
**Стандарт IRIS как инструмент
технической политики
поставщиков ОАО "РЖД"**

Техническая политика - это:

"Стратегия, выбранная из других альтернатив и, в свете заданных условий, определяющая настоящие и будущие решения в области развития Компании, её нормативной базы, внутренних административных и контрольно-разрешительных органов."

(на основе определения, приведённого в Британской энциклопедии)

Условия, определяющие техническую политику поставщиков ОАО "РЖД"

Внешние Условия :

- **снижение качества продукции отечественных производителей железнодорожной техники,**
- **федеральная нормативная база,**
- **техническая политика зарубежных производителей железнодорожной техники,**
- **необходимость интеграции в железнодорожную транспортную систему ЕС.**

Внутренние Условия :

- **техническая политика ОАО "РЖД",**
- **корпоративная нормативная база.**

Наиболее значимые условия:

- ***техническая политика ОАО "РЖД"***
 - ***снижение качества продукции отечественных производителей железнодорожной техники***
 - ***внешняя (федеральная) нормативная база***
-

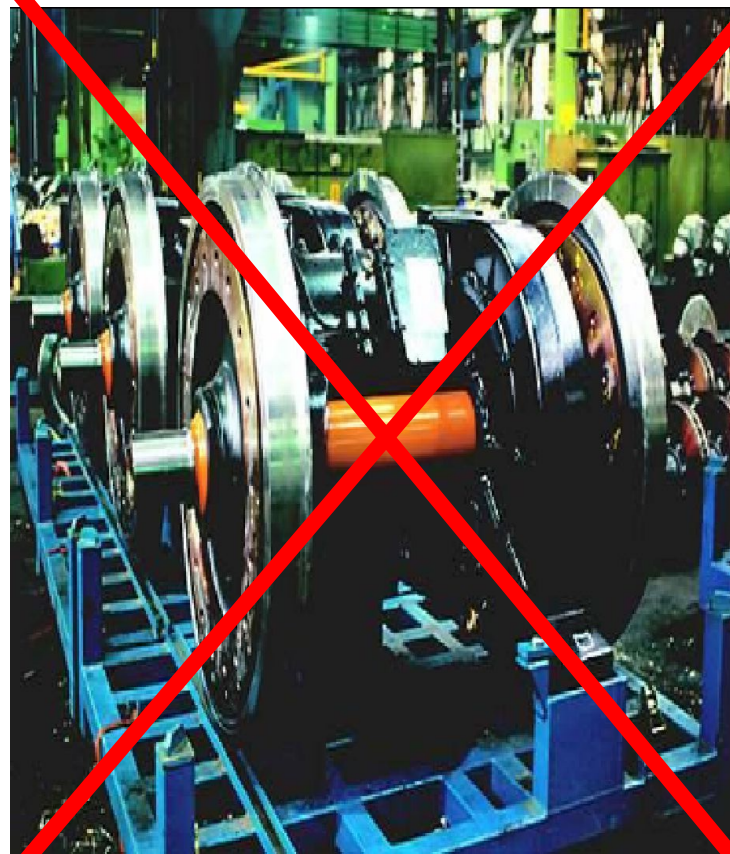
Наиболее значимые условия:

- **техническая политика ОАО "РЖД"**
ограничение рынка железнодорожной техники поставщиками, сертифицированными на соответствие стандарту IRIS,
 - **снижение качества продукции отечественных производителей железнодорожной техники**
слабость действующих рыночных регуляторов качества и безопасности продукции,
 - **внешняя (федеральная) нормативная база**
несоответствие содержанию проводимых структурных реформ.
-

Техническая политика ОАО "РЖД": сертификация поставщиков на соответствие стандарту IRIS (обязательная с 2015 г.)



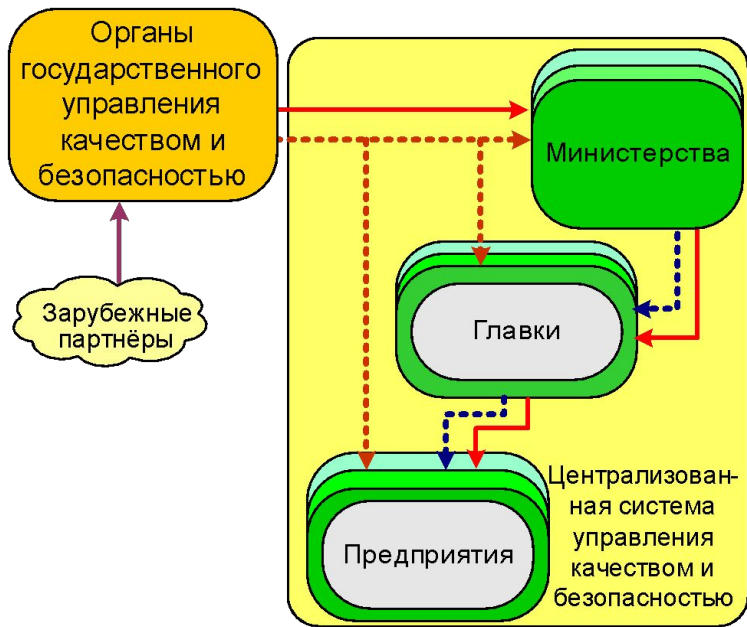
=



Снижение качества продукции отечественных производителей

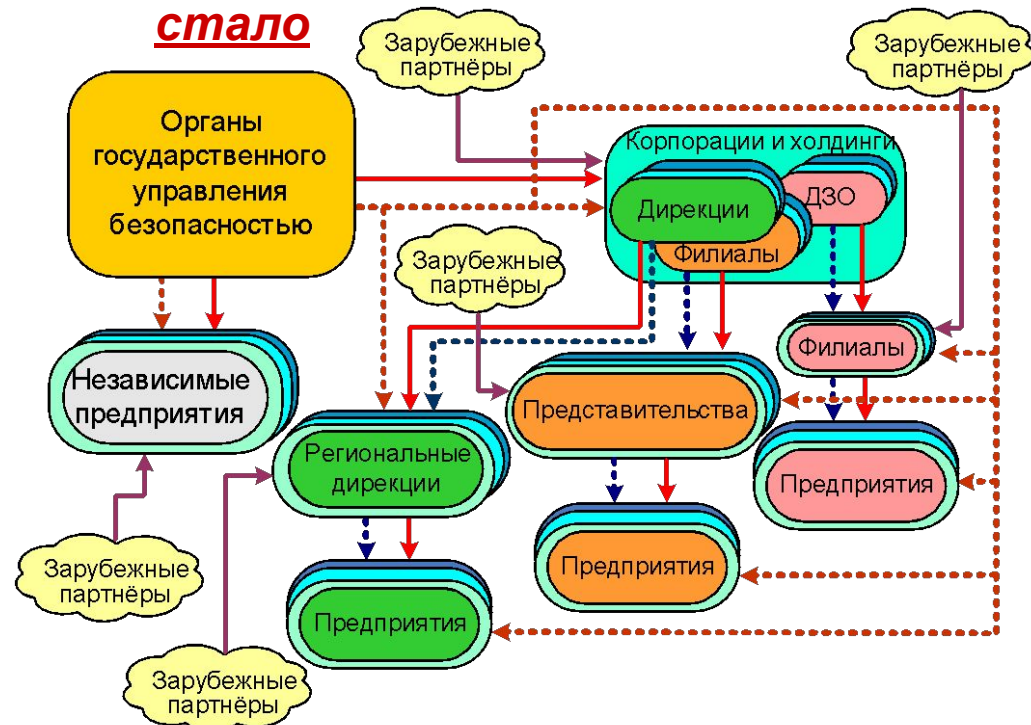
Оно обусловлено слабостью действующих после реформы механизмов управления внешними и распределёнными рисками качества и безопасности:

было



- цели и задачи управления качеством и безопасностью
- - - контроль со стороны государства
- - - контроль со стороны министерств

стало



- национальные цели и задачи управления безопасностью
- цели и задачи управления качеством и безопасностью зарубежных партнёров
- - - контроль со стороны государства
- - - контроль со стороны корпораций

Внешняя (федеральная) нормативная база: не соответствует содержанию предпринятых реформ

- **ФЗ "О техническом регулировании" не предусматривает постановку в технических регламентах требований по безопасности к услугам** (таким требованием может, например, быть: "Вероятность гибели пассажира во время поездки не должна быть выше 10^{-7} ");
- **отсутствуют типовые правила по управлению внешними и распределёнными рисками** (эти риски в большом количестве появились при образовании в транспортной отрасли независимых бизнес-единиц);
- **не гармонизированы (и даже до конца не переведены) стандарты управления гарантоспособностью** (это, прежде всего, стандарты серии IEC 60300 (особенно IEC 60300-3-3, которым регламентируется оценка стоимости жизненного цикла технических систем), а также единый толковый словарь IEC 60050).

Результат: отставание технической политики (ТП) предприятий железнодорожной промышленности РФ, как важнейшей части их корпоративного управления

ТП зарубежных (европейских) конкурентов	ТП предприятий железнодорожной промышленности РФ
<i>Основана на концепции единого жизненного цикла систем и средств ж/д транспорта</i>	<i>Концепция единого жизненного цикла не используется</i>
<i>Применяет концепцию RAMS (единое управление надёжностью, готовностью, ремонтпригодностью и безопасностью).</i>	<i>Концепция RAMS не применяется</i>
<i>Широко используется процессный подход и системы менеджмента (СМ)</i>	<i>Процессный подход и СМ только начинают применяться</i>
<i>Применяется 5-уровневая модель оценки технологической зрелости процессов</i>	<i>Модель технологической зрелости практически неизвестна</i>
<i>Целенаправленно и согласованно совершенствуются:</i> <ul style="list-style-type: none"><i>- нормативная база,</i><i>- система административных органов,</i><i>- система контрольно-разрешительных органов,</i><i>- технико-технологическое развитие,</i><i>- рыночные отношения.</i>	<i>Целенаправленное и согласованное регулирование отсутствует, делаются попытки изменения административных структур (субъекта управления), не связанные с технической политикой, как объектом управления.</i>

Вывод: Техническая политика зарубежных конкурентов позволяет им добиться доминирующего положения на российском рынке

УГРОЗЫ:

Снижение качества и безопасности железнодорожного транспорта России.

Потеря основных сегментов национального рынка железнодорожной промышленности.

ЧТО ДЕЛАТЬ?

Внедрять стандарт IRIS ускоренными темпами, следуя в русле технической политики ОАО "РЖД".

ЧТО ТАКОЕ СТАНДАРТ IRIS ?

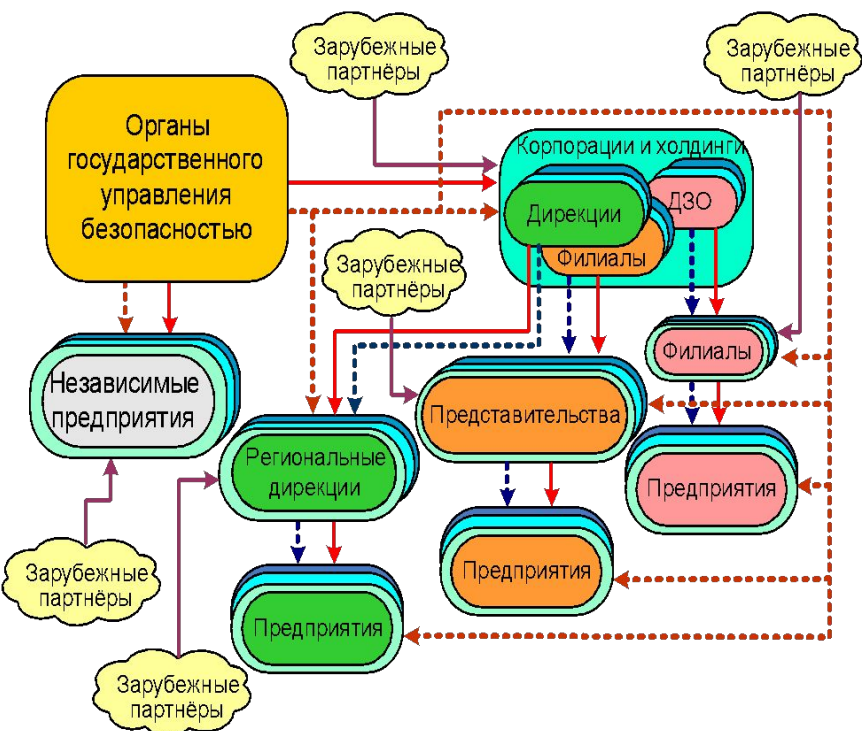
Единая нормативно-правовая основа проектирования, внедрения, сертификации и применения систем менеджмента качества и безопасности у поставщиков технических систем и средств железнодорожного транспорта.

ПОЧЕМУ ИМЕННО СТАНДАРТ IRIS ?

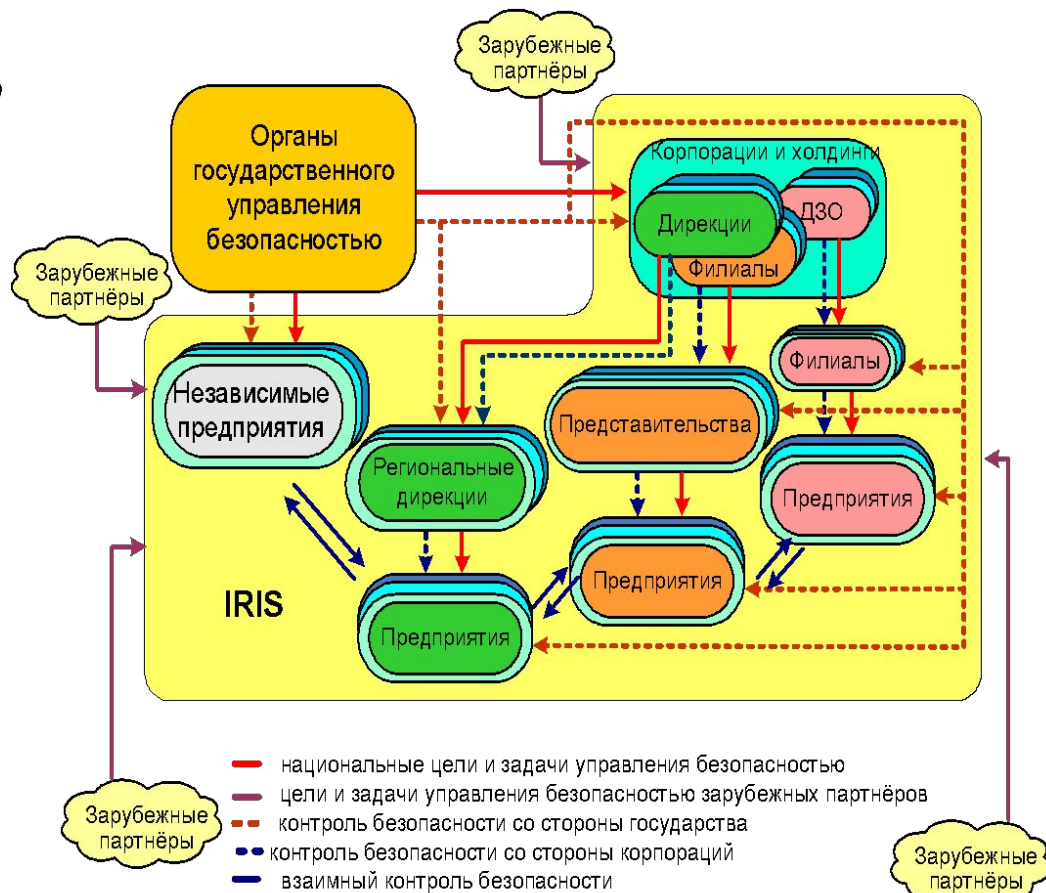
Стандарт IRIS позволяет эффективно управлять качеством и безопасностью процессов и продукции при взаимодействии независимых бизнес-единиц на рынке железнодорожной техники.

Почему IRIS? Восстановление централизованного управления качеством и безопасностью

есть



будет



- национальные цели и задачи управления безопасностью
- цели и задачи управления качеством и безопасностью зарубежных партнёров
- - контроль безопасности со стороны государства
- - контроль безопасности со стороны корпораций
- взаимный контроль безопасности

- национальные цели и задачи управления безопасностью
- цели и задачи управления качеством и безопасностью зарубежных партнёров
- - контроль со стороны государства
- - контроль со стороны корпораций

Зарубежные партнёры

ПОЧЕМУ ИМЕННО СТАНДАРТ IRIS ?

Три уровня качества и безопасности:

1 - Коррупционный	2 - Бюрократический	3 - Творческий
Нецелевое использование ресурсов	Неэффективное использование ресурсов	Эффективное использование ресурсов
Инициатива жёстко подавляется	Инициатива вязнет и сгорает	Инициатива приветствуется и воспитывается
Ответственность избегается	Ответственность фрагментарна	Ответственность распределена в соответствии с полномочиями
Горизонтальные связи осуждаются	Горизонтальными связями пренебрегают	Горизонтальные связи поощряются
Ошибок быть не должно, они наказуемы и скрываются	Ошибки могут быть, но только не у руководства	Выяснение причин ошибок и информирование всех причастных
Новые идеи активно подавляются	Новые идеи воспринимаются, как проблемы	Новые идеи приветствуются

Внедрение IRIS – путь на 3-й уровень.

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ СТАНДАРТА IRIS

- *применение процессного подхода и других принципов ISO 9001-2008 на всех этапах жизненного цикла любой железнодорожной техники;*
 - *применение управленческого цикла "Планирование – Управление – Контроль – Корректировка" для всех процессов;*
 - *формирование требований и доказательства безопасности на основе функциональной модели железнодорожного транспорта;*
 - *оценка эффективности процессов предприятия - поставщика железнодорожной техники, на основе модели технологической зрелости;*
 - *оценка стоимости жизненного цикла технических систем и средств железнодорожного транспорта.*
-

ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ СТАНДАРТ IRIS ?

- **международные стандарты качества серии ISO 9000;**
 - **европейские (международные) стандарты железнодорожной безопасности EN 50126, EN 50128, EN 50129;**
 - **международный стандарт IEC 60300 -3-3 оценки стоимости жизненного цикла технических систем;**
 - **остальные компоненты (более 40).**
-

Компоненты стандарта IRIS



требования ISO 9001



минимальные требования IRIS



все требования IRIS

Основные проблемы внедрения IRIS

Проблемы внедрения стандарта IRIS могут быть разделены на 3 уровня:

1 Уровень ОАО "РЖД", НП "ОПЖТ" и всех транспортных отраслей России.

2 Уровень корпораций (проблемы кооперации работ).

3 Уровень предприятий.

Основные проблемы внедрения IRIS

1 Уровень ОАО "РЖД", НП "ОПЖТ" и всех транспортных отраслей России:

- **отсутствие управления рисками;**
 - **отсутствие в нормативной базе ОАО "РЖД" и НП "ОПЖТ" общепринятых международных стандартов, являющихся составной частью стандарта IRIS;**
 - **отсутствие взаимозачёта при проведении проверок.**
-

Основные проблемы внедрения IRIS

2 Уровень корпораций (проблемы кооперации работ):

- ***очерёдность внедрения IRIS;***
 - ***низкая эффективность горизонтального и вертикального взаимодействия (в том числе – с поставщиками).***
-

Основные проблемы внедрения IRIS

3 *Уровень предприятий:*

- *низкая эффективность горизонтального и вертикального взаимодействия;*
 - *отсутствие практики оценивания стоимости жизненного цикла.*
-

Первые практические шаги по внедрению IRIS

1 Оценка степени соответствия предприятий требованиям IRIS.

2 Реализация программ ускоренного обучения руководства и ключевого персонала предприятий.

Можно совместить 1 и 2 в рамках 3-недельного курса обучения с практическими занятиями по оценке соответствия предприятия требованиям IRIS.

Содержание программы

1 Вводная часть дает общее представление о стандарте IRIS, его назначении и содержании, о месте стандарта в нормативной базе систем технического регулирования Европейского Союза и Российской Федерации.

2 Вторая часть предназначена для изучения требований стандарта и вопросов аудита. Слушателям будет также предложено практически определить степень соответствия и готовности предприятия, которое они представляют, вводимым стандартам.

3 Третья часть. Определение проблем внедрения и выработки предложений по их решению, классифицированных по 3-м уровням: предприятия, корпорации (кооперация предприятия), железнодорожная отрасль.

Полученные на практических занятиях знания позволят слушателям оценить готовность своего предприятия к внедрению стандарта IRIS и разработать программу его внедрения.

Курс предназначен для руководителей и ключевых специалистов предприятий - поставщиков продукции для железнодорожного транспорта:

- директоров по развитию и качеству,
- руководителей служб стандартизации, сертификации, качества продукции,
- руководители групп внутреннего аудита.
- главных конструкторов, главных технологов, главных метрологов

Обучение, в том числе практические работы по оценке готовности и выявлению основных проблем внедрения стандарта IRIS на предприятиях, рассчитано примерно на 80 академических часов (3 недели, 13-14 дней по 6 часов)

Спасибо за внимание!

***Шматченко Владимир Владимирович,
к.т.н., доцент, руководитель рабочей группы по внедрению
стандарта IRIS на предприятиях РКТМ,
тел. (812) 436-97-71
E-mail: railwayradio@gmail.com***
