

УДК

А.О. Сулим, А.В. Донченко, Ж. О. Семко

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ СТАНДАРТИЗАЦІЇ В ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В статті висвітлені проблеми в галузі виконання робіт з національної стандартизації України для залізничного транспорту та окреслені напрямки їх подолання.

Вступ. Технічний комітет «Вагони» (далі ТК-83) заснований на початку створення незалежної України на базі головної наукової організації з наукового забезпечення розвитку залізничного транспорту для держави. До складу ТК-83 входить 30 організацій. На цій же основі на базі ДП «УкрНДІВ» створена головна організація з питань стандартизації ГОС-57.

Постановка проблеми. ТК-83 неодноразово звертався до Мінекономрозвитку України та до «УкрНДНЦ» і висловлював свою стурбованість щодо стану, в якому опинилась галузь транспортного машинобудування у сфері залізничного транспорту стосовно робіт з стандартизації. З метою визначення позиції членів ТК-83 щодо скасування ГОСТ, розроблених до 1992 року секретаріатом було направлено на розгляд вище зазначенні матеріали та запропоновано визначити свою позицію, щодо можливості фінансування розробки національних стандартів на заміну тих, що підлягають скасуванню, у разі відсутності або неможливості застосування міжнародних та європейських стандартів. У результаті опрацювання отриманих відповідей зроблено висновок, що скасування більшості стандартів, які стосуються залізничного транспорту та його інфраструктури, є дуже передчасною подією. Зважаючи на критичний стан промисловості та кризову ситуацію, в якій опинилися підприємства транспортного машинобудування залізничної галузі, фінансування робіт із стандартизації жодне підприємство не запропонувало. Та по другому і не могло бути, що було зрозуміло і без опитувань, коли більшість підприємств не працюють, або використовують до 10 % своїх потужностей.

Останнім часом на адресу ТК-83 та ДП «УкрНДІВ», як головної організації зі стандартизації надходять тривожні листи від підприємств-членів ТК-83 щодо неможливості фінансування робіт з розробки національних стандартів в умовах нинішньої тяжкої економічної ситуації в Україні. Тому і ТК-83 і ДП «УкрНДІВ» та підприємства-виробники висловлюють велику стурбованість з цього приводу.

Мета статті – аналіз проблемних питань стандартизації в галузі транспортного машинобудування для залізничного транспорту та шляхи їх вирішення

© Сулим А.О., Донченко А.В., Семко Ж.О., 2018

Аналіз проблемного питання. Як відомо рухомий склад України сьогодні курсує коліями 1520 мм простору країн СНД, Латвії, Литви, та Грузії, де без вимог міждержавних стандартів виникає багато проблем і не тільки технічних [1]. На сьогодні більшість стандартів, що регламентують вимоги до залізничної продукції є міждержавні стандарти. Окрім того ми не вийшли з «Соглашения о проведении согласованной политики в области стандартизации, метрологии и сертификации» від 13.02.1992 р. де ведеться активна і масштабна праця з розроблення нових міждержавних стандартів в галузі залізничної техніки (не гармонізованих з міжнародними та європейськими) і українські виробники залізничного транспорту вважають, що відмова від прийнятих міждержавних стандартів в залізничній галузі, а також скасування ГОСТ розроблених до 1992 року, в умовах економічної кризи приведе до порушення корпоративних міждержавних зв'язків та до додаткових бар'єрів у торгівлі з країнами СНД, країнами Прибалтики та Грузії і як наслідок - до ще більшого поглиблення кризи у транспортному машинобудуванні для залізничної галузі. До речі МТК 524 «Залізничний транспорт» останніми роками гармонізовані (в більшості своїй модифіковані) стандарти з європейськими, але фінансування цих робіт на себе взяли державні установи Російської Федерації, Білорусії та Казахстану, тому їх промисловість в своєму розвитку щодо залізничного транспорту на 15, а за деякими напрямки і на 30 років випереджає Україну.

Виходячи з ситуації, що склалася із-за відсутності фінансування робіт з розробки національних стандартів може бути втрата цілої галузі, а саме транспортного машинобудування для залізничного транспорту та міського господарства України і зупинка роботи залізниць України взагалі. Тому ТК-83 разом з підприємствами-виробниками вважає, що стандарти розроблені до 1992 року, незважаючи на їх «умовну застарілість» є на даний час актуальними та не мають аналогів серед чинних національних та європейських стандартів, тому скасування більшості таких стандартів є дуже передчасною подією та ще більшою залежністю від позиції, яку зайняла сьогодні на цьому ринку Російська Федерація. Крім того, є значна кількість міждержавних стандартів на залізничну техніку, за прийняття яких Україна вже проголосувала, але до цього часу їм не надано чинності в Україні.

Пропозиції

1. Враховуючи принцип добровільності застосування стандартів в Україні вважаємо за доцільне прийняти рішення щодо недоцільності відмови від стандартів розроблених до 1992 року, які необхідні для існування галузі. Тобто продовжити термін їх дії. Свої пропозиції ТК 83 неодноразово повторно направляв до Національного органу стандартизації України (далі – НОС). Останнього разу ДП «УкрНДІВ» направив свої пропозиції у жовтні 2018 року.

2. З метою зниження ризиків для виробників рухомого складу та елементів інфраструктури з урахуванням ситуації що склалася, пропонуємо надати чинності міждержавним стандартам, за які уже проголосувала Україна, а згодом, за умови покращення фінансової ситуації в Україні розглянути питання дольового фінансування підприємствами виробниками розробки національних стандартів України, але для цього необхідно ще і подолати ментальність наших бізнесових структур..

За ТК-83 «Вагони» наказом ДП «УкрНДІВ» № 192 від 16.12.2015 р. [2] закріплено 127 європейських стандартів, які методом підтвердження мовою оригіналу прийняті в Україні, але не усі вони можуть сьогодні використовуватися українськими виробниками. Розуміючи важливість питання щодо розроблення національних стандартів, гармонізованих з європейськими, але, в межах своєї компетенції та на підставі аналізу існуючої ситуації щодо гармонізації національних стандартів з

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

міжнародними та європейськими слід констатувати, що не у всіх випадках прийняття цих стандартів може бути корисним з причин національної безпеки, захисту здоров'я людини і її безпеки, захисту оточуючого природного середовища, істотних кліматичних, географічних або технологічних проблем.

Перевезення залізничним транспортом небезпечних і особливо небезпечних вантажів (Хлор, аміак, радіоактивні вибухові матеріали, нафтопродукти, хімічні речовини і інші) пред'являють до залізничного транспорту особливі вимоги з безпеки руху, тому гармонізація вітчизняних стандартів з європейськими щодо норм безпеки вимагає ретельного аналізу та серйозних техніко-економічних досліджень щодо їх впровадження. Це обумовлено у першу чергу відмінностями залізниць України і Європи:

- ширини залізничної колії;
- габаритами рухомого складу;
- профілями кочення вагонного колеса і рейки;
- конструкцією і характеристиками ударно-тягових пристроїв і автозчепів; нормативних навантажень, які враховують для оцінки динамічних і міцнісних характеристик при проектуванні;
- методик і оцінювання ходових, динамічних та міцнісних якостей рухомого складу;
- конструкцією і нормативними документами та вимогами до гальмівних систем рухомого складу;
- вимогами до інфраструктури та інше.

Тому визначитись з прийняттям європейських стандартів методом підтвердження та перекладу в галузі залізничної техніки та інфраструктури необхідно зважено. Більшість європейських стандартів для рухомого складу, яка використовується на колії 1520 мм, не можуть бути впровадженні в повному обсязі. Не можуть вони бути автоматично впровадженні і після перебудови колії, як заявляють деякі чиновники, не провівши глибоких економічних досліджень щодо вартості проведення корінної перебудови інфраструктури, навіть за кошти ЄБРР. Такі серйозні дослідження, при сприятливих підходах до цієї проблеми ПАТ «Укрзалізниця» міг би провести ДП «УкрНДІВ». Крім цього, необхідно зауважити, що разом з добровільним застосуванням стандартів головний замовник та користувач залізничної техніки - ПАТ «Укрзалізниця» використовує внутрішні документи, які підкреслюють особливості експлуатації рухомого транспорту простору колії 1520 мм. Ці документи в разі прийняття європейських стандартів, теж вимагатимуть корінного перегляду з великим фінансовими витратами на ці цілі. Тому виникає питання, а не більш доцільним була б розробка і використання «модифікованих» стандартів.

У разі впровадження європейських стандартів методом підтвердження актуальним залишаються питання щодо однозначного та єдиного сприйняття вимог цих стандартів, що в свою чергу ускладнюється наступними вагомими факторами: відсутністю мовної підготовки широкого кола користувачів; можливістю неоднозначного тлумачення нормативних положень стандартів, зокрема вимог щодо безпеки, захисту життя та здоров'я людини, що може бути зумовлене неоднаковим рівнем технічної та мовної підготовки перекладачів; відсутністю усталеної науково-технічної та технологічної термінології.

Серйозною проблемою є проведення тендерних торгів за «славнозвісною» системою «Прозоро» коли тендер виграють організації, які далекі від знань специфіки проблеми, що представлена в тому чи іншому стандарті, тому часто переклади про-

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

ведені цими організаціями не витримують ніякої критики в частині їх якості. Останнім часом НОС цю ситуацію частково виправив.

Невідповідність нормативних значень показників (характеристик об'єктів залізничного транспорту, їх складових та елементів інфраструктури, що запроваджуються в ДСТУ, EN, IDT нормам безпеки, чинним в Україні, призведе до великих проблем зі створення залізничної техніки та до ускладнення в цілому у залізничному сполученні між країнами СНД, що може призвести до цілковитої самоізоляції України.

Висновки і рекомендації. Вищеназване свідчить, що:

1. Приймати європейські та міжнародні стандарти в залізничній галузі з урахуванням національних особливостей щодо структури, технічних характеристик та показників рухомого складу залізниць, стану інфраструктури, що вимагає проведення серйозної науково-дослідної роботи.

2. Виключити можливість фінансування з боку держави робіт з прийняття методом перекладу європейських стандарті некомпетентними в галузі залізничної техніки організаціями для доведення цих перекладів до логічного визнання. Усі європейські стандарти, які закріплені за профільними ТК, повинні проводитися іншими організаціями тільки по узгодженню з цими ТК.

ЛІТЕРАТУРА

- 1 Донченко, А.В. Проблеми стандартизації у сфері залізничного транспорту / А.В. Донченко, А.О. Сулим, // Інфраструктура якості: перспективи та тенденції розвитку: III Міжнародна науково-практична конференція. Тези доповідей (11 жовтня 2018 року). – К., ДП «УкрНДНЦ», 2018. – С. 21–22.
2. Наказ № 192 від 16.12.2015 р. – К., ДП «УкрНДНЦ», 2015. – 2 с.