



## **ШАНОВНІ ЧИТАЧІ!**

*З метою удосконалення нашого видання «Вісник сертифікації залізничного транспорту» та отримання Вами інформації, що цікавить саме Вас, пропонуємо надсилати на нашу адресу питання, стосовно яких Ви бажаєте отримати інформацію. Редакція буде розміщати питання, що надходять від читачів та давати відповіді на них.*



## РЕШЕНИЕ

### VIII Международной научно-практической конференции

### ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ. СЕРТИФИКАЦИЯ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

5 – 8 июня 2012 года в г. Ялта, пгт Мисхор (АР Крым) состоялась VIII Международная научно-практическая конференция «Техническое регулирование. Сертификация, безопасность и экологическая безопасность на железнодорожном транспорте».

Цель конференции – распространение опыта технического регулирования Украины, России, стран СНГ и европейских государств на «пространстве 1520» в сфере производства и эксплуатации продукции для железнодорожного транспорта. Определение путей совершенствования работ по испытаниям и подтверждению соответствия этой продукции, процессов и услуг, повышения уровня комплексной диагностики технических средств и оборудования, внедрения интегрированных систем управления, улучшения качества продукции для обеспечения её конкурентоспособности в странах Содружества и Европейского Союза.

Организаторами конференции по традиции выступили Министерство инфраструктуры Украины, ГП «Днепропетровский орган по сертификации железнодорожного транспорта», ГП «Научно-исследовательский центр технологий транспортных систем», ГП «Научно-исследовательский институт вагоностроения», Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины.

Участникам конференции было направлено приветствие Заместителя Министра инфраструктуры Украины – руководителя аппарата Владимира Корниенко.

В работе конференции приняли участие **105** представителей железнодорожного транспорта, научных учреждений и организаций, центральных органов исполнительной власти, промышленных предприятий и сферы бизнеса из **Украины, России, Белоруссии, Казахстана, Польши, Сирии.**

С докладами выступили ведущие ученые и специалисты по основным направлениям:

- Техническое регулирование в отрасли.
- Сертификация, экологическая сертификация.
- Безопасность, экологическая безопасность железнодорожных транспортных средств.
- Законодательное и нормативно-техническое обеспечение работ по стандартизации, метрологии, сертификации и лицензированию.
- Аттестация железнодорожных предприятий.
- Сертификация интегрированных систем управления предприятием на железнодорожном транспорте.
- Испытание продукции и технический аудит.



На пленарных заседаниях и круглых столах рассматривались и обсуждались следующие вопросы:

- единого подхода к вопросам технического регулирования на «пространстве 1520» в странах СНГ и ЕС;
- требования международных органов сертификации (TUV, Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте России и др.) к сертификации в соответствии с требованиями международных стандартов ISO 9001, ISO 14001, ISO/IEC 27001, OHSAS 18001, стандарта IRIS, выдвигающего требования к поставщикам продукции на подвижной состав железных дорог;
- проблемы безопасности на железнодорожном транспорте Украины;
- информационные технологии в сфере стандартизации;
- направления инновационной деятельности хозяйства электроснабжения на ближайшие годы. Контроль качества продукции на этапе её внедрения;
- основные направления обеспечения качества в локомотивном хозяйстве, сертификация продукции и аттестация предприятий;
- обсуждение проекта национального Технического регламента безопасности железнодорожного подвижного состава;
- гармонизации отечественных стандартов с европейскими в области железнодорожного транспорта;

и другие вопросы, связанные с техническим регулированием, стандартизацией, сертификацией, метрологией и контролем качества продукции и услуг на железнодорожном транспорте.

Часть материалов конференции опубликовано в научно-практическом журнале «Вестник сертификации железнодорожного транспорта» (спецвыпуск № 3/1 06/2012 к VIII Международной научно-практической конференции «Техническое регулирование. Сертификация, безопасность и экологическая безопасность на железнодорожном транспорте»).

Участники конференции считают:

- доклады, которые не были опубликованы в спецвыпуске, опубликовать в 3 выпуске научно-практического журнала «Вестник сертификации железнодорожного транспорта»,
- необходимо продолжать работы по совершенствованию законодательной, нормативной и технической баз по вопросам технического регулирования, безопасности, экологической безопасности, подготовки персонала на железнодорожном транспорте,
- целесообразным проводить обмен опытом по метрологической деятельности на железнодорожном транспорте в условиях реформирования железнодорожной отрасли,
- необходимым введение единых межгосударственных технических регламентов на железнодорожном транспорте, гармонизированной базы межгосударственных документов, единых подходов и процедур по вопросам аккредитации, сертификации и испытаний.



Реализация изложенных выше рекомендаций позволит создать единую нормативную базу, содержащую единые требования, методики испытаний, правила и процедуры подтверждения соответствия на железнодорожном транспорте государств – участников Содружества и систему взаимного признания результатов сертификации.

Учитывая актуальность проблем и вопросов, поднятых на VIII Международной научно-практической конференции, участники конференции считают необходимым

проведение IX научно-практической конференции по проблемам технического регулирования и другим актуальным вопросам железнодорожной отрасли в июне 2013г.

Оргкомитет конференции



## **ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ.**

Пужалов В.В., заместитель директора департамента безопасности Министерства инфраструктуры Украины.

В Транспортной стратегии Украины на период до 2020 года повышение уровня безопасности железнодорожной отрасли определено как приоритетное направление.

В условиях реформирования Укрзализниці, а также внедрения современных технологий при подготовке Украины к проведению финальной части Чемпионата Европы Евро 2012, которое будет проходить в Киеве, Донецке, Харькове и Львове необходимо, чтобы решение этой задачи оставалось главным приоритетом.

Наибольшие риски для безопасности движения составляют увеличения объемов скоростного движения на направлениях городов Евро 2012. Это предъявляет повышенные требования к уровню надежности технических средств, подготовке кадров, участвующих в эксплуатации скоростных пассажирских поездов, выработке системы мониторинга и оценке всех типов рисков.

Цена любого сбоя, любой нештатной ситуации - это экономические и имиджевые потери, а в условиях проведения Евро 2012 это снижения имиджа Украины на международной арене.

Железнодорожная отрасль Украины переживает начальный период стадии рыночных преобразований, когда все большую роль в организации и осуществлении технологических процессов, вопросах технического регулирования начинают выполнять частные компании. И главное, чтобы приоритет получения прибыли не вышел на первое место перед приоритетом безопасности. Желание сэкономить на безопасности может привести к трагическим последствиям.

На Украине в последнее время происходят реструктуризация и оптимизация центральных органов исполнительной власти, что влечет за собой существенные изменения в системах стандартизации и сертификации, аккредитации органов по оценки соответствия, расширение практики саморегулирования, одновременно со снижением регуляторных та контролирующих функций со стороны государства.

В соответствие с этим по-новому нужно выстраивать систему управления безопасностью на железнодорожном транспорте. В 2011 году приказом Министерства инфраструктуры Украины от 01 апреля 2011 року № 27 была утверждена Система управления безопасностью движения поездов в Государственной администрации железнодорожного транспорта.

Однако принятые в марте 2012 года Законы Украины по реформированию отрасли ставят на повестку дня вопросы внесения изменений в уже существующую Систему.

Прежде всего, она должна стать комплексной. Наравне с ревизорским аппаратом Укрзализниці в ней должна принимать участие и вновь созданная Государственная инспекция Украины по безопасности на наземном транспорте, на



которую возложены функции осуществления государственного надзора и контроля. Нужно последовательно совершенствовать систему мониторинга и выявления рисков, осуществлять аудит безопасности элементов оперативного реагирования на возникающие риски и отклонения. Важную роль в этом будет играть правильная организация процесса лицензирования и сертификации субъектов хозяйствующей деятельности.

Необходимо совершенствовать систему контроля допуска на пути общего пользования частного подвижного состава. Ну и конечно самое главное - это проведение работы по сокращению рисков, обуславливаемых «человеческим фактором».

В этой связи, мы видим обеспечение безопасности перевозок за счет создания новых подходов к технической политике, создания новой нормативно-правовой базы и прежде всего Технических регламентов.

На сегодня в Украине действует Технический регламент по предоставлению услуг по перевозке пассажиров и грузов железнодорожным транспортом принятый в октябре 2010 года.

В стадии окончательного согласования находится проект Технического регламента безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Подготовлен для внешнего согласования проект Технического регламента безопасности железнодорожного подвижного состава.

Для внедрения требований Технических регламентов в Государственную целевую программу стандартизации на 2013-2017 годы уже внесено разработку более 40 новых стандартов, а также других нормативно-правовых актов, определяющих процедуру внедрения. Понимая, что эффективность и безопасность перевозочного процесса это прежде всего люди, их знания и квалификация, в Министерстве инфраструктуры особое внимание уделяется проблемам обучения и повышения квалификации персонала.

Так во второй половине 2011 года и в 2012 году в Украине заработала система специального обучения персонала железнодорожного транспорта, участвующего в перевозках опасных грузов, в том числе и всех частных субъектов хозяйствования.

Продолжается формирование нормативной базы, отработка процедур взаимодействия разных органов управления в условиях административной реформы в стране и реформирования отрасли.

В инфраструктуре отрасли существует много нерешенных системных проблем, которые влияют на безопасность перевозочного процесса и, прежде всего, это наличие в эксплуатации участков пути со сверхнормативным сроком эксплуатации, просроченным капитальным ремонтом.

Сейчас это стратегическая задача для отрасли наряду с необходимостью кардинального обновления подвижного состава.

Характеризуя положение дел с безопасностью движения, можно констатировать, что, начиная с 1996 года, из года в год идет снижение аварийности



по абсолютным цифрам и относительным показателям на железнодорожном транспорте Украины.

Однако на сегодня имеются серьезные проблемы с обеспечением безопасности на железнодорожных переездах. Статистика неумолима. Только 1 ДТП на железнодорожном переезде в Марганце повлекло за собою гибель 45 человек.

В целом, анализируя состояние безопасности на железнодорожном транспорте, мы ясно видим пути улучшения состояния дел в отрасли. Наличие высококвалифицированных подготовленных кадров дает надежду на возможность реализации мероприятий, обеспечивающих надлежащий уровень безопасности на железнодорожном транспорте.

Желаем участникам конференции плодотворной работы и принятия решений, которые помогут обеспечить достижение нашей главной цели – повысить уровень безопасности движения при осуществлении железнодорожных перевозок.



## **НОВЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ НА ДОРОГАХ УКРАИНЫ**

Ягодинский Е. С., ведущий специалист ГП ДОСЖТ

В июне – начале июля 2012 года, как известно, в Украине проводится уникальное событие: впервые за всю историю не только независимости нашего государства, но вообще за всю историю существования наша страна принимает у себя международный чемпионат по футболу крайне высокого уровня – чемпионат Европы. Учитывая европейские стремления нашей страны, нашего народа, очень важно обеспечить достойные, соответствующие европейскому уровню условия проведения матчей этого чемпионата. Среди многих и многих факторов, влияющих на обеспечение этих условий, одним из важнейших, даже можно сказать ключевых, является обеспечение надлежащей инфраструктуры. В это понятие входит весьма обширный перечень определений. Но, учитывая специализацию авторов доклада, тематику конференции и интересы слушателей хотелось бы остановиться на такой составляющей как железнодорожный транспорт. А точнее пригородные поезда, призванные обеспечить потребности гостей и хозяев чемпионата в переездах между городами, принимающими матчи. Учитывая огромное значение данного спортивного мероприятия для имиджа нашего государства руководством страны было принято решение об обеспечении перевозок болельщиков электропоездами ведущих мировых производителей. Чтобы иностранные пассажиры, которые будут пользоваться этими электропоездами, получили те условия и тот уровень комфорта, к которому привыкли у себя дома. Речь идет об электропоездах производства компаний Хюндай Ротем (Республика Корея) и Шкода Вагонка (Чешская Республика). Принимая во внимание их новизну для наших железных дорог, специалистами Укрзалізничці совместно с производителями были составлены и утверждены технические задания на электропоезда. Эти электропоезда имеют ряд преимуществ по сравнению с электропоездами, которые эксплуатируются на железных дорогах Украины.

В первую очередь эксплуатационная скорость до 160 км/ч. Многим, думаю известно, что на железных дорогах в Украине достигались и более высокие скорости, однако в регулярном межрегиональном пассажирском сообщении движение поездов с такими скоростями не было графиковым.

Кроме того, к безусловным новшествами и преимуществам следует отнести возможность движения этих электропоездов по участкам железных дорог как на постоянном токе, так и на переменном. На железных дорогах Украины участки электрифицированы постоянным и переменным токами. Принципы и конструкции используемых типов тягового подвижного состава ограничивали обращение данного подвижного состава пределами участков, электрифицированных одним родом тока. Что, как мы знаем, доставляет немало неудобств для пассажиров и усложняет работу железных дорог. Примененные на электропоездах Хюндай Ротем и Шкода технические решения позволяют уйти от этой проблемы, т. е. делают возможным движение по участкам как постоянного тока, так и





переменного. Хотелось бы отметить, что многие из технических решений, реализованных в конструкции этих электропоездов, заслуживают гораздо более развернутого описания, обсуждения, однако обязательства авторов относительно конфиденциальной информации не позволяют этого.

Действующие в Украине требования к подвижному составу для движения со скоростями 160 км/ч и выше однозначно предусматривают применение, в том числе, и дискового тормоза. Дело в том, что прочностные характеристики колодочного тормоза, тепловые процессы, возникающие в колодочном тормозе во время торможений, а так же воздействие колодки в колодочном тормозе на поверхность качения колеса, делают применение колодочного тормоза при скоростях свыше 140 км/ч не приемлемым. Как уже указывалось выше, для обеспечения межрегиональных перевозок во время проведения Евро-2012 было решено использовать современный подвижной состав со скоростями движения выше существующих в этом сообщении сейчас. Таким образом, установление в технических заданиях требования об обеспечении скоростей движения до 160 км/ч повлекло за собой оборудование этих электропоездов дисковыми тормозами. Что, в свою очередь, является новшеством на электропоездах в Украине. Строго говоря, дисковый тормоз – это один типов тормозов, которыми оборудованы эти электропоезда, так же они оборудованы стояночным и электродинамическим тормозом (который является основным). Кроме того, для предотвращения возникновения юзовых ситуаций вагоны электропоездов оборудованы противоюзными устройствами. В процессе торможения снижение скорости движения осуществляется путем прижатия тормозных накладок к тормозным дискам (жестко закрепленным на осях колесных пар). Между накладками и дисками возникает сила трения, величина которой, в общем виде, зависит от силы нажатия накладок на диски и площади поверхности контакта между ними. Эта сила трения и снижает скорость движения. При этом необходимо обеспечить условия, в которых сила нажатия не превысит силы сцепления колеса с рельсом (эта сила, в свою очередь, зависит от силы давления колеса на рельс и площади контакта «колесо-рельс»). В случае, если сила нажатия тормозных накладок превысит силу сцепления колеса с рельсом колесо перестанет вращаться (произойдет т. н. «заклинивание») и колесо будет скользить по рельсу. Это и называется «юзом». Такого рода ситуации недопустимы ни в коем случае. При таком виде движения колеса повреждается поверхность его качения, происходит интенсивный износ рельса, в вагоне возникают ненормальные вибрационные процессы. Так же, из-за того, что тормозная сила реализуется путем трения между колесом и рельсом, а площадь контакта «колесо-рельс» в несколько раз меньше площади контакта «тормозная накладка-диск», резко снижается эффективность торможения. Как следствие увеличивается длина тормозного пути, а это уже может стать прямой угрозой безопасности движения. Как уже указывалось выше, для предотвращения юзовых ситуаций вагоны этих электропоездов оборудованы противоюзными устройствами.



Так же следует отметить такую немаловажную составляющую, как современный дизайн этих электропоездов. Очевидно и естественно, что в определенный период времени существуют свои понятия и стандарты внешнего вида и интерьера, в частности, транспортных средств. Эксплуатируемые на железных дорогах Украины электропоезда в части своей приближаются к привычным для европейского пассажира стандартам внешнего вида и интерьера. Однако, как уже упоминалось, Евро-2012 – чемпионат крайне высокого уровня и очень важен для имиджа нашего государства, и обеспечение перевозок электропоездами производства широко известных производителей видится стратегически верным и с точки зрения обеспечения мировых стандартов внешнего вида и интерьера.

Среди полезных новшеств следует отметить системы контроля (мониторинга) состояния систем и узлов поезда. Центральный компьютер, посредством соответствующих датчиков, постоянно контролирует состояние и работоспособность практически всех систем поездов. Производит их оценку и, в случае необходимости, сигнализирует о необходимости внимания к данной системе (узлу). В поездах с таким сложным оборудованием применение систем мониторинга значительно упрощает их обслуживание и обеспечивает надлежащий уровень контроля.

Кроме того, принимая во внимание скорости движения, нельзя не отметить применение современных тележек с усовершенствованной подвеской. Использование этих тележек позволяет обеспечить необходимые скорости и при этом значительно улучшает динамические характеристики.

Так же пассажирам обеспечен комфортный переход между вагонами. Ни для кого не секрет, что переход из вагона в вагон, особенно в зимнее время, в тамбурах старой конструкции представляет собой весьма неприятный процесс. В вагонах этих электропоездов тамбурные переходы утеплены, отсутствуют перемещающиеся переходные площадки и, как следствие, обеспечен комфортный и безопасный переход между вагонами.

Думаю, многим знакома ситуация, когда перед крупными станциями, или на стоянках нет возможности воспользоваться туалетом. Вагоны электропоездов производства Хюндай Ротем и Шкода Вагонка оборудованы вакуумными туалетами, пользоваться которыми можно как в ходу поезда, так и на стоянках. Несомненной положительной особенностью является и отсутствие загрязнения окружающей среды при использовании вакуумных туалетов. использование которых не ограничивается которые позволяют пассажирам и т. д.

Но, конечно же, при всех новшествах, были сохранены требования действующих норм к конструкции кузовов и узлов, обеспечивающих безопасность движения. С целью подтверждения соответствия параметров электропоездов обусловленным требованиям, а так же во исполнение положений Закона Украины «О железнодорожном транспорте» были созданы рабочие группы (комиссии) из представителей линейных предприятий Укрзализныци, служб управлений дорог, главных управлений. Кроме того, для этих же целей были привлечены специалисты



ведущих научных организаций по железнодорожному транспорту. Проведение комплекса работ по сертификации обеспечивает государственное предприятие Днепропетровский орган по сертификации железнодорожного транспорта. Работы по сертификации электропоездов производства компании Шкода Вагонка проводились совместно со специалистами государственного предприятия «Харьковский орган по сертификации железнодорожного транспорта». В ходе проведения работ по сертификации были внесены предложения с целью улучшения некоторых характеристик, однако обязательства по конфиденциальности не позволяют подробно говорить о них.

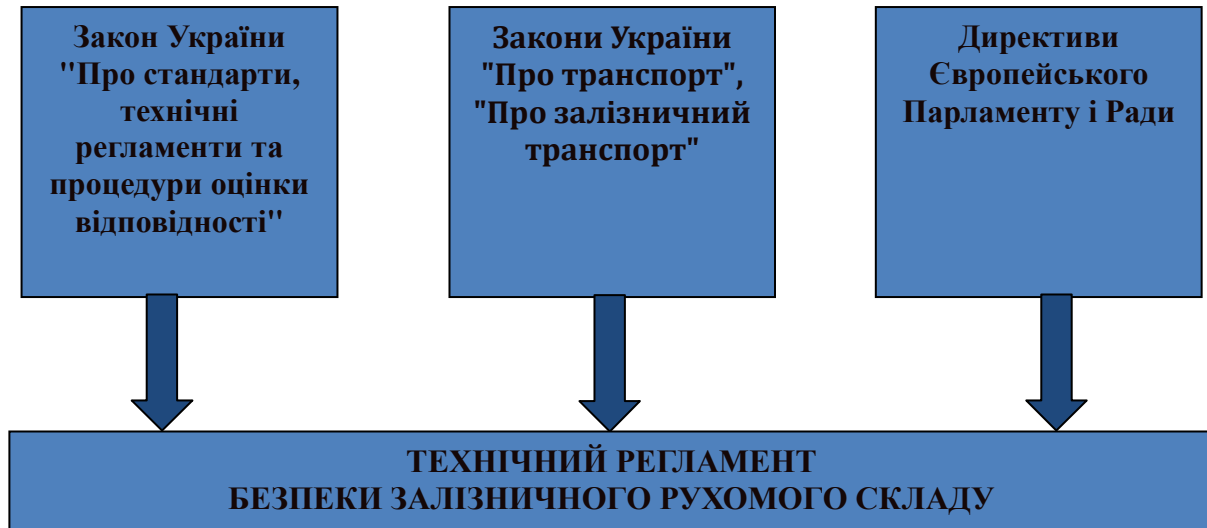
В заключение хотелось бы отметить, что использование электропоездов таких известных производителей как Хюндай Ротем и Шкода Вагонка в перевозках пассажиров как во время проведения Евро-2012, так и в дальнейшем, позволят обеспечивать уровень комфорта и сервиса, соответствующие мировым стандартам. Хотелось бы выразить надежду, что это будет способствовать росту самосознания наших сограждан, а так же созданию положительного имиджа нашего государства.



## **ВПРОВАДЖЕННЯ ТЕХНІЧНОГО РЕГЛАМЕНТУ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ**

Мицко Р.С., директор ДП Дніпропетровський орган з сертифікації залізничного транспорту, Самойлов П.С. фахівець I категорії ДП ДОСЗТ

### **1. Законодавча база технічного регламенту**



### **2. Принципи розроблення.**

Проект технічного регламенту розроблений на підставі:

- міжнародних стандартів (за винятком випадків, якщо вони є неефективними або невідповідними з огляду на недостатній рівень захисту або базові кліматичні, географічні умови, особливості держави, умови та суттєві технологічні проблеми;
- регіональних стандартів – (якщо міжнародні стандарти не використані з причин, зазначених у попередньому абзаці;
- стандартів, технічних регламентів та процедур оцінки відповідності або відповідних їх частин держав, що є членами відповідних міжнародних чи регіональних організацій, або з якими укладено відповідні міжнародні договори України (про взаємне визнання, розроблення та застосування стандартів, технічних регламентів та процедур оцінки відповідності);
- наукових досягнень, знань і практики.

### **3. Ідеологія проекту технічного регламенту.**

Технічний регламент це Державний нормативно-правовий акт який встановлює:

1. мінімально необхідні вимоги до рухомого складу, виконання яких забезпечує: екологічну, радіаційну, біологічну; вибухову; механічну; пожежну; термічну; хімічну; електричну та інші безпеки, а також електромагнітну сумісність в частині



забезпечення безпеки роботи приладів (обладнання) рухомого складу та єдність вимірювання.

2. процедури оцінки відповідності, які можуть або повинні бути використані для перевірки відповідності продукції.

3. вимоги до пакування, змісту маркування продукції

4. процедуру декларування відповідності, форму, зміст та строк зберігання декларації про відповідність.

#### **4. Структура технічного регламенту**

Технічний регламент побудований з наступних розділів:

I. Загальні положення:

- мета впровадження;
- терміни та позначення;
- сфера застосування;
- поширення дії.

II. Вимоги до рухомого складу при проектуванні, виробництві (в т.ч. Ідентифікація продукції, шляхи забезпечення безпеки рухомого складу та інше).

III. Оцінка відповідності залізничного рухомого складу і його складових частин (з урахуванням вимог постанови Кабінету Міністрів України від 31 серпня 2011р.

№920 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2003р. №1585 «Про затвердження технічного регламенту модулів оцінки

відповідності та вимог щодо маркування національним знаком відповідності, які застосовуються в технічних регламентах з підтвердження відповідності».

#### **5. Застосування технічного регламенту**

Вимоги даного технічного регламенту обов'язкові для застосування й виконання:

- центральними органами виконавчої влади з питань технічного регулювання та споживчої політики;
- юридичними та фізичними особами (виробниками, їх уповноваженими представниками та постачальниками), що здійснюють проектування, виробництво, введення в обіг та експлуатацію рухомого складу;
- призначеними органами з оцінки відповідності;
- власниками залізничного рухомого складу загального користування.

Дія технічного регламенту не поширюється на рухомий склад технологічного залізничного транспорту.

Технічному регулюванню на відповідність вимогам цього технічного регламенту підлягає рухомий склад зі швидкістю руху до 200 км/год включно.



## **6. Приклади вимог при проектуванні та виробництві**

Проектування рухомого складу повинно виконуватись розрахунковим, експериментальним й експертним шляхом, у тому числі на підставі даних експлуатації аналогічної продукції.

При проектуванні залізничного рухомого складу і його складових частин проектувальник повинен вибирати рішення, що забезпечують установлений законодавством України припустимий рівень небезпечних впливів на життя й здоров'я людини, тварин і рослин.

Обрані при проектуванні конструкції залізничного рухомого складу і його складові частини повинні бути безпечні протягом призначеного строку служби і (або) ресурсу, призначеного строку зберігання, а також витримувати впливи й навантаження, яким вони можуть піддаватися в процесі експлуатації.

При проектуванні залізничного рухомого складу і його складових частин проектувальник повинен передбачати аварійні системи для захисту обслуговуючого персоналу і (або) пасажирів у випадку зіткнення і (або) сходу залізничного рухомого складу.

При проектуванні залізничного рухомого складу і його складових частин проектувальник повинен передбачати програмні засоби, що забезпечують безпеку функціонування залізничного рухомого складу і його складових частин.

Безпека залізничного рухомого складу і його складових частин повинна забезпечуватися шляхом:

- а) здійснення комплексу науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт при проектуванні продукції;
- б) застосування підтверджених технічних рішень;
- в) встановлення призначених строків служби й (або) ресурсів продукції, а також проведення технічних обслуговувань і ремонтів з необхідною періодичністю;
- г) проведення комплексу розрахунків, що базуються на апробованих методиках;
- д) вибору матеріалів і речовин, застосовуваних при проектуванні й виробництві продукції в залежності від параметрів й умов експлуатації;
- е) встановлення критеріїв граничних станів продукції;
- ж) проведення оцінки відповідності продукції.

Залізничний рухомий склад і його складові частини повинні забезпечувати:

- дотримання габариту залізничного рухомого складу;
- виконання умов експлуатації з врахуванням зовнішніх кліматичних і механічних впливів;
- технічну сумісність із інфраструктурою залізничного транспорту й іншим залізничним рухомим складом, що експлуатується на цій інфраструктурі;
- стійкість від сходу колеса з рейки;
- стійкість від перекидання в криволінійних ділянках колії;
- запобігання мимовільного відходу з місця стоянки;



- зчеплення в поїздах для передачі динамічних зусиль на режимах тяги й гальмування;
  - допустимий гальмівний шлях;
  - не перевищення погонних навантажень, гранично припустимих сил по впливу на колію, розрахункових осьових навантажень;
  - запобігання падіння складових частин залізничного рухомого складу на залізничну колію;
  - відповідність гранично допустимим силам тяги, гальмування і величинам прискорення;
  - екологічну безпеку;
  - електромагнітну сумісність електроустаткування в частині забезпечення безпеки роботи приладів й устаткування;
  - електромагнітну сумісність електроустаткування із пристроями залізничної автоматики й телемеханіки, залізничного електрозв'язку інфраструктури залізничного транспорту;
- Інше в Технічному регламенті.

## **7. Оцінка відповідності залізничного рухомого складу**

Оцінка відповідності залізничного рухомого складу вимогам цього технічного регламенту здійснюється декларуванням виробником продукції, яка буде застосовуватись для потреб залізничного транспорту шляхом складання декларації та шляхом сертифікації призначеним органом з оцінки відповідності із застосуванням процедур оцінки відповідності та з урахуванням вимог постанови Кабінету Міністрів України від 31 серпня 2011р. №920 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2003р. №1585 «Про затвердження технічного регламенту модулів оцінки відповідності та вимог щодо маркування національним знаком відповідності, які застосовуються в технічних регламентах з підтвердження відповідності».

## **8. Висновки**

Головною підставою для розроблення технічного регламенту був захист здоров'я та життя людини, навколишнього середовища, забезпечення енергоефективності та недопущення дій, що вводять в оману споживачів.

Дія технічного регламенту буде поширюватись на заново проєктуємий, виготовляємий та модернізуємий залізничний рухомий склад та його складові частини (вузли та деталі) що виготовляються та експлуатуються на території України для застосування на залізничних шляхах шириною колії 1520 мм та швидкістю руху до 200 км/год.



В свою чергу залізничний рухомий склад включає в себе: вантажні вагони, локомотиви, пасажирські вагони, спеціальний самохідний, мотор-вагонний рухомий склад.

Для підтвердження відповідності залізничного рухомого складу вимогам технічного регламенту необхідно виконувати наступні основні вимоги: - проведення науково-дослідних та опитно-конструкторських робіт на етапах проектування з метою забезпечення безпеки залізничного рухомого складу.

- використання апробованих технічних рішень;
- періодичне проведення ремонтних робіт;
- визначити показники граничних станів товару та знайти рішення та засоби їх усунення;
- передбачити при проектуванні залізничного рухомого складу аварійні системи для захисту працівників залізниць та пасажирів від небезпечних наслідків.

Необхідно зазначити, що спеціальний самохідний, мотор вагонний рухомі склади та локомотиви повинні мати поїзний радіозв'язок, пристрої контролю швидкості, сигналізацію в автоматичному режимі, пристрої реєстрації показників руху та інше.

Щодо підтвердження відповідності продукції, то згідно регламенту, застосовуються різноманітні модулі, які передбачені вимогами «Постанови Кабінету Міністрів України від 31 серпня 2011р. №920 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2003р. №1585 «Про затвердження технічного регламенту модулів оцінки відповідності та вимог щодо маркування національним знаком відповідності, які застосовуються в технічних регламентах з підтвердження відповідності».





## **СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТЯГОВОГО ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ.**

Коммерческий директор ООО ДАК-ЭНЕРГЕТИКА Корниенко А. В.

Компания ДАК-ЭНЕРГЕТИКА специализируется на разработке и производстве электротехнического оборудования напряжением от 0.4кВ до 35кВ включительно, проектировании и выполнении полного комплекса строительных, монтажных и пусконаладочных работ на объектах тягового и распределительного электроснабжения с напряжением до 154кВ.

Предприятие располагает современным станочным парком, производственные площади составляют 5500 квадратных метров. Персонал регулярно проходит обучение на ведущих зарубежных производственных предприятиях электротехнической отрасли, более 75 процентов сотрудников имеют высшее техническое образование, численность штата составляет 250 человек.

Для строительства тяговых подстанций(ТП), постов секционирования, пунктов группировки и других объектов тягового энергоснабжения ж.д. наше предприятие использует комплексный подход и функционально – блочную технологию, что позволило существенно сократить сроки реализации проектов и как следствие затраты на их реализацию. В рамках реализации данной технологии была разработана линейка комплектных модульных, изделий которая практически полностью охватывает весь спектр типовых проектных решений реализуемых при строительстве новых и реконструкции действующих объектов. Если необходимо реализовать нетиповое проектное решение то гибкость, заложенная в основу данной технологии, позволяет это сделать без существенного увеличения сроков и затрат.

Рассмотрим подробнее, что представляет собой комплектное модульное устройство нашего производства:

**Во первых** это модуль т.е. мобильное здание предназначенное для размещения электротехнического оборудования со встроенными системами отопления, освещения и вентиляции, пожарной сигнализации и пожаротушения, (опционально) системой видеонаблюдения. Линейка модулей стандартизована и включает в себя типоразмеры от 3600мм до 7200мм с шагом 1200 по длине при стандартной ширине 3100 и высоте 3500.

**Во вторых** функциональный блок – это конструктивно и функционально законченное изделие, состоящее из сборки ячеек, шкафов, панелей, объединенных несущими конструкциями, общим силовым токопроводом и вторичными цепями, включающее в себя элементы нижнего уровня системы телемеханического управления и учета.

Для комплектации функциональных блоков наше предприятие производит следующее оборудование:

- НКУ 0,4кВ серии «Днепр» ток до 7кА степень защиты IP 54;
- РУ 6(10)кВ серий КЕ с элегазовой и серии КП с твердой изоляцией;



- РУ 3,3кВ серий КВ и КС с выкатной и стационарной установкой БВ;
- РУ 27,5 серии КЕ 275 и РУ 35кВ серии КЕ 353 с элегазовой изоляцией;
- ПВА и БВ постоянного тока;

При разработке всего спектра оборудования основной упор был сделан на малообслуживаемость, высокую надежность и высокую степень автоматизации всего производимого нами оборудования.

Система управления качеством производимого оборудования и предоставляемых услуг соответствует ISO 9001:2009, выпускаемая продукция сертифицирована в системе УкрСЕПРО, на выполняемые работы имеются необходимые разрешения и лицензия.

Преимущества блочно – модульной технологии:

- повышение качества изготовления и, как следствие, надежности;
- высокая заводская готовность оборудования, включая оборудование телеуправления;
- сокращение сроков ввода в эксплуатацию (пусковая готовность 2-3 недели после окончания строительных работ);
- возможность использовать набор функциональных блоков или модулей в различных сочетаниях в зависимости от требований проекта;
- сокращение сроков и затрат на проектирование;
- простота установки и монтажа оборудования.

Для модульных ТП необходим минимальный объем строительных работ, малая занимаемая площадь и возможность установки в местах, где капитальное строительство невозможно из-за пространственных, климатических или иных ограничений.

В прошлом году нашей компанией были выполнены работы по изготовлению, монтажу и наладке шести модульных тяговых подстанций. Изготовление оборудования было начато в июне 2011г., поставка его на объекты была закончена в декабре 2011г, а ввод в эксплуатацию последней из ТП, состоялся уже в апреле месяце 2012. Таким образом общее количество блочно-модульных изделий произведенных за год составило 66 шт. Эта цифра является количественным подтверждением эффективности примененной блочно-модульной технологии.

Следующим направлением где применение данной технологии может дать положительный эффект является комплексная модернизация (реконструкция) ТП.

При проведении реконструкции ТП с использованием комплектных модульных устройств существенно повышается качество и безопасность проводимых работ. Т.е. существует возможность разместить на территории подстанции любое распределительное устройство, переключить на него питание потребителей и провести реконструкцию или замену распределительного устройства на подстанции.



В идеальном варианте, когда необходимо провести капитальную модернизацию всей ТП, для этой цели можно использовать передвижную тяговую подстанцию(ПТП).

Производство новых и глубокая модернизация существующих ПТП одно из направления деятельности нашей компании. Для этого специалистами нашего предприятия был разработан весь спектр комплектных модульных распределительных устройств специально предназначенных для установки на ж.д. платформы с целью замены морально и физически устаревших РУ ПТП находящихся сейчас в эксплуатации.

В прошлом году нами была выполнена глубокая модернизация ПТП 154/27,5кВ на станции «Кременчуг» с заменой ОРУ 154 кВ ранее размещавшегося на грунте на комплектное РУ 154кВ, размещенное на ж.д. платформе что существенно повысило мобильность ПТП. Кроме этого были заменены все РУ ПТП на современные и заменена система управления ПТП, которая позволяет функционировать ПТП без дежурного персонала управляясь с энергодиспетчерской. В результате модернизации от исходной ПТП была оставлена только платформа с тяговым трансформатором.

Применение современных проектно – конструкторских решений и малообслуживаемого оборудования, производства нашего предприятия позволяет провести подобную модернизацию, а при необходимости и расширение всех существующих на данный момент ПТП. Что в свою очередь позволит шире использовать их как при реконструкции, или восстановлении действующих ТП так и при новом строительстве.



## ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ВИДАНИХ СЕРТИФІКАТІВ

Напротязі квітня 2012р – травня 2012р. Державним підприємством Дніпропетровський орган з сертифікації залізничного транспорту видано наступні сертифікати:

Регістраційний номер	Дата видачі Термін дії	Заявник (назва та код ЄДРПОУ)	Назва продукції	Відповідає вимогам (нормативний документ, який зареєстрований в установленому порядку)
UA1.099.00483 97-12	02.04.2012 01.04.2013	ТОВ «МОНТИКОР», 49051, м. Дніпропетровськ, вул. Курсантська, 1, (код ЄДРПОУ 36207250)	Башмаки універсальні гальмові ДКПП 35.20.31.000 (30.20.31-00.00)	П.п 1.2, 1.3.2, 1.3.3, 1.3.3.3, 1.3.3.4, 1.3.4, 1.3.6, 1.3.7, 1.3.8, 1.5 ТУ У 35.2-24439835- 003: 2007 "Башмак універсальний гальмовий. Технічні умови"
UA1.099.00513 90-12	05.04.20120 4.04.2013	ПАТ «Верхньодніпровський машинобудівний з-д», 51600, Дніпропетровська обл., м. Верхньодніпровськ, вул. Гагаріна, 23, (код ЄДРПОУ 05749336)	Вагони для окатишів моделі 20- 9916 та моделі 20- 9916-01 ДКПП 30.20.33 (35.20.33)	ТУ У 30.2-05749336- 004:2012 «Вагони для окатишів моделі 20- 9916 та моделі 20- 9916-01. Технічні умови»
UA1.099.00528 36-12	09.04.2012 10.10.2016	ТОВ «Луганський електромашинобуді в-ний завод», 91029, м.Луганськ, вул. 2 Краснознам'яонная, 16, (код ЄДРПОУ 31995235)	Ролики УСО для колійних машин ДКПП 35.20.40 (30.20.40)	п.п 1.1.1, 1.3.2-1.3.5, 1.4.1, 1.4.4-1.4.9, 1.5- 1.7 ТУ У 35.2- 31995235-054:2010 «Ролики УСО для колійних машин. Технічні умови»
UA1.099.00733 12-12	15.05.2012 21.02.2013	ТОВ "ДАК- Енергетика", 51283, Дніпропетровська обл., Новомосковський р- н, с. Піщанка, вул. Степова, 2А, 2Б	Вимикачі автоматичні швидкодіючі ВАБ- 206 (ДКПП27.12.10- 20.00)	ТУ У 31.2-33165522- 004:2009 "Вимикачі автоматичні швидкодіючі ВАБ- 206. Технічні умови"
UA1.099.00736 93-12	15.05.2012 12.04.2014	ТОВ "ДАК- Енергетика", 51283, Дніпропетровська обл.,	Модуль перемикача пункту групування типу ПСС-В- 3,3/27,5 (ДКПП	відповідно до пп.4.14.1,8.3.1, 8.3.2, 11.2.1 ГОСТ 1516.3- 96; п3.3.7 ГОСТ



		Новомосковський р-н, с. Піщанка, вул. Степова, 2А, 2Б	27.12.1)	12.2.007-75
UA1.099.0073700-12	15.05.2012 12.04.2014	ТОВ "ДАК-Енергетика", 51283, Дніпропетровська обл., Новомосковський р-н, с. Піщанка, вул. Степова, 2А, 2Б	Комірки розподільчого пристрою 6 (10) кВ серії КЕ-610 згідно Додатку 1 (3 позиції), що є невід'ємною частиною сертифікату відповідності (ДКПП 27.12.1)	п. 11.2.1 ГОСТ 1516.3-96; п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0-75
UA1.099.0073701-12	15.05.2012 12.04.2014	ТОВ "ДАК-Енергетика", 51283, Дніпропетровська обл., Новомосковський р-н, с. Піщанка, вул. Степова, 2А, 2Б	Пости секціонування і пункти паралельного з'єднання змінного струму напругою 27,5 кВ для електрифікованих залізниць (ДКПП 27.12.1)	пп. 1.1.1, 1.1.2, 1.1.2.1, 1.1.2.2, 1.1.3-1.1.7, 1.2.1, 1.2.4, 1.2.5, 1.2.6, 1.4.1-1.4.12, 1.5, 1.6-1.8, 2.2.1-2.2.6, 2.2.8, 2.2.9 ТУ У 31.2-33165522-002:2011 "Пости секціонування і пункти паралельного з'єднання змінного струму напругою 27,5 кВ для електрифікованих залізниць. Технічні умови"
UA1.099.0073706-12	15.05.2012 12.04.2014	ТОВ "ДАК-Енергетика", 51283, Дніпропетровська обл., Новомосковський р-н, с. Піщанка, вул. Степова, 2А, 2Б	Пристрої комплектні розподільчі 3,3 кВ згідно Додатку 1 (2 позиції), що є невід'ємною частиною сертифікату відповідності (ДКПП 27.12.1)	пп. 4.14.1, 11.2.1 ГОСТ 1516.3-96; п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0-75
UA1.099.0073713-12	15.05.2012 12.04.2014	ТОВ "ДАК-Енергетика", 51283, Дніпропетровська обл., Новомосковський р-н, с. Піщанка, вул. Степова, 2А, 2Б	Тягова комплектна підстанція змінного струму 27,5 кВ модульного виконання у складі модулів згідно Додатку 1 (12 позицій), що є невід'ємною частиною сертифікату відповідності (ДКПП 27.12)	згідно Додатку 2, що є невід'ємною частиною сертифікату відповідності



UA1.099.00759 80-12	18.05.2012 21.04.2015	ПАТ "Білоцерківський завод ЗБК", 09113, м. Біла Церква, Київська обл., вул. Січневого прориву, 39, код ЄДПРОУ 00130659	Стояки центрифуговані залізобетонні для опор контактної мережі залізниць марок: СО 135-59 (6,0), СО 135-79 (8,0), СО 135-98 (10,0) та СО 105-88 Код ДКПП 23.61.12	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, п.п. 3.1, 3.3-3.7, 4.1.1-4.1.14, 4.1.17-4.1.26, 4.1.29, 4.2.1, 4.2.2, 7.1, 7.2 ДСТУ Б В.2.6-21-2008 та ТУ У 26.6-00130659-001:2005 "Стояки центрифуговані залізобетонні для опор контактної мережі залізниць. Технічні умови" крім п.1.26
UA1.099.00759 81-12	18.05.2012 21.04.2015	ПАТ "Білоцерківський завод ЗБК", 09113, м. Біла Церква, Київська обл., вул. Січневого прориву, 39, код ЄДПРОУ 00130659	Стояки центрифуговані залізобетонні високовольтно-сигнальних ліній автоблокування залізниць марки СК 106-5а Код ДКПП 23.61.12	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, ДСТУ Б В.2.6-68:2008 крім р.3 та ТУ У В.2.6-26.6-00130659-002:2009 "Стояки центрифуговані залізобетонні високовольтно-сигнальних ліній автоблокування залізниць. Технічні умови" крім п.1.14.
UA1.099.00813 12-12	25.05.2012 27.05.2014	"SKODA VAGONKA a.s.", 1.maje 3176/102, 703 00 Ostrava, Чеська Республіка.	Двоповерховий міжрегіональний двосистемний шестивагонний електропоїзд	пунктів 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 6.5 ДСТУ 4493 :2005 "Вагони магістральні пасажирські дизель - та електропотягів. Вимоги щодо безпеки", пунктів 8.4; 9.3.14.1; 9.3.14.2; 10.6.2 "Двухэтажный межрегиональный двухсистемный шестивагонный электропоезд. Техническое задание ТР-V-41/ 2010".
UA1.099.00822 53-12	28.05.2012 27.05.2014	ТОВ "БНТ", 49099, м. Дніпропетровськ, ж/м Красний	Підбійки до колійних машин типу ВІР, ВІРС,	ТУ У 35.2-21857762-002:2006 "Підбійки колійних машин.



		Камінь, б. № 4, кім. 262,	ДКМ, "DUOMATIC", "UNIMAT" ДКПП (30.20.31)	Технічні умови"
UA1.099.00832 10-12	29.05.2012 28.05.2013	ПП "Промінь", 86000, Донецька обл., м. Ясинувата, вул. Герцена, 19	Автозчеп СА-3 для рухомого складу залізниць (згідно дodatку) ДКПП (30.20.40)	вимогам п. 1.1 та п. 1.3. ГОСТ 22703-91 "Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия"
UA1.099.00833 31-12	29.05.2012 18.11.2015	Публічне акціонерне товариство "Дніпровагонмаш", 51925, Дніпропетров-ська обл., м. Дніпро- дзержинськ, вул. Українська, буд. 4.	Напіввагони моделі 12-4102 ДКПП (30.20.33)	ТУ УЗ.06.05669819.111- 99 "Полувагон. Модель 12-4102. Технические условия. Напіввагон. Модель 12-4102. Технічні умови"
UA1.099.00840 13-12	30.05.2012 29.05.2014	ТОВ "ТрансВагонЛіт", 105318, м. Москва, Ізмайловський вал, буд. 20, спр.1, Росія за генеральним дорученням без № від 13.03.2012 р. від ТОВ "Jinan Luxin Locomotive and Rolling Stock Parts Co., Ltd" (ТОВ "Компанія по запасним частинам до локомотивів і вагонів Цзінань Цзюйсінь"), провінція Шаньдун, м. Чжанцю, промислова зона Цзаюань, КНР	Автозчеп СА-3 (креслення № 1835.01.000 СБ)ДКПП (30.20.40- 30.00)	ТУ У 35.2-32258888- 574:2008 "Автозчеп СА-3. Технічні умови" та кресленню № 1835.01.000 СБ
UA1.099.00846 67-12	30.05.2012 15.05.2015	ДП "Проектно- конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниці" (ПКТЬ ЦВ Укрзалізниці)	Машина для обмивання корпусів букс вагонів КТ 111.00.00.000 ДКПП (28.99.3)	ТУ У 29.5-16296913- 034:2009 "Машина для обмивання корпусів букс вагонів. Технічні умови" та комплекту конструкторської



		(02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74)		документації КТ 111.00.00.000.
UA1.099.00846 73-12	30.05.2012 15.05.2015	ДП "Проектно-конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниці" (ПКТБ ЦВ Укрзалізниці) (02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74)	Комплект домкратів електричних вантажопідійомністю 40т та 160т КТ 081.00.00.000 ДКПП(28.22.13.70.00)	ТУ У 29.2-16296913-030:2006 "Комплект домкратів електричних вантажопідійомністю 40 та 160т. Технічні умови" та комплекту конструкторської документації КТ 081.00.00.000.
UA1.099.00846 80-12	30.05.2012 15.05.2015	ДП "Проектно-конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниці" (ПКТБ ЦВ Укрзалізниці) (02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74)	Машина для обмивання та механічної очистки осі колісної пари та навколо-ободної зони КТ 110.00.00.000 ДКПП (28.99.3)	ТУ У 29.5-16296913-032:2009 "Машина для обмивання та механічної очистки осі колісної пари та навколоободної зони. Технічні умови" та комплекту конструкторської документації КТ 110.00.00.000
UA1.099.00846 84-12	30.05.2012 15.05.2015	ДП "Проектно-конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниці" (ПКТБ ЦВ Укрзалізниці) (02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74)	Установка для наплавлення п'ятників вантажних вагонів КТ 102.00.00.000 ДКПП (27.90.31)	ТУ У 29.4-16296913-063:2010 "Установка для наплавлення п'ятників вантажних вагонів. Технічні умови" та комплекту конструкторської документації КТ 102.00.00.000
UA1.099.00846 87-12	30.05.2012 15.05.2015	ДП "Проектно-конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниці" (ПКТБ ЦВ Укрзалізниці) (02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74)	Установка для механічної обробки підп'ятникового місця надресорної балки КТ 042.00.00.000 ДКПП (28.41.22)	ТУ У 35.2-16296913-022:2004 "Установка для механічної обробки підп'ятникового місця надресорної балки. Технічні умови" та комплекту конструкторської документації КТ 042.00.00.000
UA1.099.00846 92-12	30.05.2012 15.05.2015	ДП "Проектно-конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниці" (ПКТБ ЦВ Укрзалізниці) (02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74)	Установка для механічної обробки буксового прорізу бокової рами КТ106.00.00.000 ДКПП (28.41.22)	ТУ У 29.4-16296913-033:2008 "Установка для механічної обробки буксового прорізу бокової рами. Технічні умови" та





		Укрзалізниця) (02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74)		комплекту конструкторської документації КТ 106.00.00.000.
UA1.099.00846 96-12	30.05.2012 15.05.2015	ДП "Проектно- конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниця" (ПКТБ ЦВ Укрзалізниця) (02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74)	Стенд для відновлення різьбової частини цапф триангеля КТ 101.00.00.000 ДКПП (27.90.31-54.00)	ТУ У 29.4-16296913- 031:2009 "Стенд для відновлення різьбової частини цапф триангеля. Технічні умови" та комплекту конструкторської документації КТ 101.00.00.000.

За період квітня-травня 2012 р. Органом сертифікації "Дортранстелеком"  
видано наступні сертифікати:

Реєстрацій- ний №	Дата видачі Термін дії	Заявник (назва та код ЄДРПОУ)	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ, який зарєєстрований в установленому порядку)
UA1.093.0033 174-11	21.03.2012 0.03.2012	ПП НВП "Завод техніки зв'язку і автоматики"	Стативи релейні СРКМ-2900 та стативи релейно- блочні СРБКМ- 2900	ТУ У 31.2-34167410- 002:2010 "Стативи кросової системи монтажу. Технічні умови"
UA1.093.0033 178-11	21.03.2012 0.03.2012	ПП НВП "Завод техніки зв'язку і автоматики"	Шафи металеві релейні ШМР та батареїні ШМБ	ТУ У 31.2-34167410- 008:2006 "Шафи металеві релейні ШМР та батареїні ШМБ. Технічні умови"
UA1.093.0033 184-11	21.03.2012 0.03.2012	ПП НВП "Завод техніки зв'язку і автоматики"	Щитки переїзної сигналізації ЩПС-4П та ЩПС-2У	ТУ У 31.2- 34167410- 011:2010 "Щитки переїзної сигналізації ЩПС. Технічні умови"



За період квітня-травня 2012 р. ДП «Харківський орган з сертифікації залізничного транспорту» видано наступні сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.110.00 48174-12	02.04.2012 31.12.2012	ПП "Промінь", код ЄДРПОУ 32221156	автозчепи СА-3 для рухомого складу залізниць	ГОСТ 22703-91 (п.п. 1.1, 1.3) та КД 106.01.00-0СБ
UA1.110.00 48296-12	02.04.2012 28.03.2015	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "НАУКОВО-ВИРОБНИЧИЙ ЦЕНТР "ТРАНСМАШ", код ЄДРПОУ 30009065	колісні пари РУ1Ш-957-Г без буксових вузлів КД 100.10.010-11СБ для залізничних вагонів, ДСТУ ГОСТ 4835:2008 «Колісні пари вагонів магістральних залізниць колії 1520 мм	Технічні умови» (ГОСТ 4835-2006), ТУ 24.05.816-82 «Колесные пары с буксовыми узлами на подшипниках качения. Технические условия», КД 100.10.010-11СБ
UA1.110.00 51524-12	05.04.2012 03.04.2014	ТДВ "Брянківський завод бурового устаткування", код ЄДРПОУ 01423122	кришки циліндрів 5Д49.78.1-1Бзап.СБ та 5Д49.78Бзап.СБ для дизельних двигунів тепловозів, ТУ 32ЦТВР-44-95	«Крышки цилиндров чугунные тепловозных дизелей типа Д49, Д50. Технические условия» (пп. 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.7; 1.9; 1.11; 1.12; 3.1; 3.2; 3.3), КД 5Д49.78.1-1 Б зап. СБ та 5Д49.78 Б зап. СБ
UA9.110.00 712-12	09.04.2012 05.04.2015	ТОВ "Донспецсервіс", код ЄДРПОУ 35035388	капітальний ремонт тепловозів ТГМ4, ТГМ6, кранів залізничних ЕДК, КДЕ	«Руководство по текущему ремонту тепловозов ТГМ6 и ТГМ6А» «Тепловоз ТГМ6А. Руководство по капитальному ремонту. 24.02.04.21-83РК», 1983 р. «Правила капитального ремонта тепловозов типа ТГМ3», ЦТ-ЦТВР/4067, 1982 р. «Тимчасові правила капітального



				ремонту, середнього ремонту дизель-електричних кранів на залізничному ходу КДЕ-151, КДЕ-161», ЦТ-4011, 1981 р.
UA1.110.00 55437-12	11.04.2012 10.04.2014	ТОВ "С.В.В.-СЕРВИС", код ЄДРПОУ 33853284	пружини для рухомого складу залізниць (96 позицій на трьох додатках)	ДСТУ ГОСТ 1452:2007 «Пружини циліндричні гвинтові візків та ударно-тягових приладів рухомого складу залізниць. Технічні умови» (крім пп. 4.8; 4.8.1; 4.8.2; 4.8.3; 4.11; 4.12; 4.16; 4.17), конструкторської документації
UA1.110.00 55446-12	11.04.2012 10.04.2013	ТОВ "ПРОМЕКСПОСЕРВІС", код ЄДРПОУ 31197835	загвіздки гальмівної колодки для вагонів залізниць,	ГОСТ 1205-75 «Чека тормозной колодки для вагонов железных дорог колеи 1520 мм. Технические условия», креслення 61.40.111-01
UA1.110.00 59641-12	19.04.2012 18.04.2014	ТДВ "Брянківський завод бурового устаткування", код ЄДРПОУ 01423122	пружини внутрішні кр. №БЗБО.2011.004 та пружини зовнішні кр. №БЗБО.2011.002 для візків вантажних вагонів	ДСТУ ГОСТ 1452:2007 «Пружини циліндричні гвинтові візків та ударно-тягових приладів рухомого складу залізниць. Технічні умови» (ГОСТ 1452-2003, ІДТ), креслень №БЗБО.2011.004, №БЗБО.2011.002
UA1.110.00 59787-12	19.04.2012 18.04.2014	ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ДОНЕЦЬКА ЕЛЕКТРОДНА КОМПАНІЯ", код ЄДРПОУ 37967292	електроди зварювальні марок ЦНИИН-4 та НР-70 для зварювання та наплавлення елементів залізничної колії	ГОСТ 10051-75 «Электроды покрытые металлические для ручной дуговой наплавки поверхностных слоев с особыми свойствами. Типы» (щодо твердості наплавленого металу та хімічного складу наплавленого металу)



UA1.110.00 62415-12	24.04.2012 23.04.2013	ТОВ "ЦЕНТРІНДУСТРІЯ", 04053, код ЄДРПОУ 37143654	колодки гальмівні чавунні тип "С" для вагонів "КТ-РЩ	ГОСТ 1205-73 «Колодки чугунные, тормозные для вагонов и тендеров железных дорог широкой колеи. Конструкция и основные размеры», ОСТ 32-194-2002 «Колодки тормозные чугунные для вагонов. Технические условия» пп. 3.3; 3.7; 3.8; 3.10; 3.11; 3.12; 3.15; 3.17, креслення №21.30.433.00 СБ
UA1.110.00 62654-12	25.04.2012 31.12.2012	ПП "Промінь", код ЄДРПОУ 32221156	автозчепа СА-3 для рухомого складу залізниць	ГОСТ 22703-91 (п.п. 1.1, 1.3) та КД 106.01.00-0СБ
UA1.110.00 63061-12	25.04.2012 24.04.2014	ТОВ "ПРОМЕКСПОСЕРВІ С", код ЄДРПОУ 31197835	запасні частини до пасажирських вагонів (нагрівальні елементи тєни)	ДСТУ 4049-2001 "Вагони пасажирські магістральні локомотивної тяги. Вимоги безпеки" (п.п. 5.2, 5.8, 5.16)
UA1.110.00 64008-12	26.04.2012 25.04.2015	ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "ХАРКІВСЬКИЙ ПІДШИПНИКОВИЙ ЗАВОД", код ЄДРПОУ 05808853	комплектуючі підшипників кочення роликів радіальних з короткими циліндричними роликами для рухомого складу залізниць: 42726Л4М.02 - кільце внутрішнє однобортове, 232726Л4М.02 - кільце внутрішнє безбортове, 42726Е2М.56 - сепаратор з вікнами, 232726Л1М.12 - приставний бортик внутрішнього кільця	ТУ У 29.1-05808853- 001:2005 «Підшипники роликів циліндричні та їх деталі. Технічні умови», ТУ У 29.1- 05808853-001:2005 «Підшипники роликів циліндричні та їх деталі. Технічні умови»
UA1.110.00 64009-12	26.04.2012 25.04.2015	ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО	підшипники кочення роликів радіальні з короткими	ТУ У 29.1-05808853- 001:2005 «Підшипники



		"ХАРКІВСЬКИЙ ПІДШИПНИКОВИЙ ЗАВОД", код ЄДРПОУ 05808853	циліндричними роликами для рухомого складу залізниць	роликові циліндричні та їх деталі. Технічні умови», ТУ У 29.1-05808853-001:2005 «Підшипники роликові циліндричні та їх деталі. Технічні умови»
UA1.110.00 64943-12	27.04.2012 26.04.2014	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО 'НАУКОВО-ВИРОБНИЧИЙ ЦЕНТР 'ТРАНСМАШ', код ЄДРПОУ 30009065	рукава з'єднувальні Р11, Р12, Р13, Р14, Р15, Р16, Р17Б, Р32 гальмових систем рухомого складу залізниць	ГОСТ 2593-82 та креслень АРЯА.667761.001СБ, АРЯА.667761.001-01СБ, АРЯА.667761.001-02СБ, АРЯА.667761.001-03СБ, АРЯА.667761.001-04СБ, АРЯА.667761.001-05СБ, АРЯА.667761.002СБ, АРЯА.667761.003СБ
UA1.110.00 64945-12	27.04.2012 25.04.2015	АТ "Бериславський машинобудівний завод", код ЄДРПОУ 00211004	запасні частини для рухомого складу залізниць	ГОСТ 13211-80, ТУ У 30.2-00211004-019:2012 «Втулки циліндрів тепловозних дизелів. Технічні умови», ОСТ 24.169.07-84 «Втулки цилиндров стальные дизелей и газовых двигателей. Общие технические условия», ТУ У 35.2-01124483-064:2009 «Клапани впускні та випускні дизелів. Технічні умови», ТУ У 27.5-30405136-001:2009 «Маслоти із чавуну марок СЧХН, СЧХНМД, ВЧХНМД для поршневих кілець. Технічні умови», ТУ У 35.2-01124483-030-2003 «Вкладиші підшипників дизелів. Технічні умови»,



				конструкторської документації (додаток – 35 позицій)
UA1.110.00 64944-12	28.04.2012 26.04.2014	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО 'НАУКОВО-ВИРОБНИЧИЙ ЦЕНТР 'ТРАНСМАШ', код ЄДРПОУ 30009065	крани роз'єднувальні 4300, 372, 379 та крани кінцеві 4304 (190), 4314 (190), 4313 (191) гальмових систем рухомого складу залізниць	ТУ У 35.2-30009065-012:2012 «Крани гальмових систем. Технічні умови» та креслень АРЯА.667762.001СБ, АРЯА.667764.001СБ, АРЯА.667764.001-01СБ, АРЯА.667763.001СБ, АРЯА.667763.002СБ, АРЯА.667763.003СБ
UA1.110.00 65556-12	28.04.2012 25.04.2015	АТ "Бериславський машинобудівний завод", код ЄДРПОУ 00211004	запасні частини для рухомого складу залізниць: насоси та запасні частини до них (додаток - 19 позицій)	ТУ У 30.2-00211004-022:2012 «Насоси водяні. Технічні умови»,
UA1.110.00 65617-12	28.04.2012 25.04.2015	АТ "Бериславський машинобудівний завод", код ЄДРПОУ 00211004	запасні частини для рухомого складу залізниць: фільтри та запасні частини до них (додаток - 14 позицій)	ГОСТ 14146-88, конструкторської документації
UA1.110.00 67132-12	03.05.2012 02.05.2014	ТОВ "МЕТАЛ ТОРГ", код ЄДРПОУ 37775142	запасні частини для рухомого складу залізниць (пружини)	ДСТУ ГОСТ 1452:2007 «Пружини циліндричні гвинтові візків та ударно-тягових приладів рухомого складу залізниць. Технічні умови» (крім п. 4.17), ГОСТ 16118-70 «Пружини винтовые цилиндрические сжатия и растяжения из стали круглого сечения. Технические требования»
UA1.110.00 67676-12	04.05.2012 31.12.2012	ПП "Промінь", код ЄДРПОУ 32221156	автозчепи СА-3 для рухомого складу залізниць	ГОСТ 22703-91 (п.п. 1.1, 1.3) та КД 106.01.00-0СБ
UA9.110.00 998-12	04.05.2012 29.06.2012	Колійний ремонтно-механічний завод Одеської залізниці,	капітальний та середній ремонт колійних машин	«Машина для закрєплення и смазки клемных и закладных



		код ЄДРПОУ 01071321	ПМГ, МПД-2, МП-2Д, УК-25СП, УК-25/9-18	болтов непрерывного действия ПМГ. Технические условия на капитальный ремонт 79.001-00.00.000УК»; «Платформа моторная самоходная МПД-2. Технические условия на средний ремонт 36-00.00.000УС», «Платформа моторная самоходная МПД-2. Технические условия на капитальный ремонт 36-00.00.000УК»; «Укладочный кран УК-25/9, УК-25/9-18. Технические условия на капитальный ремонт первого объема (КР-1)»
UA9.110.00 999-12	04.05.2012 03.02.2013	Колійний ремонтно-механічний завод Одеської залізниці, код ЄДРПОУ 01071321	капітальний та середній ремонт виправно-підбивально-рихтувальної машини для стрілочних переводів ВПРС-03	«Технічні умови на капітальний ремонт машини ВПРС-02» 1024.00.00.000УК, «Технічні умови на середній ремонт машини ВПРС-02» 1024.00.00.000УС

Напротязі квітня-травня 2012р. Державним підприємством „Орган з сертифікації АСУ УПП ЗТ” сертифікати не видавались.:

За період квітня-травня 2012 р. Органом з сертифікації продукції вагонобудування Державного підприємства „Український науково-дослідний інститут вагонобудування” (ОС ПВ ДП «УкрНДІВ») видано наступні сертифікати:



Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.098.006 8082-12	04.05.2012 р.- 03.05.2014 р.	ТОВ „ЗАВОД „ПРОМЛИТ” код ЄДРПОУ 33273933,	Упор передній УП-1 автозчепного пристрою (кресленик ПРЛ-321.000) ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.006 8085-12	04.05.2012 р.- 03.05.2014 р.	ТОВ „ЗАВОД „ПРОМЛИТ” код ЄДРПОУ 33273933,	Упор задній УЗ-1 автозчепного пристрою (кресленик ПРЛ-322.000) ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.007 4772-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Замок автозчепу СА-3 для залізничного рухомого складу (кресленик 1835.01.002) ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.007 4775-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Запобіжник замка автозчепу СА-3 для залізничного рухомого складу (кресленик 1835.01.006) ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.007 4776-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Підіймач замка автозчепу СА-3 для залізничного рухомого складу (кресленик 1835.01.004)	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного





			ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.007 4779-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Валик підіймача замка автозчепу СА-3 для залізничного рухомого складу (кресленик 1835.01.011) ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.007 4781-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Замкоутримувач автозчепу СА-3 для залізничного рухомого складу (кресленик 1835.01.003) ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.00747 84-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Хомут тяговий автозчепного пристрою залізничного рухомого складу (кресленик 1835.00.001) ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.00748 00-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Балочка центруюча автозчепного пристрою залізничного рухомого складу (кресленик РМК 106.00.011-2), ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”



UA1.098.00748 01-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Упор передній УП1К-2 автозцепного пристрою залізничного рухомого складу (кресленник ЧУ 001.04.2012), ДКПП 27.52.10.100 серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.00748 02-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Упор задній УЗ1К автозцепного пристрою залізничного рухомого складу (кресленник ЧУ 002.04.2012), ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.00748 04-12	16.05.2012 р.- 15.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Упор об’єднаний УЗО11 автозцепного пристрою залізничного рухомого складу (кресленник ЧУ 003.04.2012), ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 22703-91 „Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия”
UA1.098.00749 07-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Кришка люка напіввагона (кресленник РМК 9880.45.060 СБ), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності СОУ МПП 45.060- 330:2010 „Вагоны вантажні. Кришка люка напіввагона. Загальні технічні вимоги”
UA1.098.00749 08-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	П’ятник вантажного вагона (кресленник ЧУ 004.04.2012), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності СОУ МПП 45.040- 069:2004 „Вагоны вантажні магістральних залізниць колії 1520 мм.



				П'ятники, підп'ятники та підп'ятникові місця. Технічні умови"
UA1.098.00749 09-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Клин фрикційний візка вантажного вагона (кресленик РМК 1750.30.001), ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 977-88 „Отливки стальные. Общие технические условия”
UA1.098.00749 54-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Зносостійкі деталі двовісних візків вантажних вагонів (пластина рухома - кресленик РМК 1698.02.003, пластина нерухома - кресленик РМК 1698.02.001, ковпак ковзуна - кресленик РМК 1698.02.100 СБ, вставка п'ятника - кресленик РМК 1698.02.005), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 8479-70 „Поковки из конструкционной углеродистой и легированной стали. Общие технические условия”
UA1.098.00749 55-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Корпус букси типу 1 для вантажних вагонів (кресленик РМК 1750.100.009), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності СОУ МПП 45.040- 112:2006 „Букси для колісних пар пасажирського і вантажного рухомого складу. Технічні умови”
UA1.098.00749 58-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Підвіска гальмівного башмака для гальмівної системи рухомого складу (кресленик РМК 100.40.051-0), ДКПП 35.20.40.300 серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 8479-70 „Поковки из конструкционной углеродистой и легированной стали. Общие технические условия”
UA1.098.00749 59-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Клин тягового хомута автозчепного пристрою (кресленик РМК 106.00.002-2),	Сертифікат відповідності ГОСТ 8479-70 „Поковки из



			ДКПП 35.20.40.300 серійне виробництво	конструкционной углеродистой и легированной стали. Общие технические условия”
UA1.098.00749 60-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Підвіска маятникова автозчепного пристрою (кресленик РМК 106.00.012-0), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 8479-70 „Поковки из конструкционной углеродистой и легированной стали. Общие технические условия”
UA1.098.00749 61-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Триангель гальмівної важільної передачі візків вантажних вагонів (кресленик РМК 100.40.010-2 СБ), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 4686-74 „Триангели тормозной рычажной передачи тележек грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм. Технические условия”
UA1.098.00750 07-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Пружина циліндрична гвинтова внутрішня візків вантажних вагонів (кресленик РМК 1750.30.004), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ДСТУ ГОСТ 1452:2007 „Пружины циліндричні гвинтові візків та ударно-тягових приладів рухомого складу залізниць. Технічні умови”
UA1.098.00750 09-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Пружина циліндрична гвинтова зовнішня візків вантажних вагонів (кресленик РМК 1750.30.002), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ДСТУ ГОСТ 1452:2007 „Пружины циліндричні гвинтові візків та ударно-тягових приладів рухомого складу залізниць. Технічні умови”



UA1.098.00750 14-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Резервуар повітряний (запасний) Р7-78 для гальмівної системи залізничного рухомого складу (кресленик ЧУ 005.04.2012 СБ), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 1561-75 „Резервуары воздушные для автотормозов вагонов железных дорог. Технические условия”
UA1.098.00750 17-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Автозчеп СА-3 у зборі для залізничного рухомого складу (кресленик 1835.01.000 СБ), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ТУ У 35.2-32258888- 574:2008 „Автозчеп СА-3. Технічні умови”
UA1.098.00750 20-12	17.05.2012 р.- 16.05.2014 р.	АО „Руставский металлургический комбинат”,	Лапа котла вагонів- цистерн (кресленик РМК 663.709.002), ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ГОСТ 8479-70 „Поковки из конструкционной углеродистой и легированной стали. Общие технические условия”
UA1.098.00777 91-12	22.05.2012 р.- 09.09.2015 р.	ПУБЛИЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО „АЗОВЗАГАЛЬМАШ”, код ЄДРПОУ 13504334	Вагони-хопери для мінеральних добрив моделі 19-1761-02, ДКПП 35.20.33, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ДСТУ 3851-99 (ГОСТ 30243.3-99) „Вагони-хопери криті колії 1520 мм для сипких вантажів. Загальні технічні умови”
UA1.098.00813 56-12	28.05.2012 р.- 24.05.2014 р.	Amsted Rail Company, Inc.,)	Рама бокова двовісного візка моделі 18-7020 вантажного вагона ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Сертифікат відповідності ОСТ 24.153.08-78 „Тележки двухосные грузовых вагонов колеи 1520 мм. Детали литые стальные. Технические требования”, Т 06.08
UA1.098.00813 58-12	28.05.2012 р.- 24.05.2014 р.	Amsted Rail Company, Inc.,	Балка надресорна двовісного візка моделі 18-7020 вантажного вагона	Сертифікат відповідності ОСТ 24.153.08-78 „Тележки двухосные грузовых вагонов



			ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	колеи 1520 мм. Детали литые стальные. Технические требования”, Т 06.08
--	--	--	---	--

### ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ВИДАНИХ АТЕСТАТІВ

На протязі квітня-травня 2012р. Державним підприємством Дніпропетровський орган з сертифікації залізничного транспорту видано наступні атестати виробництва:

Ресстрацій- ний №	Дата ресстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA3.099.018 7-12	07.05.2012р. 06.05.2015р.	ПАТ «Конотопський ремонтно- механічний завод»	Капітальний ремонт кар'єрних тягових агрегатів ОПЕ1А, ОПЕ1АМ, ПЕ2У, ПЕ2М, НП 1	ТУ У 35.2- 32773533-003-2010 «Ремонт капітальний тягових агрегатів типу ОПЕ1А та ОПЕ1АМ. Технічні умови», ТУ У 35.2- 32773533-003:2010
UA3.099.020 4-12	16.05.2012р. 15.05.2012р.	ДП «Проектно- конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниці»	Згідно додатку 1	Відповідно вимог Додатку 2

### ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОВЕДЕНИХ ТЕХНІЧНИХ НАГЛЯДІВ

Напротязі квітня-травня 2012р. ДП Дніпропетровський орган сертифікації залізничного транспорту проведено наступні технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованими виробництвами:

1. СП ВАТ Гомельський електротехнічний з-д Фірма АВК
2. ДУВП УТОС
3. ТОВ «Дузенко і КО ЛТД»
4. ТОВ «ІНТЕРТЕРМ»
5. ТзОВ «Львівцентробуд»
6. ТОВ «НВО Северодонецький Склопластик»
7. ТОВ «Ізопласт»



8. ТОВ Постачальник 2007
9. ТОВ Ремжелдортранс
10. ТОВ НВП Ріст
11. ДП Стрійський вагоноремонтний з-д
12. ТОВ АДС
13. ПАТ «УКРЕЛЕКТРОАПАРАТ»
14. ТОВ ЛМЗ «Веста»
15. ПАТ Трібо
16. ПАТ Дніпровагорембуд

Напротязі квітня-травня 2012р. «Дортранстелеком» не проводив технічні нагляди.

Напротязі квітня-травня 2012р. ДП «Харківський орган з сертифікації залізничного транспорту» проведено наступні технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованими виробництвами:

1. ДП ХМЗ «ФЕД».
2. ТзОВ «БРАШ».
3. ТОВ «Полімер» .
4. ТОВ «УВТК».

Протягом квітня-травня 2012року ОС ПВ ДП „УкрНДІВ” було проведено технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованим виробництвом на наступних підприємствах:

1. ПрАР „АЛЮМАШ”
2. ТОВ „АрмаПром”
3. ТДВ „Попаснянський вагоноремонтний завод”
4. підприємства компанії „Amsted Rail Compani Ink.”
5. ТОВ „Жмеринське підприємство ”ЕКСПРЕС”
6. ТОВ „Запорізький сталеливарний завод”
7. ПАТ „КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ СТАЛЕЛИВАРНИЙ ЗАВОД”
8. ПАТ „Крюківський вагонобудівний завод”



## Постанова КМУ від 21 травня 2012 р. № 428

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ  
ПОСТАНОВА

від 21 травня 2012 р. № 428

Про затвердження Порядку ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України

Відповідно до статті 68 Митного кодексу України Кабінет Міністрів України **постановляє**:

1. Затвердити Порядок ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, що додається.

2. Визнати такими, що втратили чинність:

постанову Кабінету Міністрів України від 12 грудня 2002 р. № 1863 «Про затвердження Порядку ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності» (Офіційний вісник України, 2002 р., № 51, ст. 2298);

пункт 4 переліку актів Кабінету Міністрів України, що набирають чинності з 1 січня 2004 року, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2003 р. № 92 (Офіційний вісник України, 2003 р., № 4, ст. 138).

3. Ця постанова набирає чинності з 1 червня 2012 року. Прем'єр-міністр України М.  
АЗАРОВ

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від 21 травня 2012 р. № 428

ПОРЯДОК  
ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності

1. Цей Порядок визначає процедуру ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі — УКТЗЕД).

2. УКТЗЕД є товарною номенклатурою Митного тарифу України, затвердженого Законом України «Про Митний тариф України», що використовується для цілей тарифного та інших видів





регулювання зовнішньоекономічної діяльності, ведення статистики зовнішньої торгівлі та здійснення митного оформлення товарів.

3. УКТЗЕД складається на основі Гармонізованої системи опису та кодування товарів Всесвітньої митної організації (далі — Гармонізована система) з урахуванням Комбінованої номенклатури Європейського Союзу (далі — Комбінована номенклатура).

4. Функції з ведення УКТЗЕД здійснюються Держмитслужбою.

5. Для виконання функцій з ведення УКТЗЕД Держмитслужба має право:

1) одержувати в установленому порядку від центральних органів виконавчої влади необхідну інформацію;

2) залучати фахівців центральних органів виконавчої влади та наукових установ до роботи з ведення УКТЗЕД.

6. Пропозиції щодо внесення змін до УКТЗЕД у зв'язку із змінами, що вносяться Всесвітньою митною організацією до Гармонізованої системи, а також Європейським Союзом до Комбінованої номенклатури, надсилаються Держмитслужбою до Мініфіну для їх опрацювання та подання Мінекономрозвитку з метою врахування під час підготовки пропозицій щодо внесення змін до Митного тарифу України.

7. За поданням центральних органів виконавчої влади Держмитслужба приймає рішення щодо можливості деталізації товарів в УКТЗЕД на національному рівні (далі — рішення щодо можливості деталізації товарів) з урахуванням загальноприйнятих правил класифікації товарів у Гармонізованій системі. Така деталізація проводиться на рівні дев'ятого і десятого знаків товарного коду з метою забезпечення захисту національного товаровиробника шляхом вжиття заходів з тарифного та інших видів регулювання зовнішньоекономічної діяльності та вдосконалення статистичного обліку.

8. Рішення щодо можливості деталізації товарів приймається на підставі інформації, яка надається Держмитслужбі центральними органами виконавчої влади і містить:

1) обґрунтування потреби проведення деталізації товарів в УКТЗЕД на національному рівні (далі — деталізація товарів);

2) код товару, що деталізується на національному рівні, згідно з УКТЗЕД;

3) текстовий опис товарів, для яких в УКТЗЕД виділяються окремі коди;

4) відомості про походження, склад, призначення, галузь використання товару тощо;

5) характерні ознаки, які відрізняють товар, що деталізується на національному рівні, від інших подібних товарів.

До зазначеної інформації додається нормативно-технічна документація на товар з визначенням показників, за якими проводиться ідентифікація товару, що деталізується на національному рівні.



9. Якщо Держмитслужбою визнано можливим проведення деталізації товарів, у рішенні щодо можливості деталізації товарів зазначаються:

- 1) коди товарів, що деталізовані на національному рівні, згідно з УКТЗЕД;
- 2) текстовий опис товарів, що деталізовані на національному рівні;
- 3) додаткова примітка України стосовно класифікації товарів, що деталізовані на національному рівні (у разі потреби);
- 4) одиниці виміру та обліку товарів, що деталізовані на національному рівні.

10. Якщо Держмитслужбою визнано неможливим проведення деталізації, у рішенні щодо можливості деталізації товарів зазначається відповідне обґрунтування.

11. Рішення щодо можливості деталізації товарів доводиться до відома центрального органу виконавчої влади, який ініціював подання про проведення деталізації товарів, для підготовки пропозицій щодо внесення змін до Митного тарифу України.

12. Пояснення до УКТЗЕД розробляються та затверджуються Держмитслужбою з урахуванням змін, які вносяться Всесвітньою митною організацією до пояснень до Гармонізованої системи та Європейським Союзом до пояснень до Комбінованої номенклатури. У разі потреби Держмитслужба розробляє пояснення до кодів товарів, що деталізовані на національному рівні.

13. Держмитслужба розробляє та затверджує перехідні таблиці до УКТЗЕД з урахуванням перехідних таблиць до Гармонізованої системи та Комбінованої номенклатури.

14. Пояснення та перехідні таблиці до УКТЗЕД оприлюднюються на офіційному веб-сайті Держмитслужби.

15. Форма рішення про визначення коду товару згідно з УКТЗЕД та порядок його прийняття митними органами визначаються Міністерством.

16. На офіційному веб-сайті Держмитслужби оприлюднюються знеособлено рішення про визначення коду товару згідно з УКТЗЕД, опубліковуються методичні рекомендації та інші роз'яснення з питань класифікації товарів згідно з УКТЗЕД.



## Двусторонние соглашения в сфере взаимного признания результатов работ по оценке соответствия, заключенные Госстандартом Украины (Страны СНГ)

### 1. Взаимное признание органов по сертификации, аккредитованных лабораторий, сертификатов и знаков соответствия

**Bilateral agreements in an orb of a mutual admission of outcomes of activities according to conformity concluded Gosstandart of Ukraine (Only Countries of CIS)**

**1. Mutual admission of certification bodies, on accredited labs, certificates and Mark of conformity**

Страна-партнер Countries	Уровень соглашения Level of the agreement	Дата заключения Date of the concluding	Срок действия Validity
1. Азербайджанская Республика Azerbaijan Republic	Межправительственный Intergovernmental	24.03.97 06.06.97- приобрела действия Beginnings to act	5 лет (автоматически продолжается) / 5 years (Is automatically prolonged)
2. Республика Беларусь Republic Беларусь	Межправительственный Intergovernmental	16.06.94	Неопределенный/ indeterminate
3. Республика Армения Republic Armenia	межведомственный Межправительственный Intergovernmental	20.06.2000 14.05.96	5 лет / 5 years Неопределенный/ indeterminate
4. Грузия Georgia	Межправительственный Intergovernmental	14.02.97	5 лет (авт. продолжается) / 5 years (Is automatically prolonged)
5. Республика Казахстан Republic of Kazakhstan	Межправительственный Intergovernmental	14.10.97	Неопределенный/ indeterminate
6. Киргизская Республика Kirghiz Republic	Межправительственный Intergovernmental	19.06.96	Неопределенный/ indeterminate
7. Республика Молдова Republic Молдова	Межправительственный Intergovernmental межведомственный	04.08.98 07.07.95	5 лет (авт. продолжается) / 5 years (Is automatically prolonged) Неопределенный/ indeterminate
8. Российская Федерация Russian Federation	Межправительственный Intergovernmental межведомственный	14.03.94 12.04.94	Неопределенный/ indeterminate 5 лет (авт. продолжается) / 5 years (Is automatically prolonged)
9. Туркменистан	Межправительственный	28.01.98	Неопределенный/



Turcmenistan 10. Республика Таджикистан. Republic of Tadjikistan	Intergovernmental Межправительственный Intergovernmental	06.07.01	indeterminate Неопределенный/ indeterminate
11. Республика Узбекистан. Republic of Uzbekistan	Межправительственный Intergovernmental	26.04.95	Неопределенный/ indeterminate

<b>Работы по признанию результатов работ по сертификации проводятся Согласно ДСТУ 3417-96. в Орган по сертификации продукции предоставляется следующая документация:</b>	<b>The activities on an admission of outcomes of activities on certification are carried out(conducted) According to ДСТУ 3417-96. in a certification Body of products the following documentation is afforded(granted):</b>
1. Заявку о признании.	1. Application about an admission.
2. Сертификат соответствия на продукцию.	2. Certificate of conformity on production.
3. Протоколы сертификационных испытаний.	3. Minutes of certification tests.
4. Стандарт (Технические условия) на продукцию.	4. Standard (Technical condition) on production.
5. Документ, который подтверждает происхождение продукции.	5. The document, which one confirms a parentage of production
6. Товаросопроводительная документация (для единичной продукции или партии продукции).	6. Customs the documentation (for single production or crew of production).
7. Аттестат аккредитации Органа по сертификации и испытательной лаборатории (при наличии).	7. Certificate of accreditation of a Body(organ) on certification and test lab (at availability).
8. Техническая документация (при необходимости).	8. Engineering specifications (if necessary).
<b>Техническая документация включает:</b>	<b>The engineering specifications actuate:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Паспорт на изделие;</li> <li>• Общее техническое описание продукции (инструкция по монтажу и эксплуатации, описание принципа действия);</li> <li>• Основные сборочные чертежи;</li> <li>• Описание принятых решений для обеспечения основных требований безопасности;</li> <li>• Расчёты на прочность (при необходимости).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Product passport,</li> <li>• instruction of installation, exploitations and service (in Ukrainian/Russian).</li> <li>• description of a principle of operation;</li> <li>• the main (basic) rigging drawings;</li> <li>• the description of the adopted solutions for maintenance of the main safety requirements;</li> <li>• the passport on an item;</li> <li>• strength calculations (if necessary).</li> </ul>



Вісник сертифікації залізничного транспорту