

кации железнодорожной продукции как о научной задаче в целом, направленной на применение новых знаний для достижения практических целей решения конкретных задач.

Перевод данной проблемы в разряд чисто инженерных возможен только после разработки соответствующей системы и инструментария, которые помогут заявителям на сертификацию с минимальными затратами проводить объективную самооценку производства и продукции. Это даст возможность сократить перечень сертифицируемой железнодорожной продукции путем ее перевода в перечень железнодорожной продукции, подлежащей декларированию.

УДК 006.015.8

ОСОБЕННОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА В ОБЛАСТИ ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ

*В. С. ЗАЙЧИК, А. А. КЕБИКОВ, К. В. СВИРИДЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Евразийский экономический союз включает в себя пять стран постсоветского пространства: Армению, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Российскую Федерацию. Деятельность ЕАЭС основана на «Договоре о ЕАЭС», приложение IX которого посвящено вопросам технического регулирования и, в частности, оценке соответствия. В соответствии с данным приложением устанавливаются одинаковые для всех государств-членов ЕАЭС требования по подтверждению соответствия продукции требованиям технических регламентов.

Под техническим регламентом понимается документ, принятый Евразийской экономической комиссией и устанавливающий обязательные для применения и исполнения на территории ЕАЭС требования к объектам технического регулирования, а также правила идентификации продукции, формы, схемы и процедуры оценки соответствия. В качестве основы для разработки технических регламентов применяются соответствующие международные стандарты (правила, директивы, рекомендации и иные документы, принятые международными организациями по стандартизации), за исключением случаев, когда соответствующие документы отсутствуют или не соответствуют целям принятия технических регламентов, в том числе вследствие климатических и географических факторов или технологических и других особенностей. В случае отсутствия необходимых документов применяются региональные документы (регламенты, директивы, решения, стандарты, правила и иные документы), национальные (государственные) стандарты, национальные технические регламенты или их проекты. В технических регламентах также могут содержаться специфические требования, отражающие особенности, связанные с характерными для государств-членов ЕАЭС климатическими и географическими факторами или технологическими особенностями, и действующие только на территориях этих государств. Кроме того, в технических регламентах с учетом степени риска причинения вреда могут содержаться специальные требования к продукции или к производству и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования, производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, требования к терминологии, упаковке, маркировке, этикеткам и правилам их нанесения, обеспечивающие защиту отдельных категорий граждан (несовершеннолетних, лиц с ограниченной подвижностью и т. д.).

В области железнодорожного транспорта на настоящий момент действуют технические регламенты ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава», ТР ТС 002/2011 «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», ТР ТС 003/2011 «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» и ТР ТС 032/2013 «О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением». Требования данных технических регламентов распространяются на указанные в них объекты технического регулирования, вне зависимости от страны происхождения. Выпуск в обращение перечисленных в технических регламентах объектов технического регулирования без документов об обязательном подтверждении соответствия не допускается.

Подтверждение соответствия железнодорожной продукции согласно ТР ТС может осуществляться двумя способами: посредством сертификации или декларирования. При этом требования

к размещению производителя (на территории ЕАЭС или вне ее) не устанавливаются. Однако в соответствии с техническими регламентами заявителем на сертификацию или декларирование может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством государств-членов ЕАЭС юридическое лицо (или физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя), являющееся изготовителем или продавцом либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора, заключаемого с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям технического регламента и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям технического регламента. Следует также отметить, что в законодательной базе ЕАЭС отсутствуют требования по ограничению права заявителя обращаться только в орган того государства-члена ЕАЭС, резидентом которого он является. Заявитель имеет полное право выбирать любой из всех органов по сертификации, внесенных в соответствующий Реестр ЕАЭС и имеющих соответствующую область аккредитации. Так, органом по сертификации УО «Белорусский государственный университет транспорта» в настоящее время выданы сертификаты и зарегистрированы декларации на продукцию производства Швейцарии, Германии, Нидерландов, Великобритании, Франции, Швеции, США, Украины, Российской Федерации, Узбекистана, КНР и ряда других стран, но во всех случаях заявителем и впоследствии держателем документа о подтверждении соответствия являлись организации-резиденты Республики Беларусь, Российской Федерации и Казахстана.

Все документы о подтверждении соответствия вносятся органом по сертификации в соответствующий реестр и находятся в свободном доступе в сети *Internet*. Следует отметить, что при подтверждении соответствия технически сложной продукции, в состав которой входят составные части, подлежащие обязательному подтверждению соответствия, сертификат соответствия на нее может быть выдан только при наличии на них документов о подтверждении соответствия. Продукция, имеющая такую маркировку и сертификат соответствия (декларацию о соответствии) может быть выпущена на рынок ЕАЭС, причем к ней не могут быть предъявлены какие-либо дополнительные требования в части выполнения процедур технического регулирования или в части проведения дополнительных процедур по оценке соответствия.

УДК 159.9

КОМПОНЕНТЫ ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРСОНАЛА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

А. Г. ЗЕНКЕВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время психология как наука представляет собой весьма разветвленную систему. В ней выделяется много ветвей (разделы или отрасли), представляющих собой самостоятельные направления научных исследований. Все это складывается в единую систему, которая имеет свои компоненты.

Психологические исследования объясняют малопонятные явления в жизни человека, помогают контролировать события, которые оказывают влияние на него. В связи с этим, изучение психофизиологических компонентов психологического обеспечения персонала железнодорожного транспорта получило признание и является чрезвычайно важным.

В профессии железнодорожника есть определенные риски. Деятельность сотрудников проходит в сложных условиях: при любой погоде, в любое время суток.

Основная причина чрезвычайных ситуаций, возникающих в деятельности железнодорожного транспорта, – это профессиональные ошибки и неудачи в действиях персонала. Успешность работы сотрудников зависит не только от общей и узкопрофессиональной подготовки, но и от степени развития ряда неспецифических профессионально значимых качеств. К ним относятся индивидуально-личностные особенности, эмоциональная устойчивость, особенности интеллектуальной и мотивационной сфер.