

дей и по фактам серьезного материального ущерба из-за повреждения технических средств транспорта. Чаще всего причинами ЧП оказываются ошибки в действиях персонала особенно при нестандартных ситуациях. Поэтому внедрение, прежде всего, систем автоведения поезда или дальнейшее совершенствование технических средств контроля над действиями машиниста локомотива, оператора коренным образом изменит ситуацию с безопасностью движения.

Считаем, что обмен опытом по вопросам безопасности движения является бесценным багажом для всех железнодорожных держав, поэтому необходимо активно освещать состояние дел по безопасности движения и проводимым мероприятиям, по внедрению новых технических средств и решений.

Для возможности сопоставлять уровень работ по безопасности движения в различных государствах необходимо иметь единую нормативно-техническую базу по этим вопросам. Сейчас же даже нет единого понятия, что такое "безопасность движения", существуют десятки различных формулировок этого термина. Много отличий появилось и в классификации транспортных происшествий, что затрудняет возможность сопоставлять показатели и уровень достижений по безопасности движения в различных странах. Следовало бы пересмотреть и дополнить инструкцию по совместному расследованию случаев нарушения безопасности движения поездов в странах СНГ и Балтии.

Поэтому предлагаем создать специальный орган, который объединял бы усилия железнодорожных администраций по совершенствованию работы, связанной с безопасностью движения, обобщал и распространял передовой опыт, координировал работы в этом важном направлении деятельности железнодорожного транспорта.

УДК 658.56:656.2

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ СЕРТИФИКАЦИИ ПРОДУКЦИИ, РАБОТ, УСЛУГ, ПЕРСОНАЛА И СИСТЕМ КАЧЕСТВА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В. И. ШУБАДЕРОВ

Белорусская железная дорога

К. А. БОЧКОВ

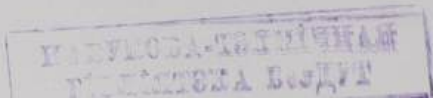
Белорусский государственный университет транспорта

Работа в рыночных условиях хозяйствования на железнодорожном транспорте требует применения новых методов и рычагов управления для обеспечения конкурентоспособности, повышения качества перевозочного процесса, обеспечения необходимого уровня надежности и безопасности, расширения участия в международном экономическом и торговом сотрудничестве.

В связи с этим Белорусской железной дороге необходимо уделять больше внимания повышению качества продукции железнодорожного транспорта и предоставляемых клиентам услуг по перевозке грузов и пассажиров. Огромное значение в повышении конкурентоспособности железнодорожного транспорта принадлежит сертификации продукции и систем качества.

На это и направлен Указ Президента Республики Беларусь от 20.05.1998 г. № 228 «О повышении конкурентоспособности отечественного производства», где приоритетным направлением определено создание на предприятиях системы качества в соответствии с требованиями стандартов ИСО серии 9000. Разработана и реализуется Государственная программа «Качество» на 2001-2003 годы, одобренная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.12.2000 г. № 2032.

В докладе приводится характеристика национальной системы сертификации Республики Беларусь, которая основывается на Законах РБ «О защите прав потребителей», «О сертификации продукции, работ и услуг». В РБ создана необходимая законодательная и нормативная база для успешного функционирования национальной системы сертификации. На сегодняшний день в республике действуют органы по сертификации, охватывающие практически все отрасли народного хозяйства. При этом обязательная сертификация продукции и услуг проводится на соответствие требованиям действующих в РБ стандартов, технических условий, а также других нормативных документов, зарегистрированных в установленном порядке, которые в соответствии с законодательством РБ устанавливают в качестве обязательных требования по обеспечению безопасности жизни, здоровья и имущества граждан, охраны окружающей среды и другим показателям.



Сертификация, давно и широко используемая в промышленно развитых и развивающихся странах в международном экономическом сотрудничестве, позволяет им защищать свой рынок от появления продукции, не соответствующей национальным стандартам или другим техническим нормам. Стандарты и технические нормы на одну и ту же продукцию в разных странах обычно различаются, как и процедуры проведения сертификации, что создает так называемые технические барьеры в международной торговле.

Наряду с таможенными тарифами, защищающими хозяйство стран от внешней конкуренции, широко и регулярно применяются нетарифные средства ограничения импорта товаров, которые, кроме усложнения таможенных формальностей, включают в себя ограничения, основанные на действующих правилах и нормах стандартизации и сертификации (аттестации) продукции. Например, для Белорусской железной дороги отставание в области сертификации продукции работ и услуг может повлечь по этой причине (даже при предоставлении выгодных тарифов на перевозки) сокращения транзитных перевозок и потерю прибыли.

Важным фактором, обеспечивающим равноценное партнерство конкурентов на мировом рынке и играющим решающую роль на международном уровне, являются стандарты, принятые на основе «консенсуса». Они устанавливают правила, регламентирующие приведение взаимоотношений между покупателем и продавцом к согласию, как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Транзитные перевозки для Белорусской железной дороги являются основным источником получения прибыли, поэтому нормативная база для целей сертификации должна быть гармонизирована с европейскими нормами. В докладе приводится перечень органов (организаций), обеспечивающих реализацию интеграционной политики Европейского сообщества (ЕС) в области стандартизации.

Из стран СНГ наиболее развитую систему сертификации железнодорожной техники имеет Россия. В МПС России создана и функционирует с 1997 года самостоятельная система сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ССФЖТ) [1]. Она является государственной системой обязательной сертификации, распространяющейся на все субъекты хозяйственной деятельности, поставляющие технические средства федеральному железнодорожному транспорту и оказывающие услуги пассажирам.

Выделение в самостоятельную систему сертификации железнодорожной техники было продиктовано очевидной необходимостью учета особенностей и специфики железнодорожного транспорта по обеспечению, в первую очередь, безопасности движения поездов. Кстати, основные отрасли промышленности РФ, связанные с обеспечением безопасности, такие, как взрывоопасные производства, судовое, энергетическое и транспортное машиностроение, также имеют самостоятельные системы сертификации [2].

Министерством путей сообщения РФ разработана, согласована с Госстандартом России и утверждена «Номенклатура объектов железнодорожного транспорта, подлежащих обязательной сертификации в Российской Федерации». Номенклатура введена в действие с 1 октября 1998 г. В соответствии с законом с этой даты указанием министра от 23 марта 1998 г. № 79 запрещено приобретение железнодорожных технических средств, включенных в Номенклатуру, без наличия сертификата соответствия, выданного в ССФЖТ. Руководством МПС принято также решение о введении сертификации всех предприятий и организаций, занимающихся ремонтом железнодорожной техники.

Как показано в докладе, для сертификации продукции, работ и услуг на Белорусской железной дороге следует создать подсистему сертификации в рамках национальной системы сертификации с учетом накопленного опыта в ССФЖТ и требований европейских норм.

Нормативной базой для создания такой системы могут служить уже разработанные и введенные в действие организационно-методические нормативные документы Белорусской железной дороги:

РД РБ БЧ 50.007-97 «Сертификация продукции и услуг на железнодорожном транспорте. Основные положения».

РД РБ БЧ 50.012-98 «Сертификация продукции и услуг на железнодорожном транспорте. Требования к органу по сертификации».

РД РБ БЧ 50.013-98 «Сертификация продукции и услуг на железнодорожном транспорте. Требования к испытательным центрам (лабораториям) и порядок их аккредитации».

РД РБ БЧ 50.014-98 «Сертификация продукции и услуг на железнодорожном транспорте. Требования к экспертным центрам».

Для гармонизации и обеспечения взаимодействия с системой СФЖТ России и других стран СНГ необходимо также соблюдать принятые в Межгосударственной системе стандартизации стран СНГ и Балтии и введенные в действие на Белорусской железной дороге указанием главного инженера от 21.06.2002 г. № 03/256 правила по межгосударственной стандартизации:

ПМГ 38-2001 «ССЖТ. Требования к органам по сертификации железнодорожной продукции и порядок их аккредитации».

ПМГ 39-2001 «ССЖТ. Требования к испытательным центрам (лабораториям) и порядок их аккредитации».

ПМГ 40-2001 «ССЖТ. Порядок сертификации железнодорожной продукции».

При организации сертификации продукции на Белорусской железной дороге необходимо руководствоваться следующими основными принципами, регламентированными международными и национальными нормативными документами:

- проведение сертификации третьей стороной, независимой от изготовителей и потребителей продукции и услуг;

- осуществление сертификации на соответствие требованиям конкретных нормативных документов (технических регламентов, руководящих документов, утвержденных в установленном порядке) с использованием аттестованных методик оценки соответствия;

- проведение сертификации по четко установленным и документированным процедурам;

- проведение испытаний в аккредитованных на техническую компетентность и независимость испытательных центрах (лабораториях);

- обеспечение инспекционного контроля над предприятиями-изготовителями продукции и предприятиями-исполнителями услуг;

- возможность остановить реализацию продукции и услуг при обнаружении несоответствия их параметров установленным требованиям.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Матюшин В. А. Российская Система сертификации железнодорожной техники // Вестник ВНИИЖТа. – № 4. – 2002. – С. 42–47.

2 Сертификация сложных технических систем / Л. Н. Александровская, И. З. Аронов, В. В. Смирнов, А. М. Шолом; Под ред. В. И. Круглова: Учеб. пособие. – М.: Логос, 2001. – 312 с.

УДК 625.17

ПРОБЛЕМЫ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

В. Е. РОГАЧЁВ, В. Н. ЖУРАВСКИЙ, Я. Г. ЛАВРИНОВИЧ
Белорусская железная дорога

На путевое хозяйство приходится более 50 % всех основных фондов Белорусской железной дороги. В общих эксплуатационных расходах хозяйства амортизационные отчисления достигают 30 %, причем на верхнее строение пути и земляное полотно приходится около 80 % этих отчислений. Необходимо отметить, что несмотря на падение объемов перевозок путевое развитие дороги, и прежде всего станций, уменьшилось незначительно, что, естественно, ведет к неоправданным дополнительным затратам. Поэтому, для повышения безопасности движения поездов и надежности работы пути следует разработать рациональный подход к оптимизации расхода материалов на ремонт и содержание пути.

Поскольку на малодоходных участках преимущественно лежат деревянные шпалы, решающим становится фактор времени. Исходя из этого оставшуюся часть путей дороги необходимо перевести на железобетонное подрельсовое основание за счет снимаемых с основных направлений материалов и частичного использования новых железобетонных шпал. При этом следует ввести новый вид ремонта пути, позволяющий на протяжении длительного периода эксплуатировать смешанную конструкцию подрельсового основания. Это даст возможность растянуть затраты во времени и не выполнять фактически бросовой разрядки кустов негодных шпал.

На основных направлениях сети главным фактором оптимизации расходов путевого хозяйства является применение ресурсосберегающих технологий (соответствующим инвестированием в них