



РЕЗОЛЮЦИЯ

IX Научно-технической конференции «Ассоциация «АСТО»- 20 лет в пути. Взаимодействие и партнерство».

г. Москва

07.12.2017

IX Научно-техническая конференция, посвященная 20-летию образования Ассоциации производителей и потребителей тормозного оборудования для подвижного состава железнодорожного транспорта «АСТО», организована по решению Научно-технического совета ассоциации при поддержке Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники».

В работе конференции приняли участие представители холдинга ОАО «РЖД», производителей машиностроительных предприятий и организаций, эксплуатационных и ремонтных компаний, эксперты, ученые, признанные специалисты НИИ, КБ, ВУЗов железнодорожного транспорта.

В соответствии с Программой конференции на пленарном заседании заслушаны и обсуждены доклады и выступления по вопросам, связанным с развитием тормозостроения для подвижного состава железных дорог и метрополитенов, системой менеджмента качества предприятий производителей тормозной продукции и содержанием в эксплуатации тормозных систем, состоянием отраслевой и вузовской науки в области тормозов и управления безопасностью движения поездов.

Участники конференции подчеркивают, что в современных социально-экономических условиях основными ориентирами перспективного развития российских железных дорог и транспортного машиностроения являются обеспечение потребностей транспортного комплекса Российской Федерации в высокоэффективной технике, а также диверсификация экспортного потенциала

страны на основе повышения конкурентоспособности на внутренних и внешних рынках.

Реализация этих задач неразрывно связана с подготовкой качественных профессиональных кадров, способных обеспечить инновационные тенденции развития производства во всех отраслях национальной экономики.

Конференция отмечает и поддерживает деятельность Ассоциации «АСТО» по сохранению и бережному отношению к памяти известных в мире изобретателей российских тормозов Флорентия Казанцева и Ивана Матросова, вытеснивших в конкурентной борьбе тормоза Вестингауза и Кнорр-Бремзе. Таким образом, в начале XX века была заложена основа отечественного тормозостроения и тормозной науки. Задачами сегодняшнего дня и на перспективу является сохранение высокого технического уровня важнейшей подотрасли и выхода на зарубежные рынки.

Участники Конференции поддерживают рекомендации III Железнодорожного съезда, направленные на полноценное импортозамещение, подтверждение конкурентоспособности отечественного инновационного подвижного состава, рассматривая его в качестве приоритетного для обновления парка.

Конференция отмечает высокий авторитет Ассоциации «АСТО», объединяющий усилия производителей и потребителей тормозного оборудования для реализации единых целей и задач в области ремонта и эксплуатации железнодорожного подвижного состава. Ассоциация в рамках Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» играет ведущую организующую роль среди комплектаторов тормозной системы, являющейся важнейшей составляющей и определяющей безопасность движения железнодорожного транспорта.

Одновременно конференция рекомендует собственникам и операторам подвижного состава, ремонтным и эксплуатационным компаниям, КБ принять во внимание предложение Ассоциации «АСТО» войти со своими специалистами в область тормозов в состав участников ассоциации, научно-технического совета для более тесного, эффективного решения проблем и задач, стоящих перед тормозостроением, тормозной наукой и эксплуатацией.

Конференция считает важнейшим направлением в Стратегии развития транспортного машиностроения интеллектуализацию тормозных систем подвижного состава нового поколения для достижения конкурентных преимуществ перед зарубежными производителями.

С целью развития взаимодействия предприятий тормозостроения, эксплуатирующих организаций и ремонтных предприятий участники конференции рекомендуют дальнейшую реализацию и развитие программы мониторинга работоспособности тормозного оборудования грузовых и пассажирских вагонов.

Участники конференции считают не допустимым использование в эксплуатации и ремонте тормозного оборудования железнодорожного подвижного состава контрафактных изделий и комплектующих, не прошедших в полном объеме испытаний и процедур подтверждения соответствия по требованиям безопасности железнодорожного подвижного состава. Выявленные факты должны оцениваться как покушение на безопасность движения с ответственностью согласно действующего законодательства.

Одновременно конференция поддерживает совместные меры производителей тормозного оборудования, ремонтных, эксплуатационных компаний по идентификации контрафактных изделий при входном контроле тормозного оборудования. Отмечает приоритет конструкторской и ремонтной документации производителей над всеми остальными техническими условиями, правилами, взаимное стремление к технологическому обновлению процессов ремонта, повышению квалификации кадров обслуживающего персонала.

Конференция подчеркивает необходимость выработки условий и требований объективной оценки причин отказа оборудования подвижного состава в эксплуатации, документирования и учета таких случаев, передачи информации в автоматизированные информационные системы на основе откорректированного классификатора неисправностей и профессионального определения причин и факторов их возникновения. Участники конференции считают, что издержки от неквалифицированной оценки причин отказа оборудования в эксплуатации, последствия от нее должны нести соответствующие должностные и юридические лица.

С целью ускорения продвижения разрабатываемой техники участники конференции рекомендуют компаниям - владельцам подвижного состава,

инфраструктуры ОАО «РЖД» поддерживать тесное взаимодействие и партнерство с разработчиками тормозного оборудования, ремонтными компаниями оказывая им содействие в проведении испытаний инновационного оборудования, технологическом и регламентном обеспечении обслуживания в эксплуатации.

Участники конференции отмечают важность государственной поддержки железнодорожной науки и высшей школы в части проведения фундаментальных исследований по проблемам транспорта, повышения эффективности перевозочных процессов и безопасности движения, в том числе в развитии отечественной тормозной науки. С этой целью рекомендуется шире использовать возможности фонда развития ИЦ «Сколково», Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ).

Конференция также отмечает в качестве важнейшей задачи вопросы обеспечения высшей и средней технической школы, эксплуатации, обслуживания подвижного состава учебными и справочными пособиями, плакатами, отражающими современное состояние тормозных систем и оборудования.

Решение данной задачи требует не отдельных инициатив, а системного подхода, требующего разработки комплексной программы с установлением финансирующих организаций, закреплением группы разработчиков, определения перечня необходимой литературы и материалов их макетирования, заказчиков, издателей, процедур, сроков реализации и другое.