

РЕШЕНИЕ

V МЕЖДУНАРОДНОЙ ПАРТНЕРСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ EUROTRAIN

«СОВРЕМЕННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ: ПРИОРИТЕТЫ, ИННОВАЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ»

V Международная партнерская конференция EuroTrain «Современный подвижной состав: приоритеты, инновации, перспективы» (15–20 июня 2015 года, г. Львов) организована специализированным Железнодорожным издательством «Подвижной состав» по инициативе Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» и при поддержке Министерства инфраструктуры Украины, Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта им. акад. В. Лазаряна, а также Научно-технического общества железнодорожников Украины и при содействии Львовского городского совета. Весомую поддержку оказали партнеры конференции: компании **Flaig und Hommel GmbH Verbindungselemente**, **Amsted Rail Company, Inc.** Официальные информационные партнеры конференции: Международные профессиональные журналы «Локомотив-информ», «Вагонный парк» и «Украинские железные дороги», а также Международный журнал Railvolution.

ЦЕЛИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПАРТНЕРСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ EUROTRAIN

Развитие рынка транспортных услуг является одной из приоритетных задач в развитии экономики. Особенно остро в этой сфере стоят вопросы обеспечения перевозок пассажиров и грузов новым энергоэффективным, малозатратным и комфортным подвижным составом, а также проблема обновления существующего парка железнодорожного и промышленного подвижного состава до уровня европейских стандартов.

Целями конференции являются: изучение состояния подвижного состава и выработка рекомендаций в научно-исследовательском и практическом направлениях по совершенствованию обслуживания пассажиро- и грузоперевозок; обсуждение особенностей взаимодействия государственных операторов и частных предприятий в сфере ремонта и модернизации подвижного состава; разработка решений и рекомендаций по дальнейшему развитию сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ ОБСУЖДЕНИЯ НА КОНФЕРЕНЦИИ EUROTRAIN

- Разработка и строительство современного железнодорожного подвижного состава.
- Эксплуатация и техническое обслуживание подвижного состава. Реалии и перспективы.
- Капитальный ремонт и модернизация как пути поддержания надежности и оптимизации обновления подвижного состава.

- Управление подвижным составом в рамках реформирования железнодорожной отрасли.
- Развитие систем контроля и технического диагностирования в условиях перехода к эксплуатации подвижного состава с учетом фактического технического состояния.
- Инновационные решения для железнодорожного подвижного состава: практика, результаты внедрения.

Работа конференции подтверждает интерес железных дорог, отраслевых предприятий и ученых Украины, стран СНГ, Балтии и Западной Европы к рассматриваемым проблемам.

В конференции приняли участие представители ГАЖТ Украины «Укрзалізниця», АО «Литовские железные дороги» и др., Министерства инфраструктуры Украины, железных дорог Украины, Казахстана, России, Германии, Беларуси, Эстонии, Латвии, Литвы, Чехии, США, Канады и др., руководители предприятий железнодорожного машиностроения и частных предприятий смежных отраслей, ведущие научные работники образовательных и научно-исследовательских учреждений стран-участниц (УкрГАЖТ, ДНУЖТ им. акад. В. Лазаряна, Государственный экономико-технологический университет транспорта, Институт технической механики НАН Украины и ГКА Украины (ИТМ НАНУ и ГКАУ) и др.), ведущие отраслевые СМИ. Основными участниками V Международной партнерской конференции «Современный подвижной состав: приоритеты, инновации, перспективы» являются: Министерство инфраструктуры Украины; ГАЖТ Украины «Укрзалізниця»; Белорусская железная дорога; ООО «LDZ CARGO»; SIA «LDZ ritosa sastava serviss»; Flaig + Hommel GmbH Verbindungselemente; Zeppelin Power Systems; ГП УДЦЗРП «Укррефтранс»; ООО НПК «Днепротехтранс»; ООО «ИНТЕРПАЙП Украина»; KLV WHEELCO SA; ООО «Торговый дом «Комтек»; ПАО «Крюковский вагоностроительный завод»; ГП «Дарницкий вагоноремонтный завод»; Государственный научно-исследовательский центр железнодорожного транспорта; ГП «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения»; ЧАО «Украинский научно-исследовательский институт неразрушающего контроля»; ООО «Хенкель Украина»; ООО «Николаевский тепловозоремонтный завод»; ПКТБрл; ПАО «Днепровагонремстрой»; журнал Railvolution; Международные профессиональные журналы «Локомотив-информ», «Вагонный парк» и «Украинские железные дороги»; Voith Turbo GmbH & Co.KG; Progress Rail Services; ООО «Инжиниринговая компания «ВОСТОК»; ГП «НПК «Электровозостроение»; ООО «Промтранс»; концерн Siemens AG (дочернее предприятие «Сименс-Украина»); ООО «ПКПП «МДС»; ЧАО «Запорожский электровозоремонтный завод»; ЧАО «Львовский локомотиворемонтный завод»; АО «Вагонная ремонтная компания-1»; ООО «Вебасто Термо и Комфорт Украина»; ООО «НПП Укрпромвнедрение»; ГП «Укрспецвагон»; ПрАО «Киев-Днепровское межотраслевое предприятие промышленного железнодорожного транспорта»; ОАО комбинат «Запорожсталь»; ООО «НПП «Трансприлад»; ООО «НПК Днепрспецмаш»; ООО НПК «Химтранс»; HS TURBOCHARGERS; Представительство «Фриц Хайнцманн ГмбХ унд Ко»; ПАО «Завод «Фрегат»; АО «Электровозостроитель»; ООО «НПФ «ЮГТЕХНОТРАНС»; Amsted Rail Company, Inc.; ЗАО «Вильнюсское локомотиворемонтное депо»; АО «Даугавпилский локомотиворемонтный завод»; ПАО «НПП «Смелянский электромеханический завод»; ЧП «Славнефтехим»; ООО «ТОПАС-Технология»;

АО «АХТОНЕ»; ООО «Белоцерковский завод «Трибо»; ООО «ЛОКО-ИНВЕСТ»; Концерн «Укрросметалл», ООО «Симметрон-Украина», ООО «ТРЕЙД ТРАНС ГРУПП».

В Президиум конференции вошли: первый заместитель Генерального директора ГАЖТ Украины «Укрзализныця» Федорко И. П.; начальник Львовской железной дороги Пих Б. П., заместитель начальника Белорусской железной дороги Балахонов В. В.; главный редактор издательства «Подвижной состав» Сычев В. А.; начальник управления внешнеэкономических отношений и инвестиций Львовского городского совета Сивак О. Р.

В конференции приняли участие более 100 человек. На заседаниях представлено около 30 докладов и презентаций более 80 авторов по вопросам создания, обновления и ремонта подвижного состава, по общим вопросам взаимодействия государственных и частных компаний в сфере железнодорожного транспорта, а также представлены презентации инновационных разработок для железнодорожного транспорта. Тезисы докладов вошли в изданный к началу работы Конференции официальный каталог участников.

Участники конференции считают приоритетными такие шаги в области научных исследований, проектно-конструкторских разработок и практических работ по обновлению железнодорожного подвижного состава:

- преимущественным направлением считать разработку грузовых двухсистемных восьмиосных магистральных электровозов мощностью 7,4 МВт с учетом существующих объемов грузовых перевозок и перспективных участков обслуживания;
- приняв во внимание концепцию перехода на дневные пассажирские поезда, в состав которых будет входить не больше 10 вагонов, считать главным направлением разработку односекционного четырехосного двухсистемного пассажирского электровоза мощностью 5,6 МВт с возможностью работы по системе многих единиц при увеличении составности пассажирского поезда;
- сконцентрировать внимание на создании нового подвижного состава для пассажирского и грузового движения (межрегиональных электропоездов, грузовых и пассажирских вагонов);
- при создании всех типов подвижного состава производить расчет ожидаемого уменьшения эксплуатационных расходов, обеспечивать улучшение экологических и эргономических качеств, увеличение сроков эксплуатации, а при создании пассажирского подвижного состава — повышение скорости, комфортабельности и качества обслуживания;
- при создании локомотивов широко внедрять системы управления и диагностирования, а также приборы безопасности движения на базе микропроцессорной техники нового поколения;
- для обеспечения уменьшения динамического воздействия на путь вести разработку и внедрение новых технических решений в конструкции подвижного состава в целом и тележек в частности; обратить внимание на конструкции подшипников, на оптимальные сцепные качества и минимальный износ колес и рельсов, обеспечение безопасности движения при высоких скоростях в пути следования;
- увеличить использование композиционных материалов в тормозной системе пассажирских вагонов с учетом снижения количества дефектов, всесезонного использования и увеличенного ресурса эксплуатации тормозных колодок;

- обеспечить оптимальный расход энергоресурсов при эксплуатации подвижного состава и максимальное использование рекуперированной электрической энергии, что должно стать приоритетом при создании новых разработок;
- провести ряд мероприятий, направленных на приведение объектов железнодорожной инфраструктуры в соответствие с техническими параметрами нового подвижного состава для реализации процесса перевозок пассажиров и грузов с максимальными скоростями и весовыми нормами при безусловном соблюдении безопасности движения;
- активизировать работу по объединению усилий государственных структур и частных компаний при обновлении подвижного состава железных дорог, а также обеспечить надлежащий уровень информированности заинтересованных бизнес-структур в вопросах участия в государственно-частном партнерстве.

Участники конференции считают необходимым для обеспечения своевременного и качественного обновления железнодорожного подвижного состава Украины

РЕКОМЕНДОВАТЬ

1. Создание новых и модернизацию уже существующих образцов подвижного состава для железных дорог Украины вести в строгом соответствии с требованиями национальных нормативных документов по процедурам разработки, испытания, приемки и постановки на производство технической продукции.

2. ГАЖТ Украины «Укрзалізниця» и отраслевым научным организациям создать испытательный полигон с учетом современных требований, предъявляемых к подвижному составу и железнодорожной инфраструктуре.

3. В рамках мероприятий по обновлению железнодорожного подвижного состава Украины ГАЖТ Украины «Укрзалізниця» совместно с железными дорогами Украины и профильными предприятиями:

- организовать внедрение на пассажирских вагонах системы автоматической замены ширины колесных пар, учитывая перспективность развития железнодорожного сообщения между Украиной и Европейскими государствами;
- использовать новые всесезонные тормозные колодки из композиционных материалов с увеличенным ресурсом хода на пассажирских вагонах с целью снижения количества дефектов колес и эксплуатационных расходов;
- осуществлять закупку вагонов нового поколения, которые будут обеспечивать межремонтные пробеги не меньше 500 тыс. км (или не менее 4 лет до первого планового ремонта), а также гарантийный пробег буксовых узлов колесных пар не меньше 800 тыс. км (или 8 лет до первого планового ремонта);
- проводить модернизацию локомотивного парка железных дорог Украины при выполнении капитальных и текущих ремонтов с целью обеспечения объемов перевозок.

4. Разработать программу по обновлению парка пассажирских вагонов с использованием частных пассажирских вагонов, а также систему выделения маршрутов для перевозки пассажиров частными компаниями-перевозчиками (аукцион, тендер). Выработать проект соглашения между ГАЖТ Украины «Укрзалізниця» и частными компаниями-перевозчиками по использованию их вагонов для перевозки пассажиров на государственных железных дорогах.

5. ДНДЦ УЗ рассмотреть возможность выполнения работ по определению перспективных направлений развития ТПС с оптимизацией распределения между модернизацией и изготовлением нового ТПС.

ПРЕДЛОЖИТЬ

1. В процессе реформирования ГАЖТ Украины «Укрзализныця» использовать опыт железных дорог Европейских государств.

2. Для реализации инновационного направления «Создание и развитие скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов («Скорость»)» разработать:

- нормативную документацию на проектирование и эксплуатацию подвижного состава и инфраструктуры со скоростями движения 200–220 км/ч;
- микропроцессорную систему управления и обеспечения безопасности движения для скоростных и высокоскоростных магистралей;
- нормативную базу системы комплексной диагностики и технического обслуживания элементов скоростного подвижного состава;

3. Применять новые конструкционные материалы для объектов скоростного подвижного состава, в т. ч. произвести замену чугунной колодки на новую из композиционных материалов с увеличенным ресурсом эксплуатации.

4. Для развития направления «Обновление и развитие качественных характеристик подвижного состава» создать:

- двухсистемные грузовые и пассажирские электровозы с асинхронным приводом;
- вагоны с осевой нагрузкой 25 тс;
- скоростную платформу для перевозки контейнеров;
- увеличить наработки электровоза на отказ на 20–30%;
- увеличить наработки грузового вагона на отказ на 20–30%;
- обеспечить ресурс бандажа более 500 тыс. км;
- обеспечить ресурс тормозной колодки для пассажирских вагонов не менее 110 тыс. км.

5. Редакциям международных профессиональных журналов «Локомотив-информ», «Вагонный парк» и «Украинские железные дороги» опубликовать и распространить материалы конференции.

*Президиум, организации-участники
V Международной партнерской конференции
EuroTrain «Современный подвижной состав:
приоритеты, инновации, перспективы»*