



Итоги работы МТК 524 «Железнодорожный транспорт» в 2024 году и задачи на 2025 год

ГАПАНОВИЧ ВАЛЕНТИН АЛЕКСАНДРОВИЧ
Президент ОПЖТ,
председатель МТК 524

15 мая 2025 г.

Учрежден решением МГС,
протокол от 25 ноября 2010 г. № 38

**Председатель
МТК 524
В.А.Гапанович**

**Секретариат
ФБУ «РС ФЖТ»,
отв. секретарь
МТК 524
И.Е.Радецкий**



В 2024 г. проведены **одно ежегодное заседание** МТК 524,
6 согласительных совещаний в режиме **ВКС**
и **12 заочных заседаний** в рамках голосования на интернет-портале МТК 524
по окончательным редакциям проектов межгосударственных стандартов

Государства – полноправные члены

Республика Армения



Республика Беларусь



Республика Казахстан



Республика Кыргызстан



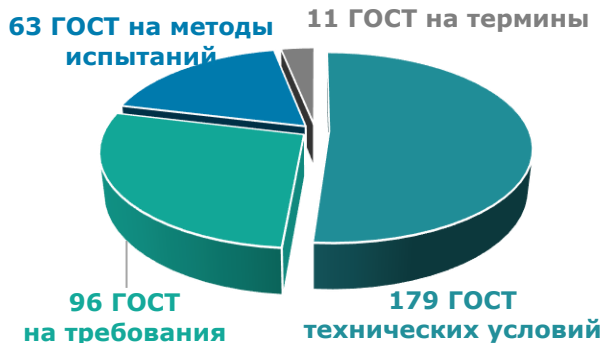
Республика Узбекистан



Российская Федерация



В 2024 г. по результатам
проведенной оценки
эффективности
деятельности за 2023 г.,
МТК 524 вошел в тройку
комитетов-**лидеров**
межгосударственной
стандартизации



Всего за МТК 524
закреплено **349**
межгосударственных
стандартов

С 2020 по 2024 гг.
разработано
и актуализировано
93 стандарта

*Обязательные
требования*

Перечень № 2

Технические регламенты ЕАЭС
в области железнодорожного транспорта:
ТР ТС 001/2011, ТР ТС 002/2011, ТР ТС 003/2011

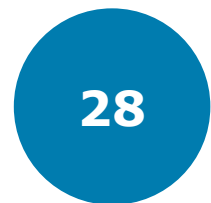
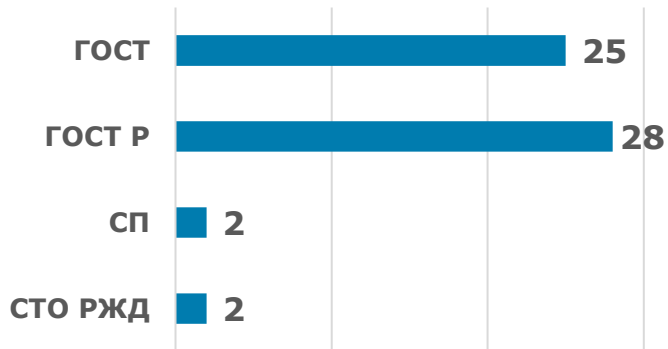
Стандарты, содержащие правила и методы испытаний
(Решением Коллегии ЕЭК от 29 марта 2022 года № 48):
Подвижной состав – 252
Высокоскоростной транспорт – 267
Инфраструктура – 97

*Добровольно
применяемые
требования*

Перечень № 1

Стандарты на продукцию, в результате применения
которых на добровольной основе обеспечивается
соблюдение требований технических регламентов
(Решением Коллегии ЕЭК от 29 марта 2022 года № 48):
Подвижной состав – 135
Высокоскоростной транспорт – 137
Инфраструктура – 73

План разработки стандартов для ВСМ 2025-2027 гг.



Инфраструктура



Подвижной
состав



Услуги

Объектами ВСМ согласно ТР ТС 002/2011 являются:

- высокоскоростной железнодорожный подвижной состав с конструкционной скоростью более 200 км/ч и его составные части;
- объекты инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта:
 - подсистемы инфраструктуры (в т.ч. железнодорожный путь, железнодорожное электроснабжение, железнодорожная автоматика и телемеханика, железнодорожная электросвязь, а также станционные здания, сооружения и устройства);
 - составные части подсистем инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта и элементы этих составных частей.

ВСЕГО 143 ОБЪЕКТА ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ



15 апреля 2025 г. в г. Москве состоялась Межотраслевая научно-практическая конференция **«Тормозные системы железнодорожного подвижного состава. Проблемы, решения, перспектива»**

Участие приняли **более 150 представителей** организаций и предприятий железнодорожного машиностроения, инжиниринговых центров, научно-исследовательских институтов, образовательных учреждений высшего образования из Российской Федерации, Республики Казахстан, Республики Беларусь

С целью максимального охвата актуальных тем, подлежащих рассмотрению в ходе конференции, помимо пленарного заседания, состоялись заседания круглых столов **«Грузовые вагоны»**, **«Тяговый подвижной состав: локомотивы и МВПС»**, **«Пассажирские вагоны локомотивной тяги»**

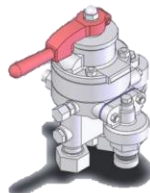
Старая редакция ГОСТ

ГОСТ 33724 п. 3.8.

Кран машиниста: Устройство или комплекс устройств, предназначенное для управления автоматическими пневматическими тормозами: зарядки тормозной магистрали, поддержания в ней зарядного давления и управления изменением давления в тормозной магистрали поезда или отдельного локомотива.

ГОСТ 34703-2020 п. 118.

Кран машиниста: Устройство (комплекс устройств), предназначенное (ый) для управления автоматическими пневматическими тормозами изменения давления в тормозной магистрали и/или для подачи команд для управления электропневматическими тормозами ПС либо отдельного самохода ПС.

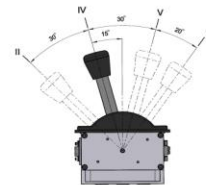


Кран машиниста
(модель 395)

Предлагаемая редакция ГОСТ

Кран машиниста (контроллер тяга/тормоз) – техническое устройство, предназначенное для ручного управления автоматическими тормозами подвижного состава:

- пневматическими;
- электропневматическими;
- электрическими (электродинамическими/рекуперативными);
- вихретоковыми (магниторельсовыми);
- пневматическими с дистанционным управлением по радиоканалу тормозами поезда.



Контроллер тяга/тормоз
(Э/П «Ласточка», «Сапсан»)

Действующая редакция ГОСТ

ГОСТ 33724 п. 3.2.

Воздухораспределитель: Устройство (или комплекс устройств), предназначенное **для управления давлением сжатого воздуха в тормозном цилиндре** в зависимости от изменения давления в тормозной магистрали автоматического пневматического тормоза

ГОСТ 34703-2020 п. 135.

Воздухораспределитель: Устройство (или комплекс устройств), предназначенное(ый) для управления **изменением давления сжатого воздуха в тормозном цилиндре** (исполнительном органе тормоза) или специальном (тормозном) резервуаре единицы ПС в зависимости от изменения давления в тормозной магистрали автоматического пневматического тормоза.

Функции устройства

Воздухораспределитель – исполнительное устройство...

- 1. Торможение.** Наполнение тормозного цилиндра сжатым воздухом до регулярной величины с последующим воздействием на колесную пару подвижного состава в зависимости от выбранного режима (порожний, горный, средний).
- 2. Отпуск.** Снижение давления в тормозном цилиндре от максимального до нуля. Темпы снижения давления в головной и хвостовой части грузового поезда различаются в зависимости от установленного режима (равнинный, горный).
- 3. Автоматическое торможение.** Наполнение тормозного цилиндра из запасного резервуара при нарушении целостности тормозной магистрали.

Сила нажатия

Порожний – 0-3 т
Средний – 3-6 т
Груженный – более 6 т

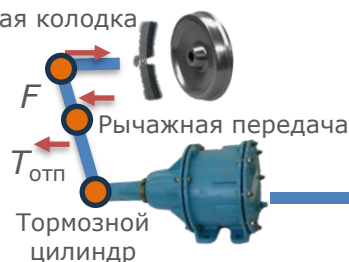
Темп отпуска

Горный – ≤ 70 с
Равнинный – ≤ 140 с

$$F \int_0^{\max 6 \text{ тс}} \rightarrow$$

$$T_{\text{отп}} \int_0^{\max 70 \text{ с}} \leftarrow$$

Тормозная колодка



Тормозная магистраль поезда



Руководствуясь общесистемным ГОСТ 27.003-2016 «Надежность в технике. Состав и общие правила задания требований по надежности», предлагаем установить в ГОСТ 32192-2013 «Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения» термины с соответствующими определениями:

Эксплуатационная надежность железнодорожного подвижного состава:

Способность железнодорожного подвижного состава выполнять утвержденные техническими требованиями показатели надежности предусмотренные при создании подвижного состава, с учетом режимов работы и реальных условий эксплуатации, а также системы его технического обслуживания и ремонта

Модель эксплуатации железнодорожного подвижного состава. Совокупность внешних воздействующих факторов в процессе реальных условий эксплуатации и режимов работы подвижного состава, а также системы его технического обслуживания и ремонта

*До 05 июня 2025 г. в МТК 524 проходит голосование.
Просим поддержать предлагаемую корректировку ГОСТ 32192-2013*

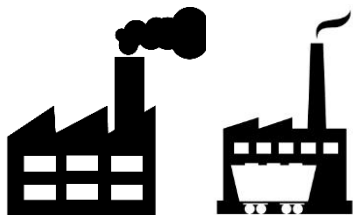
Международное признание результатов добровольной сертификации систем менеджмента качества

Органы сертификации из этих стран подписали соглашение с ECA



и др.

Экспортные поставки
продукции



Проведение сертификации



ISO 22163
ISO 9001

Российские органы по сертификации



ИРИ КОНС



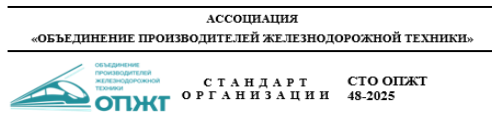
Русский Регистр

Ассоциация ECA является членом регионального объединения в области аккредитации в Азиатско-Тихоокеанском регионе (APAC), признанное и одобренное Международным форумом по аккредитации (IAF)

Подписано соглашение 13.11.2024



Сертифицированы в СДС ОПЖТ



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ОПЖТ
ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЦЕССА
«КОНТРОЛЬ ПЕРВОГО ИЗДЕЛИЯ»

Издание официальное

Москва
ОПЖТ
2025



**СТО ОПЖТ 48-2025 разработан
в соответствии с требованиями п. 8.9
ISO 22163 и лучшими практиками
ООО «Уральские локомотивы»**

Цель КПИ

Получение объективных свидетельств о соответствии первого образца изделия требованиям и допуск продукции поставщиков, технологий, внутренних процессов к производству

Исходные данные для проведения Контроля первого изделия:

- ✓ Соответствие продукции поставщиков, процессов требованиям ЕСКД;
- ✓ Оформление результатов испытаний в соответствии с ГОСТ 15.309;
- ✓ Документальное оформление чек-листов контроля.

**На основании отчетов Контроля первого изделия принимается
решение об использовании продукции поставщиков, технологий,
внутренних процессов**

Управление системами обеспечения качества продукции предприятий по ремонту подвижного состава на основе внутреннего аудита

Разработано и утверждено 5 СТО ОПЖТ

Внутренний аудит – результативный инструмент оценки соответствия системы менеджмента качества (управления) предприятий установленным критериям и является **механизмом обратной связи для высшего руководства** управляющей организации.

Система комплексного управления основана на концепции **всеобщего менеджмента качества TQM**



СТО ОПЖТ 42-2023 «Система менеджмента качества. Производственная система организаций по сервисному обслуживанию железнодорожного подвижного состава. Методические рекомендации для проведения комплексного аудита»



СТО ОПЖТ 43-2023 «Вагоноремонтные предприятия. Методические рекомендации по внедрению системы менеджмента качества»
СТО ОПЖТ 44-2023 «Система менеджмента качества. Вагоноремонтные предприятия. Методические рекомендации для проведения комплексного аудита»



СТО ОПЖТ 46-2024 «Предприятия по ремонту СПС. Методические рекомендации по внедрению системы менеджмента качества»
СТО ОПЖТ 47-2024 «Система менеджмента качества. Предприятия по ремонту СПС. Методические рекомендации для проведения комплексного аудита»

ЛокоТех

11

СЛД

НВРК **НОВОТРАНС**

8

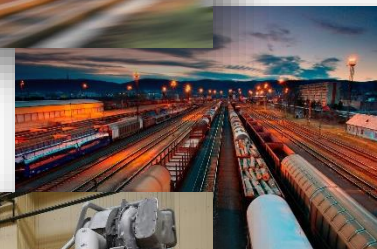
ВРП

ДТ
ГРУПП

1

РСУ

1. Разработка и актуализация стандартов в области надежности железнодорожного подвижного состава и его составных частей
2. Разработка стандартов, применение которых будет способствовать исполнению требований ТР ТС 002/2011 «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта»
3. Разработка стандартов в области дизель-поездов и двигателестроения
4. Проведение анализа действующих стандартов в области тормозных систем и оборудования железнодорожного подвижного состава с целью их последующей актуализации в части используемого терминологического аппарата, технических требований и методов испытаний
5. Развития международного взаимодействия в области оценки соответствия продукции и менеджмента качества
6. Актуализация фонда стандартов МТК 524, в том числе для оптимизации их количества, исключения дублирования требований, снижения среднего возраста действующих документов





***Спасибо
за Ваше
внимание!***



*opzt@opzt.ru
+7(499)262-27-73*