

Полученные расчётные значения напряжений сравнивались с допускаемыми для соответствующего расчётного режима нагружения. Выявлялись элементы конструкции, где величины напряжений превышали допускаемую величину и производилось их усиление или вносились конструктивные изменения. Для крыш вагонов бункерного типа дополнительно производились расчёты на устойчивость. Разработанные конструкции полностью отвечают нормативным требованиям прочности и устойчивости.

УДК 629.45/46

## ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ СЕРТИФИКАЦИИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА С ПРОДЛЕНИЕМ СРОКА СЛУЖБЫ

*В. В. СВИРИДЕНКО, В. С. ЗАЙЧИК, Л. В. СЕНЬКО*  
*Белорусский государственный университет транспорта*

В настоящее время на Белорусской железной дороге ведутся активные работы по повышению качества используемой и производимой железнодорожной продукции. Одним из путей контроля за качеством является подтверждение соответствия в форме сертификации. Приказом Начальника Белорусской железной дороги № 98Н от 23.03.2005 г. определен перечень железнодорожной продукции, подлежащей использованию только при обязательном наличии сертификата соответствия (а в ряде случаев – декларации о соответствии) одной из следующих систем подтверждения соответствия: СТБ (Республика Беларусь), РС ФЖТ, ГОСТ Р (Российская Федерация) или УкрСЕПРО (Украина). Данный перечень включает в себя следующие группы железнодорожной продукции: подвижной состав, специальный подвижной состав, оборудование электротехническое подвижного состава, тормозное оборудование, автосцепное оборудование, оборудование прочее для подвижного состава, контейнеры, элементы верхнего строения пути, оборудование электрификации и электропитания, смазочные материалы.

Очевидно, что одной из наиболее сложных является первая группа, которая включает в себя электровозы и тепловозы магистральные, дизель-поезда и вагоны к ним, электропоезда пригородные постоянного и переменного тока и вагоны к ним, а также вагоны пассажирские и грузовые новые и отремонтированные с продлением срока службы.

Рассмотрим ситуацию по сертификации продукции данной группы на примере грузовых вагонов после капитального ремонта с продлением срока службы (КРП). В общем случае для качественного проведения работ по подтверждению соответствия необходимо наличие следующих процедурных элементов:

- комплекс технических нормативных правовых актов (ТНПА), регламентирующих требования к сертифицируемой продукции и к порядку проведения сертификации;
- орган по сертификации, имеющий в своем штате компетентных специалистов с базовым железнодорожным образованием, а в своей области аккредитации – сертифицируемую продукцию;
- испытательные лаборатории (центры), которые могут провести испытания по всем показателям, регламентированным ТНПА.

В отношении вагонов после КРП сертификационные показатели регламентированы нормами безопасности НБ ЖТ ЦВ 01 «Вагоны грузовые железнодорожные. Требования по сертификации», разрешенными Госстандартом Республики Беларусь к применению в качестве ТНПА на территории Республики Беларусь.

Процедура сертификации регламентирована межгосударственными документами ПМГ 40 «Система сертификации на железнодорожном транспорте. Порядок сертификации железнодорожной продукции», ПМГ 73 «Система сертификации на железнодорожном транспорте. Порядок сертификации грузовых и пассажирских вагонов после капитального ремонта с продлением срока службы», а также техническим кодексом установившейся практики Республики Беларусь ТКП 5.1.02 «Национальная система подтверждения соответствия Республики Беларусь. Порядок сертификации продукции. Основные положения». Особое внимание в этих документах уделено таким требовани-

ям, как наличие на предприятиях-заявителях проектной документации на капитальный ремонт с продлением срока службы, проведение предприятием работ по постановке продукции на производство в соответствии с требованиями СТБ 972 «Разработка и постановка продукции на производство. Основные положения» и наличие соответствующей конструкторской и технологической документации, которой присвоена литера «РО<sub>1</sub>» или «РА», наличие заключений специализированных организаций, имеющих соответствующее разрешение Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства по результатам обследования предремонтного состояния вагона и его составных частей, а также наличие на ремонтном предприятии сертифицированной системы управления качеством и сертификатов соответствия на новые составные части вагона, подлежащие обязательной сертификации.

Вместе с тем необходимо отметить, что, как правило, у предприятий-заявителей возникают затруднения уже на стадии подготовки стартового пакета документов для предоставления в Орган по сертификации, что приводит к неоправданному затягиванию сроков проведения сертификации.

Сертификация может быть проведена Органом по сертификации железнодорожной продукции и услуг Белорусского государственного университета транспорта, аккредитованным в Национальной системе подтверждения соответствия Республики Беларусь или любым другим Органом по сертификации, имеющим соответствующую аккредитацию.

Вместе с тем, как показывает практика, основные сложности при проведении сертификации возникают при определении перечня аккредитованных соответствующим образом испытательных лабораторий, способных выдать заключение по проверяемым показателям. Прежде всего, привлекаемые к работам по сертификации лаборатории должны иметь аккредитацию не только на компетентность и независимость по СТБ ИСО/МЭК 17025 «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий», но и по ПМГ 39 «Система сертификации на железнодорожном транспорте. Требования к испытательным центрам (лабораториям) и порядок их аккредитации». Таким требованиям в настоящее время отвечает только одна белорусская лаборатория – «БЭМС ТС» БелГУТа, которая аккредитована в соответствии с требованиями обоих документов. Остальные лаборатории имеют аккредитацию только на стандарт Республики Беларусь, что может вызывать проблемы при признании их заключения в зарубежных системах. В настоящее время лаборатории дорожного подчинения в большинстве своем вообще не могут быть привлечены к работам, так как зачастую не имеют аккредитации ни на один из вышеуказанных документов. Кроме того, ряд показателей в принципе не может быть проверен в белорусских лабораториях в связи с отсутствием технической, кадровой и организационно-методической базы. В связи с этим приходится планировать проведение сертификационных испытаний на территории Российской Федерации, что значительно увеличивает их стоимость и общую продолжительность работ по сертификации.

На основании вышеизложенного для качественного и своевременного проведения сертификации необходимо выполнить следующую подготовительную работу:

- повысить уровень непосредственно связанного с сертификацией персонала предприятий-заявителей путем организации курсов повышения квалификации с привлечением представителей Госстандарта Республики Беларусь, Белорусского государственного института стандартизации и сертификации, а также специалистов Белорусского государственного университета транспорта;
- разработать и внедрить на предприятиях Белорусской железной дороги стандарт организации, регламентирующий состав и форму документов, подаваемых вместе с заявкой на сертификацию продукции;
- регулярно проводить семинары по разъяснению положений, вступающих в действие ТНПА;
- аккредитовать существующие испытательные лаборатории в соответствии с требованиями ПМГ 39, а для лабораторий дорожного подчинения провести исследования технической базы и разработать рекомендации по аккредитации этих лабораторий для их участия в проведении сертификационных испытаний железнодорожной продукции.