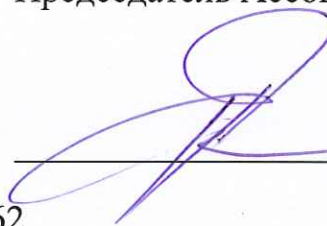


УТВЕРЖДАЮ:

Председатель Ассоциации «АСТО»



Н.А.Егоренков

ПРОТОКОЛ № 62

заседания Научно-технического совета Ассоциации
производителей и потребителей тормозного оборудования
для подвижного состава железнодорожного транспорта «АСТО».

г. Москва, ул. Лесная, д. 28

29 июня 2016 г.

Присутствовало : 16 человек членов НТС и приглашенных (список
прилагается).

Повестка дня:

1. О техническом регулировании в области эксплуатации тормозного
оборудования подвижного состава:

1.1. Правовое обеспечение технического обслуживания тормозных приборов
предприятиями-изготовителями комплектующих на базе создаваемых
сервисных центров.

Докладчик: Селедцов Николай Николаевич - заместитель
генерального директора по качеству и сервису ОАО МТЗ ТРАНСМАШ.

1.2. Разработка и обеспечение комплектной конструкторской документацией
ремонтных предприятий подвижного состава, договоры абонентского
обслуживания, идентификация приборов в соответствии с вносимыми
Минтрансом РФ изменениями в Правила технической эксплуатации
железных дорог РФ.

Докладчики: Чуев Сергей Георгиевич - генеральный конструктор
ОАО МТЗ ТРАНСМАШ;

Митрошин Александр Викторович - зам. генерального
конструктора ОАО «Транспневматика».

1.3. Установление гарантийных межремонтных пробегов - функция
маркетинга.

Постановка вопроса и обоснование предложения:

Митрошин Александр Викторович - зам. генерального конструктора
ОАО «Транспневматика».

1.4. Актуализация правил, инструкций по эксплуатации, техническому

обслуживанию и ремонту тормозного оборудования подвижного состава.

Докладчик: Назаров Игорь Викторович - заместитель заведующего лабораторией ОАО «ВНИИЖТ».

1.5.Актуализация Положения об аттестации контрольных пунктов автотормозов (АКП) и автоматных отделений (АО) в свете требований ТР ТС/2011(Ответ на обращение Ассоциации «АСТО» в адрес НП «ОПЖТ» от 18.05.2016 г. № А-7).

Докладчик: Матюшин Владимир Алексеевич- вице- президент НП «ОПЖТ»

2. О предложениях НП «Объединение вагоностроителей» в части установления предельного срока службы комплектующих при списании подвижного состава (грузовых вагонов), разработки инструкции для оценки состояния приборов на момент повторной установки на вагоны.

Докладчики: Соколов Андрей Борисович-главный конструктор СКБТ ОАО МТЗ ТРАНСМАШ.

Экспертная оценка: Матюшин Владимир Алексеевич- вице- президент НП «ОПЖТ»

3. Разное.

Сообщение исполнительного директора «АСТО» Шитова Вячеслава Михайловича, касающееся повестки очередного заседания НТС (сентябрь 2016 г.)

По первому вопросу:

Отмечено, что большинство предприятий по ремонту подвижного состава, контрольных пунктов автотормозов (АКП) и автоматных отделений (АО), а также организуемых сервисных компаний и центров не обладают конструкторской и ремонтной документацией предприятий- производителей.

Действующие устаревшие инструкции, правила не ориентированы на современные актуализированные технологии, предусматриваемые стандартами.

Все это, при отсутствии систем сертификации производства по нормам ТР ТС, подготовки и аттестации ремонтного персонала, создает серьезные проблемы с качеством ремонта подвижного состава, наполнением информационной системы КАСАНТ объективной информацией о причинах отказа технических средств и анализа их надежности, осуществлением корректирующих мероприятий в соответствии с международным стандартом IRIS.

Ухудшают ситуацию отсутствие учета комплектации в технических

паспортах подвижного состава, что создает условия использования дешевых контрафактных составных частей.

Изменения и дополнения в Правила технической эксплуатации железных дорог РФ, предусматриваемые Минтрансом России, направлены на существенное оздоровление ситуации с качеством ремонта и технического обслуживания.

Принято решение:

1. Одобрить изменения в действующие ПТЭ железных дорог Российской Федерации от 21.12.2010 г. №286 предлагаемые Минтрансом России, устанавливающие единую систему оценки и контроля ремонта подвижного состава, а также порядка и критериев допуска к эксплуатации на инфраструктуре железнодорожного транспорта.

Отметить важные в них требования, предъявляемые к ремонтным предприятиям, осуществляющим ремонт и модернизацию подвижного состава при наличии на праве собственности или ином законном основании конструкторской документации, актуальность которой подтверждена действующим договором абонентского обслуживания с разработчиком, в объеме эксплуатационных, ремонтных, технологических документов в соответствии с ГОСТ, а также требований по учету в технических паспортах комплектующих составных частей.

2. Считать необходимым на стадии введения в действие изменений в ПТЭ осуществить переработку нормативных документов, инструкций с приведением их в соответствие новым требованиям, в том числе:

2.1 Подготовить обращение в ФАЖТ, Дирекцию Совета по железнодорожному транспорту государств - участников содружества о разработке на базе действующего Положения об аттестации контрольных пунктов автотормозов (АКП) и автоматных отделений (АО) вагоноремонтных предприятий новых документов, выделив в отдельные: «Требования к содержанию и технологическому обеспечению контрольных пунктов автотормозов и автоматных отделений» и Положение об аттестации АКП и АО в соответствии с законодательствами об аккредитации в национальных системах аккредитации.

- 2.2 Просить НП «ОПЖТ» (Комитет по стандартизации, Комитет по качеству и Подкомитет по автотормозам) поддержать предложения «АСТО» о внесении изменений и дополнений в СТО ОПЖТ 18-2012 «Взаимодействие участников процессов производства, обслуживания и ремонта на этапе эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта» в части договорных отношений (п.1.3).
- 2.3 Просить НП «ОПЖТ» (Комитет по качеству, Комитет по стандартизации, ЦТК) разработать Методику учета, документирования и оценки параметров отклонений от работоспособного состояния технических средств (тормозных приборов) для расчетов критериев RAMS, включив эту работу в План стандартизации на 2017 год.
- 2.4. Подготовить обращения в ОАО «РЖД» о необходимости внесения корректирующих мероприятий в программу информационной системы КАСАНТ, исключив классификацию «виновные», акцентируя внимание на качестве расследования причин; спорные случаи определять комиссионно, увеличив норматив времени расследования. Интегрировать АС КАСАНТ, АС РБ, АС по хозяйствам, АС УРРАН с целью управления рисками на железнодорожном транспорте на основе идентификации опасностей, определения частоты и последствий опасных событий, оценки риска, его обработки и мониторинга.
- 2.5 Считать необходимым и просить руководство НП «ОПЖТ» представлять в мероприятиях Росстандарта по актуализации технических регламентов Таможенного союза, вынося на публичное обсуждение членов партнерства.
- 2.6 Просить НП «ОПЖТ» вернуться к рассмотрению проекта Типового положения о сервисных центрах по ремонту грузовых вагонов, их узлов и деталей, включая вагоны нового поколения, разработанного в 2013 году ООО «ОВК».
- 2.7 Предложить ОАО «РЖД», ОАО «ВНИИЖТ», проектно-конструкторским и технологическим бюро- филиалам ОАО «РЖД» рассмотреть вопрос о порядке актуализации действующих инструкций по ремонту, эксплуатации, техническому обслуживанию тормозного оборудования железнодорожного подвижного состава с вводом в действие изменений в ПТЭ.
- 2.8 Ассоциации «АСТО» продолжить добиваться решения вопроса мониторинга тормозного оборудования в эксплуатации (на инфраструктуре технического обслуживания, ремонта) силами

предприятий- изготовителей на основе договорных отношений с ОАО «РЖД», их зависимыми обществами, собственниками подвижного состава.

- 2.9 Обратиться в Ространснадзор, Департамент безопасности движения ОАО «РЖД» с просьбой усилить контроль за наличием и соблюдением ремонтными компаниями и предприятиями конструкторской, ремонтной и технологической документацией предприятий- изготовителей, учет и идентификацию составных частей подвижного состава. Привлекать для этих целей представителей разработчиков и изготовителей комплектующих изделий.
- 2.10 Предложить предприятиям- изготовителям тормозного оборудования в конструкторской документации на эксплуатацию приборов и контрактах жизненного цикла на подвижной состав отражать ответственность собственника подвижного состава и ремонтных предприятий за использование неоригинальных частей с соответствующей утерей гарантийных обязательств.

3. Принять к сведению и одобрить предложение ОАО «Транспневматика», исключающее внесение в Технические условия на тормозные приборы величину гарантийного пробега, так как этот критерий является коммерческим, оставив право его определения в договорных отношениях между продавцом и покупателем.

По второму вопросу

4. Согласиться с предложением НП «ОВС» в части необходимости установления предельного срока службы для комплектующих подвижного состава, подлежащего исключению из эксплуатации и утилизации.
5. Обратиться в НП «ОПЖТ» с просьбой разработать единые правила, регламентирующие контроль срока службы комплектующего изделия в соответствии с действующей нормативной документацией.

По третьему вопросу

6. Провести очередное заседание НТС «АСТО» в третьей декаде сентября 2016 г.
7. Внести в повестку дня заседания вопрос разработки электронных систем управления тормозами грузовых вагонов применительно к составам постоянного формирования.
8. Членам НТС «АСТО» подготовить дополнительные предложения для рассмотрения на заседаниях во второй половине года.

Председатель НТС Ассоциации «АСТО»



В.А.Карпычев

Приложение к протоколу
заседания НТС

**Список
участников заседания Научно-технического совета «АСТО»
29 июня 2016 года.**

№№	Ф.И.О.	Должность	Организация
1.	Егоренков Николай Анатолевич	Председатель Ассоциации «АСТО», генеральный директор	ОАО МТЗ ТРАНСМАШ
2.	Матюшин Владимир Алексеевич	Вице- президент	НП «ОПЖТ»
3.	Шитов Вячеслав Михайлович	Исполнительный директор	Ассоциация «АСТО»
4.	Чуев Сергей Георгиевич	Генеральный конструктор	ОАО МТЗ ТРАНСМАШ
5.	Соколов Андрей Борисович	Главный конструктор	ОАО МТЗ ТРАНСМАШ
6.	Панов Владимир Леонидович	Руководитель группы анализа тормозных систем	ОАО МТЗ ТРАНСМАШ
7.	Селедцов Николай Николаевич	Зам.генерального директора по качеству и сервису	ОАО МТЗ ТРАНСМАШ
8.	Песков Дмитрий Александрович	Зам. генерального директора по развитию	ОАО МТЗ ТРАНСМАШ
9.	Капелько Петр Николаевич	Старший инспектор - приёмщик заводского Центра технического аудита ОАО «РЖД»	ОАО МТЗ ТРАНСМАШ
10.	Назаров Игорь Викторович	Заместитель заведующего лабораторией	ОАО «ВНИИЖТ»
11.	Карпычев Владимир Александрович	Заведующий кафедрой д.т.н., профессор	ИТТСУ МГУПС (МИИТ)

12.	Стрельцов Андрей Владимирович	Редактор	Газета «Гудок»
13.	Амелин Андрей Юрьевич	Директор по производству	ОАО «Трансмаш» г.Белев
14.	Митрошин Александр Викторович	Зам.генерального конструктора	ОАО «Транспневматика»
15.	Погальников Валерий Викторович	Начальник отдела внедрения	ЗАО «Нейроком»
16.	Новохатько Александр Васильевич	Генеральный директор	ООО «Комплект-тормоз»

О правовом обеспечении технического обслуживания тормозного оборудования. Доклад Н.Н.Селедцова-ОАО МТЗ ТРАНСМАШ.

В настоящее время обслуживание и ремонт подвижного состава, и соответственно тормозного оборудования, осуществляется, как правило, в контрольных пунктах автотормозов (АКП) и автоматных отделениях (АО) депо, ремонтных предприятиях и сервисных центрах (таких как ООО ТМХ-Сервис, ООО СТМ-Сервис и сервисах организованных НПК «ОВК»).

С каждым годом количество различных сервисных центров только увеличивается, НПК «ОВК» уже насчитывает 51 сервисный центр, однако говорить о качестве выполняемых ремонтных работ тормозного оборудования сложно, поскольку в данные подразделения ОАО МТЗ ТРАНСМАШ официально не передавало ремонтную техническую документацию, а действующие документы в виде положений и инструкций никаким образом не учитывают интересы производителей тормозного оборудования, являющимися разработчиками ремонтной и эксплуатационной документации.

Как пример:

Единственным регулирующим документом, определяющим техническую оснащенность, метрологическое обеспечение, организационно-технологический уровень, уровень профессиональной подготовки кадров, и ряд других функций, а также порядок аттестации этих подразделений, является **«Положение об аттестации контрольных пунктов и автоматных отделений»**, утвержденное Советом по железнодорожному транспорту 21 октября 2010 г.,

Основным рабочим документом при ремонте тормозного оборудования в подразделениях ОАО РЖД является **«Общее руководство по ремонту тормозного оборудования» - 732-ЦВ-ЦЛ**, которое даже не согласовано с разработчиками и производителями данного оборудования.

Так же на действующих ремонтных предприятиях помимо Руководства 732-ЦВ-ЦЛ руководствуются собственной технологической документацией также не согласованной с разработчиками тормозного оборудования.

По имеющиеся у нас информации Министерством транспорта готовится изменение в **Правила технической эксплуатации железных**

дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286, в котором большое внимание уделяется технической документации разработчика.

Как пример выдержка из проекта изменения:

Ремонт железнодорожного подвижного состава должен осуществляться на предприятиях, отвечающих следующим требованиям:

- наличие на праве собственности или ином законном основании конструкторской документации по ГОСТ 2.102, актуальность которой подтверждена действующим договором абонентского обслуживания с разработчиком, в объеме эксплуатационных документов по ГОСТ 2.601 и ремонтных документов по ГОСТ 2.602, на объект, в отношении которого осуществляется ремонтная деятельность;

- наличие на праве собственности или ином законном основании технологической документации по ГОСТ 3.1102, по которой осуществляется выполнение ремонтной деятельности;

- наличие системы процедур оценки качества, отремонтированного железнодорожного подвижного состава по ГОСТ 20831.

Проблема в следующем, что на данный момент времени участниками проводящими ремонт и обслуживание тормозного оборудования, отсутствует непосредственное участие предприятий-разработчиков в данном виде деятельности, что является особо важным. Технологическая документация не согласовывается с предприятиями производящими тормозное оборудование, персонал не проходит обучение и аттестацию на право ремонта и обслуживания, отсутствует обратная связь о выходах из строя тормозного оборудования за гарантийный период и о видах производимых ремонтов.

Помимо этого зачастую ремонтные организации используют не оригинальные запасные части, что в свою очередь может отрицательно сказаться на безопасности движения подвижного состава и жизни людей.

Как пример: РТИ для тормозного оборудования – в последние годы появились организации, выпускающие РТИ под чертёжными номерами ОАО МТЗ ТРАНСМАШ, учитывая, что ни одной из организаций КД на резинотехнические изделия не передавалась, и договора на абонентское обслуживание не заключались, за исключением ЗАО Тульского завода резиновых технических изделий, которому официально передана КД и заключен договор на абонентское обслуживание, и что собственником КД, разработчиком, а также ответственным за надлежащую работоспособность

приборов безопасности, к которым относится тормозное оборудование, разработанное и выпускаемое нами, является ОАО МТЗ ТРАНСМАШ, данные резинотехнические изделия не были согласованы с нами использованным чертежным номером, не были аттестованы нами на надлежащую работоспособность, не включены в КД на наш прибор РТИ данного производителя и его резинотехнической смеси.

Помимо того, на РТИ под чертежными номерами ОАО МТЗ ТРАНСМАШ, предприятиями были получены декларации о соответствии ТР ТС 001/2011. Т.е. декларации на заведомо контрафактные изделия. Более того, ранее выданные декларации заявителя ООО «Оптон-Импекс», производителя «Донтехрезина», обойдя понятие использования чертежного номера аббревиатурой «ДТР» в нашем чертежном номере, имеют продолжение. На данный момент эта организация предлагает к продаже у себя на сайте данную продукцию, опустив аббревиатуру ДТР. То есть, присутствие у него выданной декларации фактически прямо, а не косвенно способствует насыщению рынка заведомо контрафактными изделиями.

Так же в целях удовлетворения основного потребителя в лице ОАО «РЖД» многие предприятия производители тормозного оборудования были сертифицированы на соответствие стандарта IRIS, но для полноценной работы по RAMS, предприятия испытывают дефицит достоверных данных об отказах тормозного оборудования и видах ремонта за гарантийный период, хотя в стандарте IRIS есть четкое обязательное требование по сбору данных «в течение, и после гарантийного периода»

Подведя итог сказанного, хочется обратиться к участникам заседания с предложением:

1. Совместно проработать вопрос создания региональных сервисных центров обслуживания тормозного оборудования (РСЦО ТО) на базе ремонтных предприятий ОАО «РЖД», Сервисных центров собственников подвижного состава с задачами:

1.1 Контроль технического состояния поступающих из эксплуатации для ремонта тормозного оборудования.

1.2 Набор статистических данных по конкретным неисправностям и оперативная передача данной информации заводам - изготовителям.

1.3 Использование при ремонте только оригинальных запасных частей.

1.4 Использование аттестованного стендового оборудования, предусмотренного документацией разработчика тормозного оборудования.

1.5 Допуска к ремонту и обслуживанию тормозного оборудования, обученным и аттестованным техническим персоналом в части сборки и испытаний тормозного оборудования со стороны разработчика.

2. Для реализации этих задач необходимо:

2.1 Проанализировать существующий рынок организаций проводящих различные виды ремонта и сервиса для выработки единого понимания, подхода и политики в этой деятельности.

2.2 Переложить новые требования проекта изменений Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, касательно ремонта и обслуживания подвижного состава, в документы низшего уровня, таких как СТО, Положения, Инструкции и т.п.

2.2 Совместно с АСТО разработать нормативный документ в виде СТО ОПЖТ о порядке допуска и аттестации организаций, проводящих ремонт и обслуживание тормозного оборудования.

Вся эта работа позволит оценить реальную стоимость жизненного цикла изделия и минимизировать издержки на содержание тормозного оборудования, и с учетом наполнения опыта рассмотреть возможность улучшения показателей RAMS.

Спасибо за внимание!

СКБТ

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ



Докладчик :
Генеральный конструктор
ОАО МТЗ ТРАНСМАШ,
Чуев Сергей Георгиевич
Т.М. 915-360-8847

© ОАО МТЗ ТРАНСМАШ , СКБТ 2016

Лесная ул., д. 28, г. Москва, 125190, Россия
Тел.: (095) 780-3760, факс: (095) 978-7109
ОКПО 05756760, ОГРН 1027739119704
ИНН 7707019672, КПП 774801001

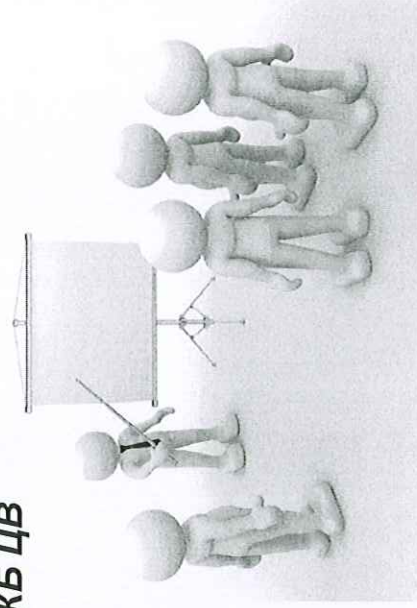


ТЕХНИЧЕКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

1. Конструкторская документация в т.ч.
 - 1.1 Руководство по эксплуатации (раздел ремонт)
2. Технические условия
3. Ремонтная документация.
4. Плакаты
5. Учебные пособия и книги по тормозному оборудованию и тормозным системам.
6. Обмен опытом ремонта (статьи в журналах)

РАЗРАБОТЧИКИ РЕМОНТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

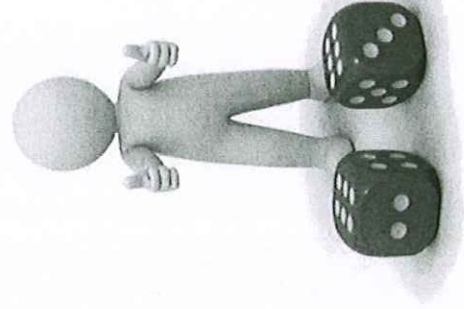
- ✓ **ОАО МТЗ ТРАНСМАШ**
- ✓ **Проектно-конструкторское бюро локомотивного хозяйства ПКБ ЦЛ**
- ✓ **Проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства ПКБ ЦВ**





РЕМОНТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ производящие ремонт и сервисное обслуживание

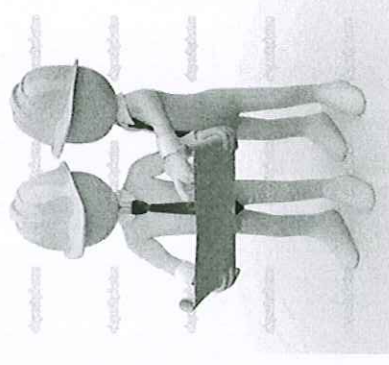
- Сервисное предприятие ЗАО «Трансмашхолдинга» -- ООО «ТМХ-Сервис»
- Сервисное предприятие Группа «Синара» -- ООО «СТМ-Сервис»
- Локомотиворемонтные предприятия в т.ч.:
- Новосибирский электровозоремонтный завод (НЭРЗ)
- Челябинский электровозоремонтный завод (ЧЭРЗ)
- и многие другие.
- Вагоно-ремонтные компании (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3)
- Вагоно-ремонтные заводы в т.ч.:
- ОАО Новороссийский вагоноремонтный завод (НВРЗ)
- ОАО Рославльский вагоноремонтный завод (РВОЗ)
- ОАО Ярославский вагоноремонтный завод (ЯВРЗ)
- Всего 21 завод.
- Авто-контрольные пункты (АКП) всех видов депо.
- Заводы и компании производители тормозного оборудования:
- ✓ **ОАО МТЗ ТРАНСМАШ**





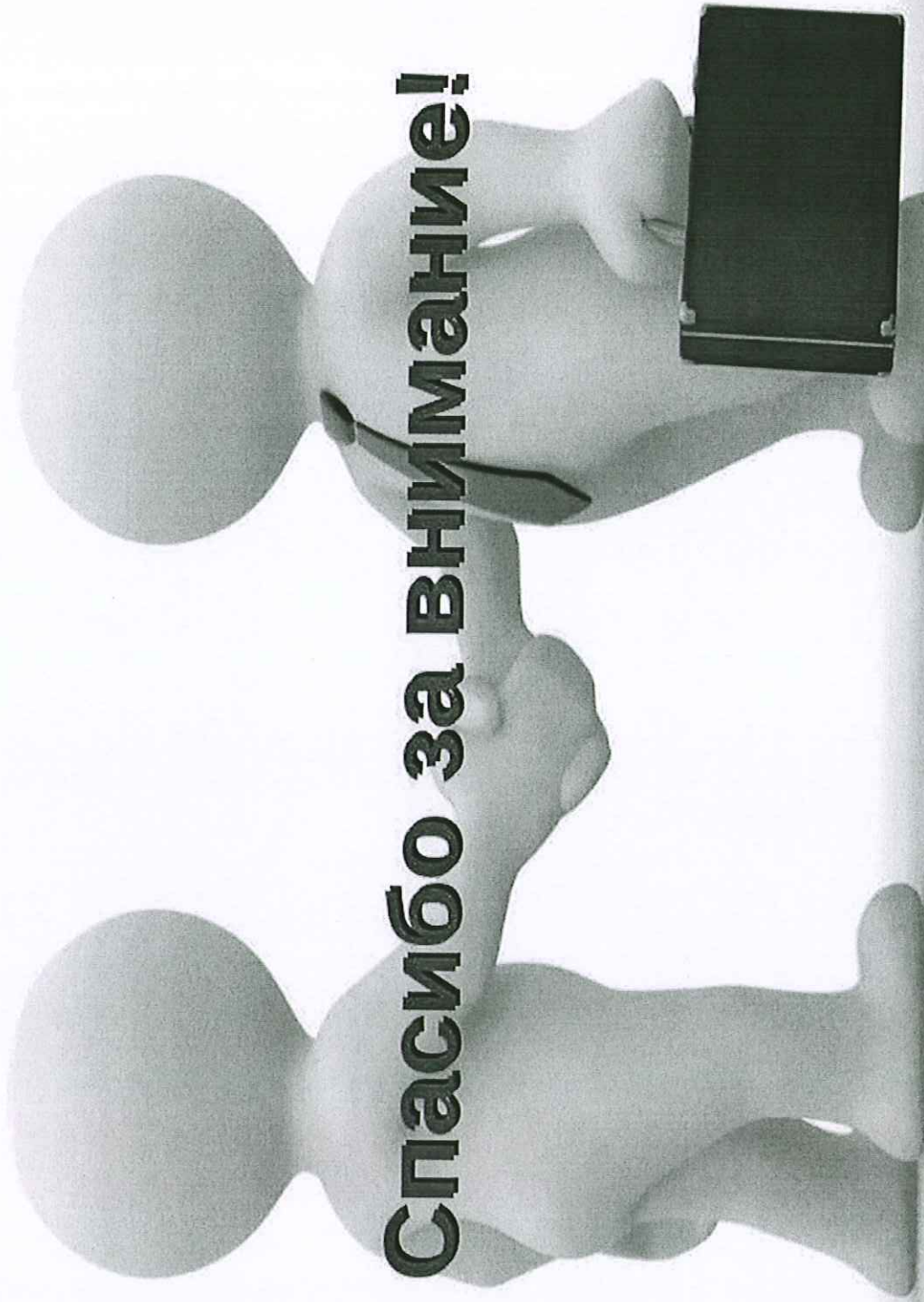
Ремонт тормозного оборудования может осуществляться на предприятиях, отвечающих следующим требованиям в части технической документации:

- ✓ *Наличие конструкторской документации по ГОСТ 2.102, актуальность которой подтверждена действующим договором абонентского обслуживания с разработчиком, в объеме эксплуатационных документов по ГОСТ 2.601 и ремонтных документов по ГОСТ 2.602*
- ✓ *Наличие производственных помещений, оборудования, средств измерений, контроля и испытаний, предусмотренных эксплуатационными и ремонтными документами*
- ✓ *Наличие технологической документации по ГОСТ 3.1102, по которой осуществляется выполнение ремонтной деятельности*





ОАО МТЗ ТРАНСМАШ. Специальное конструкторское бюро тормозостроения



Спасибо за внимание!