

УДК 061.3(470-25):006.[05+06]

*А.В. Донченко, А.В. Гречко, Т.В. Шелейко*

### ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ РОЗРОБКИ МІЖДЕРЖАВНИХ СТАНДАРТІВ

*Розглянуті проблемні питання, що виникають під час розробки міждержавних стандартів через відсутність її чіткої процедури. Наведені аргументи до створення Положення з проведення робіт з міждержавної стандартизації і чіткого прописування у ньому всіх етапів розроблення ГОСТ.*

Нині ситуація, що склалася через відсутність чіткої процедури розробки міждержавних стандартів, викликає занепокоєння у багатьох причетних до цього процесу. Про це наголошувалося на засіданні Міждержавного технічного комітету зі стандартизації (МТК) № 524 (МТК 524 «Железнодорожный транспорт»), яке відбулося 27 лютого 2014 року у Москві у Центрі науково-технічної інформації та бібліотек в рамках Міжнародного форуму «День міждержавних стандартів, застосованих на залізничному транспорті держав-учасниць СНД» і на якому були присутні представники профільних організацій та відомств влади держав СНД, Федеральних органів виконавчої влади РФ, члени МТК 524, російських національних технічних комітетів з стандартизації (ТК), а також представники міждержавних і російських національних підкомітетів зі стандартизації (МПК і ПК), інші запрошені гості.

Повноважний представник члена МТК 524 – Киргизької Республіки Б.К. Коногалієв у своєму виступі, присвяченому технічному регулюванню як важливому сектору економіки будь-якої країни, зазначив, що робота у напрямку впровадження міждержавних стандартів постійно наштовхується на недосконалість і нечіткість процедури їх розроблення і прийняття. Зокрема, на розгляд національним органам зі стандартизації потрапляють документи в їх остаточній редакції, без попереднього розгляду перших і наступних редакцій проекту, без зводів відгуків на них. При цьому пропонується розглянути документ у найкоротші терміни і проголосувати за нього як за міждержавний стандарт! (рис. 1). Доповідачем окремо було наголошено на необхідності розробки Положення з проведення робіт з міждержавної стандартизації і чіткого прописування у ньому всіх етапів розроблення ГОСТ, починаючи від розробки й узгодження технічного завдання на створення стандарту і закінчуючи його розглядом й ухваленням відповідними Міждержавними підкомітетами зі стандартизації (МПК) і МТК, затвердженням та впровадженням на міждержавному рівні.

У цьому його підтримав повноважний представник члена МТК 524 – Республіки Казахстан Т.А. Канатбаєв у своїй доповіді «Про роботу з питань стандартизації у 2013 році і заходах з удосконалення системи стандартизації». Зокрема наголошувалося на відкритості процедури розробки стандартів, прагненні врахувати думки усіх

© А.В. Донченко, А.В. Гречко, Т.В. Шелейко, 2014

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

зацікавлених сторін і зблизити незбіжні точки зору, як на провідному і основоположному принципі у підході до розробки стандартів Міждержавним технічним комітетом зі стандартизації і залученням до цього процесу Міждержавних підкомітетів (рис. 2 і 3).



Рис. 1. Етапи затвердження стандартів сьогодні (з презентації Т.А. Канатбаєва)

Про життєвий цикл розробки нормативних документів для підтвердження вимог технічних регламентів Митного Союзу, ЄврАзЕС і «Простору 1520» – стандартів і зводів правил, які встановлюють консолідовані вимоги до об’єктів інфраструктури і рухомого складу, регламентують вимоги до рухомого складу і його складових частин, а також таких, що встановлюють вимоги до залізничної інфраструктури – йшлося у виступі Голови МТК 524 – старшого віце-президента ВАТ «РЖД» В.О. Гапановича (рис. 4). Валентин Олександрович підкреслив відкритість процедури розробки проєктів документів, заснованої на врахуванні різних інтересів широкого кола учасників розробки стандартів (рис. 5). Відмічалось, що у 2013 р. був застосований принципово новий підхід до порядку розробки стандартів, що передбачає закріплення кураторів від профільних Дирекцій ВАТ «РЖД» вже на відправному (початковому) етапі життєвого циклу стандарту – формуванні технічного завдання, а також проведення щоденних засідань з розгляду питань з стандартизації з залученням функціональних замовників, розробників, кураторів документів, що розробляються, та додаткове обговорювання проєктів стандартів на засіданнях комітетів НП «ОПЖТ».

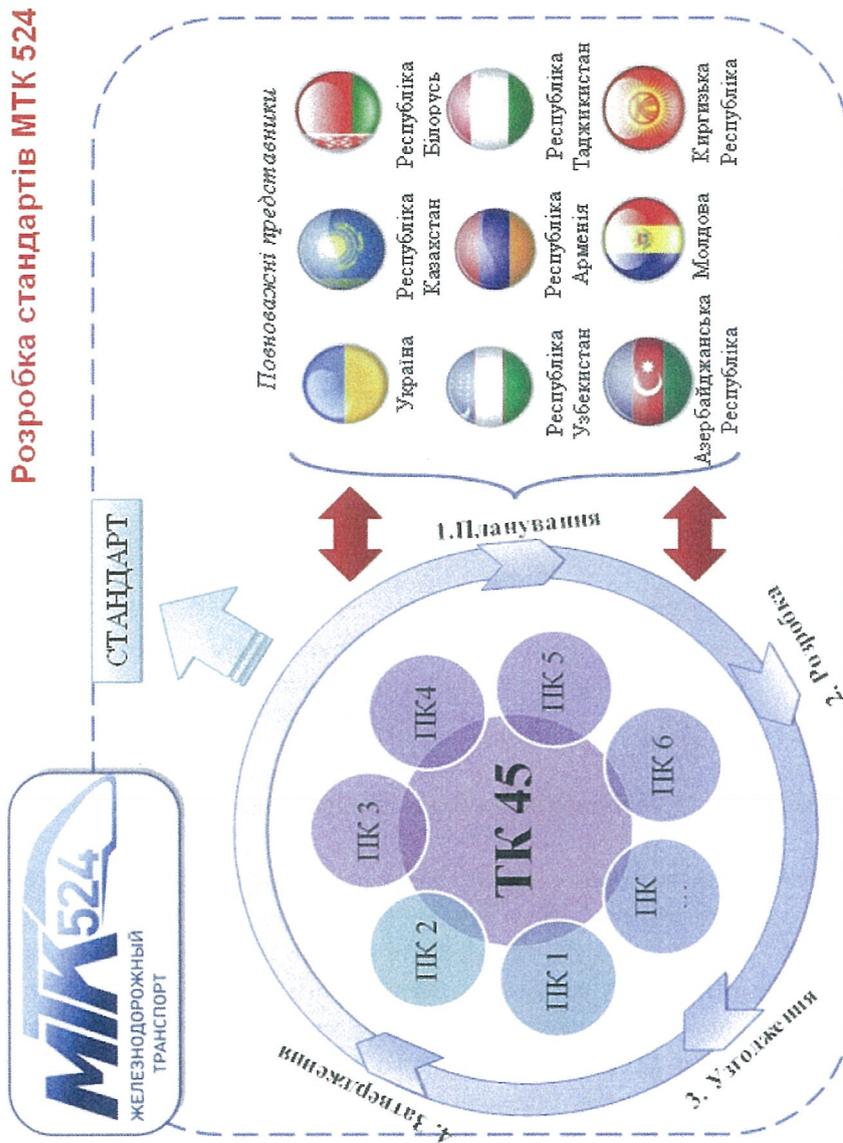


Рис. 2. Процедура розробки стандартів МТК 524, що має діяти (з презентації Т.А. Канагбаєва)

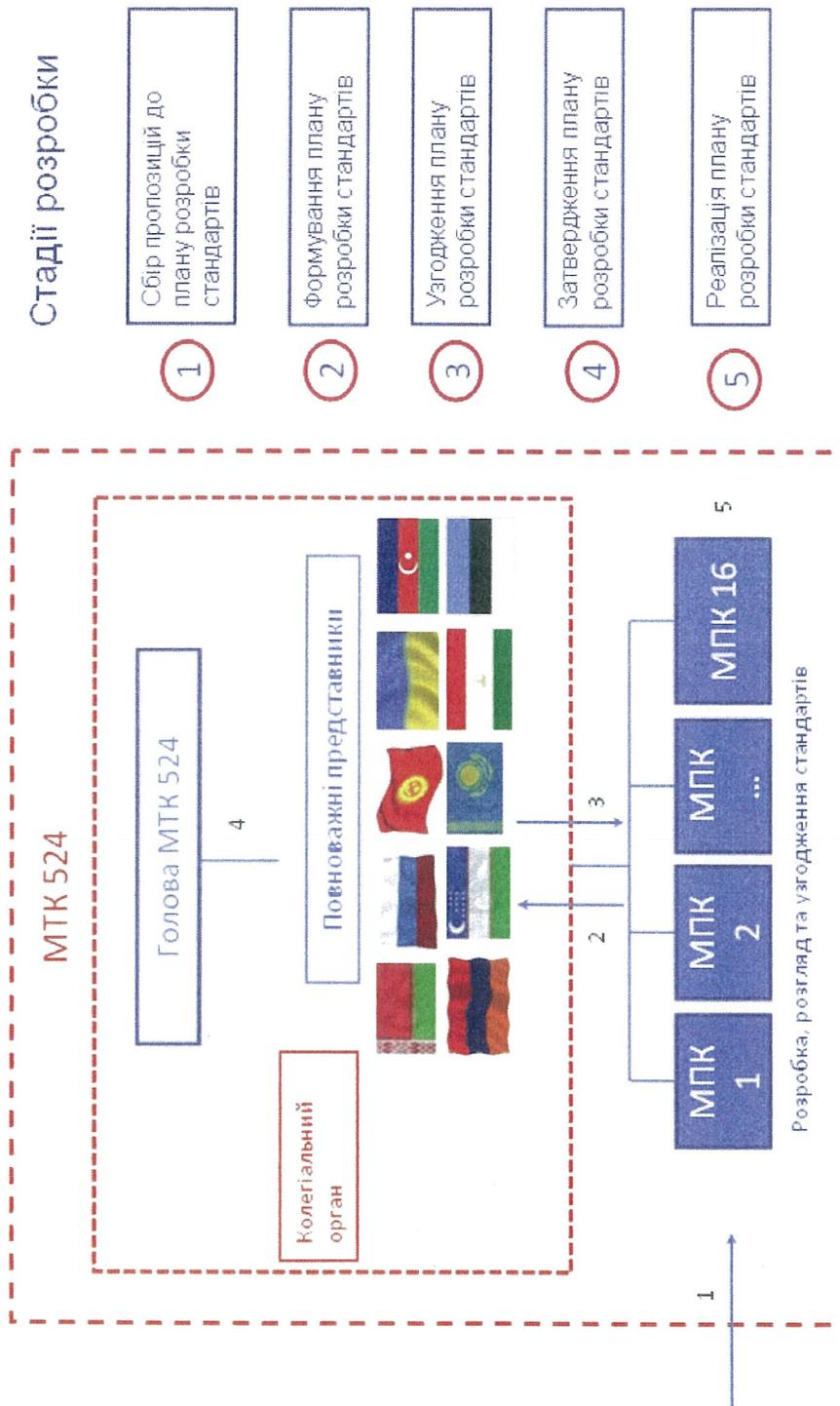


Рис. 3. Схема роботи МТК 524 у формуванні єдиної нормативної і технічної бази (з презентації Т.А. Канагбаєва)

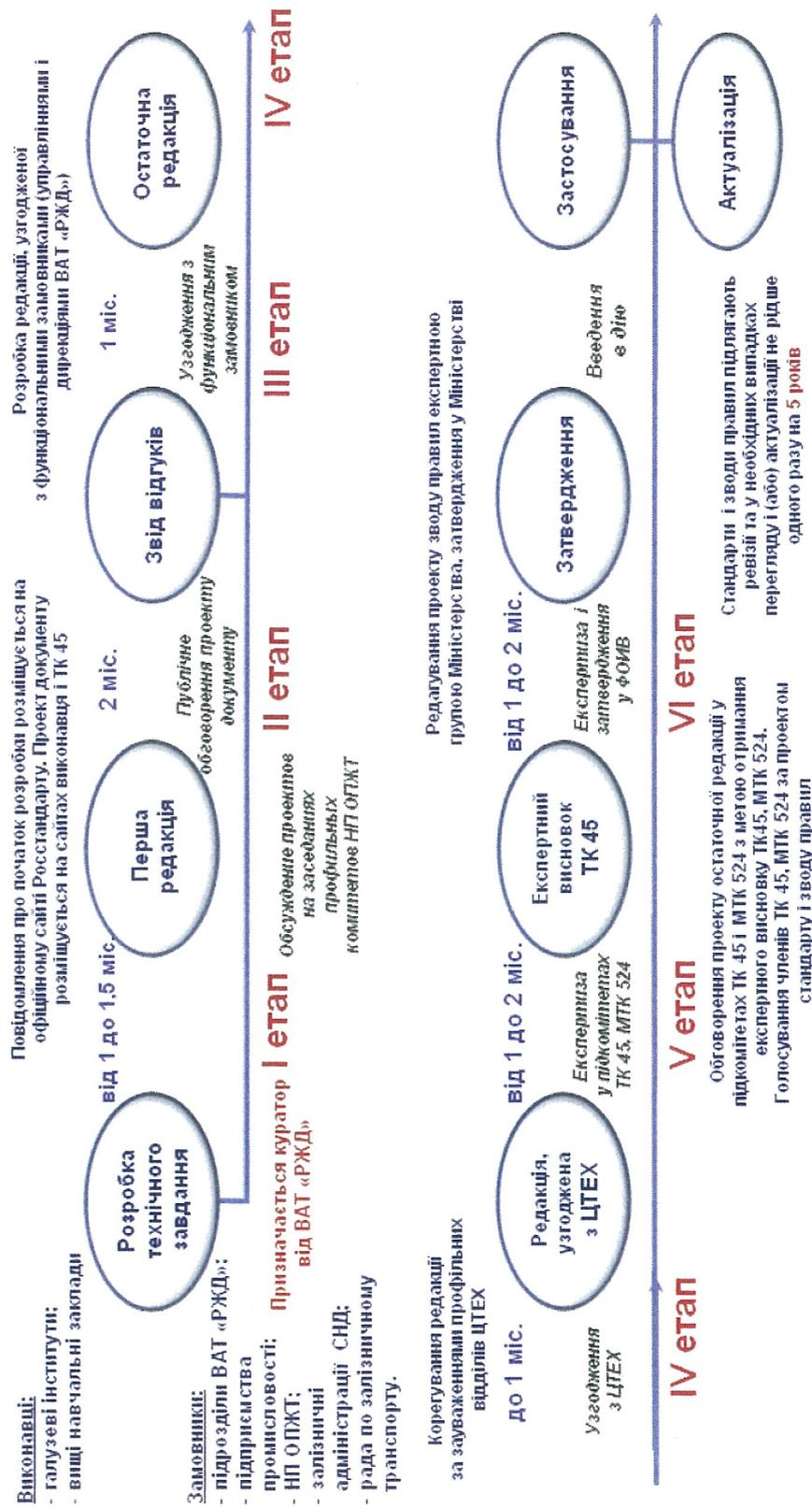


Рис. 4. Життєвий цикл розробки нормативного документу (з презентації В.О. Гапановича)

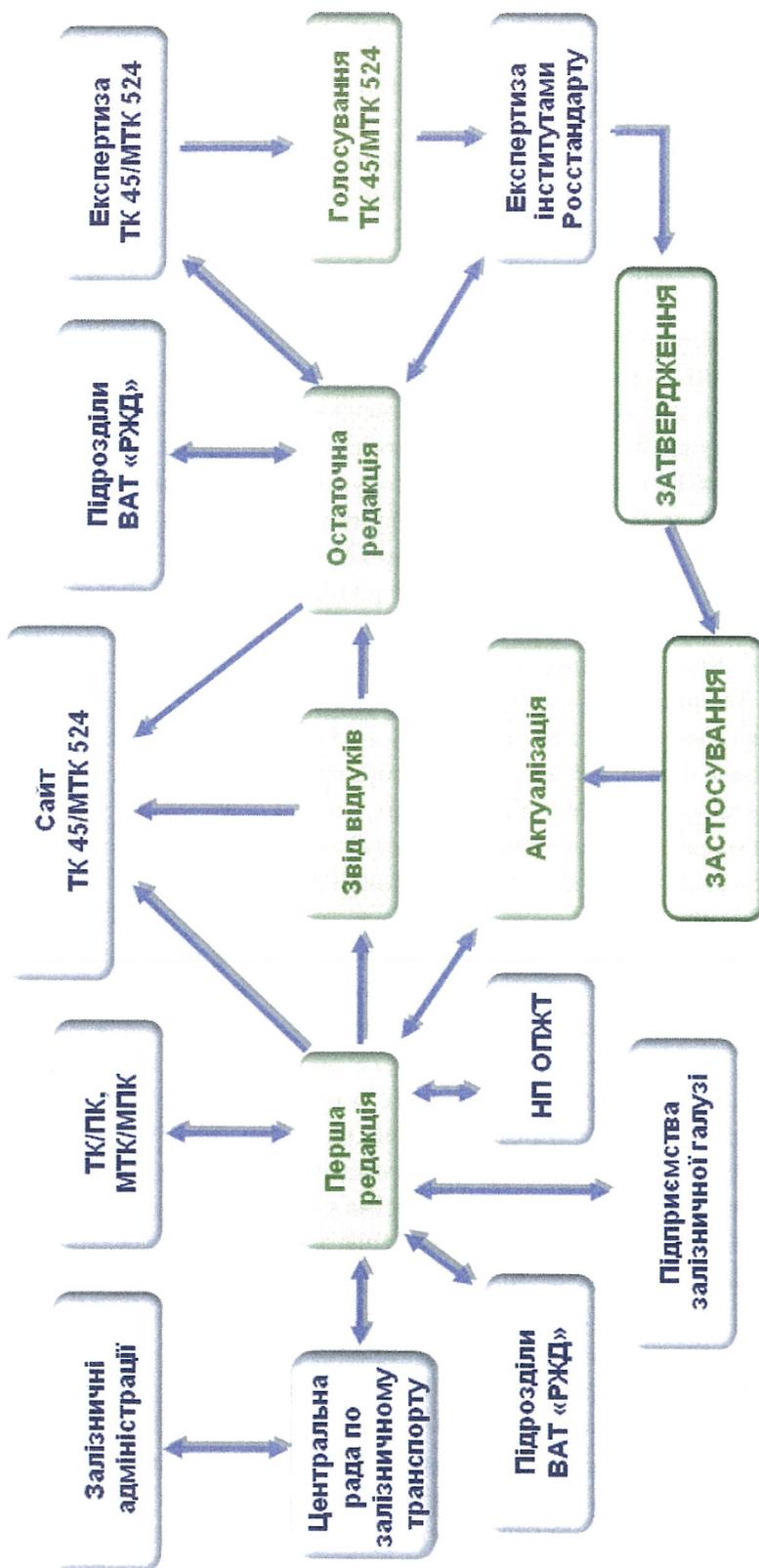


Рис. 5. Відкритість процедури розробки проектів документів зі стандартизації у ТК 45 і МТК 524 (з презентації В.О. Гапановича)

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

Наводячи приклади ефективності запровадження нових підходів, доповідач наголошував на таких:

- нормативне забезпечення управління показниками життєвого циклу складних технічних (технологічних) систем залізничного транспорту;
- виключення з існуючої нормативної бази необґрунтованих вимог;
- включення у стандарти показників довговічності, безвідмовності, готовності, ремонтпридатності, живучості та безпеки;
- включення в стандарти нових показників, що забезпечують зниження витрат в експлуатації.

У перерві засідання на зустрічі представника МПК 9 «Тормозные системы» Т.В. Шелейко з кураторами міждержавних стандартів від профільних Дирекцій ВАТ «РЖД» – М.О. Кіндєєвим, І.В. Король, С.А. Герасименком була порушена низка проблемних питань, які виникають саме через відсутність чіткої процедури розробки ГОСТ за участю МТК і МПК і завдяки чому на голосування потрапляють документи не в останній редакції. Якщо розуміти під голосуванням необхідність впровадження самого стандарту національним державним органом з стандартизації взагалі, то стандарти, що встановлюють вимоги на міждержавному рівні, безумовно необхідні. Але ж не в такому вигляді, в якому вони потрапляють на голосування! Яскравим прикладом такої ситуації є ГОСТ «Колодки тормозные композиционные для железнодорожного подвижного состава. Технические условия», коли стандарт на початковій стадії розробки було подано на голосування і за нього проголосували майже всі країни СНД, крім України і Російської Федерації, де саме і перебувають виробники цієї продукції і які виступили проти впровадження ГОСТ в такому вигляді, хоча після голосування й ухвалення більшістю країн документ має бути затверджений з наступним впровадженням його на міждержавному рівні. Але кому такий документ потрібний?

Іншим явищем, що спостерігається через нечіткість процедури розроблення стандартів і чого, безумовно, не повинно бути, є внесення змін в редакцію проекту стандарту після отримання розробником експертного висновку відповідального за розробку цього ГОСТ МПК. Мається на увазі, безумовно, його технічне, а не редакційне, коригування, що, м'яко кажучи, некоректно. Те, що вказані ситуації неприпустимі та необхідність чіткої процедури розроблення стандартів від розробки та затвердження технічного завдання і першої редакції проекту до розгляду й опрацювання зауважень і пропозицій усіх зацікавлених сторін, узгодження проекту і подання його на голосування (затвердження), було підтримано всіма учасниками зустрічі.

Увагу присутніх привернула також ситуація з вільним трактуванням вимог основного керівного документа під час розробки міждержавних стандартів – ГОСТ 1.5-2001 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Общие требования к построению, изложению, оформлению, содержанию и обозначению». Аргументи на кшталт «це застарілий ГОСТ» відверто некоректні, оскільки йдеться, передусім, про чинний нині керівний документ. Тому, якщо він якимось чином не відповідає сучасним вимогам, необхідно розглядати, ухвалювати і вносити зміни до нього. На підтримку цього куратори стандартів наголосили на альтернативі: або розробники керуються чинним ГОСТ 1.5, або розробляють і пропонують внесення змін до нього.

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

Зазначено також і відсутність єдиного підходу в стандартизації однотипної продукції, як то: низка ГОСТ на технічні умови виробництва різних видів вантажних вагонів, що у 2013 році почав розробляти ВАТ «НИИ вагонобудування». Очевидно, необхідні додаткові узагальнюючі засідання стосовно стандартизації таких складних об'єктів, вироблення єдиних підходів з урахуванням того, що більшість вимог до них закладені у нормативних документах не міждержавного рівня. Учасники зустрічі погодилися з тим, що лише спільними зусиллями й узгодженими діями можливо досягти максимальних результатів.

Попри всі виникаючі проблеми у міждержавній стандартизації беззаперечним є те, що лише спільними зусиллями й узгодженими діями можливо впровадити кращий досвід, накопичений у різних країнах, та досягти максимальних результатів.