
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.)



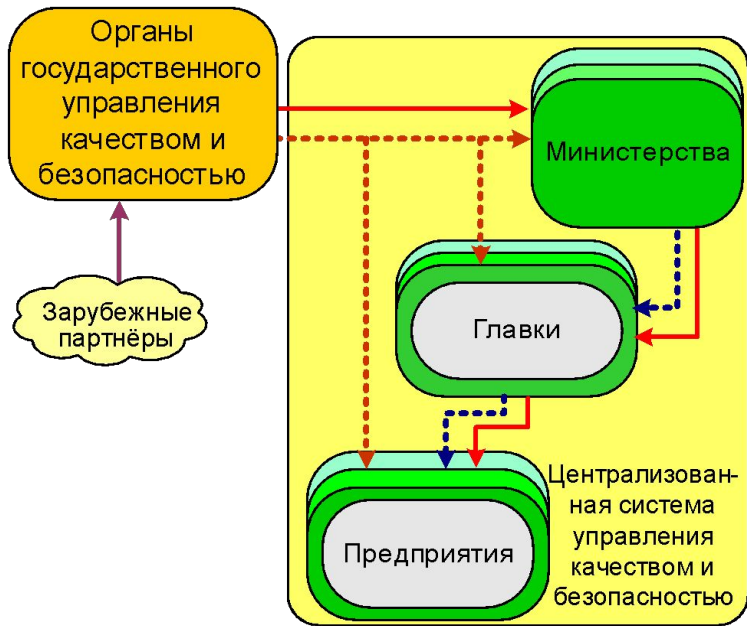
=



Снижение качества продукции отечественных производителей

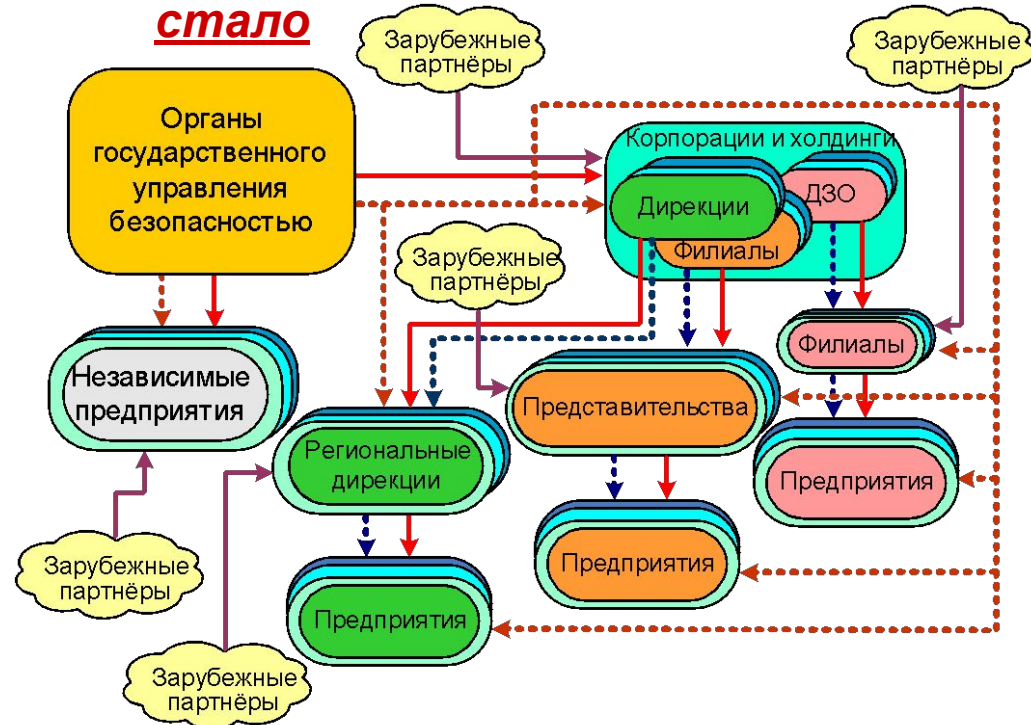
Оно обусловлено слабостью действующих после реформы механизмов управления внешними и распределёнными рисками качества и безопасности:

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 ?

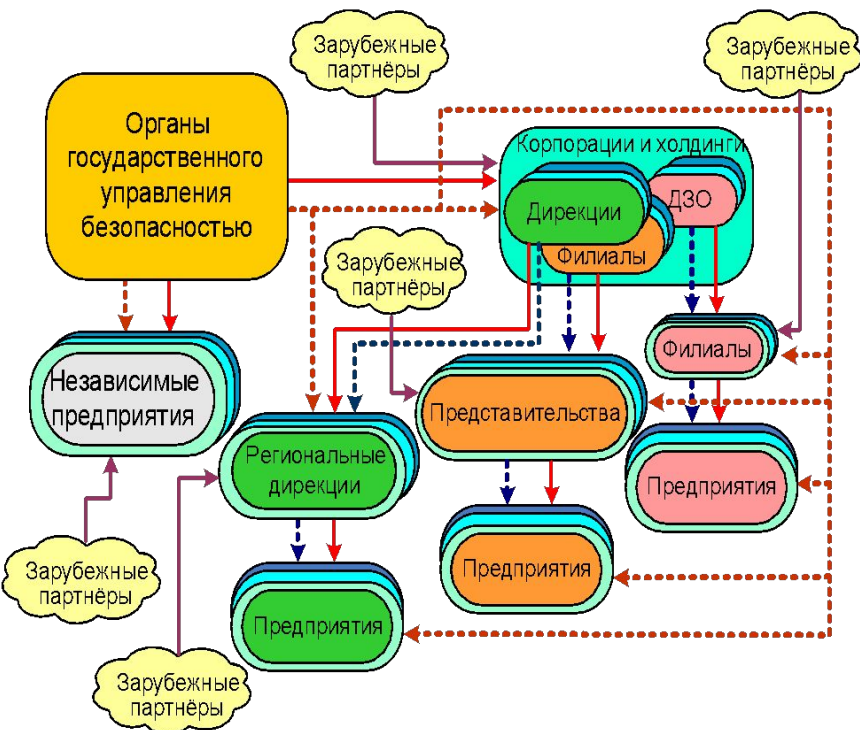
Единая нормативно-правовая основа проектирования, внедрения, сертификации и применения систем менеджмента качества и безопасности у поставщиков технических систем и средств железнодорожного транспорта.

ПОЧЕМУ ИМЕННО СТАНДАРТ IRIS ?

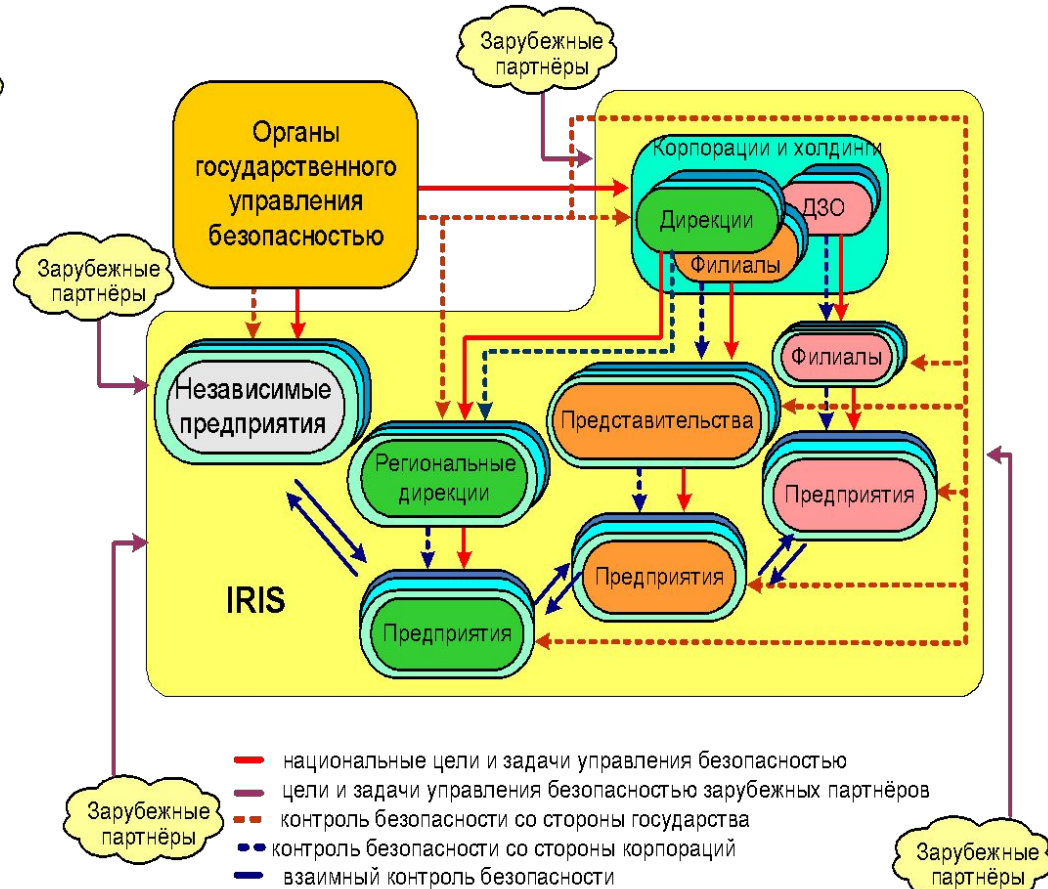
Стандарт IRIS позволяет эффективно управлять качеством и безопасностью процессов и продукции при взаимодействии независимых бизнес-единиц на рынке железнодорожной техники.

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 со стороны государства
- - контроль со стороны корпораций

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

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

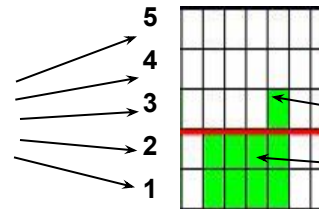
Требования стандарта IRIS

Возможности стандарта ISO 9001-2008 по выполнению требований IRIS:

Управление качеством	Ответственность руководства	Управление ресурсами	Создание продукции	Измерение, анализ, совершенствование
4.1	5.1	6.1	7.1	8.1
4.2.1	5.2	6.2.1	7.2.1	8.2.1
4.2.2	5.3	6.2.2	7.2.2	8.2.2
4.2.3	5.3.1	6.2.2.1	7.2.3	8.2.3
4.2.4	5.4.1	6.2.2.2	7.2.4	8.2.4
4.3	5.4.2	6.2.2.3	7.3	8.3
4.4	5.5.1	6.2.2.4	7.3.1	8.3.1
5.1	5.5.2	6.3.1	7.3.2	8.3.2
5.2	5.5.3	6.3.2	7.3.3	8.4
5.3	5.5.4	6.4	7.3.4	8.5.1
5.4	5.6.1		7.3.5	8.5.2
5.5	5.6.2		7.3.6	8.5.3
5.6	5.6.3		7.3.7	8.5.4
6.1			7.3.8	8.5.5
6.2.1			7.4.1	8.5.6
6.2.2			7.4.2	8.5.7
6.2.2.1			7.4.3	8.5.8
6.2.2.2			7.4.4	8.5.9
6.2.2.3			7.5.1	8.5.10
6.2.2.4			7.5.1.1	8.5.11
6.3.1			7.5.1.2	8.5.12
6.3.2			7.5.1.3	8.5.13
6.4			7.5.1.4	8.5.14
7.1			7.5.1.5	8.5.15
7.2.1			7.5.2	8.5.16
7.2.2			7.5.3	8.5.17
7.2.3			7.5.4	8.5.18
7.2.4			7.5.5	8.5.19
7.3			7.6	8.5.20
7.3.1			7.7	8.5.21
7.3.2			7.7.1	8.5.22
7.3.3			7.7.2	8.5.23
7.3.4			7.7.3	8.5.24
7.3.5			7.7.4	8.5.25
7.3.6			7.7.5	8.5.26
7.3.7			7.7.6	8.5.27
7.3.8			7.7.7	8.5.28
7.4.1			7.7.8	8.5.29
7.4.2			7.7.9	8.5.30
7.4.3			7.8	8.5.31
7.4.4			7.9	8.5.32
7.5.1			7.10	8.5.33
7.5.1.1			7.11	8.5.34
7.5.1.2			7.12	8.5.35
7.5.1.3				8.5.36
7.5.1.4				8.5.37
7.5.1.5				8.5.38
7.5.2				8.5.39
7.5.3				8.5.40
7.5.4				8.5.41
7.5.5				8.5.42
7.6				8.5.43
7.7				8.5.44
7.7.1				8.5.45
7.7.2				8.5.46
7.7.3				8.5.47
7.7.4				8.5.48
7.7.5				8.5.49
7.7.6				8.5.50
7.7.7				8.5.51
7.7.8				8.5.52
7.7.9				8.5.53
7.8				8.5.54
7.9				8.5.55
7.10				8.5.56
7.11				8.5.57
7.12				8.5.58
8.1				8.5.59
8.2.1				8.5.60
8.2.2				8.5.61
8.2.3				8.5.62
8.2.4				8.5.63
8.3				8.5.64
8.3.1				8.5.65
8.3.2				8.5.66
8.4				8.5.67
8.5.1				8.5.68
8.5.2				8.5.69
8.5.3				8.5.70
8.5.4				8.5.71
8.5.5				8.5.72
8.5.6				8.5.73
8.5.7				8.5.74
8.5.8				8.5.75
8.5.9				8.5.76
8.5.10				8.5.77
8.5.11				8.5.78
8.5.12				8.5.79
8.5.13				8.5.80
8.5.14				8.5.81
8.5.15				8.5.82
8.5.16				8.5.83
8.5.17				8.5.84
8.5.18				8.5.85
8.5.19				8.5.86
8.5.20				8.5.87
8.5.21				8.5.88
8.5.22				8.5.89
8.5.23				8.5.90
8.5.24				8.5.91
8.5.25				8.5.92
8.5.26				8.5.93
8.5.27				8.5.94
8.5.28				8.5.95
8.5.29				8.5.96
8.5.30				8.5.97
8.5.31				8.5.98
8.5.32				8.5.99
8.5.33				8.5.100

Пояснения:

Выполнение требований IRIS в уровнях технологической зрелости



Возможности ISO 9001-2008 по выполнению требований IRIS: выполнение
 невыполнение

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***
