

Приложение № 1  
к Протоколу № 39  
Общего собрания членов  
Ассоциации «АСТО»

**Отчет  
Председателя Ассоциации «АСТО»  
Общему собранию членов ассоциации  
за 2019 год**

Состояние ассоциации. В отчетном году число членов ассоциации по факту осталось прежним- 16 организаций. Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения по просьбе руководителя остался в ассоциации. Свои полномочия по голосованию на сегодняшнем собрании делегированы исполнительному директору «АСТО» Шитову В.М.

Сегодня мы приросли еще одним партнером-ВНИКТИ постоянным и активным членом НТС «АСТО». Теперь нас 17.

Члены ассоциации в экономике страны. Истекший год, несмотря на сложности политической обстановки в мире по отношению к России, стал наиболее успешным в транспортном машиностроении. В этом есть и определенная частица нашего труда.

На 2019 год пришелся пик производства грузовых вагонов-79,6 тыс. ед., рост 15,5%(Рекорд был в 2012 г. 71,7 тыс. ед.). В 2020-2023 г.г. по данным ОВК ожидается падение спроса до 37,7 тыс. ед. в год. ОАО «РЖД» оценивает прирост парка полурамных вагонов на сети 60 тыс. ед., избыток-по всем видам подвижного состава.

Утилизировано в 2019 году 23,5 тыс. вагонов. План на 2020 год – 24,5 тыс. ед.

По локомотивам: РЖД закупило 738 единиц, в т.ч. ООО «Уральские локомотивы» - 155 двухсекционных электровозов 2ЭС6, ЭС7- 2 ед., 3-х секционных 2ЭС10 - 7 ед. Кроме того, произведено 33 состава электропоездов «Ласточка».

АО «Трансмашхолдинг» увеличил производство практически по всем видам п.с.: грузовых электропоездов до 514 секций, промышленных – 15 ед., маневровых тепловозов 245, метровагонов - 692 ед., электропоезда – 622 ед., 2-х этажных пассажирских вагонов – 154 ед.

В этом объеме производства подвижного состава тормозная продукция отечественных предприятий является подавляющей в номенклатуре комплектующих изделий. Причем замещение иностранной продукции отечественными аналогами продолжается. Особая надежда на АО «Транспневматика» по клещевым механизмам для дискового тормоза пассажирских вагонов и компрессорному оборудованию.

Основные задачи в свете решений Общего собрания от 28 марта 2019 г., Протокол № 37.

### О тормозной науке.

На прошедшем год назад собрании мы затронули ряд важнейших вопросов, требующих накануне 100-летия Отечественного тормозостроения, принятия действенных мер, необходимых для перспективного развития важнейшей подотрасли транспортного машиностроения. Это, - в первую очередь, - состояние тормозной науки и повышение ее роли на современном этапе.

Собрание приняло решение: объявить ближайшие два года «Годами тормозной науки», с тем, чтобы привлечь внимание общественности, руководства ОАО «РЖД», центра транспортной науки – ВНИИЖТ к данной проблеме.

Ассоциация обратилась к генеральному директору АО «ВНИИЖТ» Сергею Александровичу Виноградову поддержать нашу инициативу и стать партнером в ее реализации. Не дождались ответа, мы подготовили обращение к Генеральному директору ОАО «РЖД» Белозерову О.В. и вышли на бывшего Министра путей сообщения РФ и первого Президента ОАО «РЖД», а ныне советника гендиректора, Фадеева Геннадия Матвеевича с просьбой донести до нынешнего первого лица РЖД нашу обеспокоенность состоянием железнодорожной науки и, прежде всего, в области тормозостроения. Однако ни личная встреча с ним, ни письмо в его адрес не сподвигли его на конкретные действия.

Конкретная поддержка постановки вопроса о тормозной науке была высказана на расширенном заседании НТС «АСТО» 19 сентября 2019 года (Протокол №71) Президентом НП «ОПЖТ» Гапановичем Валентином Александровичем. По данному вопросу он провел установочное заседание с причастными и поручил руководителю подкомитета по тормозам некоммерческого партнерства Назарову Игорю Викторовичу образовать рабочую группу и подготовить конкретные вопросы для рассмотрения на Научно-производственном совете НП «ОПЖТ». Однако до настоящего времени вопросы не проработаны. Первоначальные предложения, исходящие от И.В. Назарова, не были приняты на рабочем собрании группы, как не

отвечающие целям и задачам о повышении роли тормозной науки и ее участии в работах фундаментального и прикладного характера на перспективу. Вопрос остается открытым и требует продолжения работы на текущий и последующие периоды.

### О техническом регулировании в вагонном хозяйстве.

Другой, весьма важный вопрос, отмеченный собранием в прошлом году, как и в предыдущих годах,- это приведение в соответствие техническим регламентам Положения об аттестации контрольных пунктов автотормозов (АКП) и автоматных отделений (АО).

Данный вопрос был рассмотрен на заседании НТС «АСТО» 31 января 2019 г. (Протокол № 69), также с участием В.А. Гапановича, на котором было принято решение обратиться к начальнику Управления вагонного хозяйства ЦДИ ОАО «РЖД» Сапетову Михаилу Владимировичу поддержать предложение ассоциации «АСТО» и инициировать от имени РЖД разработку межгосударственного стандарта, определяющего общие требования к содержанию вагоно-ремонтных предприятий, в том числе частных и собственников вагонов, с учетом перспективы внедрения системных управляющих технологий, трансформации сервисов. Одновременно, до утверждения нового ГОСТа, осуществить актуализацию Положения об аттестации АКП и АО в соответствии с техническими регламентами ТР/ТС и действующими стандартами. Для этого предложено образовать рабочую группу из числа представителей от всех участников жизненного цикла вагонов.

Долгое время предложения «АСТО» о техническом регулировании в вагонном хозяйстве оставались без ответа. Однако, при подготовке расширенного заседания НТС («круглого стола») 12 марта 2020 г. Ассоциация «АСТО» настойчиво предложила Михаилу Владимировичу (Сапетову) выступить с информацией о технической политике РЖД по отношению к вагонному хозяйству. Направленный на заседание НТС главный инженер ЦВ Чупахин Дмитрий Петрович высказал поддержку предложения «АСТО» и ЦВ образует для решения данного вопроса рабочую группу из представителей причастных компаний.

Надеемся также на положительное решение Росжелдора, Иванова Александра Олеговича, которому мы также направили 4 декабря 2019 года письмо с просьбой разъяснения политики администрации по вопросам технического регулирования в вагонном хозяйстве и в подразделениях АКП и АО, в том числе по участию тормозостроительных предприятий в разработке нормативов технического содержания и аттестации автотормозных пунктов и отделений. Полагаю, что от имени нашего

собрания стоит напомнить Александру Олеговичу о необходимости ускорения практического решения данного вопроса.

### О мониторинге.

По-прежнему актуальным остается вопрос, связанный со сбором и обработкой информации о надежности работы тормозного оборудования в эксплуатации, в том числе из эксплуатационных депо и вагоноремонтных предприятий.

Собрание поручило АО МТЗ ТРАНСМАШ, АО «Транспневматика» разработать и внедрить в практику мониторинга тормозных приборов Методику сбора информации для выполнения аналитических и превентивных мероприятий по стандарту ISO/TS 22163, в порядке взаимодействия участников жизненного цикла при формировании и подтверждении требований систем FRACAS, RAMS/LCC.

Этот пункт остается невыполненным. Взаимодействия здесь не хватает не между внешними участниками процесса, а внутри подразделений, в частности на МТЗ ТРАНСМАШ – между отделом надежности и СКБТ - сектором RAMS – исследований. Совершенно в другом измерении по собственным техническим требованиям работают также разработчики испытательных стендов для тормозных приборов. А ведь информация поступающая с них во время испытаний до и после ремонта, является наиболее объективной и реально характеризующей состояние приборов, их основные параметры, в отличие от по-прежнему применяемых ВРК при ремонте и проверке воздухораспределителей устройств УКВР.

Здесь мы, внутри ассоциации также еще не нашли взаимодействия: вагоноремонтные компании заказывают стенды по своим техническим требованиям, а тормостроители – по своим.

На прошедшем заседании «круглого стола» 12 марта директор Омского завода транспортной электроники Батарышкин Виталий Владимирович предложил объединить усилия и разработать единый национальный стандарт: общие технические требования к стендовому оборудованию. Более того, он заявил о готовности материального участия в разработке. Отказываться от этого предложения – полагаю не разумно. Тем более, что инициаторами повестки дня НТС – круглого стола по требованиям к стендам была ассоциация. Предлагаю: предприятиям-производителям тормозных приборов, ВРК1,2,3 с участием Омского ЗТЭ заявить НП «ОПЖТ» разработку ГОСТР. Финансирование осуществить за счет собственных средств целевых взносов, плюс – предложенное участие директором ОмЗТЭ Батарышкиным В.В. в объявленной сумме 0,8 млн. руб., т.е. с каждого члена «АСТО»- по 200 тыс. руб. Прошу причастным проработать данное

предложение и дать ответ в месячный срок. Внесем его в решение собрания. Заказчиком этой работы предлагаю «АСТО», исполнителем ЦТК НП «ОПДЖТ» (Матюшин В.А.).

В 2019 году по согласованию с ВРК проведен мониторинг тормозного оборудования в трех вагоноремонтных депо: Пенза, Кавказская, Арзамас. Это – крайне мало... Договаривались – проводить ежеквартально, в эксплуатационных депо и, отдельно, в пассажирском хозяйстве – обследование тормозных систем пассажирских вагонов. На последнем заседании НТС «АСТО» В.А. Гапанович, обратившись к заместителю генерального директора АО «ФПК» Петрушину Александру Вячеславовичу, получил поддержку по взаимодействию в решении проблемных вопросов эксплуатации и совершенствования тормозных систем. Пассажирский комплекс должен для членов АСТО стать приоритетным. Это важно и для безопасности движения, и для комфортного обслуживания пассажиров.

Работу по совершенствованию системы мониторинга и расширения ее сферы, в том числе на предприятия по ремонту и эксплуатации пассажирских вагонов, оставляем переходящей на текущий отчетный год.

#### Об НТС АСТО и институте экспертов по тормозным системам.

Вопрос об экспертах в решении Общего собрания 2019 года был инициирован Комитетом по техническому регулированию и технической безопасности НП «ОПДЖТ», возглавляемом вице-президентом Матюшиным Владимиром Александровичем и поддержан Ассоциацией «АСТО». По ряду обстоятельств формирование в НП «ОПДЖТ» Реестра компетентных технических экспертов из числа членов Партнерства идет с большими трудностями. На площадке ассоциации вопрос формирования своего реестра экспертов также имеет актуальность, так как страдают подготовка вопросов и эффективности работы НТС. Не менее важно иметь заключения признанных специалистов по спорным вопросам, к примеру по проблеме физического воздействия на эксплуатируемые приборы с целью скрытия истинных причин отцепок вагонов по неисправностям (повреждение резиновых манжет воздухораспределителей), или оценку Регламента расследования и информации о неисправностях тормозного оборудования по КАС АНТУ.

В измененном Положении о НТС Ассоциации «АСТО», которое мы осуществили также по решению Общего собрания, экспертная группа формируется из числа членов научно-технического совета и является инструментом повышения эффективности его работы. Однако после утверждения нового Положения 3 июня 2019 года экспертная группа до сего времени не сформирована, не определены ее задачи. Возглавить работу экспертной группы надлежит Председателю НТС. Он же должен

инициировать определение списочного состава совета и его ротацию, пополнение новыми специалистами. Мы определились, что в состав НТС могут входить не только члены «АСТО», но и ее партнеры. Прошедшие в истекшем году заседания НТС показали возросший интерес к его работе. Если раньше на заседании принимало участие 15-20 человек, то сейчас – до 40 и более. Необходимо использовать этот потенциал в работе нашего основного совещательного органа.

Поручаю председателю НТС Карпичеву В.А., исполнительному директору Шитову В.М. до октября 2020 года сформировать новый состав НТС и экспертной группы из числа авторитетных специалистов по предложениям членов ассоциации и постоянных партнеров. Ожидаю от Владимира Александровича дополнения данного отчета по обозначенным вопросам.

#### Об Уставе ассоциации.

В решении Общего собрания 2019 года значится также поручение исполнительному директору «АСТО» Шитову В.М. внести предложение в Совет ассоциации и Общему собранию по уточнению некоторых положений Устава Ассоциации «АСТО», связанных с функциями, задачами и управлением обществом. В течение года осуществлялась оценка состояния вопросов по цифровой трансформации обществ, в том числе главного партнера ОАО «РЖД». Ожидания интенсификации деятельности в этом направлении пока что не оправдали наших надежд. Продолжать осуществлять свои функции ассоциацией и ее членами в данном направлении ничего не мешает. Более того, по ряду перспективных задач в модернизации общества ассоциация проводила работу в инициативном порядке, о чем было отмечено в отчете. Обстановка для изменения и дополнения Устава еще не достаточно созрела. Поэтому Совет ассоциации посчитал внесение изменений в Устав на данный момент преждевременным. Прошу собрание поддержать данную позицию.

#### О коммуникативном взаимоотношении членов ассоциации.

Данный вопрос один из самых сложных, но необходимый для укрепления взаимоотношений внутри нашего партнерства.

Решением Общего собрания членов Ассоциации и планом её работы на 2019-2020 г.г. предусмотрено проведение организационных мер по консолидации информационного обеспечения внутри ассоциации посредством интернет-ресурсов и других информационных технологий. Состояние этого вопроса на текущий момент вызывает некоторую неудовлетворенность, особенно в части понимания через коммуникации

проблем и задач, стоящих перед каждым членом сообщества, определенных Уставом и внутренними решениями.

Интернет-сайты каждого из членов ассоциации-мало информативны, в основном предназначаются для освещения незначительных характеристик общества, функциональная нагрузка присутствует лишь в перечислении или показе продукции, услуг, предназначенных для узкого круга уже состоявшихся партнеров.

В этом вопросе АО МТЗ ТРАНСМАШ пошел дальше, продолжив работу Ассоциации «АСТО» по электронной каталогизации выпускаемой продукции, о которой мы Вас информировали ранее и, к сожалению, не получивший поддержку партнеров по АО «Транспневматика».

На предприятии создан развитый интернет-сервис, объединяющий два основных ресурса: администрирующий, определяющий взаимодействие ресурсов внутренних подразделений общества, и клиентский-взаимодействие с потребителями по категориям продукции. Подробно об интернет-сервисах и решении функциональных задач вы можете ознакомиться в журнале «Техника железных дорог» №3 за август 2019 года в публикации Чуева С.Г. и Тимкова С.И. «Внедрение промышленного электронного каталога продукции АО МТЗ ТРАНСМАШ». Полагаю, что возможности данных ресурсов далеко не исчерпаны. На базовой основе возможно и необходимо решать задачи обучения специалистов и обслуживающего персонала, создание наглядных учебных пособий, перехода на электронные паспорта выпускаемой продукции и.т.д.

Использование интернет-ресурсов через «Личный кабинет» с регистрацией доступа позволит также исключить установившееся, но трудно реализуемое, правило представления в дирекцию АСТО отчетов членов ассоциации по итогам работы за отчетный период, необходимых для оценки деятельности по Уставу. Замечу, что на сегодняшний день такие отчеты представили лишь три члена АСТО. Тот, кто не представил такую информацию, прошу в недельный срок направить в «АСТО» для приобщения к протоколу нашего собрания.

Нынешняя пандемия коронавируса еще раз ставит нас перед необходимостью использовать современные технологии общения, в том числе электронную переписку, систему блокчейн и другие интернет-ресурсы. Этому вопросу полагаю необходимым посвятить одно из заседаний НТС «АСТО», предварительно проработав возможности каждого из членов ассоциации и ближайших партнеров.

Задачи ассоциации на 2020 год.

Они отмечены, в основном, в представленном отчете. Кроме того, с учетом ваших предложений разработан и 13 февраля 2020 года утвержден План основных мероприятий Ассоциации «АСТО» на 2020 год, также следует большее внимание уделить выполнению решений НТС «АСТО».

Прошу ваших предложений для дополнения указанных мероприятий в порядке решения Собрания.

Спасибо за внимание.