

УДК 061.3(470-25) : 006.[05+06]

О.П. Ткаченко, А.В. Донченко, Т.В. Шелейко

**ЗАСІДАННЯ МТК 524 В РАМКАХ МІЖНАРОДНОГО ФОРУМУ «ДЕНЬ
МІЖДЕРЖАВНИХ СТАНДАРТІВ, ЩО ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ДЕРЖАВ-УЧАСНИЦЬ СНД»**

27 лютого 2014 року у Москві у Центрі науково-технічної інформації та бібліотек в рамках Міжнародного форуму «День міждержавних стандартів, що застосовуються на залізничному транспорті держав-учасниць СНД» відбулося засідання Міждержавного технічного комітету зі стандартизації № 524 (МТК 524 «Железнодорожный транспорт»). Мета – підведення підсумків роботи МТК 524 у 2013 році та її планування на 2014 рік.

На засіданні були присутні представники профільних організацій та відомств влади держав СНД, Федеральних органів виконавчої влади РФ, члени МТК 524, російських національних технічних комітетів зі стандартизації (ТК), а також представники міждержавних і російських національних підкомітетів зі стандартизації (МПК і ПК), інші запрошені гості. Вів засідання Голова МТК 524 – старший віцепрезидент ВАТ «РЖД» В.А. Гапанович.

На початку засідання з привітанням до усіх присутніх звернувся президент ВАТ «РЖД» В.І. Якунін та нагадав, що МТК 524 як робочий орган Міждержавної ради зі стандартизації, метрології та сертифікації (МГС) держав-учасниць Угоди щодо проведення узгодженої політики в галузі стандартизації, метрології і сертифікації був створений на добровільній основі у листопаді 2010 року рішенням 38-го засідання МГС для організації і проведення міждержавної стандартизації в галузі залізничного транспорту. На сьогоднішній день його пріоритетами залишаються: збереження простору 1520 і розвиток міждержавного співробітництва шляхом формування єдиної нормативної і технічної бази. На сьогодні майже завершено генерування нових підходів (обов'язкових вимог) до об'єктів технічного регулювання – Технічних регламентів. В доповіді було наголошено, що підвищення ефективності міждержавної стандартизації вбачається у застосуванні єдиних норм і процесів перевезення на просторі СНД, залученні нових передових технологій (ноу-хау) та нових суб'єктів господарської діяльності – поставщиків, спонсорів тощо.

Зі звітом про роботу МТК 524 за 2013 рік виступив Голова МТК 524 – старший віцепрезидент ВАТ «РЖД» В.О. Гапанович. У доповіді було зазначено, що основним об'ємом роботи МТК 524 у 2013 р., як і у попередні роки, залишається підготовка необхідної кількості нормативних документів для підтвердження вимог технічних регламентів (ТР) Митного Союзу (МС), 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 інфра-

© *О.П. Ткаченко, А.В. Донченко, Т.В. Шелейко, 2014*

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

структури. Для реалізації обов'язкових вимог ТР спочатку було визначено 300 документів зі стандартизації, з яких 284 стандарти і 16 зводів правил. Станом на 1 лютого 2014 року вже затверджено 174 стандарти і 3 зводи правил, передано на затвердження 47 і 3 відповідно, перебувають у процесі розробки – 63 і 10. Безпосередньо в 2013 році було розроблено і направлено на затвердження 51 проект стандарту. Крім того, підготовлено 32 ГОСТ на основі раніш затверджених ГОСТ Р. В доповіді була підкреслена відкритість процедури розробки проектів документів, що заснована на врахуванні різних інтересів широкого кола учасників розробки стандартів. У 2013 році 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 зі стандартизації з залученням функціональних замовників, розробників, кураторів документів, що розробляються, та додаткове обговорювання проектів стандартів на засіданнях комітетів НП «ОПЖТ». Стосовно вимог до безпеки рухомого складу було окремо наголошено на різних підходах в оцінці вимог у стандартах країн СНД і Євросоюзу (ЄС), важливості забезпечення його функціональної і кібербезпеки систем керування (3-я стаття ТР), побудові багаторівневої структури систем безпеки.

Заступник керівника Федерального агентства з технічного регулювання і метрології Росстандарту О.В. Зажигалкін у своїй доповіді визначив МТК 524 як зразок для наслідування у сфері стандартизації. Було зазначено, що Рада ЄС вже заявила, хоча ще немає офіційного документу, про своє бажання прийняти за основу цілу низку стандартів (комплект ГОСТ) для впровадження їх на просторі країн ЄС. Важливо надати цій роботі ще більшої динаміки, застосувавши голосування і формування плану робіт лише представниками країн-активних членів МТК 524, поєднавши зусилля експертів і координаторів робіт з розробниками стандартів.

Виступ В.Ю. Саламатова, генерального директора Центру міжнародної торгівлі, містив позитивну оцінку транспорту, що обслуговував сочинську олімпіаду 2014 року і з'єднав між собою головні вокзали Сочі та Адлера, аеропорт і довколишні міста і села, основне навантаження якого припало на швидкісні електропоїзди «Ласточка». Згідно з графіком руху приміських електропоїздів щодобово здійснювалось по 413 рейсів. ВАТ «РЖД» забезпечувало перевезення близько 7 тисяч пасажирів на годину. За фактом 6 лютого відправлено майже 104 тисячі пасажирів, 7 лютого, в день відкриття Олімпійських ігор, – майже 121 тисяча пасажирів, 8 лютого – майже 132 тисячі пасажирів, 9 лютого – майже 174 тисячі пасажирів. У день відкриття зі станції «Олімпійський парк» прибувало і відправлялось 198 приміських електропоїздів, що на 6 поїздів більше, ніж планувалось за графіком (192 поїзди). Найбільшу кількість пасажирів за весь період зимових Олімпійських ігор – 311 тисяч 625 осіб – приміські поїзди перевезли 18 лютого.

Про взаємодію систем технічного регулювання, стандартизації і забезпечення єдності вимірювань, про їх спільні та відмінні риси йшлося у доповіді заступника директора Департаменту державної політики в галузі технічного регулювання і забезпечення єдності вимірювань Міністерства промисловості і торгівлі РФ М.Ю. Новикова «Випереджаючий розвиток систем технічного регулювання, стандартизації і забезпечення єдності вимірювань як необхідна умова модернізації економіки». Окремо наголошувалося на взаємодії і підпорядкованості стандартів, що

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

визначають конкретні вимоги до об'єкта стандартизації, технічним регламентам, які встановлюють узагальнені вимоги до цього ж об'єкта. Констатувалося взаємне визнання результатів процедур оцінки відповідності в державах-членах Всесвітньої торгової організації (ВТО), навіть коли подібні процедури відрізняються, за умови, що держави засвідчують, що дані процедури забезпечують таку ж упевненість у відповідності застосовуваним технічним регламентам або стандартам, як і їх власні процедури. Результатом вироблення узгодженої політики держав-членів ТС у галузі забезпечення єдності вимірювань стала Угода щодо проведення узгодженої політики держав-членів ТС і Єдиного економічного простору у галузі забезпечення єдності вимірювань.

Схвально було зустрінуте повідомлення директора Департаменту технічного регулювання Національного об'єднання будівельників (НОСТРОЙ) С.В. Пугачова стосовно щойно створеного відповідним наказом Росстандарту № 1464 від 12 грудня 2013 року Технічного комітету зі стандартизації ТК 400 «Виробництво робіт у будівництві, типові технологічні, організаційні процеси». Доповідач особливо підкреслив, що у нового ТК 400 гарні перспективи та висловив надію, що напрацьований комплекс зі 156 стандартів НОСТРОЙ буде перенесений на національний рівень і стане основою національного нормування у цій галузі. Було також наголошено, що забезпечення якості і безпеки у галузі шляхового господарства стане головним пріоритетним напрямком в роботі цього ТК.

Провідною у виступі головного інженера Білоруської залізниці В.М. Шубадерова «Про підсумки роботи Білоруської залізниці у 2013 році і завдання на 2014 рік у галузі технічного нормування і стандартизації» стала тема взаємодії і співробітництва у галузі залізничних перевезень. Особливо підкреслювалася орієнтація Білорусі на вимоги міждержавних стандартів (ГОСТ) і безперспективність впровадження їх національних аналогів. Головним завданням при цьому вбачається усіляке сприяння введені в дію у цьому році технічних регламентів ТС.

Доповідь повноважного представника члена МТК 524 – Киргизької Республіки Б.К. Коногалієва була присвячена технічному регулюванню в ДП «НК «Кыргыз темир жолу». Доповідач наголосив, що залізнична галузь Киргизстану – швидкозростаючий ринок, виробничий і технічний потенціал якого стабільно збільшується останнім часом і забезпечує зайнятість понад 140 тисяч людей. Завдяки низці географічних особливостей – відсутність прямого виходу до моря і судноплавних річок, масштаби території, сировинна структура виробництва і розміщення продуктивних сил, нерозвиненість автотранспортної інфраструктури – залізничний транспорт відіграє винятково важливу роль в економіці країни. Саме тому технічне регулювання у цьому важливому секторі економіки країни є вкрай важливим. Однак, робота у напрямку впровадження міждержавних стандартів постійно наштовхується на недосконалість і нечіткість процедури їх розроблення і прийняття. Було наголошено на необхідності розробки Положення з проведення робіт з міждержавної стандартизації і чіткого прописування в ньому всіх етапів розроблення ГОСТ, починаючи від розробки й узгодження технічного завдання на створення стандарту і закінчуючи його розглядом й ухваленням відповідними 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 стандарти-

зації у 2013 році і заходах з удосконалення системи стандартизації». Окремо було зазначено про необхідність розробки вимог до організації робіт з оцінювання відповідності на базі ІСО/МЭК 17000:2004 «Оцінка відповідності. Словник та загальні принципи».

Заступник начальника Головного управління розвитку і технічної політики – начальник Управління метрології та технічного регулювання Державної адміністрації залізничного транспорту України О.П. Ткаченко у своєму виступі зауважив, що ТР ТС мають, на сьогодні, цілу низку неузгоджених питань та невідповідностей, не мають належного переліку підтримуючих стандартів та потребують повного перегляду. На думку експертів України покращити ситуацію може прийняття Угоди про проведення узгодженої політики держав-учасниць Співдружності в області технічного регулювання на залізничному транспорті. Прийняття цієї Угоди дозволить розширити повноваження Ради із залізничного транспорту, що значно полегшить питання внесення змін та доповнень у технічні регламенти залізничного транспорту. Це дуже важливо, тому що залізничний транспорт є однією із самих інноваційних галузей економіки кожної країни.

В цілому роботі МТК 524 було надано позитивну оцінку. Однак, було висловлено ряд зауважень по процедурі розгляду проектів стандартів та відсутністю єдиних термінів на проходження етапів експертизи.

Особливості роботи Комітету з технічного регулювання, стандартизації і оцінки відповідності Російського союзу промисловців і підприємців у 2013 році розкрив у своїй доповіді перший заступник його голови А.М. Лоцманов. Робота Комітету у 2013 році зосереджувалася, передусім, на підготовці нормативно-правових документів:

- участь у розробці технічних регламентів МС (експертами були підготовлені пропозиції і зауваження за 13 проектами, які проходили обговорення в 2013 році);
- участь у розробці проекту Федерального закону «Про акредитацію в національній системі акредитації» (спільна робота з Міністерством економічного розвитку і Федеральною службою з акредитації по формуванню нової національної системи акредитації);
- розробка проекту Федерального закону «Про стандартизацію в Російській Федерації» (участь в рамках робочої групи при Росстандарті);
- експертиза проектів нормативних правових документів (проведено обговорення 52 проектів документів, з них 22 – в рамках процедури оцінки регулюючого впливу, що проводиться Мінекономрозвитку, 3 – в рамках ОРР (озоноруйнівні речовини), що проводиться Євразійською економічною комісією);
- моніторинг застосування затверджених технічних регламентів та надання підприємствам консультацій щодо їх практичного використання.

Наголошено також про активне міжнародне співробітництво, в межах якого експертами Комітету спільно з представниками європейської промисловості проводиться робота з впровадження рекомендацій щодо зближення технічного законодавства Росії, Митного союзу та Європейського союзу. Рекомендації були підготовлені експертами Росії і ЄС ще у 2012 році в рамках робочої групи Круглого столу промисловців і доведені до керівництва ЄС, Євразійської економічної комісії та органів державної влади Росії.

Про міжнародний підхід в оцінці надійності і безпеки до систем залізничного транспорту йшлося в доповіді першого заступника генерального директора Науково-дослідного і проектно-конструкторського інституту інформатизації, автоматизації та зв'язку на залізничному транспорті (ВАТ «НИИАС») Є.Н. Розенберга «Роз-

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

робка стандартів у рамках методології УРРАН». Система управління ризиками, ресурсами та аналіз надійності на всіх стадіях життєвого циклу (УРРАН) – масштабний спільний проект ВАТ «РЖД» і ВАТ «НИИАС», який не має світових аналогів. Впроваджена ВАТ «РЖД» система підтримки ухвалення рішень УРРАН, з одного боку, підтримує безпосередньо управління ризиками, а з іншого – дає змогу використовувати результати аналізу для ухвалення управлінських рішень. З її допомогою компанія вирішує такі завдання, як підвищення безпеки руху на залізничному транспорті, зниження ризику травматизму пішоходів на пішохідних переходах, що знаходяться на одному рівні з залізничними шляхами, підвищення експлуатаційної надійності та планування робіт з реконструкції та модернізації об'єктів інфраструктури.

Цікаві дані про результати випробувальних експериментів навів у своєму виступі виконуючий обов'язки заступника генерального директора ВАТ «ВНИИЖТ» О.М. Соколов, в якому йшлося про хід підготовки до розробки ГОСТ «Рама боковая и балка надрессорная тележек железнодорожных грузовых вагонов. Методы ресурсных испытаний». Для того, аби визначити динамічні сили, діючі на литих частинах візків різних моделей під час руху вагона в експлуатації, було придбано дороге випробувальне обладнання (стенд).

Про спільну розробку ВАТ «ВНИКТИ» і Казахської академії транспорту і комунікацій (КазАТК ім. М. Тынышпаева) розповів заступник головного конструктора ВАТ «ВНИКТИ» Г.І. Михайлов у своїй доповіді «Новий міждержавний стандарт «Колеса зубчатые тяговых передач тягового подвижного состава. Технические условия». Розроблений замість чинного на сьогодні ГОСТ 30803-2002, новий проект стандарту містить розширений діапазон застосовуваних матеріалів для виготовлення коліс і шестерень, уточнені показники зміцненого шару у разі цементації або зміцнення СВЧ (струмами високої частоти), нову градацію глибини зміцненого шару, відкориговану міцність зміцненого шару й основного металу, додаткові градації тягового рухомого складу відповідно до конструкційних швидкостей руху у 200 км/год і більше, контроль для оцінки відповідності тощо.

У перерві відбулася зустріч представника ДП «УкрНДІВ» Т.В. Шелейко з кураторами ГОСТ від профільних Дирекцій ВАТ «РЖД» – М.О. Кіндеевим, І.В. Король, С.А. Герасименком. Було порушено тему про відсутність чіткої процедури розробки міждержавних стандартів за участю МТК і МПК, завдяки чому на голосування потрапляють документи не в останній редакції. Якщо розуміти під голосуванням необхідність впровадження самого стандарту національним державним органом зі 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 редак-

ційне, 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.

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.

Упродовж всього засідання, у перервах між доповідачами, відбувалося нагородження найбільш активних учасників робіт зі стандартизації у 2013 році. При цьому відзначено креативні зусилля залізничників та науковців України у цій сфері. За організацію експертизи міждержавних стандартів та активну участь у роботі Міждержавного технічного комітету зі стандартизації МТК 524 «Железнодорожный транспорт» заступник начальника Головного управління розвитку і технічної політики – начальник Управління метрології та технічного регулювання Укрзалізниці О.П. Ткаченко був нагороджений Почесною грамотою ВАТ «РЖД». За значний внесок в організацію підготовки міждержавних стандартів для забезпечення вимог технічних регламентів в галузі залізничного транспорту старшому науковому співробітнику ДП «УкрНДІВ» Т.В. Шелейко було оголошено Подяку Голови Міждержавного технічного комітету зі стандартизації № 524 «Железнодорожный транспорт».

Наприкінці засідання було підписано Угоду про проведення узгодженої політики держав-членів Митного союзу в галузі забезпечення єдності вимірювань. Від Російської Федерації її підписав старший віце-президент ВАТ «РЖД» В.А. Гапанович, від Білорусі – головний інженер Білоруської залізниці В.М. Шубадеров, від Казахстану – директор Департаменту технічної політики АТ «Национальная Компания «Қазақстан темір жолы» (АО «НК «КТЖ») Талгат Канатбаєв.