



**Некоммерческое партнерство
«ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ»**

ПРОТОКОЛ

совместного заседания Комитета по локомотивостроению и их компонентов
Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной
техники»

26 апреля 2018 г.

г. Москва

№ _____

Председатель

В.В. Шнейдмюллер

Список участников прилагается (Приложение №1).

Повестка:

- Формирование технических требований к магистральным локомотивам для эксплуатации на Восточном полигоне с составами повышенных весовых норм.
- Подведение итогов работы.

Вступительное слово:

1. Вице-президент, председатель комитета по координации предприятий локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» В.В. Шнейдмюллер.

Выступили с докладом:

1. Генеральный директор ООО «Центр инновационного развития СТМ»
В.П. Толстов
2. Заместитель главного конструктора по тепловозостроению АО «УК «БМЗ»
Д.И. Петраков
3. Генеральный директор ООО «Интелпро ТМХ» Ю.А. Орлов

Заслушав и обсудив представленные доклады
и сообщения участники заседания приняли решения:

1. Отметить информацию Вице-президента, председателя комитета по координации предприятий локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» В.В. Шнейдмюллера о том, что полученные от ОАО «РЖД» технические требования на локомотивы для восточного полигона, нельзя принять за основу, так как они нуждаются в глубокой переработке с участием не только профильных специалистов как ОАО «РЖД», но и специалистов предприятий-производителей локомотивов, включая специалистов предприятий выполняющих ремонт локомотивов и их сервисное обслуживание.

Важным фактором при формировании технических требований к магистральным локомотивам является широкое привлечение предприятий и организаций, имеющих непосредственное отношение к созданию и обслуживанию таких локомотивов. Поэтому Комитет поддерживает то направление, которое задал на совещании Дирекции тяги ОАО «РЖД» 25.04.2018 О.Н. Назаров - заместитель руководителя департамента технической политики ОАО «РЖД» и выражает готовность принять участие в переработке и дальнейшем формировании этих технических требований.

Только объединив знания и опыт для разработки технических требований к новым локомотивам можно на их основе создать современный, надёжный и высокоэффективный локомотив.

2. Принять к сведению доклад Генерального директора ООО «Центр инновационного развития СТМ» В.П. Толстова.

Толстов В.П. отметил своевременность постановки ОАО «РЖД» задачи по разработке технических требований к перспективным магистральным локомотивам на период до 2030 года.

Технические требования к перспективным магистральным локомотивам, полученные от ОАО «РЖД», имеют много противоречий.

Их излишняя детализация не оставляет конструкторам на предприятиях

возможности выбора тех или иных технических решений для достижения оптимальных технико-экономических показателей разрабатываемого локомотива. Кроме того, вызывает много вопросов требование к 2030 году увеличить нагрузку на ось для локомотивов до 30 т.

При создании новых локомотивов не нужно разделять их по условиям эксплуатации на отдельных полигонах, это подход позволит сократить затраты на их разработку.

В рабочие группы по разработке технических требований необходимо включить специалистов конструкторских служб предприятий-поставщиков локомотивов.

3. Принять к сведению доклад заместителя главного конструктора АО «УК «БМЗ» Д.И. Петракова.

Объём информации представленный в технических требованиях беспрецедентно велик (свыше 230 страниц машинописного текста). Технические требования изобилуют чрезмерной детализацией и противоречивыми, взаимоисключающими требованиями.

Наряду с подробным описанием контролируемых параметров, в ряде пунктов отсутствуют критерии, по которым можно их контролировать.

Кроме того, ряд формулировок включённых в технические требования, требуют дополнительного обсуждения и уточнения.

4. Принять к сведению доклад Генерального директора ООО «ИнтелПро» Ю.А. Орлова.

Необходимо выработать единые подходы к формированию технических требований на перспективные локомотивы. При их разработке нужно широко использовать накопленный опыт эксплуатации новых локомотивов, а также полученные характеристики и параметры, полученные в различных режимах и условиях их работы.

Необходимо шире использовать унификацию узлов локомотивов, в том числе и автономных локомотивов с локомотивами на электрической тяге. Это позволит значительно сократить сроки разработки, увеличить ремонтпригодность, снизить

затраты на обслуживание и ремонт.

При выборе формулы экипажной части необходимо учитывать огромное количество факторов взаимодействия пары колесо-рельс. Немаловажное значение имеет и состояние инфраструктуры полигона эксплуатации. Поэтому в технических требованиях необходимо указывать только эксплуатационные характеристики, а не жесткие требования к конструкции локомотива, значительно ограничивающие выбор возможных конструктивных решений.

5. Принять к сведению информацию заместителя директора ПКБ ЦТ ОАО «РЖД» Г.В. Слонкова о том, что ПКБ ЦТ открыто к сотрудничеству с АО «СТМ» и АО «Трансмашхолдинг» в вопросах формирования технических требований и предлагает направить своих представителей для работы в рабочих группах по обозначенным направлениям.

6. Отметить итоговое заявление Вице-президента, председателя комитета по координации предприятий локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» В.В. Шнейдмюллера.

При создании новых локомотивов необходимо руководствоваться принципом ограниченных изменений по отношению к имеющимся прототипам локомотивов. Общеизвестно, что если процент конструктивных изменений по отношению к прототипу превышает 10%, то это неминуемо влечёт к длительному сроку отработки конструкции локомотива, для доведения его показателей эффективности и надёжности до заявленных параметров.

Невыполнение такого подхода неминуемо приводит к значительному увеличению стоимости жизненного цикла нового локомотива. Поэтому все закладываемые технические решения и требования должны быть в обязательном порядке обоснованы экономически.

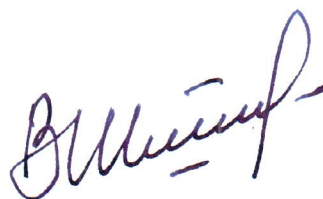
В основе разрабатываемых технических требований должна лежать эксплуатационная модель локомотива.

При этом, необходимо очень осторожно оценивать уровень требуемой локализации производства, т.к. реализация 100% импортозамещения в настоящее время технически неосуществима и способна существенно затормозить дальнейшее развитие отечественного машиностроения.

7. Рекомендовать АО «СТМ» и АО «Трансмашхолдинг» направить своих специалистов для работы в рабочих группах ОАО «РЖД» по формированию технических требований к магистральным локомотивам для работы на Восточном полигоне.

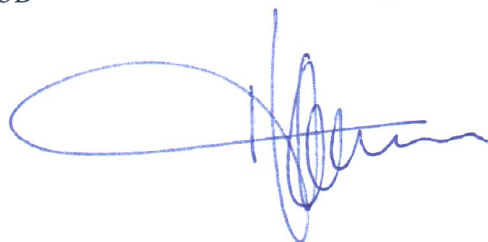
8. Рекомендовать Комитету НП «ОПЖТ» по локомотивостроению и их компонентов направить протокол заседания по вопросу формирования технических требований к магистральным локомотивам для эксплуатации на Восточном полигоне с составами повышенных весовых норм в Дирекцию тяги и Департамент технической политики ОАО «РЖД» с изложением своей позиции по общим подходам к формированию технических требований.

Вице-президент, председатель
Комитета по координации
предприятий локомотивостроения
и их компонентов



В.В. Шнейдмюллер

Секретарь



Н.И. Фалалеев