

# РОЗРОБЛЕННЯ МІЖДЕРЖАВНИХ СТАНДАРТІВ: НЕВИРІШЕНІ ПИТАННЯ, ПРОПОЗИЦІЇ

*У статті розглянуто важливі питання, що виникають під час розроблення міждержавних стандартів (ГОСТ) через відсутність чіткої процедури. Наведено аргументи щодо створення Положення з проведення робіт з міждержавної стандартизації та чіткого прописування у ньому всіх етапів розроблення ГОСТ.*



А. Донченко



А. Гречко



Т. Шелейко

**П**роцедуру розроблення міждержавних стандартів (порядок їх розроблення та прийняття) повністю прописано в ГОСТ 1.2-2009 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Порядок разработки, принятия, применения, обновления и отмены». Зокрема, в цьому ГОСТ зазначено, що всі стандарти мають виставлятися в Інтегрованій автоматизованій системі Міждержавної ради зі стандартизації, метрології та сертифікації (АІС «МДР») упродовж всієї процедури розроблення нормативного документа. Однак, створення міждержавних технічних комітетів зі стандартизації (МТК) як робочих органів МДР держав-учасниць Угоди щодо проведення узгодженої політики в галузі стандартизації, метрології та сертифікації потребує внесення своїх коректив до загального процесу розроблення ГОСТ.

Нині ситуація, що склалася через відсутність чіткої процедури участі МТК у процесі розроблення міждержавних стандартів, викликає занепокоєння у багатьох причетних до цього процесу. Про це наголошувалося на засіданні МТК 524 «Залізничний транспорт», що відбулося нещодавно в Москві у Центрі науково-технічної інформації та бібліотек в рамках Міжнародного форуму «День міждержавних стандартів, застосовних на залізничному транспорті держав-учасниць СНД», в якому взяли участь представники профільних організацій та відомств влади держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав (СНД), Федеральних органів виконавчої влади Російської Федерації (РФ), члени МТК 524, російських національних технічних комітетів зі стандартизації (ТК) та 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 важливого сектору економіки будь-якої країни, зазначив, що робота у напрямку впровадження ГОСТ постійно затримується через недосконалість і нечіткість процедури їх розроблення й прийняття. Зокрема, на розгляд національним органам зі стандартизації часто потрапляють документи за їх остаточної редакції, без попереднього розгляду перших і подальших редакцій проекту, без зводень відгуків на них. При цьому пропонується розглянути документ у найкоротші терміни і проголосувати за нього як за міждержавний стандарт! (рис. 1). Доповідач окремо наголосив на необхідності розроблення Положення з проведення робіт з міждержавної стандартизації й чіткого прописування у ньому всіх етапів розроблення ГОСТ, починаючи від розроблення й узгодження технічного завдання на створення стандарту і закінчуючи його розглядом й ухваленням відповідними МПК і МТК, затвердженням та впровадженням на міждержавному рівні через систему АІС МДР.

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 та заходи з удосконалення системи стандартизації». Зокрема наголошувалося на

відкритості процедури розроблення стандартів, прагненні врахувати думки усіх зацікавлених сторін і зблизити протилежні точки зору як провідному і основоположному принципі у підході до розроблення стандартів МТК, залученні до цього процесу МПК (рис. 2 і 3).

У виступі Голови МТК 524, старшого віце-президента ВАТ «РЖД» В.О. Гапановича йшлося про життєвий цикл розроблення нормативних документів для підтвердження вимог технічних регламентів у рамках економічних об'єднань держав — стандартів і зводень 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 (рис. 4). Доповідач підкреслив відкритість процедури розроблення проектів документів, заснованої на врахуванні різних інтересів широкого кола учасників (рис. 5). Відзначив, що у 2013 році застосовано принципово новий підхід до порядку розроблення 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 із залученням функціональних замовників, розробників,

### Етапи затвердження стандартів



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

Розроблення стандартів МТК 524

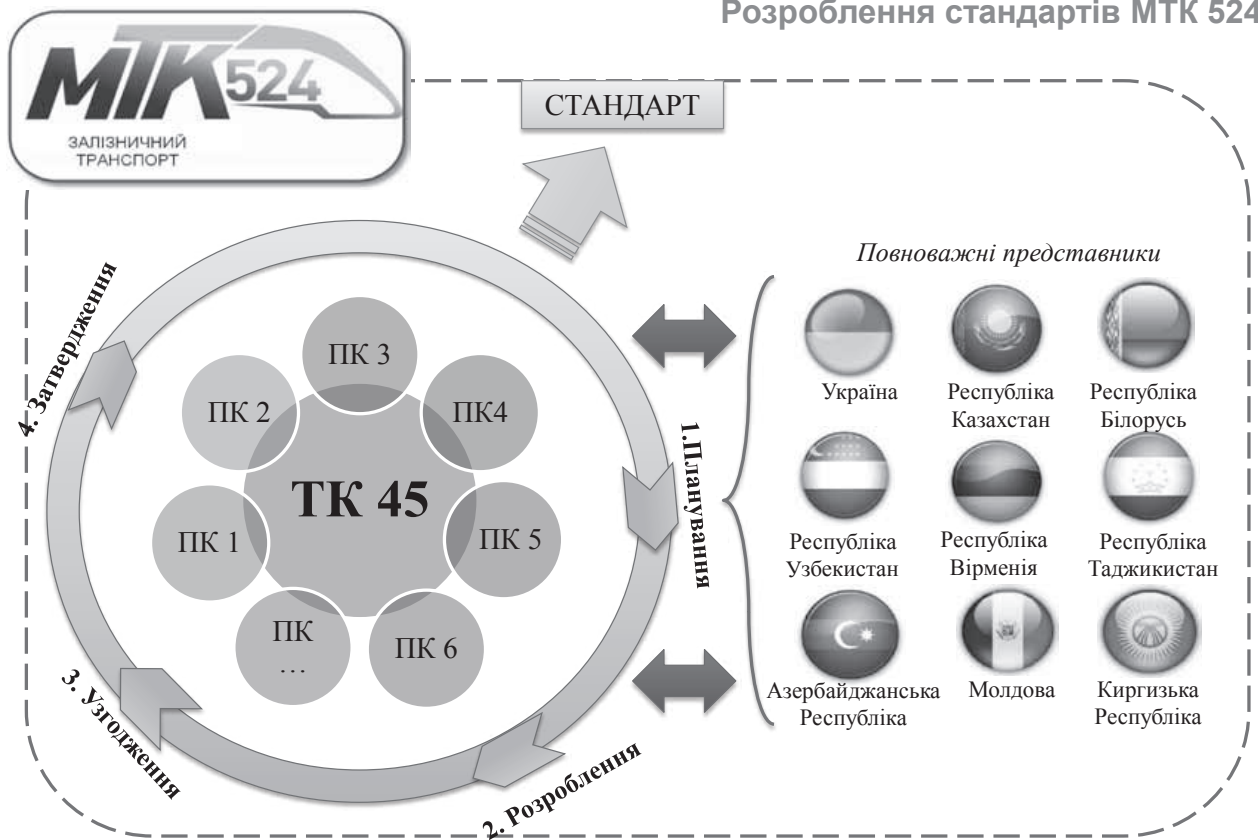


Рис. 2. Процедура розроблення стандартів МТК 524, що має діяти (з презентації Т.А. Канатбаєва)

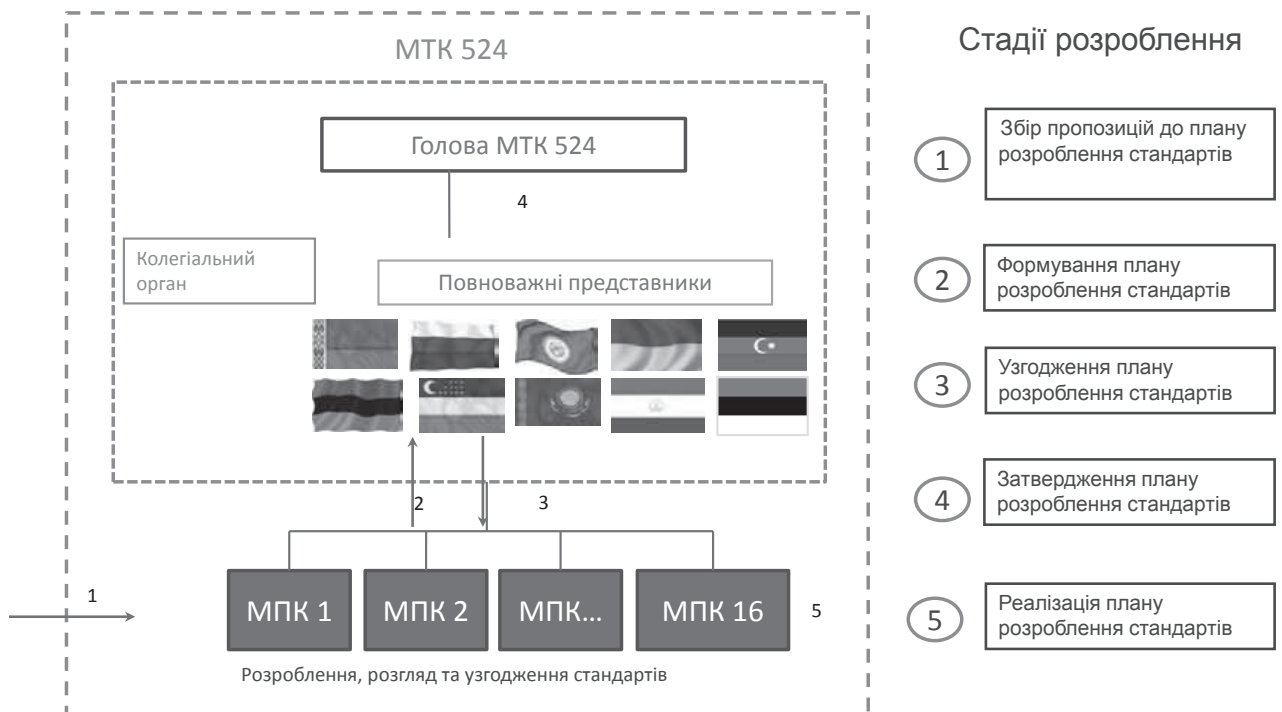


Рис. 3. Схема роботи МТК 524 з формування єдиної нормативної та технічної бази (з презентації Т.А. Канатбаєва)

кураторів документів, що розробляються, та додаткове обговорювання проектів стандартів на засіданнях комітетів НП ОПЖТ.

Наведено приклади ефективності запровадження нових підходів, зокрема, наголошено на таких:

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

На зустрічі представника МПК 9 «Гальмівні системи» Т.В. Шелейко (Україна) з кураторами міждержавних стандартів від профільних Дирекцій ВАТ «РЖД» М.О. Кіндеевим, І.В. Король, С.А. Герасименком порушено низку проблемних питань, які виникають саме через відсутність чіткої процедури розроблення ГОСТ за участі МТК і МПК, завдяки чому на голосування потрапляють документи не в останній редакції. Якщо розуміти під голосуванням необхідність запровадження самого стандарту національним державним органом зі стандартизації взагалі, то стандарти, що встановлюють вимоги на міждержавному рівні, безумовно необхідні. Але ж не в такому виді, 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 розроб-

лення подано на голосування і за нього проголосували майже всі країни СНД, окрім України і Російської Федерації, де саме і розташовані виробники цієї продукції. Останні виступили проти запровадження ГОСТ у такому виді, хоча після голосування й ухвалення більшістю країн документ має бути затверджений з подальшим запровадженням 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 до редакції проекту стандарту після отримання розробником експертного висновку відповідального за розроблення 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 розроблення 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), підтримано усіма учасниками зустрічі.

Увагу присутніх привернула також ситуація з вільним трактуванням вимог основного керівного документа під час розроблення 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»

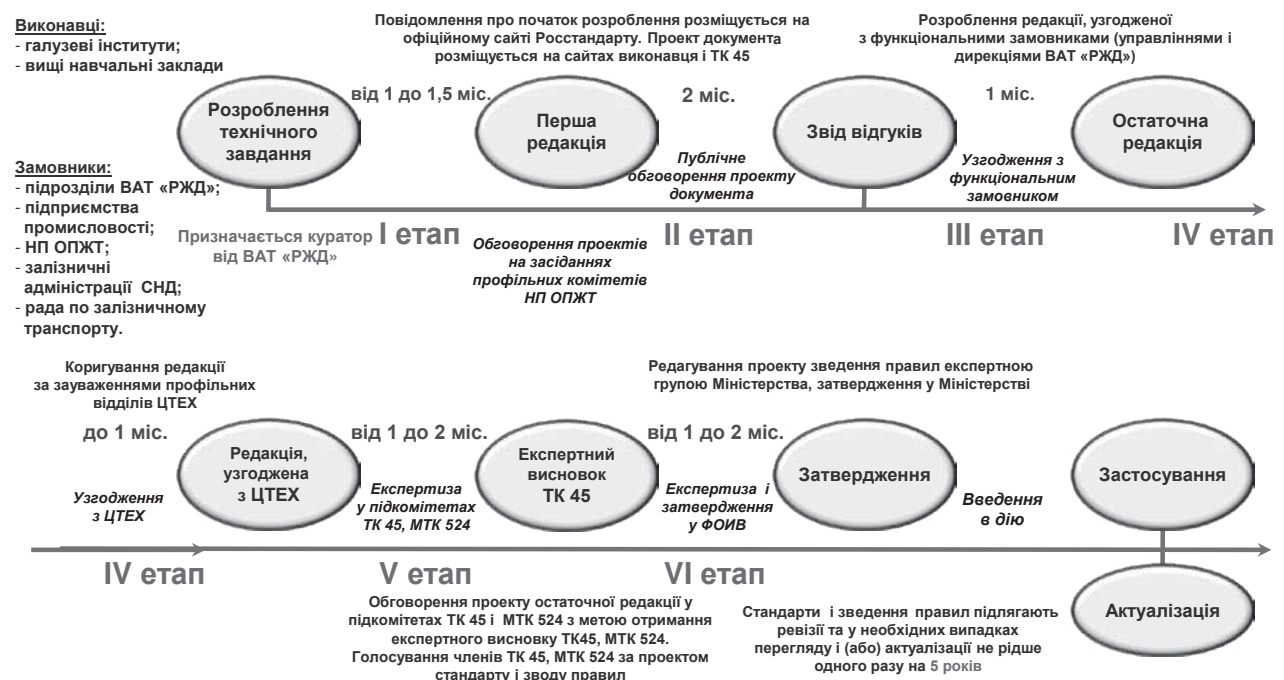


Рис. 4. Життєвий цикл розроблення нормативного документа (з презентації В.О. Гапановича)

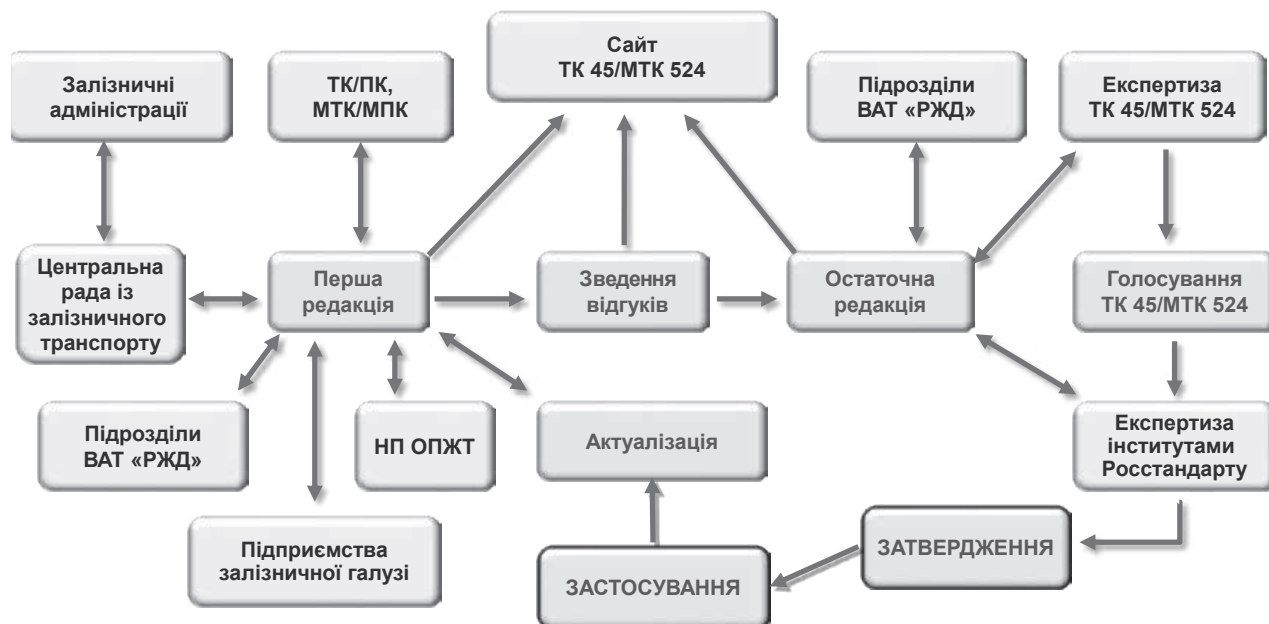


Рис. 5. Відкритість процедури розроблення проектів документів зі стандартизації у ТК 45 і МТК 524 (з презентації В.О. Гапановича)

відверто некоректні, оскільки йдеться, передусім, про чинний нині керівний документ. Тому, якщо він якийсь 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 до однотипної продукції, як то: низка ГОСТ на технічні умови виробництва різних видів вантажних вагонів, що у 2013 році почав розробляти

ВАТ «НДІ вагонобудування». Очевидно, необхідні додаткові узагальнювальні 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, попри всі проблеми, що виникають у міждержавній стандартизації, лише спільними зусиллями й узгодженими діями можна упровадити кращий досвід, накопичений у різних країнах, та досягти максимальних результатів. ■

*А. Донченко, кандидат технічних наук, директор,  
А. Гречко, завідувач лабораторії,*

*Т. Шелейко, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник,  
ДП «Український науково-дослідний інститут вагонобудування», м. Кременчук*

## НОВИНИ ISO

### Стандарти ISO на лічильники витрати води

Технічний комітет ТС 30 розпочав перегляд ISO 4064: 2014 з метою внесення вимог до лічильників витрати як холодної, так і гарячої води. Стандарт складається з п'яти частин і охоплює всі аспекти, починаючи з методів випробувань і закінчуючи вимогами щодо встановлення, його сфера застосування охоплює як механічні, так й електронні пристрої.

#### Цифри та факти:

- у 2002 році більше половини світового населення використовувало водопроводи в будинках;

- світове населення збільшується приблизно на 80 млн осіб на рік, що збільшує попит на прісну воду приблизно на 64 млрд м<sup>3</sup> на рік;
- згідно з нормативами ООН фізичній особі щодня потрібно від 20 до 50 л води для задоволення базових потреб;
- менше 3 % світових запасів води — прісні;
- споживання води на планеті сягнуло 4-х млрд м<sup>3</sup> — це 1,3 млн л води щосекунди, що перевищує потужності відновлення. ■