

ся Белорусской железной дорогой и переоформление их на национальные сертификаты не производится. Результаты сертификационных испытаний, проводимых в испытательных лабораториях РС ФЖТ, признаются с разрешения Госстандарта РБ и используются при сертификации.

На Украине работы по сертификации железнодорожной продукции проводятся в рамках НСПС Украины (УкрСЕПРО). Однако в связи с тем, что Украина не присоединилась к ПМГ 36, признание результатов сертификационных испытаний и самих сертификатов соответствия практически невозможно и требует, как правило, проведения повторных работ по подтверждению соответствия. Вместе с тем, сертификаты системы УкрСЕПРО также признаются Белорусской железной дорогой при закупках железнодорожной продукции.

В Казахстане работы по сертификации железнодорожной продукции проводятся органом по сертификации, который наряду с железнодорожной продукцией имеет в своей области аккредитации на продукцию пищевой промышленности и т. д. Сертификаты данного органа не признаются Белорусской железной дорогой, и, видимо, должны будут переоформляться в сертификаты НСПС Республики Беларусь.

В остальных странах СНГ и Балтии специализированные органы по сертификации железнодорожной продукции и услуг отсутствуют.

Таким образом, можно отметить, что в странах СНГ и Балтии основная политика в области подтверждения соответствия и испытаний на железнодорожном транспорте диктуется РС ФЖТ Российской Федерации, который вынуждает производителей и поставщиков проводить повторные работы по сертификации, вне зависимости от наличия у них сертификатов, выданных аккредитованными в соответствии с ПМГ 38 органами по сертификации (например, продукция Брестского электротехнического завода, Гомельского вагоноремонтного завода, Могилевского вагоностроительного завода). При этом работы проводятся без учета требований ТНПА государств, на территории которых располагаются заявители. Таким образом, предприятия-производители Республики Беларусь несут дополнительные затраты, что снижает конкурентоспособность продукции при поставках за рубеж, а требования ТНПА Республики Беларусь по безопасности жизнедеятельности, охране окружающей среды и т. д. учитываются не в полном объеме. Следует отметить, что такая ситуация характерна не только для нашей страны, но и для других стран СНГ и Балтии, примером чему может служить продукция Степногорского подшипникового завода (Казахстан), Крюковского вагоностроительного завода (Украина) и т. д.

Для решения данной проблемы в настоящее время при Совете по железнодорожному транспорту ведутся работы по созданию реестра Органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), результаты работы которых будут признаваться всеми органами по сертификации железнодорожной продукции, включая РС ФЖТ. В данный перечень планируется включение органов по сертификации Российской Федерации, Республики Беларусь, Украины и Казахстана, аккредитованным по ПМГ 38 и испытательных лабораторий Российской Федерации, Республики Беларусь и Украины, аккредитованных по ПМГ 39. Документы Органа по сертификации БелГУТа прошли экспертизу в экспертной группе Совета, и в ближайшее время он должен быть включен в указанный выше реестр. Испытательные лаборатории представлены научно-исследовательскими лабораториями БелГУТа «БЭМС ТС» (единственной в Беларуси, имеющей аккредитацию по ПМГ 39) и «ГТОРЕПС».

Производители железнодорожной продукции в странах Евросоюза (исключая Латвию, Литву и Эстонию), как правило, имеют сертификаты соответствия систем менеджмента качества, и сертификация такой продукции проводится с учетом данного обстоятельства. При этом в ряде случаев требования к качеству железнодорожной продукции значительно мягче, чем в Республике Беларусь, или отличаются по номенклатуре. Однако, как показывает практика, и эти требования к качеству железнодорожной продукции выдерживаются далеко не всегда, что приводит либо к отказу от проведения сертификации в специализированном Органе по сертификации железнодорожной продукции (например, при поставке анкеров закладных производства Республики Польша), либо к полному проведению работ по сертификации, включая испытания, при поставках такой продукции на Белорусскую железную дорогу (например, при поставке микропроцессорной системы ESA 11 ВС производства Чешской Республики).

Сама железнодорожная продукция представлена, как правило, сложными техническими изделиями, для проведения испытаний которых требуется привлечение разнообразной испытательной базы. В таблице 1 приведено сравнение работ по проведению сертификационных испытаний. Анализ таблицы показывает, что в настоящее время полное проведение испытаний в Республике Беларусь не представляется возможным по следующим причинам:

– отсутствует в полном объеме испытательная база для проведения испытаний (ходовых, тормозных, специфических испытаний путевых машин и т. д.);

– отсутствуют аккредитованные в НСА на соответствующую область испытательные лаборатории и центры;

– невозможность доставки образцов и/или испытательного оборудования от места производства к месту проведения испытаний в Республике Беларусь.

Таблица 1 – Сравнительный анализ работ по проведению сертификационных испытаний

Продукция	Разработчик программы	Проведение отбора образцов	Место и особенности проведения испытаний
Шпалы и брусья деревянные для железных дорог широкой колеи (производители – дистанции пути и дистанции защитных лесонасаждений Белорусской железной дороги, Республика Беларусь)	Орган по сертификации	Орган по сертификации	Лаборатория испытаний Брестского государственного технического университета, имеющая аттестат аккредитации Национальной системы аккредитации (НСА)
Колесная пара без буксовых узлов, буксовый узел, ось чистовая (производители – ПРУП «Гомельский вагоноремонтный завод им. М. И. Калинина» (г. Гомель, Республика Беларусь) и УП «Минский вагоноремонтный завод им. А. Ф. Мясникова» (г. Минск, Республика Беларусь))	Орган по сертификации	Орган по сертификации	ОНИЛ «ТТОРЕПС» БелГУТа, испытательные лаборатории РУП «Гомельский центр стандартизации, метрологии и сертификации» и РУП «Гомсельмаш», имеющие аттестаты НСА. На проведение работ было получено разрешение Госстандарта РБ, так как указанные лаборатории не имели проверяемой продукции в своей области аккредитации
Анкер закладной (производитель – ТзОВ «Корпорация Колийні ремонтні технології» (г. Львов, Украина), заявитель – СЗАО «Фирма «Омега» (г. Витебск, Республика Беларусь))	К заявке были приложены протоколы испытаний, проведенных НИЛ-23 при кафедре «Строительные конструкции и мосты» Национального университета «Львовская политехника» (г. Львов, Украина), имеющей аттестат НСА Украины. Испытания не были зачтены из-за ошибок в протоколах. Сертификат был выдан на основании протоколов испытаний, проведенных в испытательных лабораториях РУП «Гомсельмаш» и РУП «Гомельский центр стандартизации, метрологии и сертификации», имеющих аттестаты НСА		
Вагон головной модели 63-550 для дизель-поезда с тепловозной тягой, дизель-поезд модели 63-555 (производитель – А/С «Rīgas vagonbūves ģirpīca» (г. Рига, Латвия))	Орган по сертификации или А/С «Rīgas vagonbūves ģirpīca» с согласованием с органом по сертификации	Орган по сертификации или Baltijas testēšanas centrs (г. Рига, Латвия) по поручению органа по сертификации	Baltijas testēšanas centrs (г. Рига, Латвия), имеющий аттестат аккредитации РС ФЖТ в присутствии представителей Органа по сертификации, испытательные лаборатории (центры) БелГУТа (ОНИЛ «ТТОРЕПС», НИЛ «БЭМС ТС», НИЛ «ТСПС», НИЦ «Э и ЭТ») на поверенном и аттестованном в установленном порядке оборудовании А/С «Rīgas vagonbūves ģirpīca». Привлечение к испытаниям иностранных испытательных лабораторий и проведение испытаний на базе А/С «Rīgas vagonbūves ģirpīca» было разрешено Госстандартом РБ. Проведение большей части испытаний на территории Латвии обуславливалось нежеланием Белорусской железной дороги ввозить на территорию Республики Беларусь продукцию, которая не подвергалась сертификационным испытаниям
Вагон-цистерна для нефтепродуктов модели 15-5103-05, вагон-цистерна для нефтепродуктов модели 15-150-02, полувагон модели 12-132, вагон-хоппер для перевозки минеральных удобрений модели 19-9755 (производитель – СЗАО «Могилевский вагоностроительный завод» (г. Могилев, Республика Беларусь))	ИЦПВ ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт вагоностроения» (г. Москва, Российская Федерация) без участия представителей органа по сертификации. Разработанная программа не перекрывает всех требований ТНПА, на соответствие которому проводилась сертификация	ИЦПВ ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт вагоностроения» (г. Москва, Российская Федерация) без участия представителей органа по сертификации	ИЦПВ ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт вагоностроения» (г. Москва, Российская Федерация), имеющий аттестат аккредитации РС ФЖТ без участия представителей органа по сертификации. Результаты испытаний были зачтены при сертификации с разрешения Госстандарта РБ. Требования ТНПА, на которые не распространялась программа испытаний, были подтверждены теоретическими расчетами, выполненными при проектировании вагона специалистами предприятий-проектировщиков, а также специалистами БелГУТа. Расчеты, полученные от производителя, получили положительное заключение от технических экспертов органа по сертификации.

Продукция	Разработчик программы	Проведение отбора образцов	Место и особенности проведения испытаний
Воздухораспределитель ВУПЗ-МЭ, арматура пневматической очистки стрелок АС, клапан электропневматический ЭПК, электромагнит соленоидный ЭС (производитель – ЗАО «Электромеханический завод» (г. Молодечно, Республика Беларусь))	Орган по сертификации	Орган по сертификации	Испытательные лаборатории РУП «Гомельский центр стандартизации, метрологии и сертификации», РУП «Молодечненский центр стандартизации, метрологии и сертификации», имеющие аттестаты НСА, и РУП «МРЗ «Спутник», на проведение испытаний в котором было получено разрешение Госстандарта РБ
Микропроцессорная система ESA 11 BC (производитель – AŽD Praha s. r. o. (г. Прага, Чешская Республика))	AŽD Praha s. r. o. с согласованием с Белорусской железной дорогой и органом по сертификации (планируется)	Орган по сертификации (планируется)	Планируется проведение силами аттестованных в соответствующем порядке испытательных лабораторий Чешской Республики, а также силами AŽD Praha s. r. o. Проведение испытаний силами иностранных лабораторий объясняется невозможностью транспортировки испытательного оборудования к месту эксплуатации системы на территории Республики Беларусь. На проведение испытаний силами AŽD Praha s. r. o. получено разрешение Госстандарта РБ. Запрос на разрешение провести испытания на электромагнитную совместимость силами испытательных лабораторий Чешской Республики будет направлен в Госстандарт после определения конкретной лаборатории, которая будет проводить испытания в присутствии представителей НИЛ «БЭМС ТС» БелГУТА

Очевидно, что для решения данных проблем на первом этапе необходимо провести аккредитацию испытательных лабораторий дорожного подчинения и Белорусского государственного университета транспорта на соответствие требованиям СТБ ИСО/МЭК 17025 и ПМГ 39. При этом наличие аккредитации по ПМГ 39 позволит претендовать не только на признание результатов испытаний за рубежом, но и привлечь дополнительные объемы работы по испытаниям зарубежной продукции. На втором этапе необходимо создать собственную испытательную базу, которая позволит полностью испытывать железнодорожную продукцию, производимую в Республике Беларусь, и проводить большую часть испытаний по железнодорожной продукции, ввозимой в страну.

Создание стройной гармонизированной системы сертификации железнодорожной продукции позволит не только снизить стоимость и сократить сроки проведения работ по подтверждению соответствия и сертификационным испытаниям, но и обеспечить значительно более высокий уровень безопасности перевозочного процесса, что и является итоговой целью любой сертификации на железнодорожном транспорте.

Получено 22.09.2006

V. V. Svirydzhenka, V. S. Zaichyk. Specialties of confirmation of the railway output conformity

There are reviewed the problems of the railway output quality increasing by confirmation of its conformity to the requirements of technical standard elements of law. There are cited basic aspects of the execution of works for certification and certification testing of the railway output in the Republic of Belarus and abroad.

Список литературы

- 1 ПМГ 36-2001 Порядок признания сертификатов в государствах-участниках Содружества Независимых Государств. – Введ. 2001-10-01. – Мн.: БелГИСС, 2001. – 4 с.
- 2 ПМГ 38-2001 Система сертификации на железнодорожном транспорте. Требования к органам по сертификации железнодорожной продукции и порядок их аккредитации. – Введ. 2003-03-01. – Мн.: БелГИСС, 2003. – 34 с.
- 3 ПМГ 39-2001 Система сертификации на железнодорожном транспорте. Требования к испытательным центрам (лабораториям) и порядок их аккредитации. – Введ. 2003-03-01. – Мн.: БелГИСС, 2003. – 47 с.
- 4 ПМГ 40-2001 Система сертификации на железнодорожном транспорте. Порядок сертификации железнодорожной продукции. – Введ. 2003-03-01. – Мн.: БелГИСС, 2002. – 28 с.
- 5 ТКП 5.1.02-2004 Национальная система подтверждения соответствия Республики Беларусь. Порядок сертификации продукции. Основные положения. – Введ. 2005-01-01. – Мн.: БелГИСС, 2004. – 31 с.
- 6 СТБ ИСО/МЭК 17025-2001 Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий. – Введ. 2002-01-01. – Мн.: БелГИСС, 2001. – 26 с.
- 7 Обследование технической базы предприятий Белорусской железной дороги для определения возможностей аккредитации дорожных лабораторий на соответствие требованиям ПМГ 39 и СТБ ИСО/МЭК 17025 с целью проведения сертификационных испытаний железнодорожной продукции. Разработка рекомендаций по проведению аккредитации лабораторий: отчет по НИР; № 3933; ГР № 20053426 / рук. темы В. И. Сенько. – Гомель: БелГУТ, 2006. – 118 с.