



УДК 656.62

*А.И. Телегин, д.т.н., профессор, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»*

*А.О. Ничипорук, к.т.н. доцент, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»*

*Н.В. Гончарова, к.т.н., ФГБОУ ВО «ВГУВТ»*

*603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а.*

## АКТИВИЗАЦИЯ РОЛИ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ РОССИИ В СТАНДАРТИЗАЦИИ И СЕРТИФИКАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ

*Ключевые слова: техническое регулирование, стандартизация, сертификация, транспортные вузы.*

*Рассмотрена сложившаяся система технического регулирования РФ и роль в ней стандартизации и сертификации. Сделаны предложения по развитию и совершенствованию системы технического регулирования, усилению значения в ней стандартизации и сертификации, активизации роли и участия транспортных вузов в разработке стандартов и других документов отечественной нормативно-технической базы.*

Основу системы технического регулирования на внутреннем водном транспорте (ВВТ), помимо основополагающего закона «О техническом регулировании», должен составлять специальный технический регламент «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта».

В обеспечение технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта», а также приведение в соответствие с современными требованиями, запланировано создание системы национальных стандартов и стандартов организаций, для чего образован Технический комитет по стандартизации ТК 032 «Внутренний водный транспорт» с ведущей ролью Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) при участии федеральных агентств, ряда организаций, занимающихся научными и исследовательскими разработками, а также эксплуатационных предприятий (судоходных компаний и портов).

Роль ТК 032 в предлагаемой системе заключается в объединении предприятий и организаций, являющихся непосредственными участниками рынка продукции и услуг в области деятельности ТК или имеющих косвенный интерес в данной области, а также физических лиц, являющихся специалистами в сфере деятельности ТК. При этом в области стандартизации ТК организует и осуществляет разработку и экспертизу проектов национальных, межгосударственных и международных стандартов, участие в формировании планов разработки национальных стандартов.

Рабочими органами ТК являются подкомитеты (ПК), создаваемые на добровольной основе, в которые входят специалисты в сфере его деятельности. Таким образом, в результате функционирования и работы технического комитета ТК 032 и его подкомитетов должна формироваться двухуровневая система технического регулирования.

При этом следует отметить, что система ТК и ПК позволяет охватить область технического регулирования на федеральном и отраслевом уровнях. При данной структуре разрабатываемые технические регламенты (в особенности, специальные) и отраслевые стандарты не могут в полной мере отразить специфику транспортной отрасли, а также зависимость различных видов транспорта от природно-климатических явлений, обслуживаемого географического района.

Для устранения этого недостатка предлагается дополнительно ввести соответствующие структуры на региональном уровне (например, региональные комитеты по техническому регулированию и стандартизации). Другие варианты учета регионального аспекта – расширить функции территориальных органов Ростехрегулирования либо выделить соответствующие подразделения в рамках действующих технических комитетов.

В отношении разработки стандартов на ВВТ, ситуация выглядит следующим образом. Первоначальный план разработки включал два национальных стандарта и пять стандартов организации. Однако в силу снижения финансирования (всего на 40% от рассчитанных, исходя из трудоемкости, объемов) привлечь различные организации к разработке обозначенных национальных стандартов не удалось. В результате их разработка была перенесена на 2010 год, но в связи с повторением ситуации с уменьшением финансирования, чего справедливо опасалось руководство технического комитета, стандарты в указанном году так и не были разработаны.

В результате проведенного исследования зарубежного и отечественного опыта технического регулирования нами сформулированы рекомендации, которые позволят ускорить процесс модернизации системы технического регулирования в РФ, повышения безопасности и конкурентоспособности отечественной продукции и услуг, а также предприятий транспортной и смежных отраслей [1]:

- необходимо активное применение в технических регламентах ссылок на национальные и отраслевые стандарты;
- законодательное закрепление невозможности принятия технического регламента до утверждения документации, на которую регламент ссылается;
- признание ведущей роли стандартизации в развитии добросовестной конкуренции и инноваций, повышении уровня безопасности жизни, здоровья и имущества граждан, охраны окружающей среды, экономии всех видов ресурсов, активизация и стимулирование деятельности по разработке новых стандартов;
- поощрение использования предприятиями национальных стандартов с более жесткими требованиями в качестве доказательств соответствия продукции для обеспечения повышения качества и конкурентоспособности отечественной продукции;
- изменение процедур разработки, согласования и принятия технических регламентов, а также требований к их структуре;
- сужение сферы действия закона «О техническом регулировании» на настоящем этапе его применения (что особенно касается процессов);
- создание экономических предпосылок для предприятий и организаций по улучшению качества собственной продукции;
- разработка и внедрение механизма использования инноваций, выполненных научными организациями при поддержке государства и бизнес-сообщества;
- развить вовлечение предпринимателей, предприятий и компаний в процесс реформирования системы технического регулирования;
- для стимулирования инновационной деятельности самих компаний необходима доработка нормативной и законодательной базы с целью оптимизации затрат на стандартизацию и возможности.

Для ускорения обновления нормативно-технической базы на водном и других видах транспорта целесообразным представляется более активное привлечение к этой деятельности транспортных вузов и других научно-исследовательских организаций. С учетом того, что они уже входят в систему ТК и ПК, но кардинальных изменений их

работа в рамках данных структур не принесла, следует найти новые формы взаимодействия и их участия в подготовке новых стандартов, проведении сертификации в области грузовых и пассажирских перевозок.

Также следует отметить, что система коммерческо-правового обеспечения качества перевозок грузов, действовавшая на ВВТ в СССР, в последние два десятилетия была разрушена в Российской Федерации, а новая практически не создана. Правда, есть новый Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, но в области коммерческого обеспечения перевозок грузов он федеральными органами исполнительной власти не развернут в конкретные коммерческо-правовые нормы правил перевозок грузов, которые, к тому же отменены в 2004 году, а новые правила не утверждены. Налаженная в 1970-1990 годы в Министерстве речного флота РСФСР система разработки, согласования и утверждения коммерческо-правовых норм (по судовым нормам, нормативным срокам доставки грузов, нормам естественной убыли, техническим – нормам загрузки судов и контейнеров и др.) оказалась разрушенной.

Для восстановления необходимой нормативной (технической и коммерческо-правовой) базы требуется:

а) наличие научных специалистов по транспорту, способных организовать лабораторные работы с моделированием процессов транспортирования исследуемого груза (перевозка, перегрузка, перевалка);

б) создать специальную научную базу со всем необходимым оборудованием и приборами, адекватными исследуемому грузу и протекающим процессам его перевозки и грузопереработки;

в) умение организовать опытные перевозки и натурные наблюдения на транспорте выборочным путем, но с получением количественных данных о сроках доставки и обработки подвижного состава, объективно отражающих их в генеральной совокупности транспортирования исследуемого груза во всей отрасли;

г) умение доказать, что предлагаемые новые нормы, с одной стороны, выполнимы, а с другой стороны, прогрессивны и, следовательно, нацеливают транспортные предприятия на внедрение новой техники и передовой технологии перевозки, перегрузки и перевалки исследуемого груза.

Все эти и другие актуальные вопросы могут быть успешно решены, если разработкой и согласованием новых норм при транспортировании будут заниматься научные специалисты вузов Министерств и ведомств (производителей продукции) совместно с научными специалистами вузов Министерства транспорта (федеральных транспортных отраслевых агентств). Вариантом ускорения обновления нормативной базы может также стать разработка в виде стандартов методик определения норм на уровне отрасли (в виде отраслевого стандарта) или самих транспортных предприятий (в виде стандартов организаций).

Нужно создать постоянно действующую систему разработки и утверждения мероприятий по повышению качества и сохранности товарно-материальных ценностей, в том числе норм естественной убыли при хранении и транспортировке – специализированные научно-исследовательские центры на базе вузов министерств и ведомств (производителей продукции) и вузов Министерства транспорта Российской Федерации. Данные работы должны финансироваться за счет государственного бюджета, причем стабильно и целенаправленно.

В рамках предлагаемой системы Министерство экономического развития и торговли совместно с Министерствами и ведомствами (производителями продукции) и Министерством транспорта РФ определяет базовые государственные вузы и своим распоряжением обязывает создать при них Научные центры качества транспортирования и хранения (НЦКТХ) товарно-материальных ценностей (ТМЦ) (с подчинением как вузу, так и министерству или ведомству-производителю продукции), специализировав их по определенным видам продукции. Одновременно определяются базовые государственные транспортные вузы, где создаются научные центры качества транспортирования (НЦКТ)

грузов, специализировав их по транспортным отраслям и группам однородных грузов (навалом, наливом, опасные, в таре и др.).

Основные обязательные научные функции НЦКТХ [2]:

- постоянный анализ состояния качества хранения и транспортирования, нормативных сроков доставки и норм погрузки-выгрузки закрепленных за Центром наименований ТМЦ;
- изучение зарубежного прогрессивного опыта хранения и транспортирования, нормативных сроков доставки и норм погрузки-выгрузки ТМЦ;
- изучение отечественного прогрессивного опыта хранения и транспортирования, нормативных сроков доставки и норм грузовых работ ТМЦ;
- содержание и актуализация банка нормативно-правовых документов, регламентирующих условия и правила хранения и транспортирования, нормативных сроков доставки и норм погрузки-выгрузки ТМЦ;
- выпуск сборников (информационных листков), популяризирующих прогрессивный опыт повышения качества хранения и транспортирования, определения прогрессивных нормативных сроков доставки и норм погрузки-выгрузки ТМЦ;
- выдача научных рекомендаций соответствующему Министерству (ведомству) о совершенствовании нормативно-правовых документов, регламентирующих вопросы обеспечения качества хранения и транспортирования, а также определения нормативных сроков доставки и норм погрузки-выгрузки ТМЦ;
- экспертиза любых проектов нормативно-правовых документов, регламентирующих вопросы качества хранения и транспортирования, нормативных сроков доставки и норм погрузки-выгрузки ТМЦ, поступающих от соответствующего Министерства (ведомства) – технических регламентов на хранение и транспортирование, национальных стандартов, транспортных кодексов и уставов, Правил перевозок и др.

Эта научная работа должна финансироваться в основном за счет государственного бюджета соответствующего Министерства (ведомства), а также могут быть привлечены частные инвесторы. Для её выполнения могут привлекаться преподаватели, аспиранты и студенты вуза на хоздоговорной основе.

Аналогичным образом должны быть созданы Научные центры качества транспортирования (НЦКТ) грузов и пассажиров при базовых вузах Министерства транспорта.

### **Список литературы:**

- [1] Ничипорук, А.О. Техническое регулирование в транспортной отрасли РФ: актуальные задачи и перспективы : монография / А.О. Ничипорук. – Н. Новгород : Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2011. – 142 с.
- [2] Телегин, А.И. Научно-исследовательское обеспечение повышения качества хранения и транспортирования грузов на водном транспорте / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук, Н.В. Гончарова // Речной транспорт XXI век. – 2012. – №3. – С. 34–37.

### **Activization of a role of transport higher education institutions of Russia in standardization and certification of transportation of goods and passengers**

A.I. Telegin, A.O. Nichiporouk, N.V. Goncharova

*The developed system of technical regulation of the Russian Federation and role in her of standardization and certification is considered. Offers on development and improvement of system of technical regulation, strengthening of value in her of standardization and certification, activization of a role and participation of transport higher education institutions in development of standards and other documents of domestic normative and technical base are made.*

*Keywords: technical regulation, standardization, certification, transport higher education institutions.*