

УДК 006.052

А.В. Донченко, Н.А. Багров

**ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И СТАНДАРТИЗАЦИЯ НА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Внимание читателя предлагаются некоторые аспекты «шоковой терапии» реформ украинской стандартизации в 2015 году, ее последствия для производителя и потребителя железнодорожной техники на пространстве колеи 1520 мм.

Программой деятельности Кабинета Министров Украины, утвержденной постановлением Кабинета Министров Украины от 09.12.2014 № 695 и принятой постановлением Верховного Совета Украины от 11.12.2014 № 26-VIII, определена на 2015 год цель – прекращение действия на территории Украины стандартов бывшего СССР.

Для выполнения обязательств, которые взяла на себя Украина в связи со вступлением в Мировую организацию торговли и подписанием Соглашения про ассоциацию между Украиной и Европейским союзом приоритетным является принятие международных и европейских стандартов в качестве национальных стандартов с одновременной отменой конфликтных национальных стандартов, в частности ГОСТ, разработанных до 1992 г., а не разработка собственных национальных стандартов, которые могут создавать лишние технические барьеры в торговле.

Для достижения поставленной цели национальный орган стандартизации ГП «УКРАИНСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ И УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР ПРОБЛЕМ СТАНДАРТИЗАЦИИ, СЕРТИФИКАЦИИ И КАЧЕСТВА» (ДП «УкрНДНЦ») должен в текущем году отменить все действующие в Украине межгосударственные стандарты (ГОСТ), разработанных до 1992 г.

На сегодня фонд национальных стандартов в Украине составляет 29,6 тыс. документов, из них 8849 национальных стандартов, гармонизированных с международными и европейскими, и ориентировочно 13 тыс. ГОСТ, разработанных до 1992 года.

С целью снижения рисков для производителей Министерство экономического развития и торговли Украины (Минэкономразвития Украины) обратилось через национальный орган стандартизации (ДП «УкрНДНЦ») к техническим комитетам по стандартизации с предложением определить:

- ГОСТ, которые целесообразно отменить без замены, если стандарт утратил актуальность (продукция не выпускается, процесс не используется, услуга не предоставляется), вместо него разработан другой национальный стандарт;

- ГОСТ использует одно или несколько предприятий Украины. При этом отсутствуют аналоги международных или европейских стандартов. В таком случае, предприятиям рекомендуется разработать и использовать стандарт предприятия;

© *А.В. Донченко, Н.А. Багров, 2015*

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

- ГОСТ, которые целесообразно отменить с заменой на соответствующие национальные стандарты, в частности гармонизированные с международными и региональными (в том числе с европейскими). Это ГОСТ, которыми пользуются производители продукции и предприятия, выполняющие услуги. В этом случае рекомендуется определить:

- национальные стандарты, которые уже разрабатываются (этап их разработки);

- международные и европейские стандарты, которые можно принять как национальные (методом подтверждения, с последующим переводом в случае необходимости);

- источники финансирования разработки национальных стандартов в случае отсутствия международных и европейских стандартов. При этом Минэкономразвития Украины выступает заказчиком исключительно гармонизации национальных стандартов с международными и европейскими, настойчиво обращая наше внимание на то, что в соответствии с европейской практикой именно бизнес финансирует разработку стандартов.

Для проработки данной темы на сайте национального органа стандартизации (ДП «УкрНДНЦ») размещен перечень действующих ГОСТ, разработанных до 1992 года (с учетом ГОСТ 1992 года принятия) и ДСТУ ГОСТ, идентичных этим ГОСТ, и уведомления об отмене действующих в Украине межгосударственных стандартов (ГОСТ), разработанных до 1992 года. При этом, национальный орган стандартизации (ДП «УкрНДНЦ») обратился ко всем заинтересованным сторонам (производителям продукции, техническим комитетам по стандартизации, предприятиям, учреждениям, организациям) прислать свои предложения в ДП «УкрНДНЦ». ГОСТ, по которым не поступят предложения от заинтересованных сторон, будут отменены, как невостребованные.

В свою очередь ГП «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» (ГП «УкрНИИВ»), секретариат ТК 83 «Вагоны» обратился к организациям-членам ТК с просьбой провести анализ ГОСТ, разработанных до 1992 года, определить свою позицию в отношении возможности финансирования разработок национальных стандартов на замену тех, которые отменяются (особенно в случае отсутствия международных или европейских стандартов), и прислать свои предложения для обобщения.

Письма-обращения были направлены в адрес 20 предприятий. Ответы получены от 9 предприятий. Из писем следует, что некоторые предприятия в настоящее время применяют до сотни ГОСТ, разработанных до 1992 года.

Опыт затяжного переходного периода в украинской стандартизации, фактически с 1992 г. показывает, что из-за достаточно сложной системы национальной стандартизации, большого количества бесплатных экспертиз, различного рода межведомственных согласований, регистраций и проверок, занимающих период времени от полугодия до нескольких лет, отечественный бизнес, мягко говоря, не очень охотно финансирует разработку стандартов.

Государственное финансирование стандартизации на протяжении ряда лет либо полностью отсутствует, либо осуществляется в других приоритетных направлениях, которые не охватывают железнодорожный транспорт.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Поэтому, стандартизация в отрасли получила развитие в основном в такой форме нормативного документа, как технические условия.

По сложившейся практике в технических условиях (ТУ) приводится масса ссылок на стандарты, в том числе и на ГОСТ, разработанные до 1992 г.

Отмена этих ГОСТ неизбежно приведет к внеплановому пересмотру всех ТУ, к внесению изменений, и конечно же к новым экспертизам, согласованиям, регистрациям и проверкам.

Не обойдет стороной отмена ГОСТ и уже существующие технические регламенты, а именно перечни стандартов, добровольное применение которых может восприниматься как доказательство соответствия требованиям Технического Регламента.

Например, в перечне стандартов к Техническому Регламенту передвижного оборудования, работающего под давлением, который распространяется и на вагоны-цистерны ГОСТ, разработанных до 1992 г. насчитывается 63, что составляет 61,2 % из всего перечня (103 стандарта). Отмена ГОСТ, разработанных до 1992 г., на неопределенное время приведет к вынужденной остановке действия данного Технического Регламента.

Кроме того, выполнение работ по гармонизации национальных стандартов показывает, что в отрасли железнодорожного транспорта к гармонизации нужно подходить очень осторожно, с тщательным анализом каждого международного или европейского стандарта.

Как правило, оригиналы современных международных и европейских стандартов изложены на английском языке. К сожалению, непосредственные пользователи стандартов из персонала украинских производственных предприятий, как правило, не владеют в достаточной степени английским, чтобы рассматривать стандарт на языке оригинала, а машинный перевод технической терминологии может привести, мягко говоря, к неоднозначному восприятию, а иногда, просто к абсурду.

Поэтому, настойчивые рекомендации и призывы принимать международные и европейские стандарты для отрасли железнодорожного транспорта методом подтверждения требуют взвешенного подхода.

Не всегда, без полного официального перевода текста, только по одному названию, можно принять решение о возможности внедрения этого стандарта для отрасли железнодорожного транспорта Украины. (Мы имеем практику, когда пришлось отменять IDT стандарт – памятку).

Предлагаемая замена ГОСТ, разработанных до 1992 г., стандартами предприятий может привести к созданию новых собственных технических барьеров.

Официальный статус стандарта предприятия для оценки соответствия третьей стороной не определен. До настоящего времени стандарт предприятия рассматривался как внутренний документ предприятия, как правило, разрабатываемый для конкретизации отдельных положений ГОСТ, применительно к условиям конкретного производства конкретного предприятия. Не ясно, кто и как теперь будет определять и устанавливать достаточность требований безопасности и технических требований в стандарте предприятия.

Да и ссылка на стандарт предприятия при поставке железнодорожной техники, выпущенной украинским заводом, в государства СНГ, которые не отменяют

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

ГОСТ, разработанные до 1992 г., приведет к недоразумениям, а возможно и к разрыву контракта на поставку, что в современных экономических условиях, в свою очередь, может привести к потере рынка сбыта и остановке украинского предприятия.

ГП «УкрНИИВ» обратился к Минэкономразвития Украины за разъяснением в отношении возможности применения стандарта предприятия для оценки соответствия.

На что был получен ответ от 08.07.2015 г., что продукция в сфере вагоностроения не включена в действующий Перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации в Украине. А в статье 17 Закона Украины «Про подтверждения соответствия» указано, что сертификация в законодательно нерегулируемой сфере проводится на добровольной основе в порядке, определенном в договоре между заявителем (производителем, поставщиком) и органом по сертификации. При этом подтверждается соответствие продукции, систем качества, систем управления качеством, систем экологического управления любым заявленным требованиям. Т.е. сертификация в законодательно нерегулируемой сфере может осуществляться на соответствие требованиям, определенным в стандартах предприятия.

Кроме того, следует отметить, что статьей 11 Закона Украины от 15.01.2015 «О технических регламентах и оценке соответствия», который вступает в силу 10.02.2016, определено, что в случае, если технический регламент был разработан на основе акта законодательства Европейского Союза, которым предусмотрено предоставление презумпции соответствия продукции, связанных с ней процессов или методов производства или других объектов, отвечающих гармонизированным европейским стандартам, в перечень национальных стандартов включаются только национальные стандарты, которые идентичны соответствующим гармонизированным европейским стандартам.

Странно, что Минэкономразвития Украины не вспомнило о еще пока действующей редакции Закона «О железнодорожном транспорте», в которой говорится об обязательной сертификации железнодорожной продукции.

15.07.2015 в ГП «УкрНИИВ» европейскими экспертами был проведен семинар на тему: «Технические спецификации по интероперабельности и их применение на национальном уровне».

В работе семинара кроме персонала органа по сертификации продукции вагоностроения, аудиторов органов оценки соответствия приняли участие представители промышленных предприятий города Кременчуга (ПАО «КВСЗ», ПАО «КСЗ»).

Рассматривая проблему интероперабельности в железнодорожной отрасли и опыт внедрения (имплементации) европейской директивы TSI 2008 г. в странах ЕС, имеющих в основном единую ширину железнодорожной колеи 1435 мм, эксперты говорили о том, что данный процесс до конечного результата (т. е. принятия всеми странами единых правил допуска к эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуру стран ЕС) в Европе – долгосрочный, будет происходить еще в течении десятков лет.

Обращали внимание на исключения из правил, которые продолжают действовать на территории государств, учитывая особенности национального законодательства, экономическую и политическую составляющие проблемы.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Украина по-прежнему входит в состав СНГ. Инфраструктура Украины является неотъемлемой и значительной частью инфраструктуры единого пространства колеи 1520 мм.

Кроме обязательств перед Европейским союзом, стремления к европейским ценностям и европейским стандартам украинский железнодорожный транспорт должен, по крайней мере в ближайшие годы, свободно курсировать по пространству колеи 1520 мм СНГ.

На сегодняшний день государствами, подписавшими «Соглашение о проведении согласованной политики в области стандартизации, метрологии и сертификации» 13.03.1992 г. ведется активная работа по созданию новых межгосударственных стандартов в отрасли железнодорожной техники (не гармонизированных с международными и европейскими) и украинские предприятия-производители железнодорожного транспорта считают, что отказ от принятия таких межгосударственных стандартов в железнодорожной отрасли, а также отмена ГОСТ, разработанных до 1992 г. в условиях экономического кризиса приведет к уничтожению корпоративных связей, к созданию дополнительных барьеров в торговле со странами СНГ, Прибалтики и Грузии, и как следствие – до еще большего углубления кризиса в транспортном машиностроении для железнодорожной отрасли.

По мнению ТК 83 «Вагоны» и предприятий-производителей стандарты бывшего СССР в отношении железнодорожной техники, несмотря на их «условную застарелость» (разработки до 1992 г.), являются и в настоящее время актуальными, и не имеют аналогов среди действующих национальных стандартов, поэтому отмена большинства таких стандартов является преждевременной.

Кроме того, есть значительное количество межгосударственных стандартов на железнодорожную технику, за принятие которых Украина уже проголосовала, однако до настоящего времени они в Украине не введены.

Если РФ закрыла свой рынок для украинской продукции железнодорожной направленности, то было бы необоснованно и экономически нецелесообразно украинскому производителю «по своей воле» блокировать рынок остальных стран СНГ, которые не отказываются от ГОСТ, разработанных до 1992 г.

Поэтому, решение проблем стандартизации в отдельных отраслях украинской экономики требует взвешенного подхода.

Видимо в Украине, используя опыт стран ЕС, учитывая особенности экономического развития, в конечном итоге и различия в ширине колеи (1435 мм и 1520 мм) целесообразно в отдельных отраслях (в частности в стандартизации железнодорожной отрасли) делать исключения из общих правил, обусловленные национальными особенностями.

В конечном итоге, мы постоянно декларируем о добровольности применения стандартов. Тогда, что мешает наряду с международными и европейскими стандартами иметь в фонде нормативных документов Украины ГОСТ, разработанные до 1992 г.?

Во всяком случае в отличие от стандарта предприятия, за принятие ГОСТ, разработанного до 1992 г., голосовали представители Госстандартов как минимум 15 республик и его статус по-прежнему известен в странах СНГ.