



ИНН/КПП 9701100465/771901001 ОГРН 1187700002907
Юр. адрес: 105318, г. Москва, ул. Тацкая, д. 1, ком. 5А, 5Б, 6, 6А
Факт. адрес: 105318, г. Москва, ул. Тацкая, д. 1, оф. 705А.
e-mail: info@arppi.ru, тел.: +7 (495) 181-72-42

«05» августа 2021 г. № 2/пр

ПРОТОКОЛ

Научно-практического семинара
по новым конструкциям стрелочных переводов, бетонного основания и
элементов скрепления

04-05.08.2021 г.

г. Энгельс

Участники:

Кузнецов Сергей Петрович	АРППЭИ (ведущий семинара)
Сенькин Владимир Александрович	АРППЭИ
Кошкин Юрий Аркадьевич	АРППЭИ
Яшкин Алексей Юрьевич	ООО «Аргот»
Трошкина Екатерина Александровна	АО «БЭТ»
Амелькова Кристина Вячеславовна	АО «БЭТ»
Простаков Кирилл Андреевич	АО «БЭТ»
Иваницкий Владимир Сергеевич	АО "КСОП"
Лактюшин Алексей Андреевич	ООО «Холдинг АРС»
Зябкина Алена Александровна	ООО «УК «КУЗБАССТРАНСМЕТ»
Долотова Ирина Александровна	ООО «ТД «СКС»
Нуруллин Оскар Фираилевич	ООО «Фоссло Бан-унд Феркерстехник»
Моисеенко Владимир Олегович	ООО «Фоссло Бан-унд Феркерстехник»
Гунин Александр Николаевич	ООО «Фоссло Бан-унд Феркерстехник»
Прусова Елена Юрьевна	ООО «ШВИХАГ РУС»
Майстренко Виктор Владимирович	ООО «ШВИХАГ РУС»

Фролов Юрий Владимирович	ООО «Э-Молд»
Трусов Александр Олегович	АО «Компоненты Рельсовых Креплений»
Ершов Денис Сергеевич	АО "Муромский Стрелочный Завод"
Козлов Сергей Михайлович	АО "Муромский Стрелочный Завод"
Савин Алесандр Владимирович	МИИТ
Кожина Мария Андреевна	ПМС-50 Приволжская ДРП ОАО «РЖД»
Низамиев Марат Расимович	ПКБ И ОАО «РЖД»

Тема научно-практического семинара: Новые конструкции железобетонного основания, инновационные стрелочные переводы, БМП и упругие элементы скрепления для скоростных и высокоскоростных участков, участков с тяжеловесным движением железных дорог Российской Федерации.

Участники научно-практического семинара (далее - семинар) детально доложили о работе, проводимой на их предприятиях по совершенствованию конструкции, повышению ее качества и вопросах, на которые необходимо заострить внимание для выпуска элементов инфраструктуры верхнего строения пути, необходимых для строительства новых специализированных участков железных дорог.

Представители ООО «Фоссло Бан-унд Феркерстехник» Нуруллин О.Ф., Моисеенко В.О., Гунин А.Н. доложили участникам семинара о линейке продукции, выпускаемой компанией. Обращено внимание на то, что производство всех элементов системы скрепления W30 локализовано в России из отечественных материалов. Также особое внимание было уделено конструкции и перспективам эксплуатации широко применяемой в настоящее время на железных дорогах ОАО «РЖД» упругой клемме W30. Отмечено, что при соблюдении условий эксплуатации данного скрепления в соответствии с инструкцией обеспечивается стабильное состояние пути. Применение специализированных регулирующих пластин и боковых упоров позволяет производить регулировку положения головки рельса в плане (по ширине) и профиле (по высоте) в относительно большом диапазоне: до 30 мм по высоте и до 12 мм в плане.

Представитель Муромского стрелочного завода Ершов Д.С. доложил о новой конструкции стрелочного перевода, разработанного на заводе, с улучшенной геометрией стрелочной части и переводной кривой для уменьшения динамических воздействий на подвижной состав и уменьшенным углом входа колеса в остряк, что существенно снижает износ и возникновение дефектов, как в пути, так и подвижном составе. Данные решения повышают

ресурс стрелочного перевода в целом и уменьшают негативное воздействие на ходовую часть подвижного состава. Для повышения ресурса крестовины стрелочного перевода применяются новые решения по изменению профиля поверхности катания крестовины. По мнению разработчиков, конструктивные решения имеют перспективу при производстве стрелочных переводов для укладки на высокоскоростных участках железных дорог. Представителями завода был поднят вопрос к производителям рельсовых скреплений об их готовности к производству скреплений для высокоскоростных условий движения поездов.

Проректор РУТ (МИИТ) Савин В.А. ознакомил участников семинара с методологией испытания и ввода в эксплуатацию безбалластного железнодорожного пути. Приведен сравнительный анализ конструкций безбалластного пути и пути на балласте. Он сопоставил чистую приведенную стоимость двух конструкций пути (по результатам зарубежных публикаций). Кроме того, особо было акцентировано внимание на вопросе подготовки кадров для транспорта.

Также участники семинара были ознакомлены с классификацией безбалластных конструкций пути, слабыми элементами его конструкции. Доведена до сведения методология подтверждения соответствия конструкции безбалластного пути техническим требованиям и стандартам.

Представитель компании «ШВИХАГ РУС» Прусова Е.Ю. доложила участникам семинара об инновационных разработках компании в части элементов систем рельсовых скреплений, в том числе для экстремальных условий эксплуатации. Область применения скрепления и компонентов стрелочных переводов охватывает сегменты высокоскоростных и тяжеловесных участков железных дорог. Также было доложено о роликовых устройствах перевода остряка, не требующих технического обслуживания в эксплуатации.

Начальник Технического управления АО «БЭТ» Простаков К.А. ознакомил присутствующих с опытом внедрения на заводах – филиалах АО «БЭТ» в производство железобетонных шпал с упругой подшпальной прокладкой. Кроме того, на заводах компании налажен выпуск шпал, оснащенных радиочастотными метками. Это обеспечивает возможность создания электронного паспорта шпалы. Также отмечено, что заводы АО «БЭТ» имеют богатый опыт производства железобетонных шпал и безбалластных мостовых плит под все существующие виды скреплений.

Главный конструктор проекта отдела ВСП ПКБ И ОАО «РЖД» Низамиев М.Р. довел до сведения участников семинара о серийно применяемых на железнодорожных путях ОАО «РЖД» узлах промежуточных

рельсовых скреплений и перспективах применения скрепления всех видов скрепления ЖБР-65.

05.08.2021 г. состоялось ознакомление участников научно-практического семинара с технологическими процессами производства железобетонных шпал и брусьев для стрелочных переводов на заводе ЖБИ-6 филиале АО «БЭТ» и производства элементов упругих скреплений на предприятии компании «ФОССЛО». Все участники отметили высокий уровень организации, автоматизации и технологической культуры производств.

По итогам семинара участники семинара обозначили, что:

1. данное мероприятие носило широкий информационный аспект, в части технологических возможностей предприятий членов АРППЭИ по выпуску современных элементов инфраструктуры верхнего строения пути, к их готовности к производству элементов инфраструктуры для высокоскоростного движения поездов;

2. для организации своевременного выпуска элементов инфраструктуры ВСП для условий высокоскоростного движения целесообразно вести подготовку производства, исходя из технических требований, предъявляемых основным заказчиком (ОАО «РЖД») к данной продукции;

3. учитывая двусторонний положительный информационный характер данного мероприятия для разработчиков, производителей и поставщиков элементов инфраструктуры с одной стороны и предприятий путевого комплекса ОАО «РЖД», с другой стороны, организованного АРППЭИ, целесообразно расширить опыт его проведения совместно с подразделениями ОАО «РЖД» на другие регионы Российской Федерации.

4. заслуживает тиражирования опыт компании ООО «Фоссло Банунд Феркерстехник» по передаче эксплуатирующим организациям технической документации и инструкций по эксплуатации упругих скреплений собственного производства. С целью увеличения ресурса выпускаемой продукции компаниям, входящим в АРППЭИ, целесообразно разработать наглядные инструкции по их монтажу и грамотной эксплуатации для последующей передачи в эксплуатирующие предприятия;

5. для повышения качества подготовки персонала, более быстрой адаптации молодых специалистов на предприятиях, АРППЭИ совместно с РУТ (МИИТ), СГУПС и другими учебными заведениями необходимо более детально проработать варианты программ подготовки студентов и повышения квалификации производственного персонала, позволяющих приобрести навыки и практический опыт, в том числе в области IT-технологий и автоматизации локальных производственных процессов.

6. АО «БЭТ» рекомендуется рассмотреть возможность разработки считывающего устройства радиочастотных меток железобетонных шпал для автоматической передачи данных электронного паспорта шпалы в систему ЕК АСУИ и АСУ ПА.

7. АРППЭИ совместно с компанией ШВИХАГ подготовить информацию в ЦДИ и ПКБ И ОАО «РЖД» об эксплуатационных возможностях стрелочных переводов, оборудованных роликовыми устройствами Schwihag.

8. В связи с введением в действие на территории РФ с 1 сентября 2021 года ГОСТ Р 59428-2021 «Скрепление рельсовое промежуточное железнодорожного пути. Общие технические условия» взамен ГОСТ 32698-2014 «Скрепление рельсовое промежуточное железнодорожного пути. Требования безопасности и методы контроля» разработчикам рельсовых креплений обратиться в ЦДИ филиал ОАО «РЖД» с запросом о необходимости и сроках предоставления документов, подтверждающих категорирование креплений в соответствии с требованиями вновь вводимого национального стандарта.

Председатель Правления АРППЭИ



С.П. Кузнецов