

ОТЧЕТ

Председателя Ассоциации «АСТО»
Общему собранию о работе ассоциации

за 2021 год.

О составе и членстве в «АСТО»

По состоянию на 01 Января 2022 года численность ассоциации составила 17 организаций:

АО «ВНИИЖТ», г. Москва
АО «ВНИКТИ», г. Коломна
АО «Транспневматика», г. Первомайск
АО «Трансмаш» г. Белев
АО «Тульский завод РТИ»
АО МТЗ «ТРАНСМАШ»
АО «Нейроком», г. Москва
АО «Комплект-тормоз», г. Москва
ООО «Русинвестпром», г. Москва
ООО «ПК Русинвестпром», г. Москва
ООО НПП «РаТорм», г. Екатеринбург
АО «Вагонная ремонтная компания -1», ВРК-1
АО «Вагонная ремонтная компания -2», ВРК-2
АО «ОМК Стальной путь» (ранее АО «ВРК-3»)
ГП «УкрНИИВ», г. Кременчуг, Украина
Российский университет транспорта РУТ (МИИТ)
Петербургский университет путей сообщения
Императора Александра I (ПГУПС)

В июне 2021 года в ассоциацию поступило письмо за подписью генерального директора АО «ВРК-2» Михальчука В.С. с заявлением о выходе из Ассоциации «АСТО» и прекращении членства с даты подачи заявления- 29.06.2021 г., т.е. не соответствующим Уставу (п. 7.2) «Член ассоциации считается вышедшим из ассоциации по окончании финансового года.

Поскольку за ВРК-2 числится задолженность по членским взносам за 2020 и 2021 годы, заявление было передано на рассмотрение Совета Ассоциации.

Протоколом совета от 14 июля 2021 года №41 принято решение:

- согласиться с заявлением АО «ВРК-2» о выходе из состава членов Ассоциации «АСТО»

- рекомендовать АО «ВРК-2» погасить задолженность по членским взносам за 2020 и 2021 годы в установленном порядке и в полном объеме согласно выставленным счетам.

Это решение сегодня (первым вопросом) предлагается Общему собранию. Протокол собрания будет направлен в АО «ВРК-2» для исполнения. В случае неисполнения ассоциация оставляет за собой право взыскать задолженность в судебном порядке.

Таким образом фактическое число членов ассоциации на начало собрания -16.

Вклад членов Ассоциации «АСТО» в устойчивую работу железных дорог и метрополитенов

В 2021 году объем перевезенных грузов железнодорожным транспортом увеличился на 3,0% к предыдущему 2020 году. Пассажирские перевозки в дальнем и пригородном сообщении возросли более чем на 20%. В этих результатах - большая заслуга всех, кто устойчиво обеспечивал поставку тормозных систем и комплектующих тормозных приборов, изделий для подвижного состава нового поколения, пополнения, обновления и модернизации эксплуатируемого парка, а также ремонтных предприятий, работавших в условиях жесткой экономии ресурсов, конкуренции за эффективность и качество обслуживания.

В 2021 году парк грузовых вагонов увеличился на 63 тысячи единиц или 10,4% к 2020 году. В парк РЖД на обновление поступило 535 новых локомотивов: 277 электровозов, 258 тепловозов магистральных и 176 маневровых, пассажирских вагонов-1095, рельсовых автобусов-51, путевых машин-335 ед.

Разработки инновационных тормозных систем, приборов и комплектующих изделий

Отечественное тормозостроение по своему имиджу и предназначению продолжало отстаивать лидерские позиции на рынке производства железнодорожного подвижного состава нового поколения.

СКБТ АО МТЗ ТРАНСМАШ приняло участие в реализации широкомасштабно анонсируемого проекта беспилотного электропоезда ЭС2Г «Ласточка» для московского центрального кольца. Параллельно с разработкой тормозной системы опытно экспериментальным цехом при поддержке ОГТ и цехов основного производства изготавливался поездоккомплект тормозного оборудования с уровнем автоматизации процессов торможения.

СКБТ совместно с АО «Транспневматика» реализуется амбициозный проект импортозамещения тормозной системы для электропоездов ЭГЭ2Т «Иволга 3» производства АО «ТВЗ» г. Тверь.

К проекту 2020 года тормозной системы с модулем БТО111 для скоростной контейнерной платформы до 160 км/ч модели 13-6704 по заказу АО «ВНИКТИ» разрабатывался альтернативный проект по техническому заданию ООО «ТМХ-Инжиниринг», г. Новочеркасск с блоком тормозного оборудования 111Н. С представителем заказчика успешно проведены предварительные испытания. В расчетах на прочность конструкции модуля принял участие РУТ (МИИТ). НТС «АСТО» планирует в ближайшее время рассмотреть оба проекта с участием основного заинтересованного АО «РЖД» (ЦФТО, ЦТЕХ) для реализации задачи ускоренного продвижения контейнерных поездов.

Для решения этой задачи АО «ВНИКТИ», кроме того, разработана «концепция и техническое решение оборудования скоростных платформ устройствами контроля диагностических параметров», затрагивающих перспективы бортовой телеметрии тормозной системы платформы модели 13-6704.

В 2021 году были разработаны и претворены в жизнь ряд мероприятий, касающихся повышения надежности комплектующих изделий, разработаны материалы с повышенными эксплуатационными свойствами. Освоены новые конструкции изделий, предназначенных для использования в тормозных приборах перспективного направления.

Так, АО «Тульский завод РТИ» продолжил исследования по разработке технологии изготовления нанотрубок серии TUBALL в изделиях тормозных пневматических систем в целях увеличения гарантийного срока эксплуатации резино-технических изделий. Опытная партия проходит испытания на стендах МТЗ ТРАНСМАШ. Усовершенствована технология обработки изделий методом криогенного замораживания.

АО «Транспневматика» с изготовителями РТИ и смазки ООО «Константа-2» проводятся мероприятия по увеличению срока службы комплектующих для авторежимов и тормозных цилиндров диаметром 254 мм.

С целью повышения надежности системы дискового тормоза для электропоезда ЭС2Г «Ласточка» проведен ряд технических решений и технологических мероприятий. Испытания показали их эффективность, решения приняты для внедрения в серийное производство.

На модернизацию и техническое перевооружение тормозостроительными предприятиями и их постоянными партнерами по поставкам комплектующих изделий направляются значительные средства из прибыли. К сожалению, не все члены «АСТО» в своих отчетах показывают этот показатель. На примере МТЗ ТРАНСМАШ в 2021 году на эти цели направлено 156,5 млн. рублей.

26-29 августа 2021 года в Москве на Экспериментальном кольце ВНИИЖТ прошел юбилейный (50-й) Международный железнодорожный салон «PRO//Движение.Экспо 1520» с участием 25 стран-участников. Под эгидой Ассоциации «АСТО» участие приняли лидеры тормозостроения АО МТЗ ТРАНСМАШ и АО «Транспневматика», в экспозиции которых были представлены самые передовые разработки, которые вызвали большой

интерес со стороны отечественных и зарубежных компаний.

На площадке салона Президент НП «ОПЖТ» Валентин Александрович Гапанович вручил АО МТЗ ТРАНСМАШ Диплом лауреата в номинации лучший проект: «Тормозное оборудование 2-х этажного пассажирского вагона с пневмоподвеской» и сертификат на денежную премию 500 тыс. рублей.

Организация работы Ассоциации. Взаимодействие с НП «ОПЖТ»

Сложная эпидемиологическая обстановка по предупреждению распространения коронавирусной инфекции ограничила контрактную деятельность как внутри Ассоциации «АСТО», так и во взаимодействии с внешними партнерами. Особенно она отразилась на работе Научно-технического совета. Признано, что рассмотрение конструкторских разработок посредством видео конференц-связи неэффективно, необходим прямой диалог для лучшего проникновения в проект, понимания особенности конструкции и получения эффекта от внедрения.

Основной функционал ассоциации был направлен на решение задач, определенных совместно с некоммерческим партнерством, а сейчас Ассоциацией, «Объединение производителей железнодорожной техники».

По плану ОПЖТ осуществлялись работы по изменению ГОСТ 33725-2016 «Устройства противоюзные...», ГОСТ 33724-2016 «Оборудование тормозное пневматическое...Требования безопасности и методы контроля. Часть 1», ГОСТ 33597-2015 «Тормозные системы... Методы испытаний»

АО МТЗ ТРАНСМАШ и АО «ВНИИЖТ» инициировали включение в план стандартизации на 2022 год разработку Требований безопасности и методов контроля, применимых к электровоздухораспределителям и устройствам выполняющим их функции, в качестве дополнения в ГОСТ 33724.4

АО «Транспневматика» инициировало внесение изменений в ГОСТ 31402 с целью включения в него тормозных цилиндров с отпускной пружиной увеличенного усилия предварительного сжатия, корректировкой диапазонов давлений на поршень.

В истекшем году ассоциация уделяла большое внимания координации работы по внедрению АС «Электронный инспектор» для последующего внедрения электронных паспортов на выпускаемые изделия тормозного оборудования МТЗ ТРАНСМАШ и Транспневматика.

С целью расширения перечня тормозного оборудования и его компонентов в систему 24 августа 2021 г. Президентом НП «ОПЖТ» Гапановичем В.А. по видео-конференц-связи проведено специальное совещание с участием Ассоциации «АСТО», тормозостроителей и ООО «ИЦПВК», на которое возложено продвижение пилотного проекта с последующим расширением функций до решения задачи контроля состояния деталей на всех этапах жизненного цикла. Этой задаче членам ассоциации

предстоит более глубоко заниматься в текущем и на последующие годы на основе создаваемой НП «ОПЖТ» цифровой платформы, как составной части государственной задачи цифровой трансформации, внедрения цифрового документооборота в производство продукции.

О X Научно-практической конференции Ассоциации «АСТО».

Наиболее значимым событием в жизнедеятельности Ассоциации «АСТО» стала научно-практическая конференция под девизом АО МТЗ ТРАНСМАШ – 100 лет вместе», приуроченная к 100-летию завода и отечественного тормозостроения. Конференция состоялась в формате видеоконференции 10 ноября 2021 года.

Конференция была посвящена различным аспектам производства и перспективных разработок тормозных систем для железнодорожного транспорта. Особое внимание участники уделяли вопросам цифровизации – одному из основных драйверов развития этой отрасли железнодорожного машиностроения.

Одной из центральных тем стала также подготовка кадров для предприятий, производящих и эксплуатирующих тормозные системы, необходимость возврата к фундаментальным и прикладным исследованиям в области тормозов и систем управления ими на базе транспортных вузов и НИИ.

В мероприятии приняли участие исполнявший обязанности руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Иванов Александр Олегович, президент НП «ОПЖТ» Гапанович Валентин Александрович. Всего же приняло участие более 60 представителей из 38 организаций. По итогам конференции принята резолюция, направленная на развитие отрасли производства отечественных тормозных систем. Основные положения вошли в План мероприятий членов Ассоциации «АСТО» на 2022 год.

Прошло уже три месяца с начала года, улучшились эпидемиологические условия, и нам необходимо активизировать деятельность по реализации этих мероприятий.

О юбилее Ассоциации «АСТО»

Текущий год – юбилейный для АСТО – 5 декабря исполняется 25 лет со дня образования. Решение об объединении в 1997 году было принято на фоне кризиса в экономике страны для сохранения важной наукоемкой тормозной подотрасли транспортного машиностроения. Примечательно, что нынешний юбилей также приходится на кризисный период, но угрозу для отечественной тормозной промышленности не несет, во всех аспектах деятельности мы имеем твердые позиции и готовы решать самые амбициозные задачи в развитии железнодорожной отрасли.

Вместе с тем, прошедшая X Научно-практическая конференция Ассоциации «АСТО» вскрыла ряд серьезных недостатков, упущений,

которые не добавляют оптимизма в будущее отечественного тормозостроения. Особенно это касается проблемы подготовки кадров для укрепления научно-прикладной основы развития, для обеспечения эксплуатации и обслуживания подвижного состава. Вместе с этим вызывает беспокойство и состояние образовательной базы, отсутствие должного понимания со стороны государственных органов управления профессиональным образованием важности этой задачи для перспективы развития транспорта.

Эта тема должна стать основной для «АСТО» в 2022 году. Мы предложили профессору МИИТ Карпычеву Владимиру Александровичу возглавить ее, определив совместно с заинтересованными организациями Дорожную карту осуществления мер по развитию системы образования в области тормозостроения и основ эксплуатации тормозов.

О некоторых аспектах по выполнению решений Общего собрания, конференций и других консультативных органов «АСТО»

Анализируя выполнение принятых решений, рекомендаций внутри ассоциации, невольно сопоставляешь время и ситуацию, в которых они принимались, с новой реальностью. Создав 15 лет назад общую для производителей железнодорожной техники дискуссионную площадку для партнерского взаимодействия (НП «ОПЖТ»), практически каждый из участников не получил того, чего ожидал, в первую очередь для решения собственных проблем. Не помогали и принятые на этой площадке многочисленные стандарты партнерства, правила, регламенты. Все уяснили для себя: эти документы и даже ГОСТы не несут в себе характер обязательного исполнения. Изыскиваются аргументы и доступные альтернативные пути обхода требований «правильных» регламентов.

К примеру: на прошедшей конференции руководителю Федерального агентства железнодорожного транспорта Иванову А.О. был задан вопрос: почему федеральный орган не поддерживает предложение Ассоциации «АСТО» об актуализации Положения об аттестации контрольных пунктов автотормозов и автоматных отделений, о доступе к этой функции работников тормозостроительных предприятий, разработчиков конструкторских документаций. Это положение давно не соответствует действующим ТР ТС по безопасности, многим ГОСТам. После длительной паузы ответ: «не поддерживают эксплуатационники»...

Сейчас обстановка вокруг регламентов и норм жизнедеятельности еще более усложнилась. «Регуляторная гильотина», принятие новых правил технической эксплуатации железных дорог РФ, изменения в технические Регламенты безопасности железнодорожного транспорта, всеобщая «цифровизация экономики», - predeterminedелили принятие новых управленческих решений по разработке и цифровой трансформации существующей документации.

Поэтому те проблемы и задачи, которые были обозначены в принятых решениях, в том числе по обсуждаемым вопросам актуализации комплексной автоматизированной системы учета, контроля устранения отказов в работе технических средств КАС АНТ, внедрения электронных паспортов, формуляров на тормозные приборы, перехода от бумажных документов на электронные модели, цифровые двойники, разработки и реализации цифровой платформы необходимо решать по новым технологиям, которые создадут условия для неподдельного взаимодействия всех участников процессов на протяжении жизненного цикла продукции со свободным доступом к информационным источникам большого проекта и решения собственных задач.

Инициативу разработки и координацию внедрения этих проектов во взаимодействии с ОАО «РЖД», всех заинтересованных участников мы ожидаем от обновляемой Ассоциации ОПЖТ.

Ассоциации «АСТО» и всем ее членам необходимо, со своей стороны, всесторонне внимательно относиться к решениям ОПЖТ и ее рабочих органов, активно участвовать в обсуждении реализации проектов.

Планируемую конференцию к 25-летию Ассоциации «АСТО» предлагается провести на тему: «Цифровая платформа жизненного цикла тормозной продукции. Взаимодействие участников процессов».

Председателю НТС «АСТО» Карпычеву В.А. необходимо включить в повестку заседаний НТС в 2022 году вопросы и решения, отраженные в Протоколах заседаний комитетов НП «ОПЖТ», в том числе в оперативном порядке от 21 января 2022 г. №2-2022 на тему «Рассмотрение вопроса нормативного обеспечения перехода на использование электронной модели продукции в железнодорожной отрасли и транспортном машиностроении».

Совместно с АО «ВНИИЖТ» подготовить рассмотрение вопроса применения унифицированных цифровых классификаторов ОКПД-2 тормозной продукции, систем и компонентов, расширения номенклатуры с целью идентификации в системе цифровых паспортов и исключения контрафакта.

Предлагается отмеченные в отчете предложения к деятельности ассоциации в текущем году и на перспективу считать дополнением к Плану основных мероприятий «АСТО» на 2022 г. от 9 февраля 2022 года. При обсуждении приветствуются и новые инициативы.

Председатель Ассоциации «АСТО»



Егоренков Н.А.