

ПРОТОКОЛ

Общего собрания членов Ассоциации производителей и потребителей тормозного оборудования для подвижного состава железнодорожного транспорта «АСТО».
г. Москва, ул. Лесная, д. 28

28 марта 2019 года

№37

Присутствовали члены Ассоциации и приглашенные (Приложение №1 к Протоколу)

Число голосов, принадлежащих членам – 16.

Число голосов членов Ассоциации, принявших участие в общем собрании – 14.

Кворум имеется.

Собрание правомочно.

Председатель собрания: Егоренков Николай Анатольевич.

Секретарь собрания: Борисов Никита Максимович.

ОГЛАШЕНА ПОВЕСТКА дня собрания:

1. Отчет о работе Ассоциации «АСТО» в 2018 году. Задачи на 2019 год.
Докладчик: Председатель Ассоциации Егоренков Николай Анатольевич.
2. Финансовый отчет за 2018 год.
Докладчик: Исполнительный директор Ассоциации Шитов Вячеслав Михайлович.
3. Отчет Ревизионной комиссии.
Докладчик: Председатель ревизионной комиссии Гараева Мария Николаевна.
4. Об избрании Исполнительного директора Ассоциации «АСТО».
Докладчик: Председатель Ассоциации Егоренков Николай Анатольевич.
5. О финансовом плане и членских взносах на 2019 год.
Докладчик: Исполнительный директор Ассоциации.
6. Организационные вопросы.

Решили:

Повестку дня собрания **утвердить.**

Голосовали:

«ЗА» - 14;

«ПРОТИВ» - 0;

«Воздержались» - 0.

Принято единогласно.

(1) По первому вопросу

с отчетом о работе Ассоциации «АСТО» в 2018 году и задачах на 2019 год доложил
Председатель Ассоциации Егоренков Николай Анатольевич.

Выступили:

Шитов В.М., Карпычев В.А., Хвостов А.В., Осипов В.А., Чуев С.Г., Карнаухов Ю.Г.,
Полужков Ю.Е..

Решили:

- 1.1. Отчет о работе Ассоциации «АСТО» (Приложение №2) **утвердить.**
- 1.2. Считать основными направлениями деятельности Ассоциации на 2019 год:
 - 1.2.1. дальнейшее укрепление имиджа отечественного тормозостроения в условиях растущей конкуренции на рынках транспортного машиностроения;
 - 1.2.2. последовательное освоение инновационных техники и технологий для качественного улучшения продукции тормозостроения, повышения безопасности, надежности, экономической эффективности, ремонтпригодности и других характеристик;
 - 1.2.3. расширение условий для перспективного развития тормозостроения на основе активизации фундаментальных исследований, разработки, внедрения системных и прикладных программ железнодорожного транспорта;
 - 1.2.4. повышения профессионального уровня работников предприятий;
 - 1.2.5. разработку стандартов, правил и других нормативных документов, направленных на обеспечение технических регламентов безопасности в области тормозных систем.

С этой целью:

1.3 Обеспечить выполнение планов, мероприятий и решений, принятых на площадке ассоциации.

1.4. Образовать в «АСТО» с участием заинтересованных сторон рабочую группу по актуализации действующего Положения об аттестации контрольных пунктов автотормозов и автоматных отделений, разработке технического задания на проект ГОСТ «Вагоноремонтное предприятие. Основные требования к содержанию и внедрению систем управляющих технологий» для представления в ТК 045, определения разработчика, размера и источника финансирования.

1.5 Разработать и внедрить в практику мониторинга тормозного оборудования в эксплуатации Методику сбора информации для выполнения мероприятий по стандарту ISO/NS 22163-2017, взамен IRIS, в том числе по системе FRACAS, в рамках обеспечения положений стандарта СТО ОПЖТ 37-2018 «Тормозное оборудование железнодорожного подвижного состава. Порядок взаимодействия участников жизненного цикла при формировании и подтверждении требований RAMS/LCC. Общие положения».

1.6 Рекомендовать руководителям предприятий тормозостроения, вагоноремонтных компаний, - членов Ассоциации «АСТО», - продолжить мониторинг тормозного оборудования грузовых пассажирских вагонов, предусмотреть в планах внедрение в практику современных систем сбора информации и идентификации производимого продукта, в том числе АСУ, блокчейн – технологии, интернет – ресурсы.

1.7 Ассоциации «АСТО» инициировать во взаимодействии с партнерами и объявить 2019-2020 г.г. годами «Тормозной науки» в сфере железнодорожного транспорта с целью придания особого значения данного направления науки в перспективном развитии тормозных систем, оборудования для инновационного и высокоскоростного подвижного состава.

1.8 Членам Ассоциации «АСТО» поддержать предложение НП «Объединение производителей железнодорожной техники» об образовании в партнерстве института независимых экспертов из числа признанных специалистов в различных областях железнодорожного транспорта.

В месячный срок направить для проведения процедуры аккредитации в НП «ОПЖТ», а также в исполнительную дирекцию «АСТО» кандидатуры специалистов с

краткими характеристиками в объявленной сфере деятельности (ученые звания, опыт работы, опубликованные труды и т.д.)

1.9 Исполнительному директору «АСТО», председателю НТС «АСТО» сформировать в ассоциации реестр экспертов в области тормозов подвижного состава для практического использования в оценке выносимых на рассмотрение НТС вопросов и предложений в проекты решений.

Осуществить актуализацию деятельности Научно – технического совета, исходя их расширяющихся функции ассоциации, внести необходимые предложения в изменение Положения об НТС «АСТО».

1.10 Поручить исполнительному директору «АСТО» подготовить и внести в установленном порядке в Совет ассоциации и Общему собранию предложения по изменению некоторых положений Устава Ассоциации «АСТО», связанных с уточнением функций, задач и управления обществом.

1.11 Поручить исполнительному директору «АСТО», членам ассоциации осуществить организационные меры по взаимодействию и сотрудничеству в области информационного обеспечения посредством интернет – сайтов организаций и предприятий.

Голосовали :

«ЗА» - 14;

«ПРОТИВ» -0;

«Воздержались» - 0.

Принято единогласно.

(2) По второму вопросу

финансовый отчет за 2018 год Общему собранию представил исполнительный директор Ассоциации Шитов Вячеслав Михайлович.

Решили:

2.1. Финансовый отчет с годовым бухгалтерским балансом за 2018 год (Приложение №3) утвердить.

Голосовали:

«ЗА» - 14;

«ПРОТИВ» - 0;

«Воздержались» - 0.

Принято единогласно.

(3) По третьему вопросу

с отчетом Ревизионной комиссии по результатам проверки бухгалтерской отчетности Ассоциации за 2018 год доложил председатель Ревизионной комиссии Гараева Мария Николаевна.

Решили:

3.1. Отчет Ревизионной комиссии (Приложение №4) утвердить.

Голосовали:

«ЗА» - 14;

«ПРОТИВ» - 0;

«Воздержались» - 0.

Принято единогласно.

(4) По четвертому вопросу

В связи с истекшим 3-х летним сроком полномочия Исполнительного директора Шитова Вячеслава Михайловича Председатель Ассоциации Егоренков Николай Анатольевич предложил избрать Шитова Вячеслава Михайловича Исполнительным директором «АСТО» на очередной 3-х летний срок .

Решили:

4.1. Избрать Исполнительным директором Ассоциации «АСТО» Шитова Вячеслава Михайловича на 3 года согласно Уставу.

Голосовали:

«ЗА» - 14;

«ПРОТИВ» - 0;

«Воздержались» - 0.

Принято единогласно.

(5) По пятому вопросу

о финансовом плане Ассоциации и членских взносах на 2019 год доложил Исполнительный директор Ассоциации «АСТО» Шитов Вячеслав Михайлович. Собранию представлена на утверждение смета доходов и расходов Ассоциации на 2019 год, а также величины членских взносов на 2019 год. Вопросов по предложениям не поступило.

Решили:

5.1. Финансовый план Ассоциации со сметой доходов и расходов на 2019 год (Приложение № 5) и величины членских взносов участников Ассоциации на 2019 год (Приложение № 6) **утвердить.**

Голосовали:

«ЗА» - 14;

«ПРОТИВ» - 0;

«Воздержались» - 0.

5.2. Членам Ассоциации обеспечить уплату членских взносов в соответствии с Уставом Ассоциации до 1 июня 2019 года.

(6). По шестому вопросу, организационному, доложил Исполнительный директор Шитов Вячеслав Михайлович.

В связи со сменой руководителя АО «Трансмаш», г. Белев, по согласованию с Председателем Ассоциации «АСТО» Егоренковым Николаем Анатольевичем предложил избрать членом Совета Ассоциации «АСТО» сроком на один год, до истечения полномочия действующего Совета Ассоциации, Блинова Сергея Васильевича – генерального директора АО «Трансмаш» г. Белев.

Решили:

6.1 Избрать членом Совета Ассоциации «АСТО» генерального директора АО «Трансмаш» Блинова Сергея Васильевича сроком на один год.

Председатель собрания



Н.А.Егоренков

Секретарь собрания



Н.М.Борисов

Список участников итогового Общего собрания «АСТО».

№№	Ф.И.О.	Должность	Организация
1.	Егоренков Николай Анатольевич	Председатель Ассоциации «АСТО», генеральный директор	АО МТЗ ТРАНСМАШ
2.	Шитов Вячеслав Михайлович	Исполнительный директор	Ассоциация «АСТО»
3.	Гараева Мария Николаевна	Директор по корпоративному управлению АО «Транспневматика»	Председатель ревизионной комиссии «АСТО»
4.	Карпычев Владимир Александрович	Заведующий кафедрой д.т.н., профессор	РУТ (МИИТ)
5.	Полуэктов Юрий Евгеньевич	Генеральный директор	ООО «Русинвестпром»
6.	Архипов Сергей Николаевич	Главный инженер	ООО «ПК Русинвестпром»
7.	Новохатько Александр Васильевич	Генеральный директор	ООО «Комплект- тормоз»
8.	Карнаухов Юрий Гаврилович	Технический директор	АО «Тульский завод» РТИ
9.	Меерзон Юрий Маркович	Заместитель генерального директора по качеству	АО «Нейроком»
10.	Блинов Сергей Васильевич	Генеральный директор	АО «Трансмаш» г. Белёв

11.	Шестов Дмитрий Владимирович	Заместитель начальника технического отдела	АО «ВРК-1»
12.	Осипов Владимир Анатольевич	Заместитель начальника управления безопасности движения	АО «ВРК-2»
13.	Хвостов Андрей Владимирович	И.о. главного инженера	АО «ВРК-3»
14.	Дирин Семён Игоревич	Главный специалист технического отдела	АО «ВРК-3»
15.	Ролле Игорь Александрович	Доцент	ФГБОУ ВПО ПГУПС
16.	Чуев Сергей Георгиевич	Генеральный конструктор	АО МТЗ ТРАНСМАШ
17.	Сидорова Ирина Юрьевна	Главный бухгалтер	Ассоциация «АСТО»
18.	Куликова Марина Михайловна	Секретарь - референт	Ассоциация «АСТО»
19.	Мильцев Иван Сергеевич	Системный администратор	Ассоциация «АСТО»
20.	Борисов Никита Максимович	Ученый секретарь НТС	Ассоциация «АСТО»

Отчет
Председателя Ассоциации «АСТО»
Общему собранию членов ассоциации
за 2018 год.

1. В отчетном году число членов ассоциации осталось прежним-16, из них УкрНИИВ по политическим мотивам и по просьбе руководства института считаем условно действующим в нашем составе. Просьба оставить в АСТО подтверждена и в текущем году, Председателю ассоциации делегировано право принимать решения и голосовать от имени института.

2. Работа ассоциации осуществлялась по утвержденному плану, а также в соответствии с Мероприятиями по выполнению поручений и предложений участников IX Научно- технической конференции, посвященной 20- летию Ассоциации «АСТО», согласованными Президентом НП «ОПЖТ» Валентином Александровичем Гапановичем 19 апреля 2018 года, утвержденными Председателем «АСТО» и решениями, принятыми на площадке Ассоциации «АСТО» .

Отмечу, что Мероприятия конференции стали для ассоциации дорожной картой для активных действий как внутри нашего сообщества, так и на внешней арене: НП «ОПЖТ», ОАО «РЖД» и других площадках. В них приняло участие более 35 организаций. На таком уровне мы работаем впервые!

3. Экономика транспортного машиностроения, а соответственно предприятий тормозостроения для железнодорожного транспорта в 2018 году отмечена с положительной динамикой. Рост производства локомотивов и вагонов был в диапазоне 19-67%. Согласно Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года ежегодно необходимо производить 700 локомотивов, 40 тысяч грузовых вагонов, 400 вагонов метрополитена и 760 пассажирских вагонов.

В 2018 году российские предприятия произвели 804 локомотива (рост к 2017 году составил 29,9%), 68,9 тыс. грузовых вагонов (рост 18,7%),

540 вагонов метрополитена (рост 55,6%) и 823 пассажирских вагона (рост 66,6%). Рост экспорта к предыдущему году составил на 16%.

За счет заказов ОАО «РЖД» и АО «Центральная пригородная пассажирская компания» в 2018 году был обеспечен рост производства вагонов электропоездов.

Для АО МТЗ ТРАНСМАШ, например, рост производства тормозной продукции к 2017 году составил 30%, причем динамика роста последовательно сохраняется и к предыдущим годам.

Аналогично положение на Первомайском АО «Транспневматика» и других предприятиях «АСТО». Это свидетельствует о том, что позиции отечественного тормозостроения в конкурентной борьбе с иностранными производителями, в т.ч. KNORR BREMSE, остаются незыблемыми. Задачи Ассоциации решаются успешно.

4. За истекший год проведено 3 заседания НТС, рассмотрено 8 вопросов. Наиболее значимым является расширенное заседание НТС 31 января 2019 года по проблемам контрафакта, техническим и технологическим инструментариям борьбы с этим явлением. К заседанию проявили большой интерес 35 организаций и 55 человек специалистов различных уровней и направлений деятельности, в том числе поддержавший нашу инициативу Президент НП «ОПЖТ» В.А.Гапанович, а также Президент Международной ассоциации «Антиконтрафакт» А.А.Аслаханов.

В активе также стоит проведенное 02 октября 2018 года совместно АО МТЗ ТРАНСМАШ и АО ВРК 1,2,3 согласительное совещание по выработке путей решения взаимных вопросов, отмеченных в ранее принятых документах: Протоколе совместного совещания представителей МТЗ и ВРК от 12.07.2017 года, мероприятиях юбилейной конференции. В ходе данного совещания сторонами было достигнуто соглашение о разработке Классификатора неисправностей магистральной и главной частей воздухораспределителя, причин их возникновения и влияющих факторах замедленного отпуска и самопроизвольного торможения в эксплуатации, внесение его в качестве дополнения к действующему «Регламенту расследования причин отцепки грузового вагона и ведение рекламационной работы».

С этой целью решением НТС была образована рабочая группа под руководством генерального конструктора Чуева Сергея Георгиевича в составе представителей заинтересованных сторон. К сожалению, имею

информацию, что участие в группе от ВРК лиц, не уполномоченных принимать решения и полемизировать со своей точкой зрения по концепции документа, затягивает решение этого вопроса. Хотел бы выслушать мнение вагоноремонтных компаний в прениях по данному вопросу и ваши предложения.

В согласительных совещаниях, кроме того, приняты предложения ВРК по уплотнителям соединительных рукавов о сроке годности, пересмотре ГОСТ и внесении изменений в Общее руководство по ремонту тормозного оборудования вагонов 732-ЦВ-ЦЛ.

Отдельно образовывалась рабочая группа по проработке концепции формирования тормозных систем для грузового подвижного состава. На расширенном заседании рабочей группы было рекомендовано рассмотреть концепцию на заседании НТС, а после ее одобрения по поручению главного инженера ОАО «РЖД» Кобзева Сергея Алексеевича рассмотрен в Департаменте технической политики у Назарова Олега Николаевича. Кроме того данный вопрос вызвал интерес у первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Мишарина Александра Сергеевича, положительно оценившего цифровую систему управления тормозами «Искра-200». Так же, по поручению Президента НП «ОПЖТ» Гапановича В.А., концепция рассмотрена на заседании Комитета по грузовому подвижному составу 08 февраля 2019 года с докладами от Ассоциации «АСТО» и АО «ВНИИЖТ» Назарова Игоря Викторовича, от АО МТЗ ТРАНСМАШ Чуева Сергея Георгиевича. Комитет поддержал предложение «АСТО» и рекомендовал перенести рассмотрение комплексных проблем, связанных с созданием подвижного состава: электровозов и грузовых платформ для контейнеров на скорость до 160-200 км/час, формированием нормативной базы эксплуатации скоростных грузовых поездов (ПТЭ, инструкций по движению, сигнализации), поддерживающих стандартов к ТР ТС на заседание Научно-практического совета НП «ОПЖТ». Валентин Александрович Гапанович согласился с нашим предложением, в том числе и с рекомендацией ОАО «РЖД» определить заказчика и координатора этой комплексной задачи.

5. Вопрос организации скоростного грузового движения, инициированный Ассоциацией «АСТО» на данный момент нельзя рассматривать исчерпывающим только тормозной концепцией для ассоциации и ее членов: тормозостроителей, вагоноремонтных компаний и наших партнеров по эксплуатации. Дело в том, что Президент Российской

Федерации В.В.Путин в своем майском (2018 года) Указе поставил перед железнодорожниками задачу: к 2024 году освоить объемы перевозок контейнерных грузов на направлении Восток - Запад в 4 раза превышающие настоящий уровень и обеспечить скорости доставки не менее 7 суток. Решить эти задачи без организации скоростного движения не представляется возможным. И нам не стоит ждать, пока РЖД разработает «дорожную карту» реализации данной задачи. Мы знаем что делать и должны инициировать освоение новых разработок и технологий производства тормозного оборудования, технического обслуживания и ремонта инновационного подвижного состава для обеспечения качества и надежности производимых приборов, безотказной работы в межремонтный период.

6. Что же сделано в этих направлениях в истекшем году членами АСТО? Какие задачи необходимо решать сегодня и в перспективе?

Об этом мы попросили поделиться и представить краткие отчеты всех членов ассоциации. С ними вы можете ознакомиться в раздаточных материалах. Отмечу, что не все к этому отнеслись с должным пониманием и ответственностью. Не буду вдаваться в поиски причин. Замечу лишь, что других источников информации о работе и достижениях своих партнеров мы не имеем. Так же как нет информации о планах на 2019 год и возможном участии в них Ассоциации «АСТО» дл решения общих проблем. Но об этом более подробно остановлюсь ниже.

Сейчас же доведу до вашего сведения лишь наиболее характерные примеры своего АО МТЗ ТРАНСМАШ.

Для того, чтобы соответствовать положению лидера отечественного тормозостроения и достойно конкурировать с зарубежными партнерами предприятие постоянно совершенствуется и строит перспективные планы в области создания и производства тормозных приборов широкого спектра. Ежегодно в бюджете предусматриваются значительные средства на новую технику и высокие технологии. В области проектирования и разработок новой техники значатся сотни наименований различных мероприятий. На сегодня более двухсот пятидесяти изобретений защищены авторскими свидетельствами и патентами. В разработках используются новые материалы и технологии, электроника и микропроцессорная техника. В бюджете расходов из прибыли на 2018 год на техперевооружение было предусмотрено денежных средств почти 1/3 от общих затрат. По сравнению

с 2017 годом увеличение в 2,5 раза. На 2019 год увеличение запланировано более чем в 2 раза к предыдущему году. Это - не считая обновления лабораторий и испытательной базы, затрат на поддержание материально-технической базы предприятия.

Делается много, но еще больше предстоит сделать. В порядке самокритики, пока что тяжело даются усилия по реализации отдачи от капитализации планируемых затрат на обеспечение качества производства продукции. Человеческий фактор, недостаточный контроль по - прежнему являются причиной имеющихся отказов гарантийного тормозного оборудования в эксплуатации. Система Менеджмента Качества дает сбои и в недостаточной степени доходит до каждого из работающих. Поэтому постоянная кропотливая работа с персоналом, привитие духа корпоративной ответственности и разделения результатов труда по-прежнему остаются первостепенной задачей руководства и коллектива в целом.

(Информационные материалы других членов АСТО прилагаются к этому отчету).

7. В последние годы тормозостроительные предприятия научились своевременно реагировать на быстроизменяющиеся потребности транспортного машиностроения и холдинга ОАО «РЖД» в новом подвижном составе с соответствующими тормозными системами для обеспечения безопасности движения и требуемых эксплуатационных характеристик.

Однако новые международные стандарты требуют от производителей железнодорожной техники обеспечения прослеживаемости за своей продукцией на всех этапах жизненного цикла с разработкой и осуществлением корректирующих мероприятий по повышению надежности. Это требование не возможно осуществить без должного взаимодействия всех участников процесса эксплуатации. На начальном этапе, как вы знаете, по инициативе «АСТО» на площадке НП «ОПЖТ» разработан и принят стандарт партнерства СТО ОПЖТ 37-2018 «Тормозное оборудование железнодорожного подвижного состава. Порядок взаимодействия участников жизненного цикла при формировании и подтверждении требований RAMS/LCC. Общие положения».

Основное назначение этого стандарта - своевременное и наиболее полное получение информации из эксплуатации в течение объявленного

срока службы.

Однако, даже в «ручном» режиме, практика изучения сбора и анализа информации о тормозном оборудовании в эксплуатации и ремонте в процессе мониторинга осуществляется нерегулярно и бессистемно. Здесь нам необходимо поработать и методически организовать сбор информации для выполнения мероприятий по стандарту, в замен IRIS , ISO/TS 22163:2017 г., в том числе и по системе FRACAS (с анализом и корректирующими действиями).

Очередным шагом, активно обсуждаемым сейчас, является отработка пилотного проекта внедрения технологии распределенного реестра (блокчейн) для решения задачи сопровождения жизненного цикла тормозного оборудования и, вместе с тем, борьбы с контрафактом. По поручению Президента НП «ОПЖТ» В.А.Гапановича Федеральная пассажирская компания и АО МТЗ ТРАНСМАШ должны подготовить план действий по применению этой технологии для сопровождения жизненного цикла пассажирского вагона и его тормозной системы как задачи, ориентированной на повышение безопасности и решение социальной задачи в пассажирском скоростном и высокоскоростном движении.

В качестве поддержки проекта одновременно необходима разработка нормативных документов, определяющих требования к каждому из участников жизненного цикла, в том числе, на начальном этапе СТО ОПЖТ (ПНСТ) «Вагоны грузовые. Управление жизненным циклом деталей грузовых вагонов с применением технологий распределенного реестра и блокчейн».

Наше предложение, совместное с ООО «Финэкс- Качество», о включении этого предстандарта в план разработок НП «ОПЖТ» было принято на заседании Комитета по грузовому подвижному составу, а протокольное решение утверждено В.А.Гапановичем 01 марта 2019 года. Будем надеяться, что требования, предполагаемые для включения в разработку стандарта, позволят еще более объединить участников жизненного цикла, в нашем случае тормозного оборудования, для достижения целей и решения конкретных задач, в которых заинтересованы каждая из сторон, в том числе и владелец (оператор) подвижного состава. Здесь у производителей и ремонтных компаний, полагаю, имеется должный консенсус.

8. Продолжая вопрос стандартизации, необходимо напомнить вам о

принятом в январе 2019 г. решении НТС (Протокол № 69) об инициировании включения в план Технического комитета ТК 045/МТК 524 разработки ГОСТ «Вагоноремонтное предприятие. Основные требования к содержанию и внедрению системных управляющих технологий».

Предлагаю на площадке АСТО образовать рабочую группу по разработке технического задания на этот ГОСТ и представить его в ТК для определения разработчика и размера финансирования. Этот вопрос также связан с необходимостью актуализации на первом этапе, а затем замены устаревшего Положения об аттестации контрольных пунктов (АКП) и автоматных отделений (АО), не соответствующего требованиям действующих технических регламентов. Наши предложения необходимо направить в ЦВ и Дирекцию содружества.

9. Ещё одна задача, которую мы постоянно отмечаем на различных форумах, это - роль железнодорожной науки в перспективах развития тормозных систем и оборудования подвижного состава, особенно прикладных в помощь машинисту (или автомашинисту) для реализации эффективности управления тормозами в различных условиях.

Чтобы придать особый статус этой задаче, предложил бы ближайшие два года (2019-2020 г.г.) объявить в Ассоциации «АСТО» годами «тормозной науки». Было бы неплохо, если это предложение направить для поддержки в ОАО «РЖД» и АО «ВНИИЖТ» и содействия в реализации задач совместно со смежными направлениями отраслевой и академической науки.

Хотел бы, чтобы Игорь Викторович Назаров выступил и высказал свои взгляды на эту инициативу со стороны АО «ВНИИЖТ», а Владимир Александрович Карпычев (РУТ МИИТ)- со стороны Вузов.

О роле вузовской науки следовало бы отметить несколько с большим акцентом, обращая на это ваше внимание. К сожалению, она все больше и больше стала терять свой авторитет по вопросам тормозов. И если совсем недавно мы были свидетелями активного участия Уральского, Ростовского, не говоря о Московском, Петербургском транспортных институтах в развитии тормозной науки, знакомились с монографиями, рефератами, учебниками В.Г.Иноземцева, А.В. Казаринова, Л.В.Балона, А.Ф.Горина, В.Р.Асадченко, В.В.Крылова и других, то сейчас практически невозможно реализовать даже свои решения о разработке и издании справочников и учебных пособий. Надо что-то делать! Ждем от вас, вузовцы, инициатив и предложений. Заказчики и средства на это имеются.

10. Об НТС АСТО. Как мы уже отмечали, Совет нуждается в обновлении. Произошли существенные изменения в задачах НТС, основном совещательном органе ассоциации. С вхождением в состав «АСТО» вагоноремонтных компаний наибольшее место в обсуждении на заседаниях стали занимать вопросы эксплуатационной надежности тормозных приборов, методов борьбы с контрафактом, управления процессами RAMS/LCC, FRACAS в течение жизненного цикла, повышения уровня технологического обеспечения производства и ремонта, совершенствования системы информационного обеспечения и сопровождения тормозных приборов на всех этапах технического обслуживания и другие. Между тем Положение об НТС от 2008 года не предусматривает этих задач и требует существенных корректировок.

Особое внимание здесь следует уделить экспертной оценке и актуальности рассмотрения выносимых на заседания вопросов, участию экспертов в составе независимых экспертов, организуемых НП «ОПЖТ». К сожалению, на обращение ассоциации и партнерства о представлении кандидатур в состав экспертов еще в ноябре 2018 года кандидатуры дали лишь АО «Транспневматика» (4 человека) и АО «Тульский завод РТИ» (1 человек). Напомню, ранее по представлению «АСТО» аккредитацию получили 7 человек - специалистов в области тормозов. В числе действующих остались Чуев, Карпычев, Соколов, Зубков, Сипягин, последний свою кандидатуру на продление участия в экспертной группе НП «ОПЖТ» не подтвердил. По остальным, а также по другим кандидатурам, необходимо в ближайшее время определиться и сформировать состав признанных специалистов по тормозам от ассоциации.

Возвращаясь к реорганизации Научно - технического совета, необходимо ускорить пересмотр Положения об НТС с уточнением функций, направлений деятельности и обязательном отчете об исполнении принятых решений. Предлагаю также в протокольных решениях по каждому пункту определять ответственного за организацию исполнения и срок выполнения.

11. В след за этим полагаю необходимым также включить в план работы «АСТО» на этот год и вопрос о корректировке Устава Ассоциации «АСТО».

Основания - те же: уточнение функций и задач, в том числе Совета ассоциации с повышением его роли в определении стратегических и перспективных вопросов с более полным использованием прав

общественных объединений согласно Федеральному закону для более полного и эффективного решения задач ассоциации.

Для этого необходимо подключить первых лиц – руководителей организаций членов ассоциации.

Оставляю за собой организацию личных встреч и более тесное знакомство в рабочем порядке с руководителями вагоно- ремонтных компаний. Полагаю, что прошедший год знакомства с ВРК на уровне главных инженеров и специалистов был достаточно успешным, мы осознали текущие проблемы и задачи, стали более понятными друг для друга. Встреча первых лиц позволят расширить рамки задач на перспективу и наладить постоянные контакты для уточнения текущих вопросов. Признаю за собой недоработку в части контактов и с некоторыми нашими давними партнерами, в частности с ВНИИЖТ, ПГУПС, МИИТ, Нейроком. При содействии ВРК необходимо устанавливать и более тесные контакты, с руководителями компаний операторов, владельцев подвижного состава, в том числе специального, а также компаний железнодорожного транспорта не общего пользования.

Это подготовит почву для уточнения новых задач и определить их в руководящих документах.

12. Больше узнать о каждом из нас - членов «АСТО» и партнерах мы могли бы полно и грамотно используя интернет - ресурсы. К сожалению, знакомство с сайтами исполнительного органа «АСТО», предприятий, организаций показывают, что мы мало уделяем внимания совершенствованию этого информационного ресурса.

Каталог выпускаемой продукции и история предприятия это далеко не полная информация, интересующая потенциальных пользователей и контр – агентов, стратегических партнеров.

Достижения, оснащенность, конкурентоспособность, системность в осуществлении бизнес -проектов, освещение о происходящих событиях, новых достижениях,- вот тот неполный перечень информационного продукта, который должен быть представлен на сайтах. Тогда не пришлось бы «выбивать» из членов ассоциации представления необходимых материалов по итогам работы за истекший период, что мы делаем каждый раз, готовясь к Общему собранию или другому мероприятию. Современному предприятию необходимы и современно мыслящие специалисты - информационщики, операторы, администраторы интернет-

сайтов. Давайте же вместе с вами поработаем над этим вопросом! Было бы неплохо собрать всех ответственных за этот вопрос специалистов в одном месте и дать им возможность обсудить общие вопросы и наладить контакты. Используя интернет-ресурсы можно осуществить задачу оборота электронных паспортов подвижного состава, комплектующих изделий, формировать в « облаке» системную информацию.

Через интернет - ресурсы по электронным паспортам можно установить контроль за всеми изменениями, происходящими в приборах в результате ремонтов и а также их параметрами, характеристиками, обеспечивающими безопасность движения и безотказность в работе. Через информационно- управляющие системы возможно решать многие вопросы повышения эффективности предприятия, материальных ресурсов, логистики и т.д.

Спасибо за внимание!

Приложение № 3
к Протоколу № 37 от 28 марта 2019 г.
Общего собрания членов
Ассоциации «АСТО»

**Выполнение сметы доходов и расходов Ассоциации «АСТО» за
2018 год**

Статьи доходов	План	Факт
Членские взносы	2 510 000	2 210 000
Дополнительные, всупительные членские взносы	30 000	20 000
ВСЕГО доходов	2 540 000	2 230 000
Взаимозачет по аренде с АО МТЗ ТРАНСМАШ		141 458
Остаток денежных средств на начало года		78 376
Статьи расходов		
Аренда помещения	141 458	141 458
Фонд оплаты труда	1 308 000	1 274 939
Начисления на заработную плату	392 662	384 133
Разработка стандартов	0	0
Модернизация, поддержание информационного портала	60 000	25 000
Информационное обеспечение в средствах массовой информации, разработка учебных пособий	350 000	0
Членство в НП "ОПЖТ"	100 000	200 000
Налог на имущество	50	20
Командировочные расходы	0	0
Расходы на проведение конференций, семинаров, совещаний, деловых встреч, НТС	50 000	8 497
Хозяйственные расходы	97 830	41 182
Услуги клиент-банка, подписка	40 000	26 400
Прочие расходы (списание безнадежного долга по АКБ "Славянский банк")	0	0
ВСЕГО расходов	2 540 000	2 101 629
Остаток денежных средств на конец года		348 205

Исполнительный директор

Шитов В.М.

Главный бухгалтер

Сидорова И.Ю.

Приложение № 4
к Протоколу № 37 от 28 марта 2019 г.
Общего собрания членов
Ассоциации «АСТО»

***Ревизионная комиссия
Ассоциации производителей и потребителей
тормозного оборудования для подвижного состава
железнодорожного транспорта «АСТО»***

***Заключение
по результатам проверки бухгалтерской
(финансовой) отчетности Ассоциации
за 2018 год.***

г. Москва, 2019 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
ревизионной комиссии
Ассоциации производителей и потребителей
тормозного оборудования для подвижного состава
железнодорожного транспорта «АСТО» (далее Ассоциация)
по итогам проверки бухгалтерской (финансовой) отчетности
за 2018 год

г. Москва

18 марта 2019 года

В соответствии с федеральным законом "О некоммерческих организациях" от 12.01.1996 N 7-ФЗ, Уставом Ассоциации, Учетной политикой Ассоциации, ревизионной комиссией в составе:

Председателя: - Гараевой М.Н.

Членов: - Скородумова Д.Ш.

проведена проверка финансово-хозяйственной деятельности Ассоциации в отношении бухгалтерской отчетности Ассоциации за 2018 год.

Ревизионная комиссия использовала методы выборочной проверки отдельных операций.

Для проведения проверки и подготовки настоящего Заключения были использованы следующие документы: бухгалтерская (финансовая) отчетность Ассоциации за 2018 год, первичные документы бухгалтерского учета, иные документы.

Ревизионная комиссия использовала методы выборочной проверки отдельных операций.

Ведение бухгалтерского и налогового учета осуществляется с применением информационной системы 1С Бухгалтерия 7.7.

Руководство Ассоциации несет ответственность за составление и достоверность указанной бухгалтерской (финансовой) отчетности в соответствии с российскими правилами составления бухгалтерской отчетности и за систему внутреннего контроля, необходимую для составления годовой бухгалтерской отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий и ошибок.

Налоговая и бухгалтерская отчетности Ассоциации представлялись в государственные органы в полном объеме и в установленные сроки.

Основным источником формирования денежных средств Ассоциации являются ежегодные членские взносы. Общая сумма членских взносов в 2018 году составила 2 560 тыс. руб. (увеличение на 700 тыс. руб.).

Расходы на целевые мероприятия Ассоциации (проведение конференций, совещаний, семинаров и иных мероприятий) составили 213 тыс. руб. Расходы на содержание аппарата управления составили

1 777 тыс. рублей, в том числе выплаты, связанные с оплатой труда 1 541 тыс. руб.. Всего использовано средств 3 161 тыс. руб. Остаток средств на конец отчетного года 639 тыс. руб.

Бухгалтерская (финансовая) отчетность

Бухгалтерская (финансовая) отчетность с валютой баланса в сумме 899 тыс. руб. достоверно отражает активы и пассивы по состоянию на 31 декабря 2018 года и финансовые результаты деятельности Ассоциации за 2018 год.

Годовая бухгалтерская отчетность Ассоциации за 2018 год составлена в полном объеме и по утвержденным формам.

Баланс Ассоциации по состоянию на 31 декабря 2018 года соответствует требованиям, предъявленным в нормативных документах, и является реальным.

При формировании показателей бухгалтерской отчетности Ассоциация руководствовалась законодательством РФ о бухгалтерском учете, нормативно-правовыми актами Министерства финансов РФ и органов, которым федеральными законами предоставлено право регулирования бухгалтерского учета.

Фактов нарушений порядка ведения бухгалтерского учета и предоставления финансовой отчетности при осуществлении финансово-хозяйственной деятельности, которые могли бы существенно повлиять на финансовые результаты Ассоциации, не выявлено.

За 2018 год работы Ассоциации в Ревизионную комиссию обращений и письменных запросов на предмет проведения внеплановых ревизий не поступало.

Ревизионная комиссия подтверждает достоверность данных бухгалтерской (финансовой) отчетности, которая отражает во всех существенных отношениях финансовое положение Ассоциации по состоянию на 31.12.2018, результаты ее финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2018 год в соответствии с российскими правилами составления бухгалтерской отчетности.

По мнению Ревизионной комиссии, прилагаемая к настоящему заключению бухгалтерская отчетность достоверна.

Ревизионная комиссия **рекомендует** утвердить бухгалтерскую отчетность по результатам деятельности Ассоциации за 2018 год.

Председатель ревизионной комиссии



М.Н. Гараева

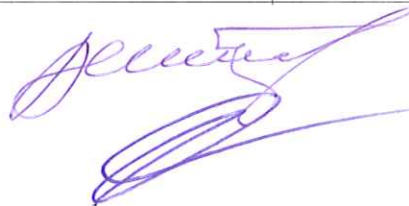
Приложение № 5
к Протоколу № 37 от 28 марта 2019 г.
Общего собрания членов
Ассоциации «АСТО»

СМЕТА
доходов и расходов Ассоциации «АСТО» на 2019 год

Статьи доходов:	
Членские взносы	2 510 000
Дополнительные, вступительные членские взносы	
ВСЕГО доходов	2 510 000
Остаток денежных средств на начало года	348 205
Статьи расходов:	
Аренда помещения	228 652
Фонд оплаты труда	1 308 000
Начисления на заработную плату	395 016
Модернизация, поддержание информационного портала	100 000
Информационное обеспечение в средствах массовой информации, разработка учебных пособий, разработка стандартов	450 000
Членство в НП "ОПЖТ"	200 000
Налог на имущество	50
Командировочные расходы	0
Расходы на проведение конференций, семинаров, совещаний, деловых встреч, НТС	25 000
Услуги клиент-банка, подписка	30 000
Хозяйственные расходы	121 487
Прочие расходы	0
ВСЕГО расходов	2 858 205
Остаток денежных средств на конец года	0

Исполнительный директор

Главный бухгалтер



Шитов В.М.

Сидорова И.Ю.

Приложение № 6
к Протоколу № 37 от 28 марта 2019 г.
Общего собрания членов
Ассоциации «АСТО»

Членские взносы Участников Ассоциации «АСТО»
на 2019 год

№№ п/п	Предприятие	Величина взносов
1	ОАО МТЗ ТРАНСМАШ	350 000
2	АО "Транспневматика"	350 000
3	ООО "Комплект-тормоз"	350 000
4	АО "Трансмаш" г. Белев	260 000
5	АО "Тульский завод РТИ"	200 000
6	ЗАО "Нейроком"	150 000
7	ООО "ПК Русинвестпром"	150 000
8	ООО "Русинвестпром"	150 000
9	АО "Вагоноремонтная Компания-1"	150 000
10	АО "Вагоноремонтная Компания-2"	150 000
11	АО "Вагоноремонтная Компания-3"	150 000
12	ООО НПО "РаТорм"	50 000
13	АО "ВНИИЖТ"	50 000
14	ГП "УкрНИИВ"	-
15	РУТ (МИИТ)	-
16	ФГБОУ ВО ПГУПС	-
	Итого	2 510 000

Исполнительный директор

Шитов В.М.



АО «Транспневматика»

Отчет по работе ОГКт за 2018 год

1. Работы по адаптации конструкции блока колодочного тормоза №738 к техническим требованиям ООО «ЦИР СТМ».
2. Проведение приемочной комиссии, выпуск установочной серии блока очистки колеса №755 для электровозов ЭП 20 ООО «НПК НЭВЗ».
3. Подготовка документации и проведение типовых испытаний с присвоением литеры О1 исполнению блока очистки колеса 755-01 для электровозов ЭП 20 ООО «НПК НЭВЗ».
4. Проведение приемочной комиссии, выпуск установочной серии индикатора состояния тормоза №803, 803-01 для электровозов ЭП 20 ООО «НПК НЭВЗ».
5. Проведение квалификационных испытаний, квалификационной комиссии по рукавам соединительным Р50 для электропоезда ЭС2Г.
6. Разработка КД на пневматический регулятор тормозных рычажных передач №845, изготовление опытных образцов, проведение предварительных испытаний и испытаний на стойкость к механическим воздействиям, подготовка документации к проведению приемочной комиссии.
7. Проведение типовых испытаний с присвоением литеры «А», согласование КД для серийного выпуска рукава соединительного Р17Б-12 для АО «НПК «УВЗ».
8. Проведение типовых испытаний с присвоением литеры «А», согласование КД для серийного выпуска рукава соединительного Р47-41 для поездов проекта Ф063 ТАЛЬГО (Стриж).
9. Разработка конструкторской документации, проведение предварительных испытаний, подготовка документации и организация приемочной комиссии по рукавам Р60 для ООО «Сименс» (комплектация электропоезда ЭС1Г при проведении ДР), электропоезда ЭП2Тв, пассажирских вагонов ОАО "ТВЗ" и специального ж/д подвижного состава АО "Ремпутьмаш".
10. Проведение приемочных испытаний, подготовка серийного производства и начало работ по подтверждению соответствия по теме цилиндр тормозной с приводом стояночного тормоза №838. Изготовление партии цилиндров в количестве 8шт для проведения работ по подтверждению соответствия.
11. Разработка и подготовка документации к проведению квалификационной комиссии по цилиндру со стояночным тормозом 578С.
12. Разработка конструкторской документации на цилиндр тормозной со встроенным регулятором 852.300.000, -01,-02 для системы дискового тормоза крана КЖ-1473 производства АО "КМЗ 1 Мая", г. Киров.

Главный конструктор ОГКт

С.С. Старостин

Отчет о проектировании и разработке новой техники АО МТЗ ТРАНСМАШ за 2018 год.

1. Проектирование и разработке новой техники

1.1. В рамках разработки модификации МТО типа Е.311КМ выполнены следующие работы:

- выполнена разработка КД на опытный образец;
- успешно проведены типовые испытания с участием ЦТЕХ и АО «УК «БМЗ» 04.07.2018 г. По результатам типовых испытаний МТО Е.311КМ-02; Е.311КМ-03 присвоена литера А (Акт от 04.07.2018 г.).

1.2. В рамках проекта тормозной системы рельсового автобуса РА3 выполнены следующие работы:

- разработана конструкторская документация на кран резервного управления 091, блок тормозного оборудования 092, блок экстренного торможения 093;
- успешно проведена приемочная комиссия на литеру О₁ (Акт от 20.12.18г.).

1.3. В рамках проектирования и разработки тормозной системы для ССПС выполнены следующие работы: выполнена разработка и согласование технического задания;

- выполнена разработка КД на кран автоматического тормоза 347;
- выполнена разработка КД на блок тормозного оборудования 061-01;
- выполнена разработка КД на блок тормозного оборудования 062-01;
- выполнена разработка КД на блок пневматического оборудования 143;
- успешно проведена приемочная комиссия на литеру О₁ (Акт от 27.09.2018 г.);
- выполняется разработка конструкторской документации блока тормозного оборудования 062;

1.4. В рамках проекта проекту УИС выполнены следующие работы:

- Воздухораспределитель 278-Разработан и спроектирован ряд принципиально новых уплотнительных элементов;
- Датчик загрузки 278.800- Проведены испытания опытного образца;
- Краны концевые 284L и 284R- Проведен полный комплекс испытаний;
- Стенд на воздухораспределитель- проведены испытания, пуско-наладочные работы;
- Стенд на датчик загрузки- проведены испытания, пуско-наладочные работы;

1.5. В рамках проекта интеллектуальная система координирования работы автотормозов Искра-200 выполнены следующие работы:

- разработка КД на опытный образец, изготовление опытных образцов в количестве 30 шт.

1.6. Выполнялись предпроектные работы (маркетинговые и патентные исследования) по:

- модулю тормозного оборудования Е.340;
- исследованию нового алгоритма датчика обрыва ТМ;
- тормозной системе грузового типа для пространства 1520;

- блоку тормозного оборудования 200 и авторежиму 201;
- клапану срывному 363-3Э;
- блоку тормозного оборудования для МВПС.

1.7. В рамках проекта Тормозная система для маневрового тепловоза производства General Electric выполнены следующие работы:

- проведены технические совещания с General electric для определения тормозной системы и формирования технико-коммерческого предложения для маневрового тепловоза;
- разработана пневматическая схема;
- выполнялось рассмотрение и согласование закупочной спецификации на тормозную систему.

2. Проектирование и разработка стендового оборудования

2.1. В рамках проектирования и разработки стенда проверки клапана переключательного Е.310.950-2 выполнены следующие работы: выполнена разработка КД; текстовой документации и программы методики метрологической аттестации; подготовка к проведению предварительных испытаний опытного образца.

3. Сертификация и декларирование соответствия

3.1 Получены сертификаты/декларации соответствия:

- декларация соответствия ПО КВТ 224Д;
- декларация соответствия ПО БИВ 230;
- декларация соответствия ПО БМС Е.310;
- декларация соответствия ПО БСС 230Д;
- декларация соответствия ПО БУТТ;
- декларация соответствия ПО Регистратора 230Д;
- декларация соответствия ПО Шлюза Е.300Т;
- декларация соответствия на ЭПК 354,351Д.

3.2 Успешно пройден инспекционный контроль следующих изделий:

- краны машиниста 394М, 395М-3, 395М-4, 395М-4-2, 395М-5;
- краны машиниста 345;
- воздухораспределители типа 242-1;
- краны машиниста 230Д;
- кранов шаровых;
- соединительной арматуры типа 157;
- кранов концевых 271, 271БС, 271У;
- электровоздухораспределителя типа 305;
- клапана срывного 363МП.

4. Защита интеллектуальной собственности

4.1 Поданы заявки на:

- авторежим пневматический 141МВ;
- блок управления пневматическим тормозом 155МВ;
- реле давления 404М;
- авторежим 278.600;

- краны концевые 284 LR;
- клапан электропневматический автостопа с дистанционным управлением 351;
- контроллер тяга-торможение 396;
- кран автоматического тормоза 347.

4.2 Получены положительные решения на:

- контроллер для управления транспортным средством 396;
- блок управления пневматическим тормозом 155 MB;
- электропневматическое устройство автостопа с дистанционным управлением;

4.3 Получены патенты на:

- кран 345;
- блок тормозного оборудования 420;
- блок тормозного оборудования 077M;
- тормозной индикатор 421;
- блок управления петлей безопасности 077MB;
- блок тормозного оборудования 077M;
- блок тормозного оборудования 419;
- блок тормозного оборудования 422;
- блок пневматического оборудования 425;
- датчик загрузки (Франция);
- клапан электропневматический автостопа с дистанционным управлением 351.

5. Запущен промышленный проект «электронный каталог» на официальном сайте АО МТЗ ТРАНСМАШ в виде информационной системы, содержащие данные продукции и запасных частей.

Генеральный конструктор

Чуев С.Г.

Отчет о проделанной работе

отделения «Автотормозные системы» АО «ВНИИЖТ» в 2018 г.
в рамках членства в Ассоциации «АСТО»

1. Проведение комплексных предварительных испытаний вагона-платформы для перевозки контейнеров модели 13-6954 производства ОАО «Трансмаш» г. Энгельс.

В рамках работы проведен комплекс предварительных испытаний вагона-платформы модели 13-6954, предназначенного для эксплуатации со скоростями движения до 160 км/ч.

Выполнена экспериментальная оценка требований безопасности, показателей прочности, устойчивости, динамических характеристик, ходовых качеств, показателей функционирования тормозной системы вагона-платформы на предмет их соответствия требованиям технического задания, норм для расчета и проектирования новых и модернизированных вагонов железных дорог МПС колеи 1520 мм (несамоходных) и комплекта конструкторской документации.

Выполнена оценка показателей воздействия на путь и стрелочные переводы и подтверждение на их основе норм допускаемых скоростей движения вагона-платформы по железнодорожным путям колеи 1520 мм.

Выполнена оценка ходовых качеств вагона-платформы при имитации неисправности гасителей колебаний тележки на действующем участке сети железных дорог, в целях разработки рекомендаций по условиям эксплуатации вагона-платформы и установлению межремонтных пробегов.

Проведена проверка возможности эксплуатации платформы в составах пассажирских и почтово-багажных поездов на действующих линиях железных дорог. В процессе тормозных испытаний проведена проверка работы тормозной системы вагона-платформы с параллельно действующими пневматическим воздухораспределителем грузового типа и электропневматическим воздухораспределителем. Определены дистанции тормозных путей и максимальные скорости движения вагонов-платформ в составах поездов из однотипных вагонов при пневматическом управлении тормозами и тяге локомотивом грузового типа (максимальная скорость 140 км/ч) и электропневматическом управлении с тягой пассажирским локомотивом (максимальная скорость 160 км/ч). Установлены значения единого наименьшего тормозного нажатия в пересчете на чугунные тормозные колодки (на менее 80 тс на каждые 100 т массы поезда).

2. Проведение динамико – тормозных испытаний грузовых поездов на участке Марабда-Ахалкалаки.

В рамках работы достигнуты следующие цели:

- экспериментально выбрана и подтверждена масса грузового поезда в четном и нечетном направлениях участка Марабда – Ахалкалаки Грузинской железной до-роги;

- на основании экспериментальных данных с учетом анализа продольно-динамических усилий в составе разработана режимная карта вождения грузовых поез-дов;

- экспериментально подтверждены разработанные режимы регулирования скорости с применением пневматического и комбинированного с электрическим торможением для грузовых поездов в движении по затяжным спускам. Произведена оценка управляемости и неистощимости тормозной системы поезда с учетом терми-ческой стойкости элементов фрикционных пар;

- экспериментально проверены динамические показатели, ходовые качества, безопасности движения грузовых вагонов при эксплуатации в составе грузового по-езда.

На основании проведенных испытаний разработана инструкция по организа-ции движения грузовых поездов на участке Марабда – Ахалкалаки Грузинской же-лезной дороги.

3. Исследование динамических качеств и запаса устойчивости порожних вагонов при различном состоянии ходовых частей с учетом их эксплуатации в грузовых поездах с различными схемами формирования в целях установления допускаемых скоростей движения. шифр 5.380

В рамках работы выполнены опытные поездки с соединенным порожним поездом длиной 142 условных вагона (71+73 физических вагона), собранным из двух составов порожних вагонов на тележках модели 18-100 и аналогичных ей по конструкции.

По результатам испытаний:

- была выполнена оценка по критериям непревышения допускаемых динамических показателей максимальных возможных скоростей порожних вагонов на тележках модели 18-100 в эксплуатации;

- определена возможность обращения соединенных поездов, сформированных из порожних вагонов, по критериям непревышения допускаемых динамических показателей при воздействии продольных сил сжатия при различных режимах движения.

По результатам испытаний были разработаны рекомендации по внесению изменений в следующие нормативные документы:

- Нормы допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм (таблица 5.1), утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 08.11.2016 г. №2240р;

- Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением №1799р от 01.09.2016 г.;

- СТО РЖД 1.07.002-2010 «Инфраструктура железнодорожного транспорта на участках обращения грузовых поездов повышенного веса и длины. Технические требования».

4. Расчет и моделирование пневматической тормозной системы поезда, обеспеченного нажатием менее 33 тс на 100 тс массы поезда

В рамках работы выполнено моделирование пневматической тормозной системы поезда длиной до 75 грузовых вагонов, обеспеченного нажатием менее 33 тс на 100 тс массы поезда.

Определены длины тормозных путей вышеуказанных поездов при скорости движения до 90 км/ч при недостаточном нажатии.

В процессе работы проводилось моделирование процесса наполнения тормозных цилиндров на групповом тормозном стенде с последующим расчетом времени подготовки поезда, подготовительного и действительного тормозных путей.

В результате исследования были получены модели полного служебного и экстренного торможения поезда, состоящего из 75 условных вагонов в полностью загруженном состоянии. На основании полученных моделей проведены расчеты тормозных путей указанного поезда на различных уклонах.

Заместитель Директора – начальник отдела
НЦ ТПСАП АО «ВНИИЖТ»,
заместитель председателя НТС «АСТО»

И.В. Назаров

Отчет

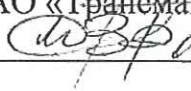
О проделанной работе ООО НПО «РаТорм» в 2018г.

В течение 2018 года продолжалась разработка беспроводного электропневматического тормоза для грузовых поездов. Разработан новый генератор с номинальной мощностью 40 Вт при движении вагона со скоростью 20 км/ч. В рамках реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года завершается разработка интеллектуальной системы «Умный вагон».

Генеральный директор



А.В. Ширинкин

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
АО «Трансмаш»

С.В. Блинов
2019г.

Отчет
по НИР и ОКР, совершенствованию нормативной и
технологической базы ремонта выпускаемого оборудования за 2018г.

1. Разработка и согласование Руководства по ремонту тормозных цилиндров условные №№ 002, 008, 008-1 в ЦВ, ПКБ ЦВ ОАО РЖД.
2. Участие в проведении первого опытного деповского ремонта тормозного оборудования в Тетран Экспресс (г.Тихвин) по истечению 8-ми лет эксплуатации в составе грузовых вагонов.
3. Мониторинг ВЧДэ (г.г.Елец, Краснодар, Новосибирск)
4. Участие в типовых испытаниях вагона производств ТВСЗ г.Тихвин, оснащенного тормозными цилиндрами 008-1.
5. Получение Декларации о соответствии на производство тормозных цилиндров 002, 008, 008-1 на период 2019-2023г.г.
6. Участие в разработке проекта ГОСТ «Система разработки и поставки на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки ремонтных документов и подготовок ремонтного производства».

Начальник КТС



С.А. Ефремов

Краткий отчет о проведенной работе за 2018 г

За истекший период выполнялись следующие работы.

В рамках госбюджетный научных исследований.

Продолжены работы по следующему направлению:

«Концептуальное развитие национальной системы стандартизации. Разработка конструкций и систем подвижного состава железных дорог, методов, методик, нормативных документов и стандартов в области совершенствования процессов их проектирования, конструирования, изготовления, эксплуатации и ремонта». В рамках данного направления выполнено следующие этапы:

Этап 1. Обоснование главного параметра авторежима с целью обоснования требований в стандарт.

Этап 2. Разработка методики количественного определения главного параметра авторежима.

Этап 3. Исследование программ разработки национальных стандартов.

Этап 4. Проведение анализа степени реализации положений развития национальной системы стандартизации.

Этап 5. Исследование функциональных возможностей проектирования тормозных рычажных передач в системе Adams MSC.

Выполнение исследований имеют целью:

1. Повышение надежности тормозных систем грузовых вагонов.
2. Позиционирование программ разработки стандартов и степени реализации положений развития национальной системы стандартизации.

Ожидаемые результаты:

Снижение себестоимости новой продукции и эксплуатационных затрат.
Повышение эффективности и качества работ по стандартизации.

В рамках диссертационных исследований:

1. Совместно с ОАО «Транспневматика» на основе метода системного анализа продолжены работы по разработке методики комплексной оценки противоюзных систем на этапе проектирования и конструирования.
2. На кафедре «Машиноведение, проектирование, стандартизация и сертификация»:
 - А) решалась задача формирования модели управления рисками на ж.д. транспорте;
 - Б) Проводились работы по разработке методики прогнозирования рисков при эксплуатации ж.д. подвижного состава.
 - В) Проводится работа по созданию методики структурного анализа сложных механизмов.
 - Г) Проводится работа созданию математических моделей кинематического анализа сложных механизмов.

В рамках научных работ:

1. По заданию ОАО МТЗ ТРАНСМАШ проведены научные исследования в области обоснования статических и динамических характеристик воздухораспределителя грузовых вагонов, а также схемных решений управления автотормозом грузового подвижного состава с целью снижения продольных динамических нагрузок при торможении. В результате получены решения, позволяющие снизить динамические усилия до 6тс у 100-вагонного поезда и снять ограничения на формирование поезда.
2. Совместно с ОАО ТРАНСПНЕВМАТИКА проводятся проектные работы по совершенствованию систем очистки масла локомотивов.

В рамках подготовки кадров:

1. Разработаны собственные образовательные стандарты по направлению «Стандартизация и метрология» в связи с переходом ВУЗа в ранг Российского университета транспорта.

2. Осуществлён первый набор в магистратуру по направленности «Стандартизация и сертификация».

3. Активизированы работы по подготовке справочника «Тормозное оборудование подвижного состава железных дорог» взамен устаревшего.

Представитель МИИТа в АСТО,
зав. кафедрой «Машиноведение,
проектирование, стандартизация
и сертификация», д.т.н.

В.А. Карпычев

ОТЧЁТ

о работах, выполненных Федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (ФГБОУ ВО ПГУПС), по тематике «Автотормоза подвижного состава» в 2018 году

1. Тема № 0572500002518001477_337182 «Расчёт длины тормозного пути электровоза с асинхронным тяговым приводом при экстренном торможении в зависимости от уклона с различных начальных скоростей».

Заказчик - ГУП «Петербургский метрополитен»

Руководитель темы – доцент кафедры «Электрическая тяга» И.А.

Ролле

Расчёты выполнялись для контактно-аккумуляторного электровоза серии ЭКА, используемого для выполнения маневровой и хозяйственной работы на метрополитенах.

Доцент кафедры
«Электрическая тяга»
ФГБОУ ВО ПГУПС



И.А. Ролле