

О ПРИЕМОЧНЫХ КЛЕЙМАХ МПС



**В.В. Асриянц, генеральный директор
ООО «Инспекторский центр "Приемка
вагонов и комплектующих"»**

Вопросы качества перевозочного процесса, связанные с обеспечением безаварийной транспортировки грузов по железным дорогам и минимизацией экономических потерь на восстановление инфраструктуры от последствий выхода на нее продукции несоответствующего качества, не позволяют недооценивать роль инспекторского контроля.

Приказом Министерства транспорта РФ от 24.01.2018 № 28 был утвержден административный регламент Федерального агентства железнодорожного транспорта по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего и необщего пользования. Согласно этому регламенту для процедуры регистрации или перерегистрации грузовых вагонов необходимо наличие акта допуска на инфраструктуру.

В соответствии с требованиями п. 4.4 «Правил допуска впервые выпускаемого в обращение и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 24.01.2017 № 130р, «допуск производится в случае, если подвижной состав успешно прошел инспекторский контроль в соответствии с ГОСТ 32894 «Производство железнодорожного назначения. Инспекторский контроль. Общие положения».

Инспекторскому центру приемки вагонов и комплектующих (ООО «ИЦПВК») распоряжением ОАО «РЖД» от 3.08.2015 № 1959р переданы полномочия на проведение инспекторского контроля на вагоностроительных предприятиях, изготавливающих грузовые вагоны и комплектующие к ним детали, а также на вагоноремонтных предприятиях, в соответствии с ГОСТ 32894-2014.

Качество продукции закладывается на этапах ее проектирования, постановки на производство и соблюдения технологии изготовления заводом-изготовителем. Существующая система технического контроля на предприятии является зависимой и не может гарантировать беспристрастный и объективный контроль выполнения требований к готовой продукции. На всех этапах жизненного цикла продукции необходим ее независимый объективный контроль выполнения установленных правовых и нормативно-технических требований.

Выстроенная на сегодняшний день система независимого контроля про-

дукции железнодорожного назначения работает на всех этапах ее жизненного цикла, регламентирована межгосударственными стандартами ГОСТ 15.902-2014 «Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки и постановки на производство», ГОСТ 24297-2013 «Верификация закупленной продукции. Организация проведения и методы контроля», ГОСТ 32894-2014 «Производство железнодорожного назначения. Инспекторский контроль». Это позволяет и дает возможность предупредить поступление на инфраструктуру несоответствующей установленным техническим требованиям продукции еще до ее выпуска с предприятия-изготовителя.

Согласно Федеральному закону «О техническом регулировании» № 184-ФЗ изготовитель несет ответственность за выпуск в обращение несоответствующей продукции, однако эта ответственность вступает в силу после наступления последствий использования такой продукции, когда инфраструктуре уже нанесен ущерб.

Следует отметить, что инспекторский контроль продукции по ГОСТ 32894-2014 осуществляется на основании заключенных договоров с предприятиями-изготовителями продукции и не оказывает финансовой нагрузки на ОАО «РЖД», тем самым допуск на инфраструктуру осуществляется независимым Инспекторским центром безвозмездно, который был выведен из структурного подразделения ОАО «РЖД» и создан на площадке Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» (НП «ОПЖТ»).

Представители ООО «ИЦПВК» наделены полномочиями по допуску грузовых вагонов на инфраструктуру после постройки в целях исполнения приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 1.09.2016 № 257 на основании распоряжения ОАО «РЖД» от 24.01.2017 № 130р и «Организационно-функциональной модели допуска железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД» от 29.05.2017 № 726, утвержденной первым вице-президентом ОАО «РЖД» А.А. Краснощечком.

Таким образом, на железнодорожном транспорте России для обеспечения безопасности продукции наряду с обязательной сертификацией действует система инспекторского и приемочного контроля. Обе системы не просто объективно существуют, но и взаимодействуют, и каждая из них подтверждает

соответствие продукции установленным требованиям, обеспечивая, тем самым, безопасность в эксплуатации.

Издавна по результатам инспекторского контроля и приемки продукции железнодорожного назначения инспектора-приемщики осуществляли клеймение изделий инспекторскими клеймами. Тем самым подтверждалось, что продукция прошла весь технологический процесс производства и безопасна для эксплуатации.

Во времена Петра I в Российской империи первыми государственными клеймами клеймились пищали, пушки и всё, что касалось военного снаряжения. Ну а на железнодорожном транспорте в царской России был издан официальный приказ по Министерству путей сообщения от 1.08.1916 № 99 «Правила клеймения материалов и изделий, изготавливаемых на заводах для учреждений, подведомственных Министерству путей сообщения», который после актуализации отменял старые Правила от 22.07.1900 № 114. Графическими изображениями клейм в Правилах были изображения «Корона» и «Топор и Якорь».

«Технические указания о клеймении готовых изделий, принятых для Министерства путей сообщения заводскими инспекторами Управления вагонного хозяйства МПС СССР» были внедрены в 1940 г.

Данные требования были направлены на обеспечение дополнительных гарантий безопасности при перевозке грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте, принадлежавшем МПС, где оператором и владельцем подвижного состава выступало МПС СССР.

В технических указаниях 1962 г. пунктом 1 определено, что «все принимаемые для МПС материалы и изделия, равно как и отбираемые от них для испытания образцы, должны быть заклеимены инспекторскими клеймами технической годности утвержденного образца следующего вида:

- а) клеймо предварительной приемки «Ключ и Молоток»;
- б) клеймо окончательной приемки «Серп и Молот».

Также в этом документе определен порядок выдачи, хранения, использования и утилизации приемочных клейм.

Изучать, отыскивая исторические свидетельства о существовании инспекторского контроля на заводах-изготовителях, можно бесконечно. Но непреложным остается тот факт, что целью инспекций всегда был контроль соблюдения изготовителем установленных норм к качеству продукции.

Изготовитель всегда был и остается в зоне критики за срыв плановых заданий и сроков поставок. При этом ни для кого не секрет, что зачастую организационные вопросы производства решаются за счет качества выпускаемой продукции.

Существует ряд документов, подтверждающих факты введения или очередного возобновления на заводах,

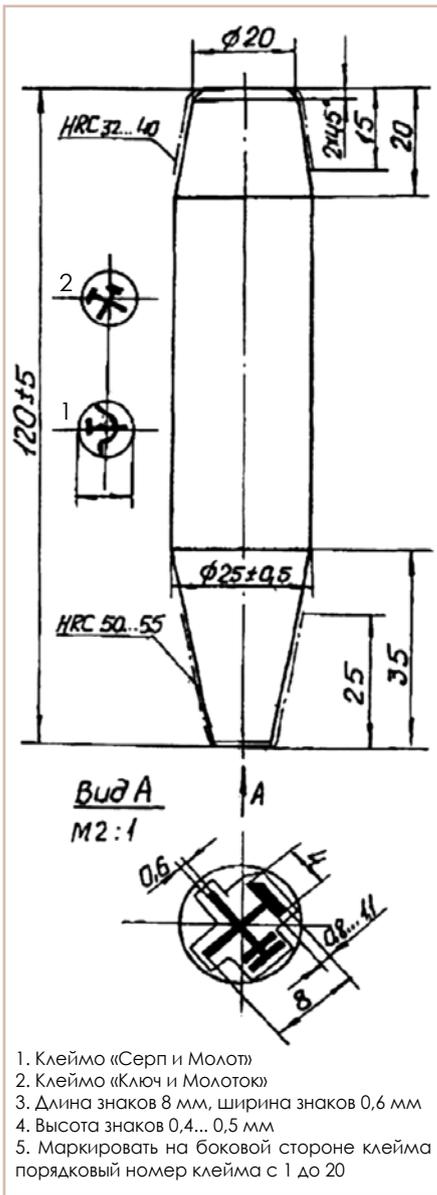


Рис. 1. Чертеж «Клейма инспекторские»

изготавливающих и ремонтирующих железнодорожную продукцию, деятельности инспекторов-приемщиков.

Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального комитета ВКП(б) от 04.06.1934 г. были признаны неудовлетворительными результаты выполнения программы изготовления запасных частей предприятиями Народного комиссариата путей сообщения в I квартале 1934 г. В пункте 15 организационных мероприятий данного постановления записано: «Для обеспечения контроля за ходом и качеством ремонта подвижного состава и изготовления запасных частей ввести на всех вагоноремонтных заводах и на паровозоремонтных заводах, занятых одновременно изготовлением запасных частей для других железных дорог, инспекторов-приемщиков НКПС».

При этом среди основных причин неудовлетворительной работы предприятий Народного комиссариата путей сообщения Совет Народных Комиссаров Союза ССР и ЦК ВКП(б) отмечали отсутствие оперативного контроля и надзо-



Рис. 2. Клейма инспекторские и отдела технического контроля

ра за ходом производства на заводах транспорта со стороны НКПС.

Таким образом, на всем историческом пути инспекторского контроля железнодорожной продукции клеймение оставалось свидетельством годности продукции в рамках закупок государственным (федеральным) субъектом.

В ходе реорганизации МПС вопрос инспекторского контроля некоторое время существовал в правовом вакууме до тех пор, пока не была проведена его гармонизация с требованиями Федерального законодательства в части защиты жизни и здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества, охраны окружающей среды или предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей.

При этом вопрос о клеймах МПС даже не поднимался, несмотря на очевидное противоречие, а именно: негосударственная структура не может проводить клеймение продукции клеймами государственного образца. Таким образом, владение клеймами не было легализовано, а клеймение осуществлялось фактически «по умолчанию».

В переходный период реорганизации МПС приемочные клейма не контролировались никем, они были бесхозными, а учет и хранение клейм «Серп и Молот», «Ключ и Молоток» в соответствии с Техническими указаниями не выполнялись. Изготовить клеймо мог любой завод, хотя в Правилах клеймения 1916 г. и в Технических указаниях 1962 г. было строго запрещено изготавливать клейма на заводах, производящих продукцию для ведомственных предприятий.

ООО «ИЦПВК» всегда придерживалось этих Правил, заказывая клейма на Монетном дворе в г. Санкт-Петербург. Кроме того, каждое клеймо имеет свой идентификационный номер. Учет, хранение, исключение из инвентаря и утилизация клейм осуществляются в строгом соответствии с утвержденными Положениями о клеймах.

Приемочные клейма «Ключ и Молоток», «Серп и Молот» наносились



Рис. 3. Маркировка чистовых осей на заводах (сверху вниз):

АО «Алтайвагон»; АО «Рославльский ВРЗ»; АО «Тихвинский ВЗЗ»

ударным способом на детали подвижного состава в местах, установленных нормативно-технической или конструкторской документацией, инспекторами-приемщиками МПС.

При МПС это были знаки обращения ведомства государственного уровня, которые позволяли продукции обращаться на путях общего пользования. Чертежом № 3209 и ГОСТ 1435-54 определены форма и материал изготовления клейм МПС (рис. 1, 2).

После реформирования МПС СССР, с одной стороны, подтверждение годности продукции в рамках заку-

пок федеральным субъектом исчерпало себя. С другой стороны, функция предупреждения поступления на инфраструктуру потенциально опасной продукции оставалась и остается по сей день.

В требованиях различных нормативных документов, конструкторской документации принадлежность клейма определена как:

- представителя владельца инфраструктуры или завода-изготовителя;
- представителя потребителя;
- клеймо инспектора-приемщика или заказчика.

Но при этом в установленных местах нанесения клейм отсутствуют графические изображения клейм, т.е. не указано, как графически должны выглядеть клейма.

Так какими же клеймами клеймить готовую продукцию?

В требованиях действующих нормативных документов, например, в «Руководящем документе по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм» (РД ВНИИЖТ 27.05.01–2017), на рис. 26.2 и 26.3 указана последовательность маркировки осей и колес при изготовлении, а на рис. 26.4 — маркировка торца оси при формировании колесной пары. На рисунках показано лишь графическое изображение

и место постановки «приёмочных клейм» «Серп и Молот», «Ключ и Молоток», а принадлежность клейм не указана.

В более ранней «Инструкции по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию вагонных колесных пар» № ЦВ/3429, 1976 г. было четко прописано, что клеймение изделий производится приемочными клеймами МПС «Серп и Молот» и «Ключ и Молоток» (рис. 3).

«Правилами технической эксплуатации железных дорог» не установлены форма и непосредственный владелец приемочных клейм. Таким образом, приемочные клейма не имеют хозяйствующего субъекта. Клейма могут быть изготовлены и использованы практически любым юридическим или физическим лицом, в том числе не имеющим отношения к сфере железнодорожного транспорта.

По сути, клеймо утратило идентифицирующую функцию. Следовательно, на рынок может попасть контрафактная и фальсифицированная железнодорожная продукция.

В Совете по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества при проведении актуализации всей нормативной базы документов по вагонному хозяйству вопросы, связанные с применением приемочных клейм «Серп и Молот», «Ключ и Молоток» на «пространстве 1520 мм», до насто-

ящего времени не рассматривались. Следовательно, клеймение продукции железнодорожного назначения «Клеймами МПС «Серп и Молот» «Ключ и Молоток» выпало из правового регулирования железнодорожными администрациями.

Чтобы предотвратить поступление на инфраструктуру контрафактной и фальсифицированной продукции, а также исключить риски, связанные с безопасностью движения поездов, Федеральным агентством по железнодорожному транспорту РФ клейма МПС «Серп и Молот», «Ключ и Молоток» были признаны нелегитимными, так как в нормативно-правовых актах Минтранса России отсутствует признание за ОАО «РЖД» владения приемочными клеймами МПС.

На основании письма Росжелдора от 06.02.2019 № ВЧ-35/686-исх ООО «ИЦПВК» приняло решение о прекращении клеймения готовой продукции клеймами МПС «Серп и Молот», «Ключ и Молоток» с 1 марта 2019 г.

При клеймении готовой продукции заводы обязаны руководствоваться требованиями Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), где указан порядок маркировки изделия, обеспечивающий идентификацию продукции. ■

