

Резолюция

VII Научно-практической конференции Ассоциации производителей и потребителей тормозного оборудования для подвижного состава железнодорожного транспорта «АСТО» на тему: **«Тормозные системы и приборы в эксплуатации. Нормативы и критерии обслуживания жизненного цикла».**

г. Москва

05 декабря 2012 г.

VII Научно-практическая конференция Ассоциации «АСТО» приурочена к 15-летнему юбилею образования ассоциации и прошла с участием представителей предприятий и организаций железнодорожной промышленности, научно-исследовательских и учебных заведений железнодорожного транспорта, проектно-конструкторских и технологических бюро, руководителей и специалистов различных структур холдинговой компании ОАО «Российские железные дороги», операторов подвижного состава, некоммерческих партнерств, объединяющих производителей железнодорожной техники, а также ремонтных и эксплуатационных предприятий с единой для всех целью - обеспечивать бесперебойную, эффективную и безопасную работу транспортной отрасли, как основы экономического потенциала стран Содружества железнодорожной колеи 1520.

Учредителями конференции выступили Ассоциация «АСТО», ОАО «Российские железные дороги», Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники».

Главным лейтмотивом конференции, в контексте которого разворачивалась дискуссия, стали проблемы, связанные с техническим содержанием, регулированием процессов производства, эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава и тормозного оборудования подвижного состава в изменяющейся обстановке реформирования железнодорожного транспорта, создания Таможенного союза стран Белоруссии, Казахстана и России, вхождения России в ВТО и интегрирования с международной транспортной системой.

Тема конференции заслуживает всеобщего внимания, а проблемы технического регулирования в области тормозных систем подвижного состава являются актуальным и для всех технических средств железнодорожного транспорта.

На площадках Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» уже начаты разработки новых нормативных документов, стандартов с адаптацией их к требованиям международных регламентов. Однако объемы финансирования этих работ заинтересованными сторонами партнерства не могут охватить все стороны деятельности, в том числе эксплуатацию, содержание и ремонт технических средств. Переработка существующих нормативных актов под новые требования и изменившиеся условия проводится недостаточными темпами, а принятые отраслевые стандарты СТО ОПЖТ не всегда становятся ориентирами для изменения установившихся норм и правил.

С целью развития нормотворческой деятельности в процессах технического регулирования, создания условий для эффективной реализации прав и обязанностей производителей и потребителей железнодорожной продукции участники конференции рекомендуют:

В области повышения надежности и снижения расходов на техническое содержание тормозных систем:

- Тормозостроительным предприятиям совместно с вагоноремонтными и эксплуатационными предприятиями разработать и осуществить меры по повышению надежности тормозных систем в эксплуатации.

С этой целью внедрить в эксплуатацию новые разработки и конструкции тормозных приборов, уплотнительных и смазочных материалов, безрезьбовых соединений, воздухозапорной арматуры и т. д.

- Предприятиям по ремонту и эксплуатации подвижного состава исключить из практики применение контрафактных, некондиционных тормозных приборов и комплектующих изделий.

При заказах материальных средств в снабженческих организациях строго руководствоваться требованиями ремонтной документации разработчика и

рекомендованными каталогами комплектующего оборудования Ассоциации «АСТО».

- Обеспечить на всех уровнях управления выполнение комплекса мер по выполнению требований ГОСТ Р 53977-2010 «Воздух сжатый пневматических систем железнодорожного подвижного состава. Требование к качеству».
- Считать необходимым, рассмотреть вопрос очистки сжатого воздуха в обустройствах станций и депо на заседании Комитета по тормозным системам НП «ОПЖТ» для выработки нормативных требований.

В области организации технического регулирования:

- Разработку новых нормативных документов осуществлять только признанными компетентными организациями, центрами с участием представителей всех заинтересованных сторон пользователей этого документа, объединенных в рабочие группы или временные творческие коллективы.
- Установить порядок, предусматривающий подачу заявок на разработку, переработку нормативных документов участниками партнерства НП «ОПЖТ» и профильными комитетами только через Комитет по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации с указанием объемов и источников основного и дополнительного финансирования.
- Всесторонне поддерживать инициативы предприятий, организаций, компаний, представляющих в НП «ОПЖТ» готовые проекты стандартов, других нормативных документов для дальнейшей проработки их в компетентных организациях, центрах партнерства, а также выступающих в качестве финансовой поддержки разработки интересующих регламентов.

В области расширения нормотворческой работы:

- Переработать нормативы отраслевой Инструкции по ремонту тормозного оборудования вагонов ЦВ-ЦЛ/732, выделив из этого документа отдельно регламенты Правил или стандарта (национального или международного) и технологическую часть, определяемую Инструкцией заинтересованного предприятия, компании.

- Продолжить переработку Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277, начатую по инициативе и за счет средств ОАО «РЖД», с преобразованием ее в стандарт (правила) в качестве поддерживающего документа к новым Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и отделением технологических параметров, учитываемых в документах внутреннего пользования в системе ОАО «РЖД» и стран Содружества колеи 1520.
- Продолжить работу над стандартами СТО ОПЖТ 18-2012 «Взаимодействие участников процессов производства, обслуживания и ремонта на этапе эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта», а также СТО ОПЖТ 6-2009 «Сличительные испытания. Порядок проведения» для продвижения их на более высокий уровень в качестве международных стандартов. Обратить внимание всех членов партнерства на необходимость принятия этих стандартов для руководства и переработки внутренних нормативных актов.
- Разработать регламент: «Основные технические требования к разработке механической части тормозных систем железнодорожного подвижного состава.»
- Считать необходимым разработать стандарт: «Основные термины и определения тормозных систем и оборудования подвижного состава железнодорожного состава.»
- С целью расширения условий для создания инновационных продуктов минимизировать количество основных требований на разработку тормозных систем, приборов, комплектующих изделий.
- В разрабатываемых регламентах пересмотреть нормативы допуска параметров тормозного нажатия, тормозных путей, давления в тормозных цилиндрах, выхода штоков тормозных цилиндров и других, влияющих на снижение эффективности тормоза, на повышение интенсивности износа и возникновения ползунов колесных пар, снижение уровня безопасности движения.

- Ввести в требования к инновационности грузовых вагонов использование новых конструкций воздухораспределителей 483А-005, с магистральной частью 483Б, а также системы раздельного торможения.
- Разработать новое Положение об автоконтрольных пунктах (АКП) и их аттестации с учетом повышенных требований к технической оснащённости.

В области разработок тормозного оборудования и комплектующих изделий, стендов, устройств диагностики:

- Одобрить работу конструкторских коллективов предприятий тормозостроения Ассоциации «АСТО» по реализации долгосрочных планов развития тормозных систем для перспективного подвижного состава.
- Обратить внимание конструкторов тормозных систем на необходимость приближения новых конструкторских разработок к решению проблемных вопросов, возникающих в эксплуатации подвижного состава.
- Считать необходимым при разработках стендового оборудования учитывать универсальность исполнения для минимизации их числа на ремонтных площадях.
- Разработать тормозной модуль, совмещающий функции воздухораспределителя и авторежима.
- Продолжить работы над конструкциями противоюза и других устройств тормозной системы, влияющих на повышенные износы колесных пар и рельсов.

В области противодействия поступлению контрафактной продукции:

- Одобрить работу предприятий тормозостроения по внедрению системы идентификации выпускаемой продукции. Считать необходимым применение на практике универсальной считывающей системы (ридера) частотных характеристик продукта.
- Внести требование по идентификации продукции как обязательное условие при декларировании её соответствия конструкторской документации,

и как основного элемента при разработке системы электронных паспортов на железнодорожную технику.

В области создания сервисных центров и технического перевооружения ремонтных предприятий:

- Ремонтным, эксплуатационным предприятиям, обслуживающим подвижной состав железнодорожного транспорта, разработать и осуществить программу технического перевооружения или модернизации технологических процессов, исходя из требований документации производителя транспортного средства или комплектатора.
- Операторам грузовых вагонов, эксплуатационным предприятиям рассмотреть предложения тормозостроительных предприятий по организации в регионах сервисных центров технического обслуживания тормозных приборов и стендового оборудования, предусмотрев создание неснижаемого запаса приборов и запасных частей, обучение обслуживающего персонала, обеспечение необходимой ремонтной документацией, методическими и учебными пособиями.

В области качества и рекламационно-претензионной работы:

- Тормозостроительным предприятиям продолжить работы по внедрению требований Международного стандарта менеджмента бизнеса железнодорожной промышленности IRIS, а также продлению сертификата по результатам ежегодного повторного аудита.
- Считать, необходимым разработать и ввести межотраслевое Положение об организации рекламационно-претензионной работы, предусматривающее высокое качество расследования случаев брака в работе и отцепок подвижного состава от поездов вследствие возникновения неисправностей, а также ответственность должностных лиц, в том числе и материальную, за достоверную оценку причин отказов в работе оборудования.
- Повысить ответственность за качество и достоверность информационного обеспечения предприятий системами КАСАНТ и АСУ РБ по случаям брака и отказов в работе технических средств в эксплуатации.

- Расширить практику проведения комиссионного мониторинга работоспособности тормозного оборудования на железных дорогах с участием представителей Центра технического аудита ОАО «РЖД», предприятий-изготовителей, эксплуатирующих и ремонтных предприятий.

В области логистики и бесперебойного обеспечения запасными частями, оборудованием, материалами:

- Предприятиям и организациям, заказчикам тормозного оборудования, запасных частей и материалов обеспечить своевременное заключение договоров с предприятиями поставщиками. Предусмотреть в договорах логистические графики поставки в течение всего временного периода, частичное авансирование заказов для приобретения расходных материалов.