



РЕШЕНИЕ
по итогам проведения
Научно-практической конференции
«Железнодорожное машиностроение: конструкторские решения и
разработки»

25 апреля 2012 г.

г.Москва

№ 44/ОПЖТ

В работе Научно-практической конференции «Железнодорожное машиностроение: конструкторские решения и разработки», состоявшейся 25 апреля 2012 года в г. Москва, приняли участие руководители и ведущие специалисты научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций, предприятий связанных с производством, эксплуатацией и ремонтом подвижного состава, элементов инфраструктуры и путевой техники.

Участники Конференции, представляющие интересы **169 компаний-производителей** железнодорожной техники и компонентов, в которых трудится более **230 тыс. работников** и обеспечивающих железнодорожный транспорт свыше **85%** всей необходимой продукцией (на сумму около **360 млрд.руб**), обменялись мнениями и приняли решение:

1. Рекомендовать федеральным органам исполнительной власти:

1.1. В целях формирования долгосрочных договоров между ОАО «РЖД» и предприятиями-поставщиками продукции осуществить переход на долгосрочную систему установления регулируемых государством тарифов на услуги ОАО «РЖД» (на срок не менее 5 лет с прогнозом на следующие 5 лет). Результатом этого будет формирование долгосрочных производственных программ и программ инновационного развития предприятий транспортного машиностроения, получение синергетического эффекта скоординированного развития железных дорог России, предприятий транспортного машиностроения и производителей комплектующих. Формирование долгосрочного спроса на продукцию создаст условия для

устойчивого развития малого и среднего бизнеса в сфере выпуска продукции для нужд железнодорожной отрасли.

1.2. В целях обновления основных фондов ОАО «РЖД», стимулирования спроса на современную высокотехнологичную продукцию, внедрения инновационных технологий и решений целесообразно увеличить финансирование инвестиционной программы ОАО «РЖД» до уровня, обеспечивающего снижение физического износа основных фондов как минимум до 50% к 2020 году. Решить эту задачу целесообразно путем введения инвестиционной составляющей в тариф на услуги ОАО «РЖД» или предоставления субсидий из федерального бюджета.

1.3. В целях равномерного распределения закупок пассажирских вагонов локомотивной тяги на период до 2020 года целесообразно осуществить переход на долгосрочные контракты (не менее 5 лет) по закупке пассажирских вагонов с фиксацией объема минимального заказа. При этом ОАО «Федеральная пассажирская компания», как основной заказчик таких вагонов должна иметь достаточный уровень инвестиционных источников.

1.4. В целях равномерного распределения закупок вагонов электропоездов на период до 2020 года необходимо разработать механизм, обеспечивающий безубыточность деятельности предприятий пригородного пассажирского комплекса и учитывающий необходимость обновления парка электропоездов.

1.5. В целях разработки и внедрения в производство передовой железнодорожной техники, не уступающей лучшим зарубежным образцам и технологического обновления производств, необходима государственная поддержка по привлечению инвестиций, направленных на эти цели. При этом в целях стимулирования спроса на подвижной состав нового поколения целесообразно применение механизма государственного субсидирования части процентной ставки по лизинговым платежам.

1.6. При проведении международных и межгосударственных переговоров в области технического регулирования предусматривать гармонизацию стандартов с зарубежными, с дальнейшим их использованием на территории России исключительно на безвозмездной основе.

1.7. НП «ОПЖТ» на основании пунктов 1.1 – 1.6 настоящего Решения подготовить обращения в федеральные органы исполнительной власти.

1.8. В целях соблюдения законодательства в области авторских прав и интеллектуальной собственности при осуществлении международного научно-технического сотрудничества, гармонизации стандартов, разработке конструкторских решений в сфере железнодорожного машиностроения научным организациям, разработчикам и производителям железнодорожной продукции:

1.8.1. Руководствоваться действующими на территории Российской Федерации нормативными правовыми документами, национальными межгосударственными стандартами.

1.8.2. Использовать официально утвержденные в России международные (европейские) стандарты на безвозмездной основе, с соответствующими ссылками на использованный стандарт.

2. В рамках НП «ОПЖТ»:

2.1. Рекомендовать ОАО «ТВЗ» по согласованию с ОАО «ФПК» осуществить переход на применение светодиодного освещения в качестве основного взамен люминесцентного с 2013 года.

2.2. В целях увеличения энергоэффективности и повышения безопасности движения, рекомендовать ОАО «ФПК» проработать возможность увеличения доли пассажирских вагонов с централизованным энергоснабжением в заказе 2013 года и последующих периодов с учётом применения этих вагонов на маршрутах, где не используется тепловозная тяга.

2.3. НП «Объединение производителей железнодорожной техники» (далее НП «ОПЖТ») с привлечением специалистов предприятий и организаций, входящих в состав Партнерства, провести оценку последствий для предприятий транспортного машиностроения от вступления России в ВТО.

2.4. Рекомендовать ОАО «ФПК», ООО «Аэроэкспресс» и пригородным пассажирским компаниям рассмотреть возможность приобретения и применения двухэтажных электропоездов с головными тяговыми секциями на межрегиональных и интермодальных маршрутах с интенсивными пассажиропотоками.

2.5. В рамках проводимых мероприятий по снижению теплопотерь, в т.ч. через окна пассажирских вагонов, рекомендовать ОАО «РЖД» внести

изменения в «Общие технические требования к окнам пассажирских вагонов локомотивной тяги» 0113-2010 ПКБ ЦЛ.

2.6. Рекомендовать активизировать внедрение инструментов международного стандарта железнодорожной промышленности IRIS, с целью повышения результативности процессов создания продукции, включая снижение издержек во всей цепочке поставок. Внедрение стандарта европейской промышленности IRIS позволит предприятиям железнодорожного машиностроения повысить эффективность бизнеса, улучшить качество и надежность железнодорожной продукции, изменить существующую систему инспекционного и приемочного контроля, многоуровневых аудитов.

2.7. Рекомендовать всем предприятиям транспортного машиностроения шире внедрять современные технологии математического моделирования подвижного состава с целью сокращения сроков создания и снижения рисков в эксплуатации.

2.8. Комитету НП «ОПЖТ» по координации локомотивостроения и их компонентов подготовить предложения по внедрению современных методов испытаний тягового подвижного состава и его компонентов с целью повышения качества и надежности создаваемой железнодорожной техники.

2.9. Комитету НП «ОПЖТ» по координации локомотивостроения и их компонентов подготовить анализ эффективности перехода на сервисное обслуживание, сопровождающее технику на всем протяжении его жизненного цикла, и на их основании подготовить и направить производственным и эксплуатирующим предприятиям рекомендации по активизации перехода на сервисное обслуживание локомотивов в течение всего жизненного цикла.

2.10. Признать перспективным направлением создание специализированного грузового подвижного состава повышенной грузоподъемности и вместимости, полностью использующего существующие возможности инфраструктуры, в том числе по габариту и по погонной нагрузке.

2.11. Рекомендовать разработчикам инновационного грузового подвижного состава активнее применять в их конструкции новые материалы, использовать современные достижения IT-технологий.

2.12. В целях более активного использования инновационных разработок и современных компонентов подвижного состава, применение которых, позволяет повысить безопасность движения, надежность, снизить стоимость их эксплуатации и ремонта, НП «ОПЖТ» обеспечить функционирование Информационной площадки, обеспечивающей возможность обмена информацией между производителями и ОАО «РЖД».

2.13. В целях повышения качества продукции рекомендовать предприятиям электротехнической отрасли, включая производителей кабельной продукции, шире внедрять новейшие изоляционные и конструкционные материалы.

2.14. В целях повышения надежности, безопасности и экономической эффективности железнодорожной инфраструктуры рекомендовать предприятиям металлургического комплекса ускорить реализацию проектов модернизации рельсобалочного производства для выпуска рельсов с характеристиками на уровне мировых.

2.15. Признать целесообразным создание комплекса для укладки объемной георешетки с целью снижения ручного труда и механизации работ по ее укладке.

2.16. Признать приоритетным направлением производство высокопроизводительных и высокоточных выправочно-подбивочно-рихтовочных машин для сокращения времени «окна» на проведение выправочных работ.

2.17. Признать целесообразным создание рельсофрезерных поездов для фрезерования рельсов в пути и элементов стрелочных переводов для продления срока службы рельсов и элементов стрелочного перевода путем восстановления формы головки рельсов, удаление волнообразных неровностей и дефектного слоя металла на рабочих поверхностях головки рельсов.

2.18. Признать целесообразным создание машин для нагрева рельсовых плетей, оборудованных устройствами с различным способом воздействия на рельсы для их нагрева, с целью обеспечения ввода рельсовых плетей в расчетный температурный режим при различной температуре окружающего воздуха, в том числе и при отрицательных температурах.

2.19. Признать целесообразным создание щебнеочистительной машины для очистки балласта на стрелочных переводах, съездах, у высоких

и низких железнодорожных платформ и других стесненных местах с исключением из технологии операций по подготовке траншей для зарядки машины, увеличения времени работы машины в «окно», а следовательно выработки в «окно», за счет ликвидации операции по наращиванию подпутной балки.

2.20. Признать целесообразным создание современных комплексных средств диагностики железнодорожной инфраструктуры с целью получения достоверных данных по всем элементам железнодорожной инфраструктуры (рельсам, геометрии пути, состояния контактной сети и т.д.).

Президент НП «ОПЖТ»

 В.А.Гапанович