ремонт ТР‑1 выполняется, как правило, в локомотивных депо приписки локомотивов. Текущий ремонт ТР‑2 выполняется, как правило, в специализированных локомотивных депо железных дорог приписки локомотивов. Текущий ремонт ТР‑3 выполняется в специализированных локомотивных депо железных дорог (базовых локомотивных депо).  2.10. Средний ремонт локомотива (СР) — ремонт, выполняемый для восстановления исправности и частичного восстановления ресурса локомотива\*.  Средний ремонт локомотивов выполняется в базовых локомотивных депо, на локомотиворемонтных заводах ОАО «РЖД» или в сторонних организациях, осуществляющих ремонт локомотивов.  2.11. Капитальный ремонт локомотива (КР) — ремонт, выполняемый для восстановления эксплуатационных характеристик, исправности локомотива и его ресурса, близкого к полному\*. Капитальный ремонт локомотивов выполняется на локомотиворемонтных заводах ОАО «РЖД» или в сторонних организациях, осуществляющих ремонт локомотивов.  2.12. Объемы и порядок выполнения обязательных работ при плановом техническом обслуживании и ремонте, браковочные признаки и допускаемые методы восстановления деталей и сборочных единиц определяются действующей эксплуатационной и ремонтной документацией, согласованной и утверждённой в установленном порядке.  2.13. Средние для ОАО «РЖД» нормы периодичности технического обслуживания и ремонта локомотивов приведены в таблицах 1 — 3.  Периодичность технического обслуживания ТО‑2 исчисляется временем нахождения локомотива в эксплуатируемом парке.  Периодичность технического обслуживания ТО‑3 и планового ремонта для локомотивов, указанных в таблицах 1 и 2, исчисляется линейным пробегом локомотива.  Периодичность технического обслуживания ТО‑3, текущего и среднего ремонта для локомотивов, указанных в таблице 3, исчисляется временем нахождения локомотива в эксплуатируемом парке. Периодичность капитального ремонта для локомотивов, указанных в таблице 3, исчисляется полным календарным временем от постройки или предыдущего ремонта, при котором заменяется электрическая проводка и изоляция электрических машин. |
| Таблица 1. Средние для ОАО «РЖД» нормы периодичности технического обслуживания и ремонта электровозов  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Серии | Техническое обслуживание | | Текущий ремонт, тыс. км | | | Сред­ний ремонт СР, тыс. км | Капи­тальный ремонт КР, тыс. км | | ТО-2, ч, не более | ТО-3, тыс. км | ТР-1 | ТР-2 | ТР-3 | | ВЛ10, ВЛ11, ВЛ80 и ВЛ82 всех индексов, ВЛ15, ВЛ85 | 72 | — | 25 | 200 | 400 | 800 | 2400 | | ЧС2, ЧС2Т, ЧС4, ЧС4Т, ЧС7, ЧС8, ЧС6, ЧС200 | 48 | 12,51 | 25 | 180 | 360 | 720 | 2160 | | ВЛ65, ЭП1 | 48 | — | 25 | 200 | 600 | 1200 | 2400 | | ВЛ60К, ВЛ60ПК | 48 | — | 18 | 180 | 360 | 720 | 2160 | | Примечание. 1 — допускается техническое обслуживание ТО‑3 не производить, если норма периодичности текущего ремонта ТР‑1 не превышает 20 тыс. км. | | | | | | | | |
| Таблица 2. Средние для ОАО «РЖД» нормы периодичности технического обслуживания и ремонта тепловозов магистральных серий, использующихся в грузовом и пассажирском движении  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Серии | Техническое обслуживание | | Текущий ремонт, тыс. км | | | Сред­ний ремонт СР, тыс. км | Капи­тальный ремонт КР, тыс. км | | ТО-2, ч, не более | ТО-3, тыс. км | ТР-1 | ТР-2 | ТР-3 | | Тепловозы типа ТЭ10 всех серий с дизель-генератором 10Д100;  тепловозы типа М62 всех серий с дизель-генератором 14Д40;  ТЭП60 | 72 | 10 | 50 | 150 | 300 | 600 | 1200 | | Тепловозы типа ТЭ10 всех серий с дизель-генератором 1А‑9ДГ;  тепловозы типа М62 всех серий с дизель-генератором 5-26ДГ;  2ТЭ116 | 72 | 15 | 50 | 200 | 400 | 800 | 1600 | | ТЭП70 | 48 | 15 | 50 | 200 | 400 | — | 1200 | | ТГ16 | 72 | 10 | 55 | 120 | 240 | 480 | 960 | | ТГ21, ТГ22 | 72 | 15 | 75 | 150 | 300 | 600 | 1200 | |
| Таблица 3. Средние для ОАО «РЖД» нормы периодичности технического обслуживания и ремонта магистральных локомотивов, использующихся в маневровой работе, в хозяйственном, вывозном и передаточном движении, а также маневровых тепловозов  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Серии | Техническое обслуживание | | Текущий ремонт, мес. | | | Сред­ний ремонт СР, лет | Капи­тальный ремонт КР, лет | | ТО-2, ч, не более | ТО-3, сут. | ТР-1 | ТР-2 | ТР-3 | | Магистральные локомотивы, использующиеся в маневровой работе, в хозяйственном, вывозном и передаточном движении | 72 | 28 | 6 | 12 | 36 | 6 | 12 | | ЧМЭ3 всех индексов с дизель-генераторами К6S310DR или 1‑ПДГ4В,  ТЭМ2 всех индексов с дизель-генераторами ПДГ1М или 1‑ПДГ4А,  ТЭМ3, ТЭМ16, ТЭМ17, ТЭМ18 | 120 | 40 | 9 | 18 | 36 | 6 | 12 | | ЧМЭ3 всех индексов с дизель-генератором 4‑36ДГ,  ТЭМ2 всех индексов с дизель-генератором 1‑ПДГ4Д,  ТЭМ7, ТЭМ7А | 120 | 40 | 12 | 24 | 48 | 8 | 16 | | ТГМ7, ТГМ11, ТГМ11А | 96 | 30 | 5 | 15 | 30 | 7,5 | 15 | | ТГМ1, ТГМ3, ТГМ4Б, ТГМ23 всех индексов, ТГК2 | 100 | 20 | 6 | 12 | 24 | 4 | — | |
| 2.14. Дифференцированные нормы периодичности ремонта для отдельных локомотивных депо или групп локомотивов с учетом местных условий (профиля и плана пути, веса поездов и скоростей движения на участке обращения, протяжённости участка обращения, среднесуточного пробега локомотивов и др.) устанавливаются с отклонением не более 20 % от средних для ОАО «РЖД» норм.  2.15. Для локомотивов, использующихся для вождения пассажирских (в том числе пригородных) поездов, периодичность ТО-2 не должна превышать 48 ч. Локомотивам, использующимся для вождения скоростных пассажирских поездов, техническое обслуживание ТО‑2 необходимо производить каждый раз перед выдачей под поезд.  2.16. Текущий ремонт ТР-1 магистральных локомотивов, использующихся в грузовом и пассажирском движении, необходимо производить не реже одного раза в шесть месяцев (если техническое обслуживание ТО‑3 не производится — не реже одного раза в три месяца), текущий ремонт ТР‑2 — не реже одного раза в два года, текущий ремонт ТР‑3 — не реже одного раза в четыре года, средний ремонт — не реже одного раза в 8 лет, капитальный ремонт — не реже одного раза в 16 лет.  2.17. Техническое обслуживание и ремонт магистральных локомотивов, использующихся в грузовом и пассажирском движении со среднесуточным пробегом менее 300 км, допускается производить в соответствии с нормами периодичности, указанными в таблице 3 для магистральных локомотивов, использующихся на маневровой работе, в хозяйственном, вывозном и передаточном движении.  2.18. Локомотивы, на которые распространяются гарантийные обязательства изготовителя после постройки или капитального ремонта (модернизации) с продлением срока службы, должны проходить техническое обслуживание и ремонт в соответствии с эксплуатационной документацией, сопровождающей конкретный локомотив.  2.19. Система технического обслуживания и ремонта локомотивов железной дороги устанавливается начальником железной дороги по согласованию с Департаментом локомотивного хозяйства.  Начальник железной дороги устанавливает дифференцированные нормы периодичности технического обслуживания и ремонта для отдельных локомотивных депо или групп локомотивов, определяет порядок взаимодействия структурных подразделений и работников железной дороги при организации технического обслуживания и ремонта локомотивов.  2.20. Вице-президентом ОАО «РЖД», в непосредственном ведении которого находится локомотивное хозяйство, как исключение, на срок не более одного года может устанавливаться для отдельных локомотивных депо или групп локомотивов система технического обслуживания и ремонта, отличающаяся от системы, указанной в пунктах 2.1 — 2.19 настоящего Положения. По истечении указанного срока начальником железной дороги в Департамент локомотивного хозяйства должен предоставляться анализ результатов эксплуатации для принятия решения о продолжении опыта применения выбранной системы технического обслуживания и ремонта, прекращении опыта или распространении его на другие группы локомотивов (локомотивные депо, железные дороги).  2.21. Независимо от периодичности технического обслуживания и ремонта параметры бандажей колесных пар должны измеряться не реже одного раза в 30 суток. |
| 3. Порядок планирования и учёт технического обслуживания и ремонта локомотивов |
| 3.1. Планирование постановки локомотивов на капитальный, средний ремонт и текущий ремонт ТР‑3 осуществляется Департаментом локомотивного хозяйства с участием Дирекции по ремонту подвижного состава на основании предложений железных дорог. Планы капитального и среднего ремонта локомотивов (в том числе с продлением срока службы) утверждаются вице-президентом ОАО «РЖД», в непосредственном ведении которого находится локомотивное хозяйство, а планы текущего ремонта ТР‑3 — начальником Департамента локомотивного хозяйства.  Модернизация и восстановительные работы для продления срока службы локомотивов проводятся по утвержденной конструкторской документации в сроки, установленные руководством ОАО «РЖД».  3.2. Порядок планирования постановки локомотивов на текущий ремонт ТР‑2, ТР‑1 и техническое обслуживание определяется начальником железной дороги.  3.3. Учет времени нахождения локомотивов на техническом обслуживании и ремонте осуществляется в соответствии с Инструкцией по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава, утвержденной МПС России 6 апреля 1994 г. № ЦЧУ‑250.  3.4. Средние для ОАО «РЖД» и дифференцированные по каждой железной дороге нормы процента неисправных локомотивов устанавливаются ежегодно начальником Департамента локомотивного хозяйства с учетом планов технического обслуживания и ремонта локомотивов на предстоящий год.  Дифференцированные по локомотивным депо нормы процента неисправных локомотивов устанавливаются ежемесячно начальниками служб локомотивного хозяйства железных дорог с учетом планов технического обслуживания и ремонта локомотивов на следующий месяц. |
| 4. Нормирование продолжительности и трудоёмкости технического обслуживания и ремонта локомотивов в локомотивных депо |
| 4.1. Нормы продолжительности и трудоёмкости технического обслуживания и ремонта локомотивов устанавливаются начальником железной дороги дифференцированно по каждому локомотивному депо с учетом фактического уровня технологической оснащенности и других особенностей конкретного локомотивного депо на основании средних для ОАО «РЖД» норм продолжительности технического обслуживания и ремонта локомотивов, а также средних для ОАО «РЖД» норм трудоёмкости технического обслуживания и ремонта локомотивов и технически обоснованных норм времени, утверждаемых Департаментом локомотивного хозяйства.  4.2. Для локомотивов с истекшим сроком службы устанавливается коэффициент увеличения норм трудоёмкости 1,10.  Для локомотивов, эксплуатирующихся на увеличенных участках обращения в пределах нескольких железных дорог, устанавливается коэффициент увеличения норм трудоёмкости 1,15.            4.3. Нормы продолжительности технического обслуживания ТО-2 локомотивов устанавливаются в следующих пределах:  для пассажирских локомотивов — не более 2 ч;  для двухсекционных грузовых тепловозов — не более 1,2 ч;  для трехсекционных локомотивов, а также электровозов ВЛ85 и ВЛ15 — не более 1,5 ч;  для четырехсекционных локомотивов — не более 2 ч;  для остальных локомотивов — не более 1 ч.             4.4. Средние для ОАО «РЖД» нормы продолжительности технического обслуживания ТО‑3 и планового ремонта локомотивов в условиях локомотивных депо приведены в таблицах 4 и 5. |
| Таблица 4. Средние для ОАО «РЖД» нормы продолжительности технического обслуживания и ремонта электровозов  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Серии | Техническое обслужива­ние ТО‑3, ч | Текущий ремонт | | | Средний ремонт СР, сут. | | ТР‑1, ч | ТР‑2, сут. | ТР‑3, сут. | | ВЛ10, ВЛ11, ВЛ80, ВЛ82, ВЛ60 всех индексов, ВЛ15, ВЛ85, ВЛ65, ЭП1 | — | 18 | 3 | 6 | 6 | | ЧС2, ЧС2Т, ЧС4, ЧС4Т, ЧС6, ЧС7, ЧС8, ЧС200 | 12 | 18 | 3 | 6 | 6 | |
| Таблица 5. Средние для ОАО «РЖД» нормы продолжительности технического обслуживания и ремонта тепловозов  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Серии | Техническое обслужива­ние ТО‑3, ч | Текущий ремонт | | | Средний ремонт СР, сут. | | ТР‑1, ч | ТР‑2, сут. | ТР‑3, сут. | | Магистральные тепловозы всех серий, ТЭМ7, ТЭМ7А | 12 | 36 | 4 | 6 | 6 | | ЧМЭ3 и ТЭМ2 всех индексов, ТЭМ3, ТЭМ16, ТЭМ17, ТЭМ18, ТГМ7, ТГМ11, ТГМ11А | 12 | 24 | 3 | 6 | 6 | | ТГМ1, ТГМ3, ТГМ4Б, ТГМ23 всех индексов, ТГК2 | 5 | 24 | 8 | 16 | 20 | |
| 4.5. Средняя для ОАО «РЖД» норма продолжительности технического обслуживания ТО‑4 для станков типа А‑41 составляет 1,2 ч на каждую обтачиваемую колесную пару, для станков типа КЖ‑20 — 2,0 ч на каждую колесную пару. Для станков других типов норма продолжительности технического обслуживания ТО‑4 устанавливается в соответствии с документацией на станок.  4.6. Дифференцированные нормы продолжительности технического обслуживания и ремонта локомотивов для локомотивных депо устанавливаются по согласованию с Департаментом локомотивного хозяйства с отклонением не более 30 % от средних для ОАО «РЖД» норм, указанных в пункте 4.4 настоящего Положения.  4.7. Если с техническим обслуживанием ТО-3, текущим ремонтом ТР‑1 или ТР‑2 совмещается обточка бандажей колесных пар, необходимо норму продолжительности технического обслуживания (текущего ремонта) увеличивать с учетом нормы продолжительности технического обслуживания ТО‑4.  4.8. При проведении вибродиагностики подшипников качения колёсно-моторных блоков норма продолжительности технического обслуживания или ремонта увеличивается до 0,5 ч на каждый колёсно-моторный блок. При проведении операций по диагностике других узлов норма продолжительности технического обслуживания или ремонта локомотивов увеличивается в соответствии с документацией на применяемое диагностическое оборудование. |