



ПРОТОКОЛ № 29

заседания комитета по координации производителей в металлургическом комплексе

20.12.2019 г.

г. Москва, АО «ВНИИЖТ»

Председатель заседания:

Сухов А.В., сопредседатель Комитета НП «ОПЖТ» по координации производителей в металлургическом комплексе – директор Научного центра «Рельсы, сварка, транспортное материаловедение» АО «ВНИИЖТ»

Участники заседания:

Вице-президенты НП «ОПЖТ», члены комитета НП «ОПЖТ» по координации производителей в металлургическом комплексе, представители комитетов НП «ОПЖТ» по локомотивостроению, вагоностроению, нормативно-техническому регулированию и стандартизации, инфраструктурного комплекса, другие участники НП «ОПЖТ», представители федеральных органов управления, ЕЭК, ОАО «РЖД», собственников вагонов, научных и исследовательских организаций, другие заинтересованные участники (список прилагается).

Рассматриваемые вопросы:

О приведении ГОСТ 10791–2011 «Колеса цельнокатаные. Технические условия» в соответствие с требованиями Технического регламента таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава».

Выступили представители организаций: вице-президенты НП «ОПЖТ», участники НП «ОПЖТ», РОСЖЕЛДОР, ОАО «РЖД», ООО «ЕвразХолдинг», ООО «УК Мечел-Сталь», АО «ПГК», АО «ВМЗ», ПАО «Интерпайп НТЗ», АО «ТВСЗ», АО «ВНИИЖТ», АО «ВНИКТИ», ФГАОУ РУТ (МИИТ), АО «Синара - Транспортные Машины», АО «Трансмашхолдинг»

Результаты заседания:

Участниками заседания отмечено, что существующая нормативная и правовая база на металлургическую и другую продукцию, используемая решениями ЕЭК для установления обязательных требований к продукции и для оценки соответствия, исчерпывающе достаточна для подтверждения соответствия металлургической продукции требованиям технических регламентов (ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава», ТР ТС 002/2001 «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», ТР ТС 003/2011 «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта»).

Тем не менее, целесообразно в плановом порядке осуществить пересмотр ГОСТ 10791 и ГОСТ Р 51685, ряда других стандартов на продукцию в части актуализации требований к продукции по предельным состояниям, климатическому

исполнению, предельно допустимым скоростям движения и внешним динамическим воздействиям, отражающих результаты состоявшегося научно-технического развития продукции.

Участниками заседания проведён обмен мнениями о целесообразности приведения ГОСТ 10791-2011. «Колеса цельнокатаные. Технические условия» в соответствие с требованиями пункта 3 статьи 4 технического регламента таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и ГОСТ Р51685-2013 «Рельсы железнодорожные. Общие технические требования» в соответствие с требованиями пункта 3 статьи 4 технического регламента ТР ТС 003/2011 «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (далее ТР ТС) в части установления на указанные объекты показателей назначенного срока службы и (или) ресурса.

С аналогичными анализами выступили представители локомотивостроения, вагоностроения, собственников вагонов, производители подшипников и других отраслей железнодорожного машиностроения.

Отмечено, что требования пункта 3 статьи 4 ТР ТС не используются в документах ЕЭК для оценки соответствия техническим регламентам. Положения пунктов 7 и 57 статьи 4 ТР ТС в общем виде могут представлять назначенный срок службы (ресурса) до достижения предельного состояния, требующего утилизации, а это весь период полезного использования продукции, то есть ресурс. При этом, по положениям технических регламентов применение на добровольной основе стандартов, взаимосвязанных с ТР ТС, является достаточным условием для подтверждения соответствия продукции требованиям ТР ТС.

Введение дополнительных требований органами по сертификации, которые не предусмотрены документами ЕЭК, не допускается межгосударственными соглашениями по техническому регулированию.

В настоящее время в РФ, в процедуры сертификации и инспекционного контроля производства сертифицированной продукции, односторонне введены требования по предоставлению в орган по сертификации (ФБУ «РС ФЖТ») сведений о назначенном сроке службы (ресурсе) и документов, подтверждающих назначенный срок службы (ресурс).

Указанные действия применяются ко всем видам продукции, являющимся объектами технического регулирования и независимо от наличия или отсутствия таких требований в технической документации на продукцию и в стандартах, взаимосвязанных с ТР ТС.

Орган по сертификации самостоятельно ввёл специальную строку в перечень заявительных документов, что противоречит исчерпывающим требованиям ТР ТС, осуществил изменение ранее принятых решений по заявкам на сертификацию и по результатам инспекционного контроля, дополнив их требованиями по предоставлению документов по назначенному сроку службы (ресурсу) независимо от потребности в них по технической документации и взаимосвязанным с ТР ТС стандартам на продукцию.

На указанных основаниях фактически приостановлен приём заявок на сертификацию, выдача сертификатов соответствия по продуктам с завершёнными процедурами сертификации с положительными результатами, установлены сроки, по истечении которых может быть приостановлено действие сертификатов соответствия, если в них не указан назначенный срок службы (ресурс).

Никаких решений ЕЭК, которые могли бы вызвать перечисленные действия ФБУ «РС ФЖТ» не принималось, обоснований для таких действий заявителям и держателям сертификатов не представляется.

Отмечено, что сроки, которые определяет орган по сертификации для выполнения вышеуказанных требований, абсолютно нереальны, особенно для продукции, на которую до выдвижения этих дополнительных требований, показатели назначенного срока службы (ресурса) никогда прежде не устанавливались.

При этом игнорируются положения стандартов, определяющих по документам ЕЭК исчерпывающий перечень требований для оценки соответствия продукции ТР ТС.

Анализ нормативных и технических документов на продукцию, для которой назначенные сроки службы (ресурса) не установлены, показывает, что для реализации явно избыточных требований органа по сертификации необходимо провести соответствующие научные и технические исследования, сформировать верифицированный порядок установления и методы оценки соответствия, процедурно требующие достаточно длительного (в несколько лет) периода времени.

Участники заседания отметили, что показатели назначенного срока службы нецелесообразно устанавливать на все объекты технического регулирования и каждым изготовителем самостоятельно, так как это может вызвать рассогласование ресурсов между законченной технической системой (вагон, локомотив) и её составляющими элементами с существующей системой эксплуатации, диагностики и технического обслуживания на инфраструктурных объектах.

Нарушение ресурсной гармонизации потребует пересмотра мест дислокации диагностических средств, ремонтных баз и пунктов осмотра подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта, дополнительных необоснованных капитальных расходов владельцев инфраструктуры.

В настоящее время отсутствует общесистемный стандарт по установлению требований к назначенному сроку службы (ресурсу), регламентирующий порядок выбора определяющего элемента системы, степень и кратность согласованности ресурсов составляющих элементов сложной технической системы. Отсутствует система стандартов по установлению назначенных показателей по видам продукции, с нормативами безотказности, порядком определения критического отказа, критериев предотказных состояний.

На целый ряд объектов, которые применяются в изделии как заготовка или обрабатываемый полуфабрикат, нет никакой технической необходимости устанавливать назначенный срок службы (ресурс), а также предельные состояния.

Многолетней практикой доказана целесообразность действующей системы установления показателей назначенного срока службы (ресурса) на подвижной состав, крупные агрегаты и функционально законченные составляющие подвижного состава, подсистем железнодорожной инфраструктуры.

На элементы систем и подсистем с широкой дисперсией фактического ресурса, в зависимости от многочисленных конструкторских решений в которых используется продукция и многообразие эксплуатационных факторов, многолетней практикой оправдано использование предельных состояний и критериев предельных состояний, включая предельные состояния, требующие изъятия из эксплуатации для утилизации, без установления назначенного срока службы (ресурса).

Для колеса грузового вагона в РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 «Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм» установлены нормативы технического состояния, при которых осуществляется его техническое обслуживание, а также предельные состояния колеса, при которых оно изымается из эксплуатации, при этом срок службы и (или) ресурс не установлен.

Участниками заседания отмечено, что для железнодорожных колёс, осей, рельсов и ряда других объектов назначенный срок службы и (или) ресурс не установлен, так как вывод из эксплуатации осуществляется в соответствии с установленными требованиями по предельному состоянию (например, по толщине обода для колёс), которые обеспечивают максимальное и безопасное использование применяемой конструкции.

Проведенный в 2010 г. ВНИИЖТ анализ статистических данных показывает, что для колёс максимальный срок службы составил 40 лет при среднем 11,5 лет, а для осей колёсных пар срок службы составил 45 лет при среднем 24,8 лет. В случае

установления назначенного срока службы для колёс, например, равного среднему сроку службы, можно ожидать, что эксплуатирующиеся под полувагонами колеса успеют выработать свой ресурс, и не успеют для всех остальных родов вагонов: цистерн, крытых вагонов, платформ, специализированных вагонов (что составляет примерно половину парка вагонов). Соответственно, установление срока службы для колёс существенным образом повлияет на эксплуатационные затраты и, значительно увеличит потребность рынка.

В этих условиях установление назначенного срока службы и (или) ресурса на необоснованно низком уровне может привести к массовому преждевременному изъятию технически исправной продукции из эксплуатации, а установление на высоком уровне – к росту количества претензий со стороны потребителей при недостижении отдельными единицами продукции назначенного срока службы и (или) ресурса без учета причин не соблюдения этого показателя.

Анализ требований к аналогичной металлургической продукции в других странах, включая государства-члены ЕАЭС, показывает, что требования по назначенному сроку службы и (или) ресурсу в нормативных документах отсутствуют.

Так же отмечено, что установление назначенного срока службы и (или) ресурса не предусмотрено требованиями ЕЭК. Введение требований по определению назначенных сроков службы и (или) ресурсов железнодорожного подвижного состава и (или) его составных частей не должно противоречить общим принципам технического регулирования, установленным в статье 51 Договора о Евразийском экономическом союзе, подписанного в г. Астана 29 мая 2014 года (далее – Договор ЕАЭС), а именно:

1. Требования должны быть едиными и вводиться для всех государств-членов ЕАЭС (часть 2 статьи 51 Договора ЕАЭС). Поэтому требуется решение ЕЭК по «новому» прочтению положений документов ЕЭК при подтверждении соответствия с учётом введения показателей назначенного срока службы (ресурса) для всех без исключения объектов технического регулирования.

2. Правила и методы испытаний при проведении процедур обязательной оценки соответствия продукции должны быть едиными для всех государств-членов ЕАЭС (часть 6 статьи 51 Договора ЕАЭС). Полностью отсутствуют межгосударственные стандарты с правилами и методами испытаний при оценке соответствия назначенного срока службы для продукции, к которой такие требования предъявляются впервые.

3. Правила и процедуры проведения обязательной оценки соответствия продукции в т.ч. по установлению назначенных сроков службы и (или) ресурсов железнодорожного подвижного состава и (или) его составных частей должны быть едиными (часть 13 статьи 51 Договора ЕАЭС). До настоящего времени не созданы межгосударственные стандарты с правилами и процедурами установления и по оценке соответствия назначенного срока службы для продукции, к которой такие требования предъявляются впервые.

4. Учитывая, что процедуры обязательного подтверждения соответствия показателям назначенного срока службы и (или) ресурса по ряду продуктов (объектов) фактически вводятся впервые необходимо установление соответствующих переходных положений (часть 17 статьи 51 Договора ЕАЭС), так как в предыдущий переходный период таких требований не выдвигалось.

Кроме того, на территории государств-членов ЕАЭС не должны применяться различные требования к железнодорожному подвижному составу и (или) его составным частям, иначе это будет противоречить требованиям части 2 статьи 53 Договора ЕАЭС по обращению продукции: «государства-члены обеспечивают обращение продукции, соответствующей требованиям технического регламента Союза (технических регламентов Союза), на своей территории без предъявления дополнительных по отношению к содержащимся в техническом регламенте Союза (технических регламентах Союза) требований к такой продукции и без проведения

дополнительных процедур оценки соответствия». Для реализации на всей территории ЕАЭС требуются соответствующие решения государств-членов ЕАЭС и коллегии ЕЭК.

Применяемые при оценке соответствия объектов технического регулирования методы исследований (испытаний) и измерений (в т.ч. по определению назначенных сроков службы и (или) ресурсов продукции) должны быть утверждены Евразийской экономической комиссией и необходимы для применения и исполнения требований технического регламента Союза и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования (Приложение 9 к Договору ЕАЭС).

По общему мнению участников заседания необходимо разделить продукцию для железнодорожного транспорта на продукцию, для которой возможно и необходимо установление назначенного срока службы и (или) ресурса, и продукцию, для которой вместо назначенного срока службы и (или) ресурса применяется оценка по предельным состояниям.

С учетом направления противоречащих документам ЕЭК предписаний РС ФЖТ по установлению назначенного срока службы и (или) ресурса серийно выпускаемой продукции целесообразно установить мораторий на исполнение требований органа по сертификации, включая требования по внесению назначенного срока службы и (или) ресурса в нормативные документы (КД, ТУ) на металлургическую и другую продукцию для железнодорожного транспорта, на которую такие показатели требуется установить впервые.

Принятые решения:

1. Принять к сведению общее мнение технических экспертов железнодорожного машиностроения, что требования РСФЖТ по установлению назначенного срока службы и (или) ресурса на все без исключения объекты технического регулирования не соответствуют утверждённому ЕЭК перечню документов для сертификации, не могут быть основанием для отказа в приёме заявок на сертификацию и отказа в выдаче сертификатов, приостановки действия выданных сертификатов, обязательной составляющей содержания данных на продукцию, указываемых в сертификатах и противоречат основополагающим документам и решениям ЕЭК по установлению требований к продукции и методов для оценки соответствия объектов технического регулирования, а также общим принципам технического регулирования, установленным в статье 51 Договора о Евразийском экономическом союзе.

2. Отметить, что в настоящее время отсутствуют необходимые стандарты, верифицированные методики установления срока службы и (или) ресурса применительно к металлургической и другой продукции, для которой такие показатели прежде не устанавливались в практике работы железнодорожного транспорта.

3. Обратить внимание специалистов, причастных к процессам установления назначенных показателей, на необходимость соблюдения комплексности и достигнутой гармонизации ресурсов отдельных элементов с общими показателями сложных технических систем. Нарушение данной гармонизации может потребовать пересмотра руководств по эксплуатации и ремонту, мест дислокации на инфраструктуре железнодорожного транспорта технических систем диагностики, ремонта, пунктов технического осмотра подвижного состава.

4. Принять к сведению мнение экспертов об отсутствии актуальной потребности в изменении системы установления назначенных сроков службы (ресурсов), которая проверена многолетней практикой устойчивой и безопасной работы железнодорожного транспорта.

5. Считать целесообразным осуществление столь масштабных мероприятий на основе соответствующих межгосударственных решений и решений ЕЭК с учётом детальных и взвешенных оценок технических и экономических последствий для системы железнодорожного транспорта, уровня тарифов на перевозки и состояния безопасности железнодорожных перевозок.

6. НП «ОПЖТ» направить письма в адрес Минпромторг и ЕЭК о проведении совещаний, посвященных вопросу целесообразности установления назначенного срока службы и (или) ресурса металлургической и другой продукции для железнодорожного транспорта.

7. НП «ОПЖТ» направить письмо в Минтранс России о введении моратория (переходного периода) на требования органа по сертификации по установлению и внесению назначенного срока службы и (или) ресурса в нормативные документы (стандарты, КД, ТУ) и сертификаты соответствия на металлургическую и другую продукцию, на которую эти показатели устанавливаются впервые, на период до принятия официальных решений органов государственного управления Российской Федерации и органов ЕАЭС по данному вопросу.

Председатель Комитета
по координации производителей
в металлургическом комплексе НП «ОПЖТ»

А.А. Шишов

Сопредседатель Комитета
по координации производителей
в металлургическом комплексе НП «ОПЖТ»

А.В. Сухов

Список участников заседания металлургического комитета ОПЖТ 20.12.2019

№	ФИО	должность	организация
1	Смыков Андрей Андреевич	Вице-президент, председатель Комитета по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации	НП "ОПЖТ"
2	Шнейдмюллер Владимир Викторович	Вице-президент, председатель Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов	НП "ОПЖТ"
3	Палкин Сергей Валентинович	Вице-президент, руководитель секции «Рельсопрокатное производство»	НП "ОПЖТ"
4	Завьялова Фаина Васильевна	Специалист	НП "ОПЖТ"
5	Станилевич Владимир Витальевич	Заместитель начальника отдела Управления инфраструктуры и перевозок	РОСЖЕЛДОР
6	Ярошенко Дмитрий Игоревич	Начальник отдела	Евразийская экономическая комиссия
7	Кучерявцев Денис Александрович	Советник отдела	Евразийская экономическая комиссия
8	Левин Сергей Алексеевич	Заместитель начальника ЦТЕХ	ОАО «РЖД»
9	Никольская Лариса Юрьевна	Начальник отдела ЦТЕХ	ОАО «РЖД»
10	Полях Евгений Юрьевич	Зам. начальник отдела ЦТЕХ	ОАО «РЖД»
11	Мжельская Надежда Ивановна	Зам. начальник отдела ЦТЕХ	ОАО «РЖД»
12	Аверкин Сергей Николаевич	Начальник тех. Отдела ЦТА	ОАО «РЖД»
13	Крыгин Сергей Александрович	Ведущий специалист ЦТА	ОАО «РЖД»
14	Семёнов Алексей Николаевич	Ведущий технолог	ПКБ ЦВ
15	Пашолок Игорь Леонидович	Главный специалист	АО "ПГК"
16	Разумов Андрей Сергеевич	Ведущий научный сотрудник	АО «ВНИИЖТ»
17	Ворыханов Анатолий Александрович	Начальник тех. отдела	АО "ВРК-2"
18	Дирин Семен Игоревич	Главный специалист технического отдела	АО "ВРК-3"

19	Тихонов Евгений Алексеевич	Директор по технической политике	ООО «ТВМ»
20	Тягунов Игорь Евгеньевич	Исполнительный директор	СВРП
21	Демин Константин Павлович	Генеральный конструктор	АО «ТВСЗ»
22	Лебедев Алексей Владимирович	Директор по технической политике и НИОКР	АО "БЭТ"
23	Никотина Елена Юрьевна	Директор по правовым вопросам	АО «БЭТ»
24	Сургаева Елена Васильевна	Ведущий специалист	ООО "ИЦПВК"
25	Иванов Александр Михайлович	Ведущий инженер - конструктор	АО "Калугапутьмаш"
26	Клименко Юрий Александрович	Главный метролог, эксперт по сертификации	ОАО "НИИ вагоностроения"
27	Вохменцев Максим Сергеевич	Руководитель направления по автономному, специальному и грузовому подвижному составу	АО «Трансмашхолдинг»
28	Иванов Александр Владимирович	Руководитель направления по стандартизации и зарубежной сертификации	АО «Трансмашхолдинг»
29	Галиуллин Тахир Рахимзянович	Директор Департамента технологического развития	ООО "УК Мечел-Сталь"
30	Антошин Сергей Михайлович	Начальник инспекции по сохранности вагонного и контейнерного парка	ПАО "ТрансКонтейнер"
31	Волохов Григорий Михайлович	Зав. Отделением динамики и прочности ПС	АО "ВНИКТИ"
32	Чунин Виталий Владимирович	Инженер 1-й категории	АО "ВНИКТИ"
33	Саврухин Андрей Викторович	Начальник Управления научно-иссл. Работы, д.т.н., профессор.	ФГАОУ РУТ (МИИТ)
34	Маштаков Александр Петрович		ФГАОУ РУТ (МИИТ)
35	Краснобрыжий Станислав Андреевич	Заведующий лабораторией	АО "НИИ Мостов"
36	Мозговой Александр Николаевич	Исполнительный директор	ООО "ЦТК"
37	Ашихин Александр Вячеславович	Начальник управления систем менеджмента	ЕВРАЗ НТМК
38	Аввакумов Сергей Борисович	Начальник бюро технического управления	ЕВРАЗ НТМК
39	Рослик Александр Вадимович	Технический директор	ПАО «Интерпайп НТЗ»
40	Круглова Виктория Александровна	Директор по качеству	ТОО "Проммашкомплект"
41	Филиппов Георгий Анатольевич	Директор института качественных сталей	ФГУП «ЦНИИЧермет»
42	Воля Геннадий Викторович	Руководитель проекта	АО "Промтрактор-Вагон"
43	Кузнецов Николай	Технический директор	Амстед рейл

	Викторович		
44	Егоров Владимирович	Андрей	Инженер Амстед рейл
45	Козлова Евгеньевна	Татьяна	Менеджер проектов ООО «ЕПК-Бренко»
46	Шевченко Витальевич	Андрей	Заместитель руководителя дирекции – начальник управления по стандартизации АО «Синара- Транспортные Машины»
47	Пугачев Васильевич	Сергей	Руководитель Дирекции по стандартизации АО «Синара- Транспортные Машины»
48	Плетнев Геннадьевич	Сергей	Обозреватель газеты Газета "Гудок"
49	Поляков Владимирович	Андрей	Начальник отдела по сертификации и стандартизации дирекции по качеству АО "ВМЗ"
50	Камышный Евгеньевич	Андрей	Менеджер по новым видам продукции и НИОКР АО "ВМЗ"
51	Крылов Игорь Юрьевич		Начальник управления инженерно-технологического центра АО "ВМЗ"
52	Иванов Игорь Алексеевич		Главный специалист АО "ВМЗ"
53	Нестеров Викторович	Сергей	Главный специалист по работе с операторами пассажирского подвижного состава АО "ВМЗ"