

УДК 629.4.01

**Морозов Виктор Анатольевич, заместитель генерального директора
ООО «Центр Технической Компетенции», Москва, Российская Федерация**

СЕРТИФИКАЦИЯ СИСТЕМ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ключевые слова к статье: сертификация, системы менеджмента качества, отраслевые требования, органы по сертификации, международные стандарты

В настоящее время разработка и сертификация систем менеджмента качества в организациях железнодорожного сектора промышленности осуществляется в соответствии с требованиями международного стандарта ИСО 9001, международного стандарта железнодорожной промышленности IRIS, стандарта Ассоциации американских железных дорог М-1003 и СТО ОПЖТ 15.1-2011 Системы менеджмента качества для организаций производителей железнодорожной техники. Требования. Система стандартов менеджмента качества по ИСО представлена на рисунке 1.



Рисунок 1

Общая тенденция в области систем менеджмента качества складывается в направлении детализации в высшей степени обобщенных требований стандарта ИСО 9001 и создание на его базе путем установления дополнительных отраслевых требований стандартов для конкретных областей деятельности, представленных рисунке 2, таких как автомобилестроение, космическая техника, медицинская техника, телекоммуникации, морские суда и технологии, нефтехимическая и газодобывающая промышленность, нанотехнология, органы власти и самоуправления, здравоохранение, социальная ответственность, информационные технологии, пищевая промышленность, образование, менеджмент рисков и, наконец, железнодорожная промышленность. В Российской Федерации уже разработано и находится в разработке свыше 20 национальных стандартов в этой области.



Рисунок 2

В Системе добровольной сертификации Объединения производителей железнодорожной техники разработано, утверждено и введено в действие 6 стандартов, в числе которых СТО ОПЖТ 15.1, устанавливающий требования, и еще 5 стандартов, устанавливающих систему этих стандартов, порядок сертификации систем менеджмента качества и рекомендации по выполнению требований на этапах разработки и проектирования, производства, эксплуатации, а также требований к обеспечению качества процессов закупки. Структура указанной системы стандартов представлена рисунке 3.

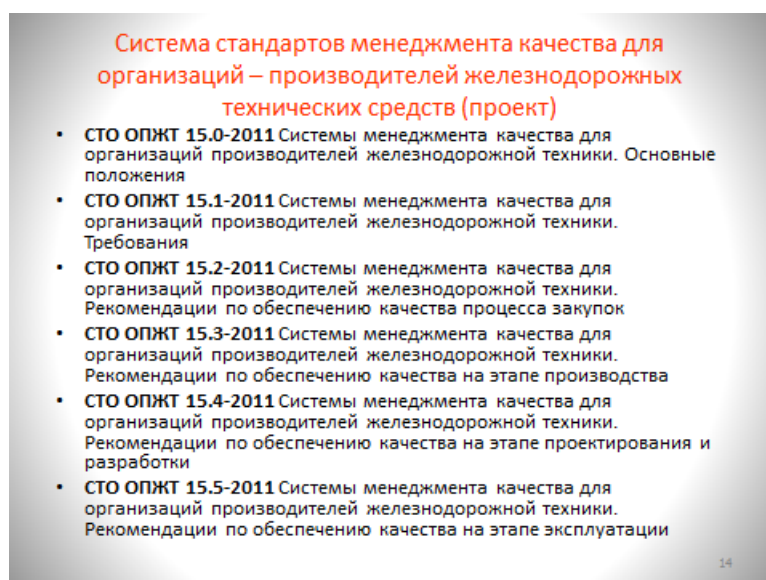


Рисунок 3

В настоящее время Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» объединяет в своем составе 115 организаций, в том числе и зарубежные, такие, как Открытое акционерное общество «Чирчикский трансформаторный завод, Республика Узбекистан, ГП завод «Электротяжмаш», ОАО "Крюковский вагоностроительный завод", концерн "Укрросметалл", ОАО «Днепропетровский завод по ремонту и строительству пассажирских вагонов», ОАО "Кременчугский сталелитейный завод", Украина.

По имеющимся на 1 июня 2011 года сведениям сертифицированную систему менеджмента качества имеют 43 организации из числа входящих в НП «ОПЖТ».

Подавляюще більшину систему менеджмента качества сертифіковано по ГОСТ Р ИСО 9001 или ИСО 9001, ОАО "Выксунский металлургический завод" сертифікован и по ИСО 9001 и по М-1003 Ассоциация Американских Железных Дорог, а ОАО "Ижевский Радиозавод" сертифікован Бюро Веритас Сертификэйшен по стандартам ИСО 9001 и IRIS.

Сертифікация систем менеджмента качества проводилась как российскими органами по сертифікации, так и зарубежными. Это такие органы по сертифікации систем менеджмента качества, как Регистр сертифікации на федеральном железнодорожном транспорте, Русский Регистр, Военный Регистр, Союзсерт, Петросерт, НИИВагоностроения, Центрстройэкспертиза-Тест, Бюро Веритас, TUV, АСЕРТ Бюро, BM TRADA, DQS, Lloyd. Распределение сертификатов соответствия по этим органам приведено рисунке 4.



Рисунок 4

На официальном портале IRIS зарегистрирован 601 сертификат соответствия. Распределение сертификатов соответствия по странам представлено на рисунке 5. Основной объем выданных сертификатов соответствия приходится на Европу (Германия – 141, Италия – 92, Франция – 70, Швейцария – 27, Испания – 26, Соединенное Королевство – 22, Чехия – 13). При этом в США сертификат по IRIS имеют всего 5 организаций, а в России – одна.

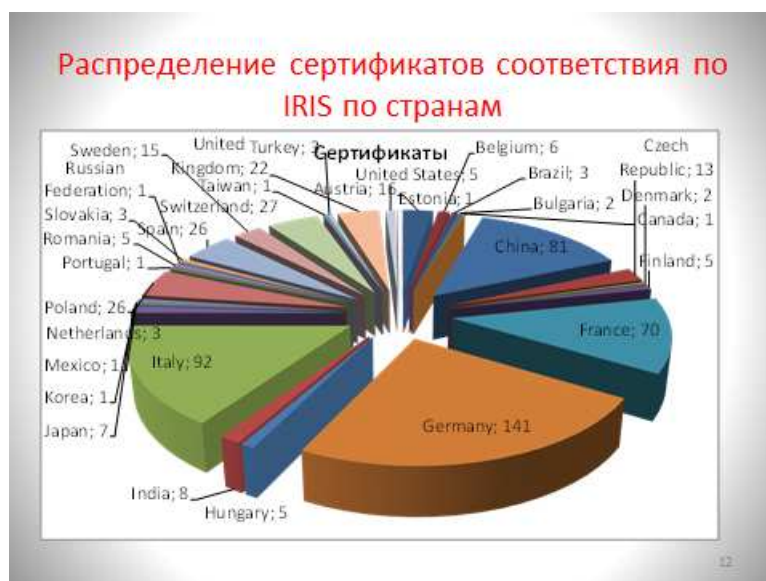


Рисунок 5

Полномочия на проведение сертификации по стандарту IRIS имеют 14 организаций, при этом 7 из них имеют достаточно разветвленную сеть представительств и филиалов, общим числом 85 региональных органов, что представлено на рисунке 6.



Рисунок 6

Состав нормативной базы для сертификации систем менеджмента качества в Системе добровольной сертификации Объединения производителей железнодорожной техники приведен на рисунке 3. Это стандарт основных положений, стандарт требований, по которому проводится сертификация, и 4 стандарта рекомендаций по выполнению требований к СМК на разных стадиях жизненного цикла продукции.

В стандарт включены все требования к СМК в соответствии с ГОСТ Р ИСО 9001 и дополнительные отраслевые требования.

Как известно, ИСО 9001 содержит 6 обязательных документированных процедур и не содержит требований к составу и количеству процессов, которые организация должна определить сама.

В стандарте IRIS дополнительно добавлено 16 обязательных и 5 рекомендуемых документированных процедур, установлено 25 обязательных и 30 рекомендуемых процессов. СТО ОПЖТ 15.1 дополнительно к требованиям ГОСТ Р ИСО 9001 включает 16 обязательных и 3 рекомендуемые документированные процедуры и 18 обязательных и 11 рекомендуемых процессов.

Области установления дополнительных отраслевых требований по СТО ОПЖТ 15.1 представлены на рисунке 7.



Рисунок 7



К ним относятся:

- планирование и учет, баланс планов и ресурсов;
- стоимость жизненного цикла продукции;
- политика в области безопасности;
- использование стандартов СРПП, ЕСКД, ЕСТД и других систем;
- компетентность персонала;
- внедрение прогрессивных методов создания техники;
- учет опыта эксплуатации, развитие взаимовыгодных отношений с потребителями;
- документированность процедур;
- информативность и прослеживаемость;
- управление рисками;
- качество закупок;
- технологическая подготовка производства;
- метрологическое обеспечение;
- контроль первой партии;
- менеджмент проекта;
- управление изменениями;
- менеджмент конфигурации.

Дополнительные отраслевые требования сформированы с учетом требований отраслевых систем менеджмента в железнодорожном секторе промышленности США и Европы, автомобильной промышленности и оборонных отраслей промышленности России.

Общее собрание НП «ОПЖТ», состоявшееся в феврале текущего года, приняло решение рекомендовать внедрение представленных в данной статье стандартов на системы менеджмента качества взамен системы ИСО 9000, как этап перехода к системе IRIS. Наша организация аккредитована в качестве органа по сертификации систем менеджмента и производств и готова осуществлять



Вісник сертифікації залізничного транспорту

сертифікацію систем менеджмента качества по СТО ОПЖТ 15.1. Приглашаю всех желающих обращаться в наш орган по сертификации.



Левин Сергей Алексеевич

Заместитель начальника Департамента технической политики ОАО «РЖД»

Копчугова Лидия Ивановна

И.о. руководителя центра «Стандартизация и методология технического регулирования» ОАО «ВНИИЖТ»

Сидорова Надежда Николаевна

Начальник отдела Департамента технической политики ОАО «РЖД»

СИСТЕМА ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Слайд 1

Как известно, в Российской Федерации 15 июля 2010 года, в преддверии профессионального праздника Дня железнодорожника Правительством страны, были утверждены три технических регламента в сфере железнодорожного транспорта:

- О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- О безопасности железнодорожного подвижного состава;
- О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Федеральный закон Российской Федерации «О техническом регулировании» определил важнейшие принципы технического регулирования в Российской Федерации и в полной мере отражает перемены, которые происходят в мировом и европейском сообществе.

Слайд 2

Требования к продукции в Российской Федерации регламентируются документами в области технического регулирования как: технические регламенты, устанавливающие обязательные требования к продукции, национальные стандарты



или в их качестве межгосударственные стандарты, своды правил и стандарты организаций. (левая сторона слайда)

В Российской Федерации остается традиционное применение на железнодорожном транспорте общесистемных нормативных документов, таких как Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и других документов, обеспечивающих эксплуатационную безопасность на железных дорогах колеи 1520 (правая сторона слайда), что позволяет:

сохранить единое транспортное пространство железных дорог «колеи 1520» государств – участников СНГ и стран Балтии;

обеспечить безопасность жизни и здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества;

сохранить достаточный уровень развития кадрового потенциала, подготовленного к решению задач, стоящих перед железнодорожным транспортом государств – участников СНГ и стран Балтии;

применять единые технологические процессы, связанные с эксплуатацией железнодорожного транспорта на территории государств – участников СНГ и стран Балтии, так как отсутствуют технические барьеры продвижения поездов, осуществляется работа общим парком вагонов.

Слайд 3

Обновленный Федеральный закон от 1 мая 2007 г. № 65-ФЗ «О техническом регулировании» позволил при разработке **трех** технических регламентов использовать принцип Нового подхода, широко применяемый в странах Европейского Союза. Этот принцип заключается в том, что технические регламенты содержат «существенные» (в терминологии Нового подхода) требования, функционально определяющие цель обеспечения безопасности, и которые могут быть обеспечены выполнением конкретных требований национальных стандартов и сводов правил, гармонизированных с данным техническим регламентом.



Согласно положению Федерального закона «О техническом регулировании» применение на добровольной основе включенных в опубликованный в печатном издании федерального органа исполнительной власти по техническому регулированию перечень национальных стандартов и (или) сводов правил является достаточным условием соблюдения требований технических регламентов.

Еще при разработке российских технических регламентов проводилась работа в тесном сотрудничестве с железнодорожными администрациями государств-участников СНГ, Балтии; что способствовало укреплению сотрудничества, в результате которого представители железнодорожных администраций предложили вынести российские технические регламенты на уровень межгосударственных документов. Наши коллеги еще раз подтвердили необходимость создания единой нормативно-правовой базы на железнодорожном «пространстве колеи 1520».

В целях развития интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического сообщества, с учетом положений, установленных Соглашением об основах гармонизации технических регламентов государств-членов ЕврАзЭС, 2005 г., и Договором о Комиссии Таможенного союза от 6 октября 2007 г., были разработаны три технических регламента в рамках ЕврАзЭС, аналогичных по наименованию с российскими. Технические регламенты вступают в силу через 3 года со дня их официального опубликования.

До вступления в силу технических регламентов предстоит разработать большой объем документов в области стандартизации в качестве доказательной базы.

Большие задачи для обеспечения безопасности технических средств на «пространстве колеи 1520» предстоит решить в рамках Межгосударственного комитета по стандартизации № 524 «Железнодорожный транспорт», таким образом содействуя расширению сотрудничества между странами СНГ и Балтии.

В этом случае существенное влияние на обеспечение безопасности технических средств окажет межгосударственная стандартизация, как механизм



технического регулирования, который позволит связать в единое целое систему технического регулирования на железнодорожном транспорте между странами СНГ и Балтии.

Придавая важное значение стандартизации 1-2 июня текущего года в городе Сочи в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» было проведено первое заседание межгосударственного технического комитета по стандартизации № 524 «Железнодорожный транспорт».

Активно участвуя в межгосударственной стандартизации, мы обеспечим защиту интересов в вопросах безопасности стран СНГ и Балтии на «пространстве колеи 1520».

Страны СНГ и Балтии, выражая намерение развивать сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта и стремление способствовать развитию интеграционных процессов в сфере железнодорожного транспорта на «пространстве 1520», 28 мая 2009 г., в городе Сочи, подписали Меморандум о сотрудничестве железнодорожных администраций государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520».

28-29 июля 2009 г (в Москве). состоялось первое заседание рабочей группы по реализации решений Меморандума под председательством заместителя Председателя Дирекции Совета – руководителя Департамента подвижного состава и безопасности движения Зеленкова В.И, где были приняты решения :

Избрать председателем рабочей группы – Левина С.А., заместителя начальника Департамента технической политики ОАО «РЖД».

Создать три экспертные группы по подготовке:
проектов межгосударственных технических регламентов;

Соглашения о создании единой системы сертификации в области железнодорожной техники на «пространстве 1520»;



Соглашения о допуске на инфраструктуру подвижного состава.

Состав рабочей группы по реализации решений Меморандума утвержден на 51 заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 27-28 октября 2009 г.

С момента подписания Меморандума состоялось 9 заседаний рабочей группы, основными результатами ее деятельности являются:

Решением 53 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества:

согласованы проекты технических регламентов «О безопасности железнодорожного подвижного состава на пространстве 1520» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта на пространстве 1520»;

утверждены:

Концепция проведения согласованной политики по оценке соответствия железнодорожной продукции;

положение о Рабочей группе по реализации решений Меморандума о сотрудничестве железнодорожных администраций государств-участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520», принятого 28 мая 2009 года;

на 8 заседании рабочей группы (г. Москва, 2-3 февраля 2011 г.) был одобрен проект Соглашения о допуске на инфраструктуру подвижного состава в международном сообщении, откорректированный Рабочей группой по замечаниям железнодорожных администраций. Принято решение просить Дирекцию Совета вынести на очередное заседание Совета по железнодорожному транспорту откорректированный проект Соглашения для подписания;

на 9 заседании рабочей группы (г. Москва, 23-34 марта 2011 г.) был одобрен проект Соглашения о политике государств в области технического регулирования на железнодорожном транспорте на «пространстве 1520», откорректированный Рабочей группой по замечаниям железнодорожных администраций. Принято



решение просить Дирекцию Совета вынести на очередное заседание Совета по железнодорожному транспорту откорректированный проект Соглашения для рассмотрения.

Так же стоит отметить, что в настоящий момент практически завершено согласование проектов технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта, в основу которых легли проекты технических регламентов ЕврАзЭС, разработанные на основе утвержденных российских технических регламентов.

18-20 мая текущего года в г. Минске состоялось заседание рабочей группы по доработке с учетом замечаний и предложений проектов технических регламентов Таможенного союза:

«О безопасности железнодорожного подвижного состава»;

«О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта»;

«О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта».

Составлена сводка разногласий стран Таможенного Союза, по результатам которой были откорректированы окончательные редакции технических регламентов.

Хочется обратить Ваше внимание на следующее.

В настоящее время особое значение имеет разработка документов, определяющих перспективы развития железных дорог в современных условиях их функционирования, а также в целях обеспечения соблюдения требований технических регламентов на объекты инфраструктуры.

С целью подготовки документов на объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта, как к строительной продукции и ее процессам создания, под руководством ОАО «РЖД» была разработана Концепция сводов правил на проектирование, строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта колеи 1520 мм.

Слайд 4

Согласно Концепции в поддержку технических регламентов на объекты инфраструктуры необходимо разработать своды правил по пяти подсистемам



инфраструктуры железнодорожного транспорта (железнодорожный путь, железнодорожное электроснабжение, железнодорожная автоматика и телемеханика, железнодорожная электросвязь, станционные здания, сооружения и устройства,) которые должны более детально регламентировать весь цикл создания объектов инфраструктуры, начиная с проектирования и завершая приемкой объекта и вводом в эксплуатацию.

Слайд 5

Этот комплекс сводов правил, состоящий из 19 сводов правил, предполагает переработку строительных норм и правил, таких как СНиП 32-01-95, строительнотехнических норм СТН Ц-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм», ведомственных строительных и технологических норм и правил проектирования, так как за время их существования значительно изменились требования к железнодорожному подвижному составу и инфраструктуре железнодорожного транспорта и условиям их эксплуатации, внедрены новые технологии, а также произошли существенные изменения в законодательстве Российской Федерации о техническом регулировании.

Следует отметить межотраслевой характер такого уровня документов, вытекающий из того обстоятельства, что строительная продукция создается и эксплуатируется в рамках практически всех отраслей.

Действующие на железнодорожном транспорте СНиП и СТН Ц и другие такого рода документы устанавливают требования только на проектирование объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта. В них нет обязательной, в соответствии с техническим регламентом, процедуры проверки вновь построенного или реконструированного объекта требованиям безопасности. Требования базируются на результатах исследований, выполненных еще в 1960-70 гг., в основном, научно-исследовательскими институтами и вузами железнодорожного транспорта.



С момента последней корректировки действующих СНиП и СТН Ц прошло 15 лет. За это время их существования значительно изменились требования к железнодорожному подвижному составу и условиям его эксплуатации, внедрены новые технологические процессы работы железнодорожного транспорта, завершается его реформирование с кардинальным изменением взаимоотношений владельца инфраструктуры с собственниками железнодорожного подвижного состава и операторами перевозок.

Слайд 6

Введение нового документа в области стандартизации свода правил было предусмотрено изменением Федерального закона «О техническом регулировании» в редакции от 1 мая 2007 г. № 65-ФЗ.

Согласно положениям Федерального закона «О техническом регулировании» применение на добровольной основе стандартов и (или) сводов правил, включенных в перечень документов в области стандартизации, является достаточным условием соблюдения требований соответствующих технических регламентов.

В соответствии с межгосударственным Соглашением о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации, подписанного 18 ноября 2010 г., в качестве доказательной базы могут выступать только межгосударственные (региональные) стандарты. В данном Соглашении отсутствуют своды правил в качестве доказательной базы технических регламентов, что на практике приведет к невозможности применения строительных норм и правил, регламентирующих требования к объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта и широко применяемых на железнодорожном транспорте.

В связи с этим целесообразно решить вопрос об использовании единых документов аналогов сводам правил, применяемых в Российской Федерации, для подтверждения требований технических регламентов на объекты инфраструктуры с



учетом национальных особенностей законодательства государств – участников СНГ.

Слайд 7

В заключении следует отметить, что ОАО «РЖД» придает исключительно важное значение работам по техническому регулированию и стандартизации, стремится повысить роль межгосударственных стандартов и сводов правил в улучшении качества продукции и ее безопасности, в развитии технического прогресса, в качестве активного средства укрепления сотрудничества и решения задач, стоящих перед железнодорожным транспортом на «пространстве колеи 1520».



В.В. Ильчишин (ГП «УкрНИИВ»)

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА – ПРИНЦИП ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГП «УкрНИИВ»

Одним из условий отсутствия возникновения транспортных происшествий на железных дорогах является эксплуатация исправного (безопасного) подвижного состава. Поэтому к эксплуатации допускаются ТСЖТ, которые соответствуют установленным нормативными документами требованиям безопасности.

Одним из этапов процедуры проведения сертификации ТСЖТ, изготавливаемых предприятиями вагоностроительной отрасли, является проведение испытаний ТСЖТ аккредитованными в установленном порядке испытательными центрами. Процесс испытаний позволяет полно и достоверно подтвердить соответствие характеристик ТСЖТ установленным требованиям безопасности.

На протяжении почти 50-летней деятельности ГП «УкрНИИВ» постоянно работал над обеспечением потребностей и ожиданий как изготовителей так и пользователей подвижного состава железнодорожного транспорта. Коллектив института руководствуется идеями качества, которые и внедряются в ежедневной работе организации. Высокие требования к качеству научно-технической продукции института обусловлены тем, что результаты деятельности имеют непосредственное влияние на безопасность эксплуатации железнодорожного транспорта.

За годы своего существования институт завоевал значительный авторитет в области научно-исследовательских работ по созданию новых образцов и модернизации подвижного состава железных дорог, ведомственного железнодорожного транспорта, разработке методик испытаний подвижного состава, а также в проведении его экспериментальных исследований.

Об этом свидетельствуют многочисленные отзывы, сертификаты и аттестаты аккредитации, полученные институтом:

- Испытательный центр (ИЦ) и Орган по сертификации (ОС) аккредитованы в Национальном агентстве аккредитации Украины (НААУ);



- аттестат аккредитации ИЦ на независимость и компетентность в Системе сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ССФЖТ) Российской Федерации;
- аттестат аккредитации ИЦ в системе добровольной сертификации объединения производителей железнодорожной техники;
- ИЦ и ОС внесены в Реестр признанных Советом по железнодорожному транспорту государств участников Содружества организаций;
- лицензия на проведение испытаний материалов на пожарную безопасность, выданную Государственным Департаментом пожарной безопасности МЧС Украины;
- свидетельство на право выполнения работ по экспертному обследованию и техническому диагностированию грузовых вагонов;
- сертифицированная система управления качеством.

По мере приобретаемого опыта расширялся перечень испытываемой продукции, перечень освоенных методик испытаний, количество сотрудников, занятых с сфере проведения испытаний, техническая база. Отрабатывались подходы в принятии управленческих решений в соответствии с современным менеджментом.

За последние годы область аккредитации ИЦ ПВ ГП «УкрНИИВ» расширилась: увеличилась как номенклатура испытываемой продукции, так и количество определяемых показателей безопасности (видов испытаний).

Так в 2008 году проанализировав ситуацию на рынке производителей железнодорожной техники, изучив их потребности и направления развития, было принято решение о расширении области аккредитации испытательного центра (в части испытаний компрессоров, путевой техники) и по результатам инспекционного контроля испытательному центру было предоставлено право проведения испытаний вышеупомянутой продукции.



Согласно области аккредитации (в системе УкрСЕПРО и в ССФЖТ) объектами экспериментальных исследований в настоящее время являются:

- вагоны грузовые магистральные всех типов;
- вагоны для промышленности;
- вагоны пассажирские магистральные локомотивной тяги, вагоны дизель – поездов, электропоезда, вагоны городского транспорта, рельсовые автобусы;
- путевая техника;
- контейнеры;
- узлы и детали подвижного состава.

Если в 1999 году в состав ИЦ входили три лаборатории, то на сегодняшний день входят семь крупных подразделений. Количество сотрудников института выросло с 47 до 170 чел. Потребность организации в высококвалифицированных специалистах уровень их компетенции определяется исходя из расширения спектра деятельности, требований нормативных документов, возможностей подразделений обеспечить высокий уровень научно-экспериментальных исследований.

Результатом деятельности института и его структурных подразделений является научно-техническая продукция:

- результаты научно-исследовательских работ – отчеты;
- результаты испытаний подвижного состава, его узлов и деталей – отчеты, протоколы испытаний;
- сертификаты соответствия продукции вагоностроения в системе УкрСЕПРО;
- технические решения по результатам диагностирования подвижного состава;
- нормативные документы (межгосударственные, государственные, отраслевые стандарты).

Анализ выполнения тематических планов демонстрирует постоянное увеличение количества предприятий-заказчиков (в 2009 году - 120, а в 2010 г. – 195). С 2003 года количество проведенных сертификационных испытаний выросло в 3,2 раза в системе УкрСЕПРО и в 3,6 раз в ССФЖТ.



В процессе проведения научно-исследовательских работ постоянно поддерживается тесный контакт с заказчиками, согласовываются рабочие моменты. Большинство предприятий, на протяжении многих лет являются постоянными заказчиками работ УкрНИИВа. Сложившееся долгосрочное сотрудничество между предприятиями и институтом свидетельствует о качестве предоставляемых услуг, а также способствует увеличению имиджа института.

Подтверждение соответствия железнодорожной продукции проводится не только в Украине, но и за ее пределами: Россия, Италия, США, Чехия, Иран, Китай, Грузия.

Институт принимает непосредственное участие в разработке государственных и отраслевых научно-технических программ, в рамках которых строится отраслевая техническая политика с учетом требований безопасности к подвижному составу железнодорожного транспорта

Достаточно большое внимание уделяется оснащению средствами измерений современного технического уровня, содержанию испытательной базы работоспособной и модернизации испытательного оборудования. Поиск новых технологий (или усовершенствование имеющихся) постоянно ведется сотрудниками института, что позволяет выполнять исследования на высоком уровне и получению достоверных результатов. Внедрение новых технологий осуществляется по схеме: обучение персонала - определение необходимости в ресурсах – приобретение необходимых ресурсов - тестирование «технологии» - внедрение.

Только в 2010 году силами института было изготовлено следующее испытательное оборудование:

- стенд для динамических испытаний пружин;
- стенд для статических испытаний узлов и деталей подвижного состава;
- стенд для испытаний деталей со сквозным отверстием в середине на растяжение.



Созданный в 1993 году на базе института технический комитет по стандартизации ТК 83 «Вагоны» осуществляет организацию и обеспечивает разработку, рассмотрение, экспертизу, согласование и подготовку к утверждению национальных стандартов Украины, что непосредственно диктует законодательные нормативы по показателям безопасности.

За этот период техническим комитетом ТК 83 «Вагоны» разработано:

- межгосударственных стандартов – 5;
- национальных стандартов ДСТУ – 39 (из них гармонизированных ДСТУ UIC – 16);
- отраслевых стандартов ГСТУ, КНД, СОУ – 40.

Политика ГП «УкрНИИВ» ориентирована на завоевание полного доверия потребителей к качеству получаемой продукции, а также на гарантирование потребителям, что проверенная продукция отвечает требованиям безопасности в соответствии с действующей нормативной документацией.

Одним из ключевых принципов успеха является внедренная и сертифицированная система менеджмента качества на соответствие требованиям стандарта ДСТУ ISO 9001. Набор используемых подходов и методов весьма разнообразен. Так в институте с 2006 года ежемесячно проводятся Дни качества, что позволяет улучшить информированность персонала, учесть мнения и предложения персонала, рассмотреть и найти решение проблемных вопросов. В обеспечении активности сотрудников важной задачей является поддержка руководством работы инициативных групп. Чаще всего эти группы формируются при проведении комплексных тем с целью поиска и выработки решения проблемных вопросов, идентификации возможных причин неудач и потенциальных возможностей улучшения качества.

Хотелось бы отметить, что достаточно большое внимание уделяется повышению квалификации сотрудников, обучению молодых специалистов. В 2010 году в сравнении с 2009 годом в 4 раза увеличились затраты на обучение.



Необходимо обратить внимание, что в институте разработан полный комплекс программного обеспечения, обеспечивающего проведение исследований и обработку их результатов, что в значительной мере снижает человеческий фактор и повышает вероятность получения достоверных результатов. Все программное обеспечение прошло тестирование и аттестовано в установленном порядке. Программистами было получено 6 авторских свидетельств на разработанное программное обеспечение.

С недавнего времени была разработана и внедрена единая система сбора данных от различных аналого-цифровых преобразователей, которые имеются в институте. Она унифицировала формат принимаемых данных, тем самым, позволив разделить процесс сбора данных и процесс их последующей обработки. Этот шаг позволил сократить время на разработку новых модулей обработки данных и повысил гибкость при выборе оборудования для проведения испытаний.

ГП «УкрНИИВ» всегда стремился гарантировать своим заказчикам качество услуг – проводимых научно-исследовательских работ, испытаний подвижного состава и технического диагностирования.

Достижения института не были бы такими, если бы коллектив института не объединился для достижения цели - «гарантировать заказчикам качество услуги».

И все же проблемные вопросы существуют и их нужно совместно решать:

- отсутствие в транспортном машиностроении легких и прочных сплавов новейших марок, отсутствие производственного опыта внедрения технологий их обработки;

- отсутствие отечественной продукции химического производства для вагоностроения (современные электро- и теплоизоляционные материалы, материалы для внутреннего снаряжения вагонов – легких, прочных, эстетических, долговсужающих, пожаро- и экологически безопасных, способных к полной безопасной утилизации, лакокрасочные материалы, металлопластиковые изделия и др.), и соответственно создать тесные контакты данных отраслей, что в конце концов вытеснит импортную зависимость.



- оснащение организаций, занимающихся научно-технической деятельностью, необходимым лабораторным оборудованием и измерительной аппаратурой современного уровня;

- отсутствие в отрасли современной экспериментальной базы с полигоном испытаний, что сдерживает во времени создание новой техники и ее составных частей;

- большой срок и стоимость растамаживания комплектующих и оборудования для научно-технических исследований.

Проанализировав изложенное, можно утверждать, что вопросы безопасности подвижного состава железнодорожного транспорта непосредственно связаны с деятельностью ГП «УкрНИИВ».



ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ВИДАНИХ СЕРТИФІКАТІВ

На протязі квітня – травня 2011 р. Державним підприємством Дніпропетровський орган з сертифікації залізничного транспорту видано наступні сертифікати:

Реєстрацій-ний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.099.004 3015-11	08.04.2011 06.04.2013	СП ВАТ "Гомельський електротехнічний завод"	Гарнітури стрілочних переводів	ТУ У 35.2-14367980-007:2007 "Гарнітури стрілочних переводів. Технічні умови"
UA1.099.004 4794-11	12.04.2011 11.04.2013	ТОВ "ДАК-Енергетика"	Низьковольтні комплектні пристрої згідно Додатку 1 та 2 (41 позиція), що є невід'ємною частиною сертифікату відповідності	п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0-75; п.п. 4.1, 5.1, 5.2, 7.1, 7.4, 7.6, 7.7, 7.8 ДСТУ ІЕС 60439-1:2003
UA1.099.005 2261-11	27.04.2011 30.03.2013	ТОВ "Ремжелдортранс"	Візок тривісний моделі 18-9823	ТУ У 35.2-33765963-025:2011 "Візок тривісний. Модель 18-9823. Технічні умови"
UA1.099.005 2273-11	27.04.2011 30.03.2013	ТОВ "Ремжелдортранс"	Деталі литі візка тривісного моделі 18-9823, а саме: балка шкворнева моделі 80114, креслення №9823.00.00.100; балка надресорна моделі 80115 креслення №9823.03.00.100; рама бокова ліва моделі 80116, креслення №9823.02.00.100; рама бокова права моделі 80117, креслення №9823.01.00.100; корпус букси моделі 80118, креслення №9823.06.10.110.	ТУ У 35.2-33765963-026:2011 "Деталі литі візка тривісного моделі 18-9823. Технічні умови".
UA1.099.005 3675-11	29.04.2011 26.04.2014	Новомосковський шпалопросочувальний завод ДП "УПП УЗ"	Шпали дерев'яні просочені для залізниць широкої колії I, II, III типів	ДСТУ ГОСТ 78:2009 "Шпали дерев'яні для залізниць широкої колії. Технічні умови"
UA1.099.005 3682-11	29.04.2011 26.04.2014	Новомосковський шпалопросочувальний завод ДП "УПП УЗ"	Брусся дерев'яні просочені для стрілочних переводів залізниць широкої колії	ДСТУ ГОСТ 8816:2009 "Брусся дерев'яні для стрілочних переводів залізниць широкої колії. Технічні умови"



UA1.099.005 3684-11	29.04.2011 26.04.2014	Новомосковський шпалопросочувальний завод ДП "УПП УЗ"	Бруси мостові дерев'яні просочені для залізниць широкої колії	ГОСТ 28450-90 "Брусья мостовые деревянные. Технические условия"
UA1.099.005 5523-11	05.05.2011 20.12.2012	Дніпропетровське учбово-виробниче підприємство "УТОС" (ДУВП "УТОС")	Перемички дросельні типів III-VIII мідні і сталеві, XII-XVII мідні і сталеві, XXII-XXVII мідні, сталеві і сталемідні, перемички міждросельні типів I-II мідні і сталеві, X-XI мідні і сталеві, XX-XXI мідні, сталеві і сталемідні, джемперні з'єднувачі типів I-IV сталеві, з'єднувачі електротягові типів II E-IV E мідні, сталеві і сталемідні	п.п. 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3 ТУ У 35.2-03288941-002:2009 "Перемички дросельні, міждросельні, до колійних трансформаторних ящиків, кабельних стійок та з'єднувачі стрілочні. Технічні умови"
UA1.099.005 7591-11	11.05.2011 26.05.2014	ТОВ НВП "ES Полімер"	Ізолятори полімерні типу СК 12,5-3,3-80-III, СК 12,5-3,3-80-III-01, СК 12,5-3,3-80-IV, СК 12,5-3,3-80-IV-01, СК 10-3,3-125-V, СК 10-3,3-125-V-01, СК 4-27,5-195-IV, СК 4-27,5-195-IV-01, СК 4-27,5-195-IV-02, СК 4-27,5-195-IV-03, СК 4-35-200-IV, ИОСК 35-500-IV, ИОСК 35-500-IV-01, ИОСК 35-500-IV-02	ТУ У 31.6-31279430-003-2004 "Ізолятори опорно-стрижньові полімерні СК 12,5-3,3-80-III, СК 12,5-3,3-80-IV, СК 10-3,3-125-V, СК 4-27,5-195-IV, СК 4-35-200-IV, ИОСК 35-500-IV. Технічні умови"
UA1.099.005 7595-11	11.05.2011 30.06.2014	ТОВ НВП "ES Полімер"	Ізолятори полімерні згідно додатку (41 позиція)	ДСТУ 3024-95 та ТУ У 31.6-31279430-006:2005 "Ізолятори стрижньові полімерні для контактної мережі електрифікованих залізниць. Технічні умови"
UA1.099.006 0123-11	16.05.2011 12.05.2013	ВАТ "Старокраматорський машинобудівний завод"	Уповільнювачі вагонні УВСК	ТУ У 35.2-05763642-005:2010 "Уповільнювачі вагонні УВСК. Технічні умови" п.1.1.1-1.1.4, 1.1.6 (крім п.3 табл.2), 1.1.7-1.1.12, 1.1.14, 1.3.1-1.3.4, 1.5.2.1, 1.5.4, 1.5.5, 1.6.2, 2.2.1-2.2.4
UA1.099.006 2304-11	19.05.2011 11.11.2012	ПрАТ "Коростенський завод ЗБШ"	Бруси залізобетонні попередньо напружені для стрілочних переводів типу Р65 колії 1520мм марок 1/9 і 1/11 із застосуванням	п.п. 4.3.1.3, 4.4.1, 4.5.2, 4.6.1, 4.7.2 ДСТУ Б В.2.6 - 2:2009 та ТУ У 26.6-30268559-257:2009 "Бруси залізобетонні попередньо напружені для стрілочних



			пластмасових пустотоутворювачів з П-подібною шайбою	переводів типу Р65 колії 1520мм марок 1/9 і 1/11 із застосуванням пластмасових пустото утворювачів з П-подібною шайбою. Технічні умови'
UA1.099.006 2311-11	19.05.2011 1.11.2012	ПрАТ "Коростенський завод ЗБШ"	Шпали залізобетонні попередньо напружені типу Ш2С-1 для залізничної суміщеної колії 1520мм і 1435мм зі скріпленням типу КПП-5	п.п. 4.3.1.3, 4.4.1, 4.5.2, 4.6.1, 4.7.2 ДСТУ Б В.2.6 2:2009 та ТУ У 26.6 30268559 127:2010 'Шпали залізобетонні попередньо напружені типу Ш2С-1 для залізничної суміщеної колії 1520мм і 1435мм зі скріпленням типу КПП-5. Технічні умови'

Органом сертифікації "Дортранстелеком" видано наступні сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.093.0049 103-11	20.04.2011- 17.04.2012	ПП НВП "Завод техніки зв'язку і автоматики"	Щитки переїзної сигналізації ЩПС-4С	ТУ У 31.2-34167410-011:2010 "Щитки переїзної сигналізації ЩПС. Технічні умови"
UA1.093.0050 680-11	21.03.2011- 20.03.2012	ЗАТ "Сєверодонецьке науково-виробниче об'єднання "Імпульс"	Шафа увідно-розподільна перетворювальна електричної централізації проміжних станцій ШВРП-ЕЦТ	пп. 1.3.1.1.1-1.3.1.1.4, 1.3.1.1.6, 1.3.1.1.7, 2.2-2.4 ТУ У 31.2-31393258-021:2010 "Шафа увідно-розподільна перетворювальна електричної централізації проміжних станцій ШВРП-ЕЦ. Технічні умови"

У період з квітня по травень 2011 р. ДП «Харківський орган з сертифікації залізничного транспорту» видано наступні сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція



На протязі квітня – травня 2011 р. **Державним підприємством „Орган з сертифікації АСУ УПП ЗТ”** видано наступні сертифікати:

Реєстрацій-ний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.097.006 7513-11	30.05.2011 26.05.2012	ТОВ „ТВЕЛ”	Стрічки діаграмні у рулонах, пачках та дисках	ГОСТ 7826-93

За період з квітня по травень 2011 р. **Органом з сертифікації продукції вагонобудування Державного підприємства „Український науково-дослідний інститут вагонобудування”** (ОС ПВ ДП «УкрНДІВ») видано наступні сертифікати:

Реєстрацій-ний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.098.004 2104-11	06.04.2011 р. 05.04.2013 р.	ТОВ НВП „Восток”	Клин тягового хомута автозчепного пристрою	ГОСТ 8479-70 „Поковки из конструкционной углеродистой и легированной стали. Общие технические условия”
UA1.098.004 1917-11	06.04.2011 р.- 05.04.2013 р.	ТОВ „Трансмаш”	Візок двовісний моделі 18-100, тип 2 (для вантажних вагонів залізниць)	ГОСТ 9246-79 „Тележки двухосные грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм. Технические условия”
UA1.098.004 4806-11	12.04.2011 р.- 11.04.2013 р.	ООО „Вагоностроительная компания”	Напіввагон моделі 12-9880	ГОСТ 26725-97 „Полувагоны четырехосные универсальные магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.005 4989-11	05.05.2011 р.- 04.05.2013 р.	ТОВ „АрмаПром”	Авторежим 265А-1 гальмового обладнання вантажних вагонів	ТУ У 35.2-32602434-025:2008 „Авторежим 265А-1 гальмового обладнання вантажних вагонів. Технічні умови”



UA1.098.005 7544-11	11.05.2011 р.- 10.05.2013 р.	ПрАТ „ЛУГЦЕНТРО- КУЗ ІМ. С.С. МОНЯТОВСЬКО ГО”	Апарат поглинальний Ш-2-В-90,	ГОСТ 22253-76 „Аппараты поглощающие пружинно- фрикционные для подвиж- ного состава железных дорог колеи 1520 мм. Технические условия”
UA1.098.004 4806-11	12.04.2011 р.- 11.04.2013 р.	ООО „Вагонострои- тельная компания”	Вагон-хопер для зерна та інших сипких вантажів моделі 12- 9880	ДСТУ 3851-99 (ГОСТ 30243.3-99) „Вагоны-хоперы криті колії 1520 мм для сипких вантажів. Загальні технічні умови”
UA1.098.006 2840-11	20.05.2011 р.- 18.05.2013 р.	ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”	Візок двовісний моделі 18-7055 (для вантажних вагонів)	ТУ У 35.2-05763814-092:2010 „Візки двовісні моделі 18-7055. Технічні умови”
UA1.098.006 2845-11	20.05.2011 р.- 18.05.2013 р.	ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”	Триангель гальмівної важільної передачі візка двовісного моделі 18- 7055 (для вантажних вагонів)	ГОСТ 4686-74 „Триангели тормозной рычажной передачи тележек грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм. Технические условия”
UA1.098.006 2850-11	20.05.2011 р.- 18.05.2013 р.	ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”	Пружина циліндрична гвинтова внутрішня візка двовісного моделі 18- 7055 (для вантажних вагонів)	ДСТУ ГОСТ 1452:2007 „Пружины цилиндричні гвинтові візків та ударно-тягових приладів рухомого складу залізниць. Технічні умови”
UA1.098.006 2851-11	20.05.2011 р.- 18.05.2013 р.	ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”	Пружина циліндрична гвинтова зовнішня візка двовісного моделі 18- 7055 (для вантажних вагонів)	ДСТУ ГОСТ 1452:2007 „Пружины цилиндричні гвинтові візків та ударно-тягових приладів рухомого складу залізниць. Технічні умови”
UA1.098.006 9258-11	01.06.2011 р.- 30.05.2013 р.	ТОВ „Дослідно- експериментальний завод „ЗАЛІЗНИЧ- НИК”	Кран кінцевий 4314Б (для гальмівної системи залізничного рухомого складу)	СОУ МПП 45.060-256:2008 „Виконавчі пристрої та арматура гальмівного обладнання рухомого складу залізниць. Загальні вимоги безпеки”
UA1.098.006 9259-11	01.06.2011 р.- 30.05.2013 р.	ТОВ „Дослідно- експерименталь- ний завод „ЗАЛІЗНИЧНИК”	Кран роз’єднувальний 4300В (для гальмівної системи залізничного рухомого складу)	СОУ МПП 45.060-256:2008 „Виконавчі пристрої та арматура гальмівного обладнання рухомого складу залізниць. Загальні вимоги безпеки”
UA1.098.006 9704-11	01.06.2011 р.- 30.05.2013 р.	ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”	Резервуар запасний 2623.40.16.010	ОСТ 24.140.35-76 „Резервуары воздушные тепловозные. Основные размеры и технические требования”



ДП ДОСЗТ видано наступні атестати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція
UA3.099.0163-11	06.04.2011 05.04.2014	ВАТ 'Металургтрансремонт', Дніпропетровський завод з ремонту тепловозів 'Промтепловоз	З капітального ремонту спеціалізованого рухомого складу, а саме дрезин ДГКУ, автомотрис АД М та АГВ, мотовозів МПТ
UA3.099.0201-11	26.04.2011 01.11.2013	ВАТ 'Металургтрансремонт', Дніпропетровський завод з ремонту тепловозів 'Промтепловоз',	З капітального ремонту тепловозів ТГМ4 та ТГМ6
UA3.099.0202-11	26.04.2011 10.04.2014	Комунальному підприємству 'Швидкісний трамвай'	По проведенню капітального ремонту, переобладнання, реконструкції та технічного обслуговування трамвайних вагонів типу ТЗ та КЗР-Н
UA3.099.0214-11	27.04.2011 26.04.2014	Новомосковський шпалопросочувальний завод ДП 'УПП УЗ'	З виготовлення та просочення деревини: 'Шпали дерев'яні просочені для залізниць широкої колії I, II, III типів; брусья дерев'яні просочені для стрілкових переводів залізниць широкої колії; бруси мостові дерев'яні просочені для залізниць широкої колії'
UA3.099.0234-11	04.05.2011 20.12.2012	Дніпропетровському учбово-виробничому підприємству 'УТОС' (ДУВП 'УТОС')	Виробництво з виготовлення перемичок дросельних і міждросельних, з'єднувачів стрілочних

За період з квітня по травень 2011 р. ДП Дніпропетровський орган сертифікації залізничного транспорту **призупинення та скасування дії** сертифікатів відповідності з причин виявлення неякісної продукції **не було**.



ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОВЕДЕНИХ ТЕХНІЧНИХ НАГЛЯДІВ

На протязі квітня - травня 2011 р. ДП Дніпропетровський орган сертифікації залізничного транспорту проведено наступні технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованими виробництвами:

- | | |
|--|--|
| 1. ВАТ «Гніванський завод спеціалізований бетон» | 11.ТОВ «АДС» |
| 2. ЗАТ «ГТВ» | 12.ТОВ НВП «Ріст» |
| 3. ТОВ НВП «Укрремколіямаш» | 13.ДП «Стрийський вагоноремонтний завод» |
| 4. ПРАТ «БЕТОН НОВА» | 14.ВЧД Одеса Застава |
| 5. ТОВ «Завод метисних виробів» | 15.ВАТ «Унтерпайп НТЗ» |
| 6. ДУВП «УТОС» | 16.ПАТ «Дніпровагонбуд» |
| 7. ТОВ «АГРОС» | 17.ВАТ «Дніпровагонмаш» |
| 8. ТОВ НВО «Северодонецький склопластик» | 18.ДП «Укрпецвагон» |
| 9. ТОВ «ДАК-Енергетика» | 19.ВАТ ХК «Луганськтепловоз» |
| 10.ТОВ «НВФ КОЛІЯ» | 20.ВЧД Куп'янськ |

Протягом квітня - травня 2011 року ОС ПВ ДП „УкрНДІВ” було проведено технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованим виробництвом на наступних підприємствах:

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. ТОВ „АрмаПром” | 5. ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод” |
| 2.ЗАТ „Дніпровський завод „АЛЮМАШ” | 6.ПРАТ „ЛУГЦЕНТРОКУЗ ім. С.С. Монятовського” |
| 3. ВАТ „Сталь” | 7. ТОВ „Запорізький сталеливарний завод” |
| 4.Чеське Будійовіце | |



ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ЧИННОСТІ НОРМАТИВНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ

Скасований нормативний документ	З якого часу втратив чинність	Чинний нормативний документ	З якого часу набув чинності, номер і дата наказу
ДСТУ 3537-97 Метрологія. Державна повірочна схема для засобів вимірювань об'єму рідини	01.07.11	ДСТУ 3537:2011 Метрологія. Державна повірочна схема для засобів вимірювань об'єму рідини	чинний з 01.07.11 згідно наказу №12 від 21.01.11
ДСТУ 3897-99 (ІЕС 60917(1988-12)) Модульний принцип розроблення механічних конструкцій для електронного обладнання	01.07.12	ДСТУ ІЕС 60917-1:2010 Конструкції механічні для електронного устаткування. Модульний принцип конструювання. Частина 1. Родовий стандарт (ІЕС 60917-1:2009, IDT)	чинний з 01.07.12 згідно наказу №633 від 28.12.10
ДСТУ 3898-99 (ІЕС 60917-0(1989-10)) Модульний принцип розроблення механічних конструкцій для електронного обладнання. Частина 0: Настанови для користувачів Публікацією ІЕС 60917	01.07.12	ДСТУ ІЕС 60917-1:2010 Конструкції механічні для електронного устаткування. Модульний принцип конструювання. Частина 1. Родовий стандарт (ІЕС 60917-1:2009, IDT)	чинний з 01.07.12 згідно наказу №633 від 28.12.10
ДСТУ ІЕС 61558-1-2001 Безпечність силових трансформаторів, силових блоків живлення і аналогічних пристроїв. Частина 1. Загальні вимоги та випробування (ІЕС 61558-1:1997, IDT)	01.07.12	ДСТУ ІЕС 61558-1:2010 Безпечність силових трансформаторів, силових блоків живлення, реакторів й аналогічних пристроїв. Частина 1. Загальні технічні вимоги та випробування (ІЕС 61558-1:2009, IDT)	чинний з 01.07.12 згідно наказу №632 від 28.12.10
ГОСТ 12.1.019-79 ССБТ. Электробезопасность. Общие требования и номенклатура видов защиты	01.08.11	ДСТУ 7237:2011 Система стандартів безпеки праці. Електробезпека. Загальні вимоги та номенклатура видів захисту	чинний з 01.08.11 згідно наказу №37 від 02.02.11
ГОСТ 9500-84 Динамометры образцовые переносные. Общие технические требования	01.08.11	ДСТУ 7222:2011 Динамометри еталонні переносні. Загальні технічні вимоги	чинний з 01.08.11 згідно наказу №37 від 02.02.11
ГОСТ 15895-77 Статистические методы управления качеством продукции. Термины и определения	01.07.11	Отменен с 01.07.11 как неактуальный согласно приказу №635 от 28.12.10	
ГОСТ 18242-72	01.07.11	Отменен с 01.07.11 как	



Статистический приемочный контроль по альтернативному признаку. Планы контроля		неактуальный согласно приказу №635 от 28.12.10	
ГОСТ 18321-73 Статистический контроль качества. Методы случайного отбора выборок штучной продукции	01.01.12	Отменен с 01.01.12 как неактуальный согласно приказу №635 от 28.12.10	
ГОСТ 20736-75 Статистический приемочный контроль по количественному признаку. Планы контроля	01.01.12	Отменен с 01.01.12 как неактуальный согласно приказу №635 от 28.12.10	



**VII МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ
«ТЕХНІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ. СЕРТИФІКАЦІЯ,
ДІАГНОСТИКА І БЕЗПЕКА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»**

Шановні колеги! Нагадуємо Вам, що

ДП «Дніпропетровський орган сертифікації залізничного транспорту» і ДП «Науково - дослідний центр технологій транспортних систем» спільно з Міністерством транспорту та зв'язку України та Державною адміністрацією залізничного транспорту України проводитимуть VII Міжнародну науково - практичну конференцію «Технічне регулювання. Сертифікація, діагностика і безпека на залізничному транспорті» за такими напрямками:

- технічне регулювання в галузі;
- сертифікація, діагностика і безпека транспортних засобів;
- законодавче та нормативно-технічне забезпечення робіт із стандартизації, метрології, сертифікації та ліцензуванню;
- атестація залізничних підприємств та сертифікація систем управління якістю на залізничному транспорті;
- випробування продукції і вхідний контроль.

Ця конференція включена до «Плану проведення науково-практичних конференцій, семінарів, шкіл передового досвіду, семінарів-нарад на залізничному транспорті України на 2011 рік» Державною адміністрацією залізничного транспорту України і буде проводитися в АР Крим у м. Ялта (сmt. Місхор) з 07 червня по 11 червня 2011 року за рахунок коштів учасників.

У рамках конференції передбачено проведення семінарів за темами:

- єдиного підходу до питань технічного регулювання на «просторі 1520» в країнах СНД та ЄС;
- вимоги міжнародних органів сертифікації (TUV, Регістр сертифікації на федеральному залізничному транспорті Росії та ін) до сертифікації відповідно до вимог міжнародних стандартів ISO 9001:2008, стандарту

IRIS, висуває вимоги до постачальників продукції на рухомий склад європейських залізниць;

- вимоги сертифікації на нові технічні регламенти в галузі залізничного транспорту по системі УкрСЕПРО;
- обговорення II редакції проекту «Технічного регламентом з безпеки інфраструктури залізничного транспорту».

На сьогодні згоду на участь у конференції заявили: Росія, Білорусія, Казахстан, Азербайджан, Латвія, Литва, Польща, Чехія, Німеччина, Сербія. З доповідями виступатимуть провідні вчені та фахівці з вищевказаними основними напрямками.

Учасники забезпечуються проживанням, харчуванням, інформаційними матеріалами, культурною програмою (екскурсії).

Просимо звернути увагу, що в збірнику, в якому будуть опубліковані матеріали конференції, може бути розміщена реклама про Ваше підприємство і виробленої продукції.