



Резолюция

X Научно-практической конференции Ассоциации «АСТО»
при поддержке НП «ОПЖТ», приуроченной к 100-летию
АО МТЗ ТРАНСМАШ и отечественного тормозостроения
для железнодорожного подвижного состава.
10 ноября 2021 г. г. Москва

X Научно-практическая конференция «АО МТЗ ТРАНСМАШ - 100 лет ВМЕСТЕ» прошла в формате видео - конференции в связи с особым режимом, введенным исполнительными органами власти в качестве противодействия распространению коронавирусной инфекции.

Конференция приурочена к вековому юбилею Московского тормозного завода «ТРАНСМАШ», 135-летию со дня рождения знаменитого инженера-изобретателя тормоза Ивана Константиновича Матросова, 90-летию со дня рождения видного ученого, Члена Корреспондента Российской Академии Наук Иноземцева Владимира Григорьевича, создавших и обогативших школу отечественного тормозостроения для подвижного состава железнодорожного транспорта.

В работе конференции приняли участие 38 организаций и более 50 человек, в том числе представители федеральных органов власти, ОАО «РЖД», операторы железнодорожного подвижного состава, вагоноремонтные компании, производители тормозного оборудования и комплектующих, НИИ ж.д. транспорта, отраслевые ВУЗы, СМИ.

В формате пленарного заседания участники **обсудили следующие вопросы и проблемы:**

- направления и научные аспекты развития тормозных систем железнодорожного подвижного состава и метрополитенов;
- внедрения цифровых систем и технологий для сопровождения на стадиях жизненного цикла тормозных приборов;
- научного и кадрового обеспечения развития автотормозов;
- совершенствования аналитической и рекламационной работы в цифровой экосистеме;

Задачи работы конференции:

-актуализация направлений деятельности в области развития автотормозов железнодорожного подвижного состава, технических регламентов в свете задач по цифровой трансформации экономики железных дорог;

- обратить внимание государственных органов в области транспорта, образования и науки на необходимость возрождения научно-образовательной системы подготовки кадров, фундаментальных и прикладных исследований в области тормозов и управляющих систем.

Участники научно-практической дискуссии в своих выступлениях и предложениях по обозначенным проблемам **отметили:**

- Московский тормозной завод ТРАНСМАШ, опираясь на историческое наследие соотечественников, используя накопленный в прошедшем столетии фундаментальный интеллектуальный и технический капитал, по-прежнему заслуженно является лидером отечественного тормозостроения и надежной опорой для решения новых высоких задач;

- обеспокоенность тормозостроительных предприятий, конструкторских коллективов в значительном снижении интереса государственных общеобразовательных, высших и средне-технических учреждений к некогда обязательным дисциплинам, закладывающим основы для обретения знаний в области тормозов и перспектив их развития. В результате в эксплуатации подвижного состава возникают трудности внедрения, освоения и использования инновационных технических решений, ремонтно-эксплуатационных документаций;

- актуальность создания в Москве на базе РУТ (МИИТ), ВНИИЖТ, МТЗ ТРАНСМАШ образовательного кластера для подготовки, повышения квалификации и аттестации кадров различного уровня в области автотормозов. Необходимость возрождения в базовых вузах отделений по специальностям «Автотормоза», «Тормозостроение»;

- образовавшееся в последние годы снижение некогда общих интересов во взаимодействии компаний локомотиво-и вагоностроения, операторов и собственников подвижного состава, ремонтных и эксплуатационных предприятий. Разработанные и принятые на площадке НП «ОПЖТ» СТО, регламенты во многом утратили свою актуальность, особенно с образованием самостоятельных частных компаний. Конструкторская, ремонтная, эксплуатационная документация производителей подвижного состава и комплектующих, требования к технологиям, кадровому обслуживающему персоналу утратили статус обязательной нормы;

- действующее в течение более двух десятилетий «Положение об аттестации контрольных пунктов автотормозов (АКП) и автоматных отделений (АО)», по-прежнему признается Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Росжелдором и Управлением вагонного хозяйства ЦДИ ОАО «РЖД» основным регулирующим документом в содержании ремонтных участков и не соответствует требованиям Технических регламентов в области безопасности, технических условий, конструкторской, ремонтной и эксплуатационной документаций разработчиков и производителей подвижного состава, комплектующих изделий.

Длительное время тормозостроительные предприятия безуспешно добиваются актуализации этого документа, свободного доступа в ремонтные и эксплуатационные вагонные предприятия для мониторинга своей продукции;

- информационная система учета причин отказов технических средств в эксплуатации КАС АНТ с момента ее внедрения не стала объективным мерилем для оценки надежности и эффективности осуществления превентивных мер.

По итогам обсуждения участники конференции рекомендовали через резолюцию **принять следующие решения:**

1. Одобрить деятельность АО МТЗ ТРАНСМАШ, его СКБТ в области перспективного тормозостроения, лидерские позиции, планы и стремления, направленные на повышение конкурентоспособности отечественных тормозов на мировых рынках.

2. Предложить МТЗ ТРАНСМАШ дополнить исследования в развитии отечественных тормозов с включением в древо истории создание магниторельсового, реостатного, рекуперативного тормозов, других важных технических решений. Опубликовать материалы в журнале «Техника железных дорог».

3. Отметить инициативы московского тормозного завода в реализации цифровых проектов, в том числе в системах автоматизированного проектирования и управления производством, в испытательных стендах, каталоге тормозного оборудования с функцией интерактивного заказа продукции.

Рекомендовать совместно с ООО «ИЦПВК» продолжить работу над пилотным проектом «Цифровой инспектор» в части разработки и внедрения цифрового паспорта/формуляра для тормозного оборудования и комплектующих изделий с решением задачи сопровождения продуктов в течение жизненного цикла.

4. Предложить АО «Транспневматика» изучить вопрос применения в дисковых тормозах инновационных фрикционных материалов разработки ФГУП «Всероссийский научно – исследовательский институт авиационных материалов» в рамках доступной ценовой политики по реализации государственной задачи повышения эффективности железнодорожного транспорта.

5. Поддержать предложение МТЗ ТРАНСМАШ и Ассоциации «АСТО» о создании в московском регионе образовательного кластера в области методического руководства и подготовки научных, конструкторских, ремонтных, эксплуатационных кадров по тормозным системам, оборудованию, управлению тормозами на базе РУТ (МИИТ), ВНИИЖТа, МТЗ ТРАНСМАШ.

В базовых транспортных вузах восстановить подготовку специалистов широкого профиля по автотормозам подвижного состава, программному обеспечению функций управления тормозами для эффективного их использования в широком спектре эксплуатации.

6. Рекомендовать Ассоциации «АСТО» направить в адрес Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) обращение о поддержке выпуска методических руководств и программ обучения в вузах, средне-технических учебных

заведениях специалистов в области разработки и эксплуатации тормозных и управляющих систем для подвижного состава эксплуатируемого и нового поколения.

7. Просить ОАО «РЖД» в лице Дирекции тяги, ПКБ ЦТ принять дополнительные меры по завершению разработки справочника по тормозному оборудованию железнодорожного подвижного состава под общим руководством профессора РУТ (МИИТ) Карпычева В.А. в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 18.07.2018 № 1526/р.

8. Рекомендовать Росжелдору с участием НП «ОПЖТ», Ассоциации «АСТО» осуществить разработку технических регламентов в части требований к содержанию контрольных пунктов автотормозов (АКП) и автоматных отделений (АО), их аттестации, проведения комиссионного мониторинга с участием представителей от тормозостроительных предприятий и разработчиков тормозного оборудования и ремонтно-эксплуатационных документов.

9. Рекомендовать НП «ОПЖТ» с участием ОАО «РЖД» актуализировать комплексную автоматизированную систему учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа из надежности (КАС АНТ) в рамках цифровой трансформации методики оценки соответствия и причин отказов элементов подвижного состава с решением задачи обеспечения достоверности учетных данных.

10. Просить НП «ОПЖТ» разработать и согласовать с ОАО «РЖД» консолидированную программу цифровизации на предприятиях партнерства», в том числе в части создания экосистемы для участников рынка подвижного состава, интерактивного электронного паспорта (формуляра) на выпускаемые изделия в машинопонимаемом формате в системе документооборота, образования единого фонда электронной нормативной документации, цифровых двойников и других мероприятий.

11. Одобрить инициативу НП «ОПЖТ» о разработке проекта Концепции цифровой экосистемы, включая электронный документооборот, паспортизацию изделий подвижного состава для функции сопровождения на этапах жизненного цикла.

12. Рекомендовать АО «ВНИИЖТ», председателю подкомитета по тормозам НП «ОПЖТ» Назарову И.В. рассмотреть в установленном порядке предложения ПАО «Первая грузовая компания» в части актуализации отраслевых правил и руководств по ремонту и эксплуатации тормозного оборудования вагонов. О результатах проинформировать заявителей и Ассоциацию «АСТО».

Принята участниками конференции как программа к руководству в организационной работе.

