

Резолюция

VI Научно-практической конференции Ассоциации «АСТО»: «Отечественному тормозостроению 90 лет. Тенденции и перспективы развития».

г.Москва

09 ноября 2011 г.

Участники юбилейной Научно-практической конференции Ассоциации «АСТО», приуроченной к 90-летию отечественного тормозостроения, с удовлетворением отмечают возросший за последние годы уровень разработок и производства тормозных систем, приборов для оснащения нового подвижного состава железных дорог и метрополитенов, а также для эксплуатационных нужд. Этому способствовало успешное выполнение разработанной и одобренной ОАО «РЖД» Программы перспективных работ на 2008-2012 гг. для российских предприятий транспортного машиностроения, тормозостроения, научных организаций. В результате сборочные производства железнодорожного подвижного состава получили для комплектации тормозных систем новые более эффективные приборы с значительно уменьшенной стоимостью жизненного цикла. Внедрение электронных компонентов, блочных конструкций, систем дистанционного управления, других инновационных решений вывели отечественные тормозные системы «пространства колеи 1520» в разряд конкурентноспособных на мировых рынках. Новые локомотивы, пассажирские вагоны, в том числе с участием в производстве иностранных компаний, в основном комплектуются российскими тормозными приборами и компонентами. Экспортные поставки осуществляются более чем в двадцать стран дальнего и ближнего зарубежья с различными природными условиями эксплуатации.

За истекшее пятилетие заводы –изготовители тормозной продукции ОАО МТЗ ТРАНСМАШ, ОАО «Транспневматика», ОАО «Ритм» ТПТА существенно продвинулись в области качества на основе совершенствования технологии, повышения уровня квалификации персонала, взаимодействия с потребителями приборов и оборудования, внедрения системных мер управления производством. Этому способствует активное участие Ассоциации «АСТО», ведущих предприятий и организаций в Некоммерческом партнерстве «Объединение производителей железнодорожной техники (НП «ОПЖТ»)). На площадке партнерства разрабатываются и внедряются общие правила конкуренции, технического регулирования, взаимодействия с потребителями

железнодорожной техники и ее компонентов. Идет активная подготовка к внедрению европейского стандарта железнодорожного машиностроения IRIS.

Участники конференции с большим интересом восприняли доклады главных и ведущих конструкторов предприятий, научно-производственных обществ, организаций по новым разработкам тормозных систем, модулей, приборов, а также предложения по модернизации морально-устаревших конструкций, выразили надежду о востребованности этих разработок и поддержке заинтересованными сторонами в их реализации.

Вместе с тем участники Научно-практической конференции отмечают некоторые ослабление управляемости системы разработки и постановки на производство, сервисного обслуживания новой тормозной продукции вследствие происходящих структурных и функциональных изменений в ОАО «РЖД», традиционно главного заказчика подвижного состава, и перенесения центра тяжести на потенциальных владельцев подвижного состава, сборочные производства, ремонтные предприятия. Многие новые разработки с трудом пробивают себе дорогу из-за усложнения решения вопросов организации подтверждения соответствия установленным нормам и постановки на серийное производство.

Участники конференции озабочены и тем, что не прекращается практика незаконного использования в эксплуатации контрафактной продукции, технической документации, брендов разработчиков и производителей тормозной продукции в нарушение национальных стандартов и стандарта НП «ОПЖТ» «Взаимодействие участников процессов производства, обслуживания и ремонта на этапе эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта».

Участники конференции обращают внимание на медлительность проработок владельцами подвижного состава, эксплуатантами, производителями техники и их компонентов вопросов организации технического обслуживания и ремонта по состоянию в течение установленного срока эксплуатации с целью снижения стоимости жизненного цикла.

Используемые в ремонтных предприятиях, автоконтрольных пунктах (АКП) обустройства для испытаний тормозного оборудования не обеспечивают выполнения всех требований нормативно-технической документации и требуют их модернизации либо замены на более совершенные пневматические стенды.

Отсутствие должного взаимодействия при определении причин отказов в работе техники, недостаточная квалификация персонала, расследующих эти случаи, снижают эффективность учета и аналитической работы, необходимой для принятия технических и организационных мер по устранению недостатков, а также для решения вопросов по возмещению понесенных убытков.

Участники VI Научно-практической конференции, отмечая полезность периодических контактов на таком уровне, рекомендуют:

активизировать и постоянно укреплять взаимодействие производителей, потребителей и эксплуатантов тормозного оборудования железнодорожного подвижного состава на основе разрабатываемых на площадке НП «ОПЖТ» документов, норм и регламентов технического регулирования, всестороннего уважения всех участников процессов, преследуя единую цель – укрепление экономики стран содружества, эффективность и безопасность перевозок народно-хозяйственных грузов и пассажиров;

поддерживать предложение Ассоциации «АСТО» о разработке очередной Программы развития тормозных систем, новых разработок и производства тормозного оборудования для перспективного подвижного состава железных дорог и метрополитенов;

участникам конференции, всем заинтересованным компаниям, предприятиям, организациям внести свои предложения для формирования новой Программы;

осуществлять на практике принципы конкурентности-не отдавать предпочтения одному производителю, заказы на разработку новой тормозной техники проводить на конкурсной основе, принимать решение о внедрении на основе всесторонних сравнительных испытаний изделий разных разработчиков и изготовителей;

на пути реализации программы внедрения международного стандарта менеджмента бизнеса IRIS определить принципы организации сервисного обслуживания тормозных приборов с созданием региональных сервисных центров, оснащением их по типовым проектам производителей, постоянным повышением квалификации персонала;

предложить заинтересованным сторонам разработать в рамках партнерства НП «ОПЖТ» межгосударственный стандарт пространства Таможенного союза

«Рекламационная работа. Порядок проведения и информационного обеспечения», приняв за основу и переработав стандарт ОАО «РЖД»;

считать недопустимой практику вмешательства в конструкции тормозных приборов без согласия разработчиков и производителей приборов, приравнивания такие действия к контрафактной продукции с соответствующими последствиями в рамках существующего законодательства;

в целях сокращения сроков продвижения новых разработок по пути испытаний опытных образцов и принятия в серийное производство, определить в рамках НП «ОПЖТ» общие правила взаимоотношений разработчика, потребителя и эксплуатанта внедряемого инновационного продукта;

предложить ОАО «РЖД» решить вопрос о свободном доступе разработчиков к объектам инфраструктуры, участвующим в эксплуатации опытного подвижного состава, для постоянного мониторинга и сопровождения инновационного продукта;

в целях ускорения внедрения инновационной продукции и получения должного экономического эффекта предложить ОАО «РЖД» устанавливать цены на современный подвижной состав в соответствии с разработанной НП «ОПЖТ» Методикой, основанной на расчете стоимости жизненного цикла;

разработать в рамках НП «ОПЖТ» единую для всех производителей железнодорожной техники методику доказательства эффективности нового продукта по стоимости жизненного цикла;

определить с участием заинтересованных сторон принципы формирования тормозных систем электроподвижного состава скоростного движения совместных разработок и производства с иностранными компаниями «Сименс», «Альстом» и другими;

одобрить и продолжить работы по широкому применению в тормозных системах микропроцессорной техники, диагностики, модульного построения с решением задач уменьшения «человеческого фактора» в обеспечении безопасности движения, техническом обслуживании и управлении поездом;

заказчикам тормозных систем подвижного состава рассмотреть возможность применения в тормозных приборах более прогрессивных цветного литья, композиционных и других материалов, взамен традиционных серийных;

тормозостроительным предприятиям, Ассоциации «АСТО», НП «ОПЖТ» рассмотреть возможность и необходимость организации саморегулируемой организации (СРО) для установления общих взаимоприемлемых правил конкуренции, оперативного решения вопросов с потребителями тормозной продукции, устранения возникающих барьеров, проведения независимой экспертизы;

ОАО «РЖД», компаниям- владельцам грузовых вагонов рассмотреть с участием разработчиков итоги прошедших испытаний опытных полувагонов, оснащенных тормозной системой с отдельным торможением и рекомендованных МВК к серийному производству, с целью принятия решения в заказе и пополнении эксплуатируемого парка;

решительно осудить использование контрафактных изделий, создающих угрозу безопасности движения поездов;

поддержать предложение Центра технического аудита ОАО «РЖД» о проведении совместно с заводами-изготовителями тормозных приборов аудита предприятий поставщиков продукции по заявкам «Росжелдорснаба», а также ремонтных предприятий компаний – владельцев подвижного состава на предмет выполнения технических условий и ремонтной документации разработчика продукции;

в разрабатываемых новых Правилах по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог определить однозначные требования к испытательному и стендовому оборудованию, для обслуживания и ремонта тормозных приборов в ремонтных цехах и АКП с учетом требований документации производителей тормозного оборудования;

ремонтным компаниям, эксплуатационным предприятиям железных дорог разработать программы оснащения специализированных участков современным технологическим оборудованием и стендами для обслуживания и ремонта тормозных приборов в соответствии с установленными нормативами и требованиями;

предложить ОАО «РЖД», ОАО «ВНИИЖТ» продолжить ранее сложившиеся традиции чередования Научно-практических конференций по тормозным системам с проведением очередной конференции на Экспериментальном кол