



ЖВРЗ

**ЖЕЛЕЗНОГОРСКИЙ
ВАГОНРЕМОНТНЫЙ
ЗАВОД**

**ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТОВ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ
ДО 5000 ЕДИНИЦ В ГОД**



ОТ

О ПЕРЕДПРИЯТИИ



ЗАО «ЖЕЛЕЗНОГОРСКИЙ ВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»

производит плановые виды ремонтов до **5 тысяч единиц** в год большинству типу грузовых вагонов на протяжении **более 30-ти лет**:

- полувагонов
- платформ
- вагонов-хопперов
- цистерн
- думпкаров
- крытых вагонов

За данный период времени на заводе сложилась высокотехнологичная производственная база для качественного выполнения ремонтных работ на всех этапах жизненного цикла подвижного состава согласно требованиям всех государственных и ведомственных нормативно-технических документов.

Профессиональная команда специалистов обеспечивает своевременное и высококачественное выполнение заказа по принципу **«не удовлетворить, а превзойти»** ожидания заказчика в области качества.

Научные и энергосберегающие технологии, внедренные на нашем предприятии, позволяют во многих случаях реанимировать, сохранить и повысить работоспособность и наработку до отказа дорогостоящих

узлов и деталей вагонов без ущерба качеству ремонта, что в значительной мере снижает цену ремонта и сокращает дальнейшие расходы на содержание вагона в эксплуатации.

Кроме плановых видов ремонтов вагонов ЗАО «Железнодорожный вагоноремонтный завод» также оказывает услуги по капитальному ремонту колесных пар, промывке и пропарке котлов нефтебензиновых цистерн, разделке вагонов в металлолом.

30

ЛЕТ НА РЫНКЕ УСЛУГ
РЕМОНТА ВАГОНОВ

5000

ЕДИНИЦ В ГОД –
ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ
МОЩНОСТЬ

10

ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ
ОТДЕЛОВ

1

КАТЕГОРИЯ
АТТЕСТАЦИИ

100%

ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОСНАЩЕНИЕ ЦЕХОВ

12000

КОЛЕСНЫХ ПАР В ГОД
– ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ЦЕХА
ПО РЕМОНТУ КОЛЕСНЫХ ПАР



ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ

1986

Завод по ремонту думпкаров Главмехэнерготранс
Минюстрой СССР

1993

АООТ «Завод по ремонту думпкаров»

1996

ОАО «Завод по ремонту думпкаров»

2003

ОАО «Железнодорожный вагоноремонтный завод»

2004

ЗАО «Железнодорожный вагоноремонтный завод»



ИСТОРИЯ ЗАРОЖДЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В **1989** году в скрижали развития промышленности города Железногорска Курской области была вписана еще одна, казалось бы, на тот момент никем не замеченная строчка – начал свою работу завод по ремонту думпкаров. На протяжении **10 лет** это маленькое на тот момент предприятие производило ремонт вагонов-самосвалов, что позволило коллективу выжить в трудные перестроечные годы и сохранить свою самостоятельность в «разгульные» девяностые.

Во второй половине **90-х** годов в связи с общим экономическим спадом в стране потребность в качественном ремонте думпкаров сошла на нет и руководством завода была определена генеральная линия развития предприятия, направленная на освоение технологий ремонта других видов грузовых вагонов.

С 1995 по 1998 год завод успешно производил капитальный ремонт 4-осных платформ, модернизируя их под перевозку леса. И уже в **1999** году предприятие вышло на рынок ремонтных услуг страны с твердыми, технологически подтвержденными предложениями по ремонту полувагонов, минераловозов, окатышевозов, хоппер-дозаторов и цистерн.

С ростом заказов на ремонт подвижного состава возникла потребность в расширении и модернизации ремонтных подразделений завода.

Экономика предприятия постепенно стала возрождаться, позволяя тем самым производить еще больше вливаний в развитие производства.

Презентабельность и эстетичность внешнего вида вагонов, прошедших капитальный ремонт, не последний аргумент для развития долгосрочных партнерских отношений с заказчиками.

Не удовлетворить, а превзойти ожидания заказчиков в области качества ремонта – один из главных принципов формирования всех производственных циклов ремонта вагонов.



02

СТРУКТУРА ЗАВОДА

01

ВАГОНОСБОРОЧНЫЙ ЦЕХ

02

АВТОКОНТРОЛЬНЫЙ
ПУНКТ ТОРМОЗОВ

03

КОЛЕСНО-РОЛИКОВЫЙ ЦЕХ

04

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ
КОЛЕСНЫХ ПАР

05

ТЕЛЕЖЕЧНЫЙ ЦЕХ

06

КОНТРОЛЬНЫЙ ПУНКТ
АВТОСЦЕПКИ

07

ПРОМЫВОЧНО-ПРОПАРОЧНАЯ
УСТАНОВКА КОТЛОВ ЦИСТЕРН

08

ГРУЗОПОДЪЕМНЫЕ
МЕХАНИЗМЫ И ТЯГА

09

МАЛЯРНЫЙ ЦЕХ

10

СЛУЖБА ОБЩЕСТВЕННОГО
ПИТАНИЯ

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ



ВАГОНОСБОРОЧНЫЙ ЦЕХ

Вагоносборочный цех – сердце завода. Цех имеет **3 пути**, позволяющих одновременно производить ремонт 11 четырехосным или 8 восьмиосным вагонам.

В начале **2012** года введена в эксплуатацию вагоноремонтная машина **ВРМ-2 «Витязь»**.

Технологические процессы, регулярно подвергающиеся актуализации, оборудование и оснастка вагоносборочного цеха на сегодняшний день позволяют в полной мере обеспечить требования нормативных документов к качеству капитального ремонта вагонов. Так, замена крыш цементовозов производится из новых элементов, а восстановление пятников осуществляется только в автоматическом режиме.

Заменой деревянного настила пола платформ, ремонт системы разгрузки вагонов-самосвалов, диагностика и испытание котлов цистерн – выполнение этих и других технологических операций и переходов осуществляется под постоянным контролем работников отдела технического контроля.



АВТОКОНТРОЛЬНЫЙ ПУНКТ ТОРМОЗОВ

В **2006** году автоконтрольный пункт тормозов был аттестован на 1-ю категорию, без которой невозможно производство качественного капитального ремонта тормозного оборудования вагонов.

Все позиции данного подразделения на **100%** оснащены средствами малой и средней механизации труда, здесь все продумано вплоть до самых мелочей – от вопросов эргономики рабочих мест до обеспечения микроклимата путем кондиционирования воздуха.

Контроль качества и испытание отремонтированной продукции обеспечивают автоматизированные электронные стенды с протоколированием результатов, пресловутый «человеческий фактор» в таких условиях сведен к минимуму.





КОЛЕСНО-РОЛИКОВЫЙ ЦЕХ

2007 год для завода ознаменовался сразу двумя крупными событиями в области технологий и качества – **аттестацией** заводской лаборатории неразрушающегося контроля и запуском в эксплуатацию нового цеха по ремонту колесных пар.

На страже безопасности движения поездов в подразделениях этого цеха работают настоящие профессионалы своего дела, ежегодно проходящие аттестацию как в тарифноквалификационной комиссии завода, так и в службе вагонного хозяйства Московской железной дороги.

Степень автоматизации производственных процессов в колесно-роликовом цехе находится на наиболее высоком уровне.

Три колесотокарных станка **Rafamet**, оснащенных ЧПУ, обеспечивают качественную обточку колесных пар.



КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ КОЛЕСНЫХ ПАР

В **2018** году началась капитальная реконструкция помещения, предназначенного в будущем для организации отделения колесно-роликового участка по капитальному ремонту колесных пар.

Отделение по капитальному ремонту колесных пар, запущенное в эксплуатацию в **2019** году, имеет только новое и самое современное технологическое оборудование, обеспечивающее максимальную точность выполняемых работ.

Расчетная производительность отделения по капитальному ремонту колесных пар при полной загрузке технологического оборудования составляет до **12 000** колесных пар в год.

Колесно-роликовый участок завода, выполняющий текущий, средний и капитальный ремонт всем типам колесных пар, эксплуатируемых под грузовыми вагонами, получил признание в части технологических возможностей работы с кассетными подшипниками от основных производителей, поставляющих данную продукцию на Российский рынок, таких как **SKF, Timken, Brenko**.

TIMKEN

СЕРТИФИКАТ
удостоверяющий, что

ЗАО «Железнодорожный ВРЗ»

Прошло обучение и может производить
монтажно-демонтажные работы с кассетными буксовыми
подшипниками Timken

27 июня 2017 г.



Генеральный директор ЗАО «Железнодорожный ВРЗ»

SKF

СЕРТИФИКАТ

ЗАО СКФ настоящим удостоверяет, что

ЗАО "Железнодорожный ВРЗ"

Обладает необходимым оборудованием и навыками для
производства ремонта и оценки технического состояния
колёсных пар грузовых вагонов, оборудованных
компактными коническими буксовыми подшипниковыми
узлами SKF (Compact Tapered Bearing Unit) в габаритах
130x250x160 мм (СТВУ 130x250x160)
и 150x250x160 мм (СТВУ 150x250x160).



Юрченко А.В. заместитель генерального директора по направлению
инв.-сервисов и ключевых клиентов
ЗАО СКФ

июль 2017 года

Amsted Rail

BRENCO

ЕПК-Бренко
Подшипниковая Компания

Сертификат

выдан

**Закрытому акционерному обществу
«Железнодорожный вагоноремонтный завод»
(ЗАО «Железнодорожный ВРЗ»)**

в подтверждение освоения качественного монтажа/демонтажа

**Кассетных Конических
Подшипниковых Узлов (ТВУ)**

Июнь 2017 года

М. Митрович

Генеральный Директор

ООО «ЕПК-Бренко Подшипниковая Компания»





ТЕЛЕЖЕЧНЫЙ ЦЕХ

2008 год ознаменовался новым эпохальным событием в жизни коллектива – переход на поточные методы труда основных производственных процессов! Десятки миллионов были вложены в производство, в результате чего в **2009** году был сдан в эксплуатацию новый тележечный цех с **поточно-конвейерной** линией ремонта тележек.

Современное диагностическое оборудование, задействованное в производственном цикле по ремонту тележек на поточно-конвейерной линии, обеспечивает не только высокую точность полученных результатов измерений, но и освобождает персонал цеха от трудоемкого ручного производства измерительных операций, что в свою очередь снижает вероятность ошибки при измерениях и дефектации деталей, требующих высокую точность контроля.

Теперь большая часть погрузочных, кантовальных и стропальных операций осуществляется роботизированными комплексами в полном автоматическом режиме работы, освобождая краны и персонал от транспортировки тележек и колесных пар.



Практически за полтора года удалось **на 100%** обновить станочный парк по обработке литых деталей тележек, что позволяет производить станочную обработку всех поверхностей элементов тележек, прошедших поплавку.

Новое ремонтное и испытательное оборудование на участке ремонта триангелей также максимально оснащено средствами механизации слесарных работ.

Процесс восстановления изношенных поверхностей элементов тележек осуществляется в **полуавтоматическом и автоматическом** режимах.

Управление поточно-конвейерной линии впервые на вагоноремонтном предприятии России, осуществляется прикосновением рукой оператора к символам на блок-схемах сенсорной панели жидкокристаллического монитора.

Современное моечное оборудование обеспечивает необходимое качество подготовки поверхностей деталей тележек для проведения углубленной дефектации и неразрушающего контроля.



КОНТРОЛЬНЫЙ ПУНКТ АВТОСЦЕПКИ

В контрольном пункте автосцепки освоен ремонт **всех видов** автосцепных устройств, применяемых на грузовых вагонах. Поглощающие аппараты различного класса энергоемкости, тяговые хомуты, автосцепки Са-3 и Са-3М, модернизация автосцепных устройств по проектам ПКБ ЦВ – все эти элементы автосцепного устройства проходят полный технологический цикл от дефектации до приемочного контроля.

Своевременная аттестация персонала, сварочного и испытательного оборудования как залог качественного ремонта остаются первейшими приоритетами в обеспечении технологических и производственных процессов.



ПРОМЫВОЧНО-ПРОПАРОЧНАЯ УСТАНОВКА КОТЛОВ ЦИСТЕРН

В **2015** году на заводе была запущена в эксплуатацию промывочно-пропарочная установка для котлов нефтебензиновых цистерн, позволяющая подготавливать под погрузку, а также для выполнения ремонтных работ цистерны, предназначенные как для перевозки светлых, так и для перевозки темных нефтепродуктов.

ГРУЗОПОДЪЕМНЫЕ МЕХАНИЗМЫ И ТЯГА

В **2019** году выполнение маневровых операция и подача-уборка вагонов со станции примыкания ОАО «РЖД» Михайловский Рудник начала выполняться двумя собственными тепловозами серии ТЭМ-2.

Погрузка и выгрузка крупногабаритных запасных частей вагонов (колесных пар, литых деталей тележек) осуществляется на территории предприятия собственными крановыми установками на железнодорожном ходу.

МАЛЯРНЫЙ ЦЕХ

Летом **2011** года путем пристройки к основному зданию малярного цеха и капитального ремонта имеющихся производственных площадей удастся увеличить технологические мощности данного подразделения с 3-х до 9-ти вагонов одновременной постановки для производства малярно-трафаретных работ.

Одновременно с увеличением производственных мощностей произведена 100% замена всего технологического оборудования цеха на агрегаты безвоздушного распыления западноевропейских компаний

СЛУЖБА ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ

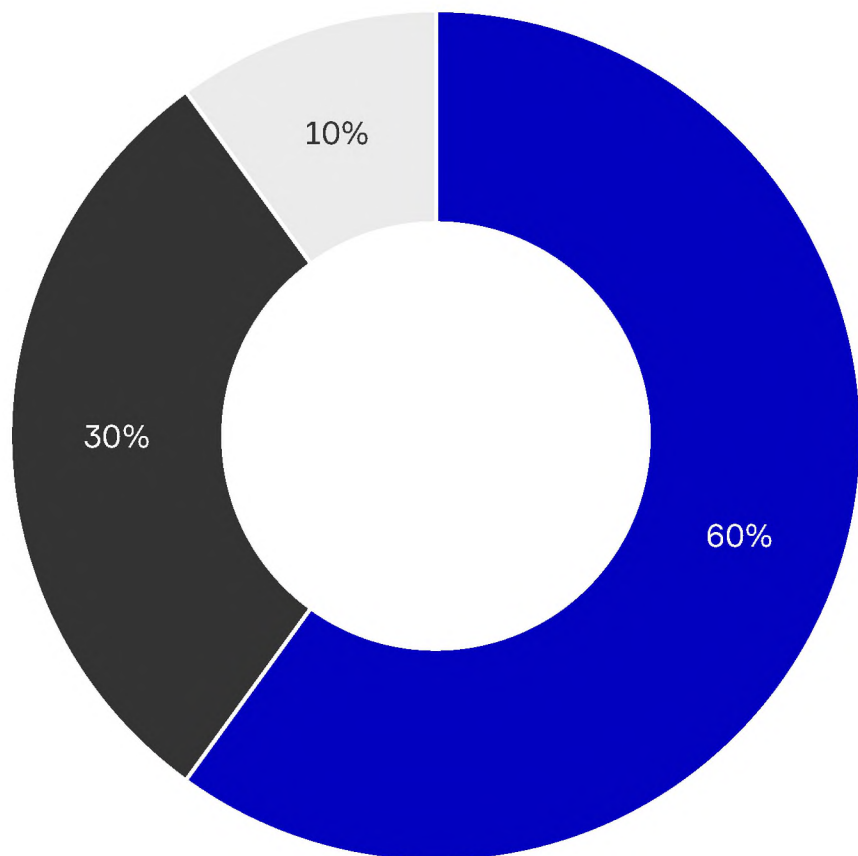
Для удобства рабочих и служащих на заводе функционирует пищеблок, обеспечивающий потребности в горячем и недорогом питании.

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ



03

ПЕРСПЕКТИВЫ



60%

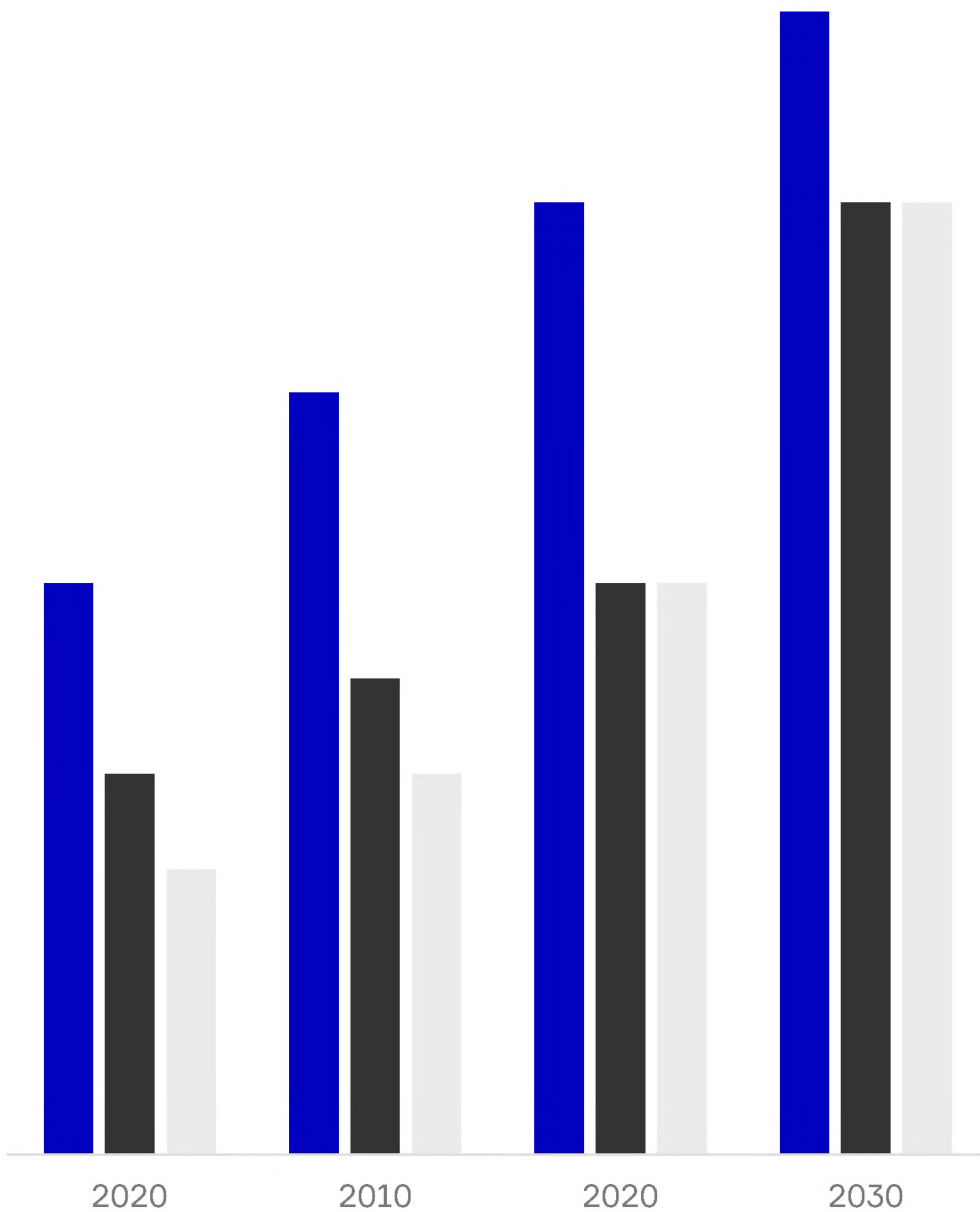
ПЛАНЫ РЕМОНТА Е ВИДЫ
ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

30%

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ
КОЛЕСНЫХ ПАР

10%

ПРОМЫВКА И ПРОПАРКА КОТЛОВ
НЕФТЕБЕНЗИНОВЫХ ЦИСТЕРН



01

ПЛАНОВЫЙ РЕМОНТ ВСЕХ ВИДОВ
ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

02

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ
КОЛЕСНЫХ ПАР

03

ПРОМЫВКА И ПРОПАРКА КОТЛОВ
НЕФТЕБЕНЗИНОВЫХ ЦИСТЕРН



Железнодорожный транспорт в Российской Федерации является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации.

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации.

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации (далее - железнодорожный транспорт) состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций.

Функционирование железнодорожного транспорта осуществляется исходя из следующих принципов:

- устойчивость работы железнодорожного транспорта;
- доступность, безопасность и качество оказываемых услуг;
- развитие конкуренции и становление развитого рынка услуг железнодорожного транспорта;
- согласованность функционирования единой транспортной системы Российской Федерации

Российская Федерация обеспечивает решение стоящих перед железнодорожным транспортом задач путем эффективного регулирования и контроля в области железнодорожного транспорта, а также путем участия в развитии железнодорожного транспорта.

Правовое регулирование в области железнодорожного транспорта находится в ведении Российской Федерации.



ЖВРЗ

ЖЕЛЕЗНОГОРСКИЙ
ВАГОНРЕМОНТНЫЙ
ЗАВОД

307170, Курская область,
г. Железнодорожск, Промплощадка 2

р/с 40702810600100000949 в ОАО Курскпромбанк г. Курск
ИНН 4633000686, к/с 30101810800000000708
БИК 043807708, ОКПО-05803548, ОКОНХ-14914 КПП 463301001

Отгрузочные реквизиты: ст. Михайловский рудник, Московский ж. д.
Код станции 205307, Код предприятия 2910

Факс +7 (47148) 2 00 07, тел.: ген. директора 2 00 07
зам. ген. директора по качеству +7 (903) 027 04 40

zrd@yandex.ru