



УДК 656.2.091

Бочарова О.О., Колбун В.В., к.т.н. (ДІТ),

Жаковський О.Д. к.т.н., (ДП ДОСЗТ)

СЕРТИФІКАЦІЯ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ ЄВРОСОЮЗУ ЗА НОРМАМИ БЕЗПЕКИ

У ДІТі відкрита нова спеціальність для магістрів «Інтероперабельність і безпека на залізничному транспорті». У 2010 - 2011 навчальному році пройшли навчання перші магістри за цією спеціальністю. Спеціальність включає 22 дисципліни, підготовку й захист магістерської роботи. Магістри, які успішно завершили навчання й захистили проект, одержать диплом європейського зразка. Видає диплом французький університет CNAM (Conservatoire National des Arts et Metiers).

До складу 22 дисциплін входить дисципліна підготовлена університетом CNAM і передана в ДІТ: «Сертифікація підприємств за нормами безпеки».

Ця стаття присвячена короткому опису відмінностей сертифікації на залізницях у країнах Євросоюзу (ЄС).

Сертифікація підприємств за нормами безпеки в країнах ЄС здійснюється на підставі нижчеперелічених документів:

- Європейські Директиви № 2004/49 й 2001/14.
- Декрет № 2006/1279 від 19 жовтня 2006 р. про безпеку залізничного сполучення й інтероперабельності системи залізниць.
- TSI (ТСИ - технічні специфікації інтероперабельності) підсистем експлуатації й керування рухом традиційного залізничного транспорту Європи, прийняті 11/08/06.
- Постанова ЄК № 653/2007 від 13 червня 2007 р. про єдиний європейський формат Сертифікатів безпеки й заявочних документів.



- Декрет № 2003/194 від 7 березня 2003 р. про національну мережу залізниць із виправленнями, внесеними Декретом № 2006-368.

- Декрет № 200369 від 28 березня 2006 про завдання й статус Суспільного органа безпеки на залізничному транспорті.

- Декрет № 2006/1279 від 19 жовтня 2006 р. про безпеку залізничного сполучення й інтеперабельності залізничної системи.

Метою директиви 2004/49/ЄС є розвиток і підвищення безпеки на залізницях ЄС, а також спрощення доступу до ринку послуг залізничних перевезень, шляхом:

- гармонізації нормативної бази в державах ЄС;
- визначення обов'язків суб'єктів;
- розробка загальних критеріїв безпеки й загальних методів гарантії безпеки з метою подальшої гармонізації національних правил;
- створенню в кожній державі Національного агентства з питань безпеки (далі НАБ) та організації з розслідування аварій й інцидентів;
- визначення загальних принципів керування, регулювання й контролю безпеки на залізничному транспорті.

Держави забезпечують загальну підтримку безпеки на залізницях з урахуванням розвитку законодавства й наукових досліджень.

Правила вводяться на умовах відкритості, іншими словами, недискримінаційності.

Відповідальність за безпечну експлуатацію залізниць покладають на керівника інфраструктури. Він зобов'язаний вживати необхідні заходи щодо контролю ризиків без шкоди для національного законодавства, але не знімає відповідальності з кожного постачальника залізничних послуг (далі ЗП).

Загальні показники безпеки встановлюються на підставі щорічних доповідей країн - учасників про виконання вже встановлених показників і вартості транспортних подій, підрахованим за загальними методиками.

Мінімальні критерії безпеки складаються Агентством ЄС і повинні забезпечуватися у всіх державах - членах. Прийняті ризики повинні враховувати:



- індивідуальні ризики, пов'язані з пасажирями, персоналом, включаючи персонал підрядників і не порушувати існуючих національних і міжнародних становищ щодо відповідальності;

- ризики, що враховують небезпеку для суспільства.

Держави - члени ЄС повинні прийняти обов'язкові національні правила безпеки, гарантувати їх публікацію й доступність для всіх заявників на сертифікат безпеки. Про всі зміни необхідно терміново інформувати Агентство ЄС і ці правила не повинні суперечити прийнятим TSI.

Кожна держава - член створює НАБ. Цей орган повинен бути незалежним від ЗП, менеджерів інфраструктури, заявників і підприємств матеріально-технічного постачання, мати організаційно-правову структуру.

На НАБ покладають такі завдання:

- видача дозволів на введення в експлуатацію структурних підсистем, які становлять транс'європейську швидкісну залізничну систему й перевірку їх керованості й технічного стану;

- видача дозволів на введення в експлуатацію звичайної системи залізничних сполучень;

- видача дозволів на введення в експлуатацію нового або значно зміненого рухомого складу, що не попадає в сферу, регульовану TSI;

- видача, поновлення, зміна, анулювання відповідних частин сертифікатів і ліцензій безпеки, а також того, що менеджери інфраструктури й ЗП діють відповідно до законодавства Співдружності й національного законодавства;

- моніторинг, сприяння, впровадження й розвиток нормативної бази з питань безпеки, включаючи національні правила;

- нагляд за реєстрацією рухомого складу, а також поновлення інформації, пов'язаної з питаннями безпеки.

Ці завдання не можуть передоручатися іншим організаціям.

НАБ здійснюють активний обмін досвідом з метою гармонізації критеріїв прийняття рішень на території ЄС.



Керівники інфраструктури й ЗП повинні встановити свою систему управління безпекою (далі СУБ) для того щоб виконувалися критерії безпеки, національні правила й вимоги TSI з урахуванням розумних ризиків. Щороку до 30 червня всі менеджери інфраструктур і ЗП представляють НАБ звіт про безпеку. Він повинен містити:

- інформацію про те, як організація здійснює власну безпеку й результати виконання планів щодо безпеки;
- виконання національних показників безпеки;
- результати внутрішнього аудиту стану безпеки;
- зауваження щодо недоліків й неправильного функціонування ЗП і керівників інфраструктури, які можуть представляти інтерес для НАБ.

З метою одержання доступу до інфраструктури ЗП повинно мати сертифікат безпеки. Сертифікат може поширюватися на всю мережу залізниць держави - члена або тільки на її частину.

Метою сертифіката безпеки є доказ того, що ЗП розробило свою систему керування й контролю над безпекою й може виконувати вимоги, встановлені в TSI, законодавчих актах ЄС, національних правилах безпеки.

Сертифікат складається з двох частин:

Частина А - підтверджує наявність системи управління безпекою ЗП.

Частина В - підтверджує, що вимоги національної мережі доріг враховані для безпечного управління цією системою. Вимоги можуть включати: застосування TSI, національні правила безпеки, сертифікати і ліцензії персоналу для введення в експлуатацію рухомого складу.

Частина А дійсна на всій території ЄС.

Частина В видається НАБ держави - члена, на території якого ЗП планує здійснювати залізничні послуги.

Сертифікат оновлюється кожні 5 років. Він повністю або частково коригується, якщо діяльність ґрунтовно змінюється. Про всі значні зміни ЗП невідкладно інформує НАБ. У цьому разі НАБ може вимагати перегляду



відповідної частини сертифіката або анулювати його. Якщо НАБ анулював частину В сертифіката, він зобов'язаний сповістити про це в НАБ, що видав частину А.

НАБ повинен анулювати сертифікат безпеки, якщо очевидно, що ЗП не використав його за призначенням протягом 1 року.

НАБ протягом 1 місяця повинен повідомити в Агентство ЄС про видачу, поновлення, зміну або анулювання сертифікатів частини А. При цьому він указує назву, адресу ЗП, дату видачі, сферу діяльності, а у разі анулювання - причину такого рішення.

З метою полегшення одержання сертифікатів, НАБ розробляє детальні інструкції щодо порядку одержання сертифіката, перераховує всі вимоги, й робить доступними всі відповідні документи.

ЗП видається конкретна інструкція застосування сертифіката безпеки щодо послуг на конкретній частині інфраструктури, особливо повинні бути виділені правила, що діють на цій частині.

Інструкції безкоштовні для заявників. Заявки подаються мовою, що вимагає НАБ.

НАБ може дозволити експлуатацію рухомого складу, що не відповідає TSI, якщо надасть підтвердження того, що такий склад експлуатується в іншій державі.

ЗП для одержання дозволу подає в НАБ технічне досьє, яке повинно містити таку інформацію:

- доказ того, що рухомий склад експлуатується в іншій державі, документи, що підтверджують історію його експлуатації, матеріально-технічного утримання, та якщо можливо, технічні зміни після введення в експлуатацію;

- технічні дані, регламент технічного обслуговування, робочі характеристики, які вимагає НАБ;

- відомості, які відбивають, що рухомий склад відповідає системі енергопостачання, сигналізації, системі контролю, ширині колії, максимальне навантаження на вісь й інші вимоги мережі доріг (інфраструктури);



- інформацію про винятки в національних правилах безпеки й доказів, що базуються на оцінці ризиків, що даний рухомий склад не викличе великих ризиків на мережі доріг.

НАБ може вимагати випробні поїздки для перевірки відповідності обмежувальних параметрів.

НАБ приймає рішення не пізніше 4 місяців, включаючи необхідні випробування.

Щороку НАБ публікує звіт про свою діяльність і відправляє його в Агентство ЄС не пізніше 30 вересня. Звіт повинен містити:

- інформацію про розвиток залізничної безпеки, включаючи узагальнені критерії безпеки;

- важливі зміни в законодавстві й нормативних документах, що стосуються безпеки залізниць;

- розвиток сертифікації й ліцензування безпеки;

- результати контролю інфраструктури й ЗП.

СУБ повинна бути документально оформлена за всіма існуючими частинами, описана межа відповідальності менеджера інфраструктури або ЗП. Відображено, яким чином забезпечується контроль на різних рівнях, участь персоналу, та як забезпечується вдосконалювання СУБ.

Основні елементи СУБ повинні включати:

- політику безпеки, затверджену начальником організації й ознайомлення всього персоналу;

- якісні й кількісні показники організації для підтримання й покращення безпеки, плани й процедури для їх досягнення;

- процедури для виконання існуючих, нових, змінених технічних й операційних стандартів або інших нормативних положень, які встановлені в:

1) TSI;

2) національних правилах безпеки;

3) інших відповідних правилах;



4) рішеннях органів влади;

- процедури для забезпечення відповідності стандартам й іншим нормативним положенням протягом життєвого циклу устаткування й під час виконання операцій;

- процедури й методи для оцінки ризику й заходів щодо контролю над ризиками у тих випадках, коли змінюються умови роботи (експлуатації) або новий матеріал створює нові ризики для інфраструктури або операцій;

- забезпечення програмами для навчання персоналу, система забезпечення підтримки компетентності персоналу й відповідного виконання завдань;

- заходи для передачі інформації всередині організації й між підприємствами, що працюють в одній інфраструктурі;

- процедури й формати документування інформації з безпеки, позначення процедури з контролю над істотною інформацією, яка стосується безпеки;

- процедури для забезпечення того, що про аварії, інциденти, аварійні ситуації, інші небезпечні ситуації доповідається. Вони розслідуються, аналізуються, і що вживаються превентивні заходи;

- плани дій, попереджень, інформації при надзвичайних ситуаціях, щодо яких існує домовленість із відповідними органами влади;

- положення про внутрішні аудити СУБ.

Регламент Єврокомісії № 653/2007 встановлює положення, що сертифікат складається із двох частин А і В, для гарантії безпеки ЗП, що працюють на мережі Євросоюзу.

Сертифікат повинен складатися із двох частин:

А - підтверджує розроблену СУБ у ЗП;

У - (оперативна частина) підтверджує положення вимог НД конкретної національної залізничної системи для роботи ЗП на її мережі.

Регламент зобов'язує публікувати й обмінюватися інформацією (в електронному вигляді) про видані, подовжені змінені або скасовані сертифікати або частин сертифіката В у онлайн - режимі.



Усім сертифікатам буде присвоєний унікальний номер, встановлений для даної держави.

У цьому ж регламенті наведені форми сертифікатів частини А і В, форми заявок на видачу, зміну сертифіката.



УДК 658.516:656.2

Д.т.н., проф. Мартинов І.Е. (Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків)

К.т.н., ст. викл. Ніколаєнко А.О. (Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків)

ВПРОВАДЖЕННЯ FMEA- МЕТОДОЛОГІЇ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТА НАДІЙНОСТІ ПРОДУКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Постановка проблеми.

Перехід від планової економіки до ринкової й трансформація системи господарювання українських підприємств, ініціювали значне число інвестиційних проєктів і програм у залізничну галузь. Однак відсутність сформованої ринкової інфраструктури та необхідних знань, недостатній досвід роботи в сучасній економіці визначили такі умови й середовище здійснення проєктів, при яких різко зросли невизначеність і ризики їх реалізації. Категорії «невизначеність» і «ризик» відіграють велику роль у навколишньому світі. У зв'язку зі специфікою роботи залізничного транспорту ці поняття повинні всебічно вивчатись для недопущення можливості їх виникнення. Із цією метою продовжують упроваджувати на залізничному транспорті України міжнародні стандарти якості.

Актуальність.

Державна адміністрація залізничного транспорту України («Укрзалізниця») розглядає можливість упровадження в Україні Міжнародного стандарту IRIS - International Railway Industry Standard [1]. Сфера застосування стандарту - виробництво рухомого складу й комплектуючих. Стандарт задовольняє сучасні вимоги якості обслуговування та ремонту продукції залізничної промисловості, а також враховує ризики та невизначеності, які із цим зв'язані.



Мета статті.

Застосувати методологію FMEA (Failure Modes and Effects Analysis – аналіз причин і наслідків відмов) [2], що представлена в новому міжнародному стандарті IRIS з метою підвищення надійності і якості продукції залізничного транспорту.

Основна частина.

Ідея створення галузевого стандарту IRIS, що враховує специфічні особливості залізничної промисловості, виникла в 1999 році. Розробляння стандарту ініціювали та здійснювали лідери залізничної індустрії: Siemens Transportation, Bombardier Alston Transport, AnsaldoBreda. До 2006 року було створено першу офіційну версію стандарту IRIS для постачальників залізничної галузі. За словами Міхаеля Дрекселя, управляючого Німецьким органом з сертифікації систем управління DQS, до 2009 року планувалося сертифікувати за новим залізничним стандартом близько 2000 європейських компаній [3].

Структура IRIS аналогічна зі стандартом ISO / TS 16949 для постачальників автомобільної продукції: базові вимоги ISO 9001:2001 [4] та специфічні вимоги щодо залізничної промисловості, за кожним розділом стандарту [4]. Додатково включено деякі пункти, відсутні у [4]: проектний менеджмент, перша інспекція продукту, RAMS / LCC — процес розгляду вартості продукції протягом усього життєвого циклу та моніторингу характеристик надійності, ремонтпридатності та безпеки. Відмінність стандарту IRIS від стандарту [2] полягає в тому, що поряд із загальними вимогами існують встановлені критерії їх виконання із зазначенням досягнутого рівня. Так, для керування ризиками, застосовується методологія FMEA.

Вперше вона була застосована в США на підприємствах «Великої трійки» (Chrysler, General Motors, Ford). Сьогодні в провідних корпораціях розвинених країн практично жоден технічний виріб не проектується без застосування методу FMEA.

FMEA-аналіз включає два основних етапи [5], представлених на рис. 1:

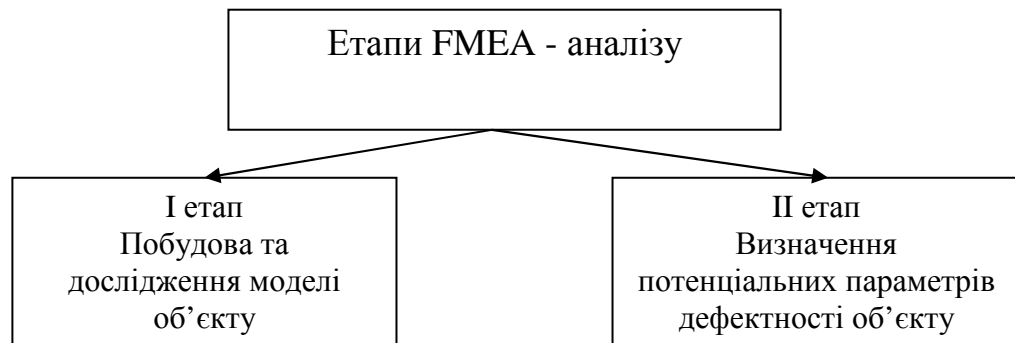


Рис.1. Схема етапів проведення FMEA-аналізу

I етап включає в себе:

- побудову компонентної, структурної, функціональної й потокової моделей об'єкта аналізу. Якщо FMEA-аналіз проводиться разом із функціонально-вартісним аналізом (ФВА), то використовуються раніше побудовані моделі. Далі проводиться дослідження моделей.

На II етапі визначаються:

- потенційні дефекти для кожного з елементів моделі об'єкта. Такі дефекти звичайно зв'язані або з відмовою функціонального елемента (руйнування, поломка), або з неправильним виконанням елементом його корисних функцій;

- потенційні причини дефектів. Для їх виявлення можуть бути використані діаграми Ісікави, які будуються для кожної з функцій об'єкта, пов'язаних з появою дефекту;

- потенційні наслідки дефектів для споживачів, оскільки кожний з розглянутих дефектів може викликати ланцюжок відмов в об'єкті. При аналізі наслідків використовуються структурна й потокова моделі об'єкта;



- можливості контролю появи дефектів. У процесі дослідження визначається, чи може дефект бути виявлений до настання наслідків у результаті передбачених в об'єкті мір по контролю, діагностиці, само діагностиці;

- параметр (E) ваги наслідків для споживача. Це - експертна оцінка, що проставляється по 10- бальній шкалі. Найвищий бал проставляється для випадків, у яких наслідки дефекту тягнуть юридичну відповідальність;

- параметр (A) частоти виникнення дефекту. Це - також експертна оцінка, що проставляється по 10- бальній шкалі. Найвищий бал проставляється, коли оцінка частоти виникнення дефекту становить 25% і вище;

- параметр (B) імовірності виявлення дефекту. Як і попередні параметри, є 10- бальною експертною оцінкою, що відповідає наявності прихованих дефектів, які не можуть бути виявлені до настання наслідків;

- параметр (PRZ) ризику споживача. Він визначається як добуток значень параметрів A, B та E. Дефекти з найбільшим параметром ризику ($PRZ \geq 125$) підлягають усуненню в першу чергу. При $PRZ \leq 60$ коригувальні заходи, як правило, не проводять.

FMEA - аналіз звичайно проводиться в режимі «мозкового штурму» командою фахівців [2]. У роботі [6] проведено дослідження причин виходу з ладу колісних пар вагонів. Виконано I та частково II етапи FMEA-аналізу, а саме: на основі статистичних даних побудована діаграма Ісікави та експертним шляхом виявлені першопричини виходу з ладу колісних пар. Проведемо побудову карти FMEA-аналізу для ситуації що склалась та представимо її у таблиці 1.



Таблиця 1. Побудова карти FMEA-аналізу колісної пари вагону

Бузол	Потенційний дефект	Потенційні причини	Потенційні наслідки	Вид контролю
	A	B	E	RPZ
Колісна пара № 436980	Вади хімічного складу металу колеса	Порушення технології виготовлення	Дефекти на поверхні кочення, вихід з ладу	Руйнівний контроль
	2	4	5	40
Колісна пара №1 80971	Невідповідність твердість поверхні кочення колеса встановленим нормативам	Порушення технології виготовлення	Передчасний вихід з ладу	Діагностика
	8	3	6	144

Виходячи з таблиці 1, коригувальні заходи щодо результатів аналізу доцільно проводити в такій послідовності:

- виключити причину виникнення дефекту в результаті слідуванню технології виготовлення коліс для зменшити можливості виникнення дефекту (зменшити параметр A),

- перешкодити виникненню дефекту, за рахунок статистичного регулювання (зменшити параметр A),

- знизити вплив дефекту (зменшити параметр E). Мається на увазі, що вихід з ладу колісної пари що експлуатується, може привести до аварій та катастроф,



- полегшити й підвищити вірогідність виявлення дефекту (зменшити параметр В) за рахунок чіткого дотримання технологічного процесу виготовлення колеса.

Що стосується коригувальних дій згідно таблиці 1, можна відзначити, що в першу чергу необхідно вжити заходів до усунення потенційних причин виникнення дефекту «Невідповідна твердість поверхні кочення колеса встановленим нормативам», з огляду на те, що величина параметру ризику споживача (RPZ) вище, ніж 125 балів. [2]

Висновки.

Систематичне застосування методології FMEA дозволить підвищити якість продукції та послуг на залізничному транспорті та окупиться завдяки наступним перевагам:

- методичні вимоги системного й повного обліку потенційних проблем запобігають появі відхилень при створенні нових конструкцій і технологій,
- знижується ймовірність повторних або нових відхилень за рахунок цілеспрямованого аналізу всіх критичних невідповідностей,
- скорочуються витрати засобів і часу на наступні зміни виробів, а також підвищення витрат на випробування за рахунок запобігання появі відхилень на стадії розробки й планування,
- статистичний облік ряду проблем дозволяє уникнути помилок або повторних робіт.

Список літератури

1. Dr. David Scrimshire. IRIS — Global business management system for the railway industry supply chain // Technical Paper. — December, 2006.
2. Анализ видов и последствий потенциальных отказов. FMEA: справочное руководство. Крайслер корпорейшн, Дженерал Моторс корпорейшн. Пер. с англ. – Н.Новгород: АО «НИЦ КД», СМЦ «Приоритет», 1997.-67с.



3. Дотянуться до стандарта // Сириус. Транспортное обозрение. — 2007. — №11. — С. 46-50.
4. ISO 9001:2001. Quality management systems — Requirements (Системи управління якістю — Вимоги).
5. Розно М.И. Как научиться смотреть вперед? Внедрение FMEA - методологии // Методы менеджмента качества. - 2000.- №6
6. Ніколаєнко А.О. Удосконалення нормативної бази для вхідного контролю колісних пар вагонів: Дис. Кандидата технічних наук: 05.01.02; - Захищена 07.2008; Затв. 11.2008. – Севастополь 2008. -151 с.: іл. – Бібліогр.: с. 68-115.



Левицкий Михаил Анатольевич

Аудитор IRIS, коммерческий директор ТЮФ ЗЮД Украина

СТАНДАРТ IRIS – ВНИМАНИЮ ПОСТАВЩИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

(Начало статьи в выпуске №3)

Хочется отметить, что положения данного стандарта я бы рекомендовал внедрять на любом предприятии, независимо от его принадлежности к железнодорожной промышленности. Объясню почему.

Структура данного стандарта складывается из следующих частей:

- Требований IRIS, базирующиеся на требованиях ISO 9001, учитывая специфические требования железнодорожной промышленности (на них мы остановимся позже)
- Вопросника, на основании которого оценивается предприятие
- Базы данных портала IRIS, в которой находятся все предприятия, проходившие процедуру сертификации (о ее особенностях я также расскажу несколько позднее)

Остановимся более подробно на понятии «Специфические требования железнодорожной промышленности». Поскольку цепочка создания стоимости в данной промышленности очень длинная, т.к. состоит из огромного количества частей и, связанных с ними поставщиков, управление данной цепочкой требует особого внимания, а следовательно, ее необходимо рассматривать как единый процесс создания продукта, т.е как единый проект. Неудивительно, что проект менеджмент занимает центральное место в данном стандарте. Здесь мы сталкиваемся с такими инструментами менеджмента, о которых не упоминается в стандартах ISO, как интеграционный менеджмент, менеджмент конфигураций, тайм – менеджмент, риск – менеджмент и многие другие. Внедряя у себя на предприятии данные управленческие инструменты, мы получаем существенные



конкурентные преимущества, без которых сегодня очень трудно существовать на рынке.

Особого внимания требует риск-менеджмент и управление изменениями. По моему мнению, на сегодняшний день, это базовые элементы существования бизнеса. Очень часто в последнее время в литературе звучат высказывания о том, что описанные в предыдущие года элементы менеджмента не соответствуют сегодняшней действительности, так как в чистом виде свойственны стабильному периоду развития бизнеса. Используя же положения и элементы риск-менеджмента и управления изменениями, мы готовим для себя базу для оценки рисков и создаем условия для быстрого реагирования на постоянно меняющиеся условия бизнес существования.

Конечно же глубина внедрения всех выше перечисленных инструментов зависит от положения, в котором находится данная бизнес-единица, и от желания ее руководителей. Однако, по моему мнению, данный стандарт (IRIS) может существенно помочь руководителям предприятий задуматься над сегодняшним положением дел и стать отправной точкой в дальнейшем развитии.

Если говорить о глубине внедрения отдельных элементов, то здесь серьезным помощником может послужить вопросник к стандарту, на основании которого, как я говорил ранее, происходит оценка предприятия. Несколько слов о структуре данного документа. Существенным отличием стандарта IRIS от аналогичных управленческих стандартов является то, что в результате аудита предприятие получает вполне осязаемую оценку своей деятельности, выраженную в баллах. Вопросник состоит из более чем 250 вопросов, относящихся к пунктам стандарта, на которые необходимо получить ответы в ходе аудита. Вопросы делятся на три категории:

- **Нокаут вопросы**, отрицательный ответ на которые означает прекращение аудита и возобновление процедуры сертификации с самого начала. Таких вопросов 12.

IRIS
Certification

Knock out вопросы

Knock out questions (K.O.)

- проведение предварительной оценки посредством постановки (К.О.) вопросов необходимо для получения подтверждения готовности предприятия к аудиту.
- К.О. вопросы не оцениваются в баллах
- Когда К.О. требование не выполнено аудит прерывается.
- Сертификационный процесс должен быть начат заново (включая все процедуры аудита).

Readiness Review

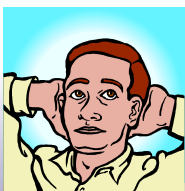
Failed on twelve K.O. questions!

File: 14-IRIS_01 Auditor Training Self Study Material Rev 1.ppt 32

Например, Внедрен ли, документирован и поддерживается в организации процесс управления изменениями бизнес процессов, который включает

1. Идентификацию, фиксирование и анализ коренных причин отклонений бизнес-процессов и, проводятся ли соответствующие мероприятия в случае их возникновения
 2. Оценку влияния отклонений бизнес-процессов на несоответствие продукции
 3. Идентификацию и контроль несоответствующей продукции
- **Закрытые вопросы,** предполагающие положительный или отрицательный ответы и, которые оцениваются 2 или 0 баллов соответственно

Закрытыя пытанні



Абказы на пытанне	Трабаванне	Пункты
Да	Выполнено	2
Нет	Не выполнено	0

File: 14-IRIS_01 Auditor Training Self Study Material Rev 1.ppt

37

- **Открытые вопросы** (их большая часть), предусматривающие ответ в форме описания существующей ситуации. Ответы на данную категорию вопросов оцениваются по 5-ти балльной шкале в зависимости от уровня их выполнения.

Открытые вопросы



Каждое отдельное требование (вопрос) должно быть оценено используя систему уровней

Уровень	Требования	Пункты
„Optimized“	Перевыполнены и постоянно улучшаются	4
„Qualified“	Перевыполнены	3
„Defined“	Выполнены полностью	2
„Poor“	Частично выполнены	1
„Insufficient“	Не выполнены	0

File: 14-IRIS_01 Auditor Training Self Study Material Rev 1.ppt

36



Таким образом, оценка выставляется не на основании субъективного решения аудитора, а в зависимости от конкретных реализованных мероприятий, описанных для каждого балла для каждого вопроса.

Например, **вопрос:** каким образом организация подтверждает, что график поставки не меняется без согласования с потребителем

0 баллов – нет графика поставки

1 балл - график поставки изменяется без согласования с потребителем

2 балла - график поставки не изменяется без согласования с потребителем (на что необходимо предоставить необходимые доказательства)

3 балла - плюс к предыдущему варианту – система предварительного уведомления потребителя эффективно работает. Отчеты составляются на основании многофункционального подхода и, в случае необходимости, привлекаются линейные менеджеры.

4 балла – плюс – постоянное улучшение положений тайм – менеджмента.

В случае оценки 0 баллов по отдельному вопросу, назначается дополнительный аудит, при получении 1 балла, разрабатываются корректирующие мероприятия, которые должны быть выполнены в 90 – дневный срок; 2 балла – разрабатываются мероприятия по улучшению, которые будут проверены в период последующего аудита и в случае их не выполнения, это будет рассматриваться как несоответствие.

Полученная в ходе аудита сумма баллов является отправной точкой для принятия решений о дальнейших действиях предприятия в целом и отдельных его подразделений, а также базисом для будущих улучшений.

Также хотелось бы обратить внимание на то, что в данном стандарте упоминаются очень действенные инструменты менеджмента, такие как FMEA, TPM, 5S, LCC и другие. От внедрения данных инструментов зависит оценка по данному вопросу. Например, для получения 3-х баллов по одному из вопросов, относящихся к риск- менеджменту предприятию необходимо внедрить и пользоваться FMEA; для получения 3 или 4 баллов (в зависимости от уровня



внедрения) по вопросу, относящемуся к инфраструктуре, необходимо внедрить систему 5S и т.д. Т.е в отличие от стандартов ISO, предприятие получает информацию о различных инструментах менеджмента с привязкой к конкретной сфере деятельности.

И о третьей составляющей стандарта IRIS – о электронной базе данных. Как я говорил ранее, состоит она из двух уровней. Первый уровень содержит только общие данные о проведенных аудитах и сертификациях и доступен для всех желающих. Это такая информация, как

- Общая клиентская информация (название предприятия, адрес, контакты)
- Утвержденный статус сертификации
- Срок действия сертификата
- Область распространения сертификата

Второй уровень данной базы данных содержит следующую информацию:

- Отчет об аудите
- План корректирующих мероприятий, включая отчет
- Полученное количество баллов в результате аудита
- Сертификат
- Другие документы, выбранные клиентом и сертификационным органом

Все данные второго уровня являются строго конфиденциальными. Только клиент определяет содержание информации и для кого данный уровень базы данных может быть доступным посредством предоставления разрешения на доступ через IRIS портал.

Как вы видите, данная база данных является, в том числе, и хорошей рекламой для предприятия, и помощником в поиске партнеров по бизнесу, как для потребителей, так и для поставщиков собственной продукции.

Сертификат IRIS является документом, который дает определенные преимущества предприятию в тендерных процессах, позволяет значительно



уменьшить аудиты второй стороны, т.е. дает возможность развивать бизнес и экономить средства. Однако развивается предприятие благодаря правильно выбранной стратегии, которых, если говорить глобально не так уж много. Если обобщить все существующие виды стратегий, то их можно разделить на 4 вида.

Остановимся на трех из них, т.к. четвертая – это стратегия создания условий, когда потребителю гораздо труднее и дороже поменять поставщика, чем оставаться с ним (стратегия Shick, MicroSoft).

1. Стратегия, связанная с минимизацией издержек, предусматривающая поддержание качества и других компонентов клиентского предложения на приемлемом уровне, но делающая ставку на снижение цены
2. Стратегия, с предложением клиенту дополнительных, специальных, относящихся к конкретному клиенту, видов услуг
3. Стратегия, связанная с инновационными предложениями, когда товары и услуги предприятия появляются первыми на рынке и превосходят предыдущие предложения конкурентов с точки зрения модернизации или функциональности.

Так вот для реализации каждой из стратегий, во-первых, необходим свой покупатель, а следовательно, свой сегмент рынка, а во-вторых, требуется свой набор инструментов или бизнес-процессов, при помощи которых становится возможным достижение той или иной цели.

Например, для реализации первого типа стратегии компания должна сконцентрироваться на изучении и сокращении времени производственного цикла, обратить внимание на близость и зависимость от сырьевых ресурсов, приложить все усилия для идентификации и исключению или снижению всех видов потерь. Здесь хорошими помощниками могут стать такие инструменты, как Бережливое производство, стандарты, относящиеся к информационной безопасности (ISO 27001, ISO 20001, BS 25999 и т.д)

Для второго вида стратегии будут свойственны совсем другие бизнес-процессы. Это процессы, связанные со взаимодействием с потребителем для



определения его желаний, предпочтений и т.д. Здесь мы сталкиваемся с инвестициями в персонал, который находится на переднем крае взаимодействия с клиентом. Из инструментов менеджмента наиболее характерным является CRM - система.

В инновационной стратегии не обойтись без инвестиций в развитие технологий и персонал, их разрабатывающих, т.е должна существовать развитая современная исследовательская база и т.д.

Таким образом, если мы говорим о стандарте IRIS, то поддерживая на необходимом уровне (в соответствии с требованиями IRIS) количество баллов для не стратегически важных для предприятия направлений и сохраняя при этом сертификат IRIS, который является жизненно необходимым для поставщиков в железнодорожной промышленности, предприятие может делать ставку и инвестировать в те виды деятельности, которые являются для него приоритетными и стратегически важными.

Об особенностях данного стандарта и инструментах менеджмента, в нем упомянутых, можно рассказать очень много интересного и нового. Я буду освещать отдельные инструменты данного документа в будущем на страницах этого журнала. Хотелось бы пригласить все заинтересованные организации к сотрудничеству. По всем вопросам, относящимся к положениям IRIS, для их объяснения или интерпретации, Вы можете обращаться по телефонам:

+38 050 419 69 12

Левицкий Михаил Анатольевич – аудитор IRIS



РУБРИКА

«СЕРТИФІКАЦІЯ ПРОДУКЦІЇ (ПОСЛУГ, ПРОЦЕСІВ)

**ЗАЛІЗНИЧНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В ЗАКОНОДАВЧО НЕРЕГУЛЬОВАНІЙ
СФЕРІ»**

Редактор рубрики – доктор технічних наук, заслужений працівник транспорту України Поляков Петро Федоровичу.

Редакційна колегія рубрики: Поляков П.Ф. (відповідальний редактор), Жаковський О.Д., Мартиненко Л.М., Поляков В.П., Соколов В.М., Тимофєєва Л.А., Янгулов М.П.

Відгуки і пропозиції просимо надсилати за адресою:

вул. 152-ї Дивізії, 3, оф.304, м. Дніпропетровськ, 49033, Україна

тел./факс 8(056)787-18-42, тел. 8(056)788-69-38, 791-60-47



1. Розроблено:

- Державним підприємством «Орган з сертифікації телекомунікаційних мереж в транспортно-дорожньому комплексі «Дортранстелеком» Міністерства інфраструктури.
- Державним підприємством «Центр сертифікаційних випробувань та експертиз в системах транспорту «Транссертек» Міністерства інфраструктури.

2. Розробники: П. Поляков, докт. техн. наук, заслужений працівник транспорту України; В. Поляков, канд. техн. наук, Л. Мартиненко, О. Полякова.



СТАТУТ

Корпорації "Укрзалізсерт"



1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1 Корпорація "Укрзалізсерт" діє як юридична особа – державне господарське об'єднання, що засноване на державній власності та відноситься до сфери управління Міністерства інфраструктури України (далі – Уповноважений орган управління).

1.2 До складу корпорації "Укрзалізсерт" входять:

- Державне підприємство „Орган з сертифікації телекомунікаційних мереж в транспортно-дорожньому комплексі»;
- Державне підприємство „Центр сертифікаційних випробувань та експертиз в системах транспорту»;
- Державне підприємство „Харківський орган з сертифікації залізничного транспорту”;
- Державне підприємство ”Дніпропетровський орган з сертифікації залізничного транспорту”;
- Державне підприємство „Науково-дослідний центр технологій транспортних систем”.

2 МЕТА І ПРЕДМЕТ ДІЯЛЬНОСТІ

2.1 Корпорацію "Укрзалізсерт" створено з метою:

- забезпечення належних умов діяльності підприємств, що входять до її складу за принципом єдиного технологічного процесу;
- розвитку їх матеріально-технічної бази;
- розробки та реалізації економічних та соціальних програм;
- створення галузевої Системи оцінки відповідності "Укрзалізсерт" і забезпечення її діяльності.

2.2 Предметом діяльності корпорації "Укрзалізсерт" є:

- удосконалення організації управління, форм і методів господарювання, розвиток ринкових відносин, що забезпечуватимуть узгодження інтересів підприємств корпорації "Укрзалізсерт" і держави;
- здійснення єдиної науково-технічної та інвестиційної політики;
- забезпечення ефективного використання єдиних фондів, трудових, матеріальних і фінансових ресурсів при виконанні робіт з оцінки відповідності, модернізації та реконструкції підприємств;
- розвиток нових форм і методів взаємовигідних зовнішньоекономічних зв'язків, торгово-економічного і науково-технічного співробітництва підприємств корпорації "Укрзалізсерт" з іноземними фірмами;
- вирішення питань соціально-економічного розвитку підприємств і організацій, що входять до складу корпорації "Укрзалізсерт";



- організація акредитації підприємств-органів з оцінки відповідності в Національному агентстві акредитації України та в системах акредитації інших країн;
- вирішення питань взаємодії підприємств корпорації "Укрзалізсерт" – органів з оцінки відповідності – з органами оцінки відповідності інших країн на рівні взаємного визнання результатів робіт: сертифікатів, протоколів сертифікаційних випробувань та інше;
- забезпечення ідентичних процедур оцінки відповідності продукції вітчизняного та іноземного походження;
- організація міжлабораторних порівняльних випробувань продукції, у тому числі за участю випробувальних лабораторій інших країн;
- координація дій органів з оцінки відповідності, розмежування галузей їх акредитації та уникнення дублювання; концентрація випробувальної бази, технічних, нормативних, кадрових та інших ресурсів по напрямкам діяльності;
- ведення і актуалізація фонду міжнародних і національних нормативних документів, що встановлюють відповідні правила та вимоги; здійснення інформаційного забезпечення з питань оцінки відповідності;
- участь у розробленні проектів нормативних актів, що встановлюють загальні вимоги та правила процедури підтвердження відповідності в законодавчо регульованій сфері, у тому числі у розробленні технічних регламентів;
- розроблення проектів нормативних документів, що встановлюють відповідні правила та вимоги;
- організація підготовки та підвищення кваліфікації фахівців з оцінки відповідності;
- участь у підготовці пропозицій щодо уповноваження органів з сертифікації на проведення робіт з оцінки відповідності в законодавчо регульованій сфері, в розробленні проектів технічних регламентів з підтвердження відповідності та інших правових актів в цій сфері;
- здійснює нагляд за проведенням робіт з оцінки відповідності органами з оцінки відповідності корпорації "Укрзалізсерт";
- узгодження сертифікатів відповідності, які видаються заявникові за результатами проведення сертифікації в законодавчо регульованій сфері;
- за рішенням Уповноваженого органу управління бере участь в роботі по уповноваженню органів з сертифікації на проведення робіт з підтвердження відповідності у законодавчо регульованій сфері;
- ведення реєстру виданих органами з оцінки відповідності корпорації "Укрзалізсерт" сертифікатів відповідності, свідоцтв про визнання відповідності; подача в установленому порядку інформації про сертифікати відповідності і свідоцтва про визнання відповідності в законодавчо регульованій сфері до державного реєстру.



3. ЮРИДИЧНИЙ СТАТУС КОРПОРАЦІЇ "УКРЗАЛІЗСЕРТ"

3.1 Корпорація "Укрзалізсерт" діє на основі і відповідно до Господарського кодексу України, інших законодавчих актів та цього Статуту, який затверджується Засновником і погоджується Міністерством економіки України, Міністерством фінансів України та Антимонопольним комітетом України.

3.2 Корпорація "Укрзалізсерт" функціонує як єдина господарська структура, є юридичною особою, має самостійний баланс, розрахунковий та інші рахунки в установах банків, штамп і гербову печатку із цим найменуванням.

Права і обов'язки юридичної особи корпорація "Укрзалізсерт" набуває з дня його державної реєстрації, яка провадиться в порядку, встановленому законодавством України.

3.3 Підприємства, що входять до складу корпорації "Укрзалізсерт", зберігають права юридичної особи і на них поширюється дія господарського кодексу України за винятком права об'єднувати на добровільних засадах свою діяльність, виходити із складу корпорації "Укрзалізсерт" та приймати рішення про ліквідацію.

3.4 Корпорація "Укрзалізсерт" несе відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах належного йому майна згідно з чинним законодавством.

Корпорація "Укрзалізсерт" не несе відповідальності за зобов'язанням держави та Засновника.

Корпорація "Укрзалізсерт" не відповідає за зобов'язаннями підприємств, які входять до його складу, а підприємства не відповідають за зобов'язаннями корпорації "Укрзалізсерт", якщо інше не передбачено договорами та цим Статутом.

3.5 Корпорація "Укрзалізсерт" має право укладати угоди, набувати майнові та особисті немайнові права, нести обов'язки, бути позивачем і відповідачем в суді, арбітражному суді та третейському суді.

3.6 Вхід та вихід із складу корпорації "Укрзалізсерт" здійснюється за рішенням Засновника за погодженням з Антимонопольним комітетом України.

4 ОРГАНИ УПРАВЛІННЯ КОРПОРАЦІЇ "УКРЗАЛІЗСЕРТ"

4.1 Управління оперативною діяльністю корпорації "Укрзалізсерт" здійснює генеральний директор.

Генеральний директор призначається на посаду і звільняється Засновником шляхом укладання з ним контракту, погодженого в установленому порядку.

Засновник не має права втручатись в оперативну і господарську діяльність корпорації "Укрзалізсерт".

4.2 Генеральний директор корпорації "Укрзалізсерт":

- несе персональну відповідальність за виконання покладених на корпорацію "Укрзалізсерт" завдань і здійснення ним своїх функцій;



- формує та затверджує структуру апарату корпорації "Укрзалізсерт", встановлює умови оплати праці їх працівників відповідно до існуючих положень;
- здійснює керівництво оперативною та господарською діяльністю, без довіреності діє від імені корпорації "Укрзалізсерт", представляє його в усіх міністерствах, відомствах, підприємствах, установах, організаціях як на Україні, так і за її межами;
- розпоряджається майном корпорації "Укрзалізсерт" в установленому порядку, укладає договори, видає доручення;
- відкриває розрахунковий та інші рахунки в державних, зовнішньоекономічних, комерційних та інших установах банків;
- видає накази у відповідності з трудовим законодавством і укладеними контрактами, приймає і звільняє працівників апарату корпорації "Укрзалізсерт", приймає до них міри заохочення і накладає стягнення.

4.3 З метою визначення головних напрямків і координації діяльності корпорації "Укрзалізсерт", поєднання інтересів підприємств і організацій, що входять до його складу, в корпорації "Укрзалізсерт" утворюється правління.

До складу правління входять: генеральний директор, його заступники та керівники підприємств і організацій, що входять до складу корпорації "Укрзалізсерт".

Положення про правління затверджується Засновником.

4.4 Правління корпорації "Укрзалізсерт" на своїх засіданнях:

- розглядає найважливіші питання виробничо-господарської та соціальної діяльності корпорації "Укрзалізсерт";
- перспективи економічного, соціального і науково-технічного розвитку;
- заслуховує звіти керівників підприємств та організацій, що входять до складу корпорації "Укрзалізсерт";
- встановлює нормативи відрахувань з прибутку підприємств і організацій в загальні фонди корпорації "Укрзалізсерт";
- розподіляє та контролює використання загальних фондів корпорації "Укрзалізсерт";
- затверджує чисельність апарату корпорації "Укрзалізсерт" і суму витрат на її утримання;
- в установленому порядку вносить пропозиції щодо кандидатур на посаду керівників підприємств та проекти контрактів з ними.

4.5 Рішення правління, що приймається простою більшістю голосів, проводиться в життя, як правило, наказами генерального директора.

4.6 Витрати на утримання апарату корпорації "Укрзалізсерт" покриваються за рахунок доходу, одержаного в результаті її самостійної діяльності та відрахувань від чистого прибутку підприємств, що входять до складу корпорації "Укрзалізсерт". Нормативи відрахування вирішує правління корпорації "Укрзалізсерт".

4.7 Повноваження трудового колективу корпорації "Укрзалізсерт" реалізуються загальними зборами через виборчі органи і відповідно з законодавством України. Члени виборчого органу не можуть звільнитись з роботи або переводитись на інші



посади з ініціативи адміністрації корпорації "Укрзалізсерт" без згоди відповідного виборчого органу цього колективу.

4.8 Власник, або уповноважений ним орган, укладає з профспілковим чи іншим, уповноваженим на представництво трудовим колективом органом – колективний договір, яким регулюють виробничі, трудові і економічні відносини, питання охорони праці, соціального розвитку.

5 ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ КОРПОРАЦІЇ "УКРЗАЛІЗСЕРТ"

5.1 Корпорація "Укрзалізсерт" відповідно до діючого законодавства України та в межах його компетенції має право:

- укладати на території України і за її межами угоди з українськими та зарубіжними партнерами для вирішення статутних завдань;
- представляти і захищати інтереси своїх підприємств, організацій, фірм у всіх державних, громадських, кооперативних і міжнародних органах;
- одержувати відповідно до чинного законодавства від підвідомчих підприємств та представляти в установленому порядку статистичну та бухгалтерську звітність;
- здійснювати координацію діяльності підприємств, організацій та навчальних закладів по підготовці спеціалістів і підвищенню їх кваліфікації;
- користуватись для досягнення статутних цілей іншими правами, що надані законодавством України юридичним особам;

5.2 Корпорація "Укрзалізсерт" самостійно планує свою діяльність, визначає стратегію та основні напрямки свого розвитку відповідно до галузевих науково-технічних прогнозів та пріоритетів, кон'юнктури ринку продукції, товарів, робіт, послуг та економічної ситуації.

5.3 Корпорація "Укрзалізсерт" реалізує свої послуги за цінами, що формуються відповідно до умов економічної діяльності, а у випадках, передбачених законодавством України, за фінансовими державними цінами.

5.4 Корпорація "Укрзалізсерт" здійснює зовнішньоекономічну діяльність згідно з чинним законодавством України та відповідно до порядку, що визначений правлінням корпорації "Укрзалізсерт".

5.5 Корпорація "Укрзалізсерт" за рахунок частини прибутку підприємств і організацій, що входять до її складу, утворює загальний фонд розвитку виробництва і соціальної інфраструктури.

Порядок його утворення і використання визначається правлінням корпорації "Укрзалізсерт".

5.6 Корпорація "Укрзалізсерт" зобов'язана:

- при визначенні стратегії господарської діяльності враховувати державні контракти, державні замовлення та інші зобов'язання і забезпечувати їх обов'язкове виконання;



- забезпечувати згідно з чинним законодавством своєчасну оплату податків та інших відрахувань;
- розробляти методологію по вдосконаленню бухгалтерського обліку на підприємствах і організаціях;
- сприяти вирішенню питань матеріально-технічного забезпечення виробництва;
- розробляти методологічні рекомендації по забезпеченню безпеки виробництва, протипожежних та інших заходів;
- створювати належні умови для високопродуктивної праці, забезпечувати додержання законодавства про працю, правил та норм охорони праці, техніки безпеки, соціального страхування;
- здійснювати заходи по вдосконаленню організації заробітної плати працівників корпорації "Укрзалізсерт" з метою посилення їх матеріальної зацікавленості як в результатах особистої праці, так і в загальних підсумках роботи корпорації "Укрзалізсерт";
- виконувати норми і вимоги щодо охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання і відтворення природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки.

У разі порушення корпорацією "Укрзалізсерт" законодавства про охорону навколишнього природного середовища його діяльність може бути обмежена, тимчасово заборонена або припинена відповідно до чинного законодавства.

5.7 Корпорація "Укрзалізсерт" здійснює бухгалтерський, оперативний облік та веде статистичну звітність згідно з чинним законодавством в порядку, встановленому для підприємств. Керівник корпорації "Укрзалізсерт" та головний бухгалтер несуть персональну відповідальність за додержання порядку ведення і достовірність обліку та статистичної звітності.

6 МАЙНО КОРПОРАЦІЇ "УКРЗАЛІЗСЕРТ"

6.1 Майно корпорації "Укрзалізсерт" складають закріплені за ним основні фонди та обігові кошти, а також і цінності, вартість яких відображається у його самостійному балансі і належить йому на правах повного господарського відання.

6.2 Здійснюючи право повного господарського відання, корпорація "Укрзалізсерт" володіє, користується та розпоряджається зазначеним майном на свій розсуд, вчиняючи щодо нього будь-які дії, які не суперечать чинному законодавству та цьому Статуту.

6.3 Джерелами формування майна корпорації "Укрзалізсерт" є:

- статутний фонд, що визначається самостійним балансом корпорації "Укрзалізсерт";
- доходи, одержані від реалізації своїх послуг, а також від інших видів господарської діяльності;
- доходи від операцій з цінними паперами;
- кредити банків та інших кредиторів;



- капітальні вкладення та дотації із бюджету;
- безоплатні або благодійні внески, пожертвування організацій, підприємств і громадян;
- придбання майна іншого підприємства;
- інші джерела, не заборонені чинним законодавством.

6.4 Корпорація "Укрзалізсерт", якщо інше не передбачено чинним законодавством, має право здавати в оренду, передавати або надавати в тимчасове користування чи позику підприємствам, організаціям та установам, а також громадянам будинки, споруди, устаткування, транспортні засоби, інвентар та інші матеріальні цінності, які їй належать, а також списувати їх з балансу в установленому порядку.

6.5 Корпорація "Укрзалізсерт" здійснює володіння, користування землею і іншими природними ресурсами відповідно до мети своєї діяльності та чинного законодавства.

6.6 Збитки, завдані корпорації "Укрзалізсерт" в результаті порушення його майнових прав громадян юридичними особами і державними органами, відшкодовуються корпорації "Укрзалізсерт" за рішенням суду або господарського суду.

7 ГОСПОДАРСЬКА ТА СОЦІАЛЬНА ДІЯЛЬНІСТЬ КОРПОРАЦІЇ "УКРЗАЛІЗСЕРТ"

7.1 Основним узагальнюючим показником фінансових результатів господарської діяльності корпорації "Укрзалізсерт" є прибуток (дохід).

7.2 Джерелами формування фінансових ресурсів корпорації "Укрзалізсерт" є прибуток (дохід), безоплатні або благодійні внески членів трудового колективу, підприємств, організацій, громадян та інші надходження, включаючи централізовані капітальні вкладення та кредити.

7.3 Прибуток корпорації "Укрзалізсерт" є прибуток, отриманий в результаті самостійної господарської діяльності. Після внеску передбачених законодавством України податків та інших платежів до бюджету, відрахувань у галузеві інвестиційні фонди, прибуток залишається у повному її розпорядженні.

7.4 Корпорація "Укрзалізсерт" за рахунок власних фінансових ресурсів утворює фонди цільового призначення згідно з чинним законодавством.

7.5 Джерелом коштів на оплату праці працівників апарату корпорації "Укрзалізсерт" є частина доходу, одержаного в результаті його господарської діяльності та відрахувань від чистого прибутку підприємств, що входять до складу корпорації "Укрзалізсерт".

7.6 Відносини корпорації "Укрзалізсерт" з юридичними особами, що входять до її складу, а також з іншими юридичними особами і громадянами в усіх сферах виробничо-господарської діяльності здійснюються на основі договорів.

7.7 Питання соціального розвитку, включаючи поліпшення умов праці, життя та здоров'я, гарантії обов'язкового медичного страхування членів трудового колективу



та їх сімей, вирішується трудовим колективом за участю генерального директора корпорації "Укрзалізсерт".

7.8 Аудит фінансової діяльності корпорації "Укрзалізсерт" здійснюється згідно з чинним законодавством України.

8 ЛІКВІДАЦІЯ І РЕОРГАНІЗАЦІЯ КОРПОРАЦІЇ "УКРЗАЛІЗСЕРТ"

8.1 Ліквідація та реорганізація (злиття, приєднання, поділ, виділення, перетворення) корпорації "Укрзалізсерт" здійснюється за рішенням Засновника, якому підпорядкована корпорація "Укрзалізсерт" за погодженням з Антимонопольним комітетом України.

8.2 Ліквідація корпорації "Укрзалізсерт" здійснюється ліквідаційною комісією, яка утворюється Засновником. До складу ліквідаційної комісії входять представники Засновника та корпорації "Укрзалізсерт" в особі від органу управління. Порядок і терміни проведення ліквідації, а також строк для заяви претензій кредиторам визначається Засновником.

8.3 В разі банкрутства корпорації "Укрзалізсерт" її ліквідація проводиться згідно з діючим законодавством України.

8.4 При реорганізації і ліквідації корпорації "Укрзалізсерт" працівникам, які звільняються, гарантується додержання їх прав та інтересів відповідно до трудового законодавства України.

Генеральний директор

П.Ф.Поляков



ПОСЛУГИ ДП ДОСЗТ З АКТУАЛІЗАЦІЇ НОРМАТИВНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ

ДП Дніпропетровський орган з сертифікації залізничного транспорту надає послуги з стандартизації: актуалізація, чинність нормативних документів (ГОСТ, ДСТУ, та ін.), які знаходяться у нормативному фонді Вашого підприємства. Інформація надається згідно з Інформаційними показниками «Стандарти», Каталогами нормативних документів «Стандарти України» та Каталогами нормативних документів «Межгосударственные стандарты».

В разі Вашої зацікавленості в отриманні даної інформації пропонуємо Вам укласти договір на надання інформаційних послуг. За детальною інформацією звертайтеся за тел. (056)791-60-47.



ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ВИДАНИХ СЕРТИФІКАТІВ

На протязі лютого – березня 2011 р. Державним підприємством Дніпропетровський орган з сертифікації залізничного транспорту видано наступні сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.099.00 12636-11	08.02.2011 07.02.2012	ТОВ "НТЦ "УкрМетиз"	Гайка ГПС-1.20.12, гайка ГПС-1.22.12, гайка ГПС-1.24.12, гайка ГПС-1.27.12	Геометричним параметрам, форми та розмірам, зовнішньому вигляду, твердості, механічним властивостям ТУ У 35.2- 30268559-037-2004 "Гайки спіральні пружні. Технічні умови"
UA1.099.00 17312-11	17.02.2011 07.10.2013	ДП "Український державний центр по експлуатації спеціалізованих вагонів"	Напіввагон чотиривісний моделі 12-9745	ТУ У 35.2-01124454-032- 2004 "Напіввагон чотиривісний моделі 12- 9745. Технічні умови".
UA1.099.00 29784-11	14.03.2011 13.03.2012	ДП "Проектно- конструкторське та технологічне бюро рухомого складу Укрзалізниці" (ПКТЬ ЦВ Укрзалізниці)	Установка для механічної обробки буксового прорізу бокової рами - КТ106.00.00.000	ТУ У 29.4-16296913- 033:2008 "Установка для механічної обробки буксового прорізу бокової рами. Технічні умови" та комплекту конструкторської документації КТ106.00.00.000.
UA1.099.00 33872-11	22.03.2011 21.03.2013	Компанія "Bhilai Engineering Corporation Limited"	Балки надресорні візка вантажних вагонів колії 1520 мм (креслення № 1750.00.001)	ОСТ 24.153.08-78 "Тележки двухосные грузовых вагонов колеи 1520 мм. Детали литые. Технические требования", креслення № 1750.00.001
UA1.099.00 33886-11	22.03.2011 21.03.2013	Компанія "Bhilai Engineering Corporation Limited"	Рами бокові візка вантажних вагонів колії 1520 мм (креслення № 1750.00.002)	ОСТ 24.153.08-78 "Тележки двухосные грузовых вагонов колеи 1520 мм. Детали литые. Технические требования", креслення № 1750.00.002
UA1.099.00 33899-11	22.03.2011 21.03.2013	ТОВ "ДАК- Енергетика"	Вимикачі автоматичні швидкодіючі ВАБ- 206-4000/10, ВАБ- 206-5000/10	Відповідно до п.п. 2.6, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 2.15, 2.16, 2.19, 2.23-2.28, 3.1 б), 3.2, 7.1, 7.2, 7.4 ГОСТ 2585-81



UA1.099.00 34163-11	23.03.2011 21.03.2013	ТОВ "ДАК- Енергетика"	Випрямлячі В- ТПЕД6М та В- ТПЕД12М	Відповідно до п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0-75; п.п. 3.4.1-3.4.3, 3.4.5, 3.4.6, 3.4.9, 3.4.10, 3.4.11, 3.5.2.13, 3.5.2.14, 4.3, 8.1, 8.2, 8.3, 8.5 ГОСТ 18142.1- 85
UA1.099.00 34166-11	23.03.2011 21.03.2013	ТОВ "ДАК- Енергетика"	Комірки пристрою комплектного розподільчого 6(10) кВ серії "ОМЕГА"	Відповідно до п. 4.14 ГОСТ 1516.3-96; п.п. 2.3.1, 2.8.1-2.8.7, 2.8.9, 3.4-3.6, 3.10, 3.11, 3.15, 3.20, 3.21, 3.22.1, 3.22.2, 3.22.4, 3.22.5 ГОСТ 14693-90
UA1.099.00 34169-11	23.03.2011 21.03.2013	ТОВ "ДАК- Енергетика"	Пункт перемикачів ППІ-825 В	п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0- 75; п.п. 4.1, 5.1, 5.2, 7.1, 7.4, 7.6, 7.7, 7.8 ДСТУ ІЕС 60439-1:2003
UA1.099.00 34173-11	23.03.2011 21.03.2013	ТОВ "ДАК- Енергетика"	Комірки розподільчого пристрою РУ-825 В серії КВ тягових підстанцій метрополітену	п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0- 75; п.п. 4.1, 5.1, 5.2, 7.1, 7.4, 7.6, 7.7, 7.8 ДСТУ ІЕС 60439-1:2003
UA1.099.00 34177-11	23.03.2011 21.03.2013	ТОВ "ДАК- Енергетика"	Термінал приєднання інтелектуальний ЦЗАФ-3,3	п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0- 75; п. 2.16 ГОСТ 12997-84; п.п. 5.1, 5.2, 7.1, 7.4, 7.8.2, 7.8.3, 7.9 ГОСТ 22789-94 (МЭК 439-1-85)
UA1.099.00 34183-11	23.03.2011 21.03.2013	ТОВ "ДАК- Енергетика"	Термінали інтелектуальні приєднань 27,5кВ типу ЦЗА-27,5	п. 3.3.7 ГОСТ 12.2.007.0- 75; п. 2.16 ГОСТ 12997-84; п.п. 5.1, 5.2, 7.1, 7.4, 7.8.2, 7.8.3, 7.9 ГОСТ 22789-94 (МЭК 439-1-85)
UA1.099.00 38019-11	30.03.2011 29.03.2012	ТОВ "МОНТИКОР"	Башмаки універсальні гальмові	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"
UA1.099.00 39130-11	31.03.2011 30.03.2013	ТОВ "Ремжелдортранс "	Візок тривісний моделі 18-9823	ТУ У 35.2-33765963- 025:2011 "Візок тривісний. Модель 18-9823. Технічні умови"
UA1.099.00 39321-11	31.03.2011 30.03.2013	ТОВ "Ремжелдортранс "	Деталі литі візка тривісного моделі 18-9823	ТУ У 35.2-33765963- 026:2011 "Деталі литі візка тривісного моделі 18-9823. Технічні умови".



Органом сертифікації "Дортранстелеком" видано наступні сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.093.003 2802-11	21.03.2011 20.03.2012	ВЕТАМОНТ - ES s.r.o.,	Дослідний зразок системи мікропроцесорної централізації стрілок та сигналів ESB-UA	ДСТУ 4151-2003; ДСТУ 4178-2003 (рівень вимог 4, етапи життєвого циклу В.1-В.5); Технічного завдання на розробку системи мікропроцесорної централізації стрілок та сигналів ESB-UA фірми ТОВ "ВЕТАМОНТ-ES s.r.o." ст. Доманинці Львівської залізниці
UA1.093.003 2806-11	21.03.2011 20.03.2012	ВАТ "Прожектор"	Підсистема базова АСДК-Б	ТУ У 32.14307825.001-2000 "Подсистема базовая АСДК-Б автоматической системы диагностического контроля АСДК. Технические условия"
UA1.093.003 3174-11	21.03.2011 20.03.2012	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"
UA1.093.003 3178-11	21.03.2011 20.03.2012	ПП НВП "Завод техніки зв'язку і автоматики"	Шафи металеві релейні ШМР та батарейні ШМБ	ТУ У 31.2-34167410-008:2006 "Шафи металеві релейні ШМР та батарейні ШМБ. Технічні умови"
UA1.093.003 3184-11	21.03.2011 20.03.2012	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"
UA1.093.003 3196-11	21.03.2011 20.03.2012	ТОВ "Електротехніка - Нові технології"	Електродвигуни ДБК 107-300-8000 УХЛ1, ДБК 107-370-1700-УХЛ1, ДБК 150-370-1700-УХЛ1	пп.2.2.6, 7.1, 7.2, р.3 ГОСТ 16264.0-85



За період з лютого по березень 2011 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)
UA1.098.002 1135-11	24.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Візок двовісний моделі 18-100, тип 2 (для вантажних вагонів) ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ГОСТ 9246-79
UA1.098.00 21591-11	25.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Візки двовісні моделей 18-1750.0 і 18-1750.0-01 (для вантажних вагонів) ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ТУ У 35.2-32258888-566:2007
UA1.098.00 21139-11	24.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Башмак гальмівний неповоротний для вантажних вагонів ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ГОСТ 3269-78
UA1.098.00 21271-11	24.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Тріангель гальмівної важільної передачі візків вантажних вагонів ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ГОСТ 4686-74
UA1.098.00 21145-11	24.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Резервуар запасний Р7-78 (для гальмівної системи залізничних вагонів) ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ГОСТ 1561-75
UA1.098.00 21148-11	24.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Колісна пара РУ1Ш-957-Г (для вантажних вагонів) ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ДСТУ ГОСТ 4835:2008



UA1.098.00 21150-11	24.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Вісь чистова РУ1Ш (для колісних пар залізничних вагонів) ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ДСТУ ГОСТ 31334:2009
UA1.098.00 24253-11	02.03.2011 09.09.2015	БАТ „Азовзагальмаш”	Візки двовісні моделей 18-1750.0 і 18-1750.0-01 (для вантажних вагонів) ДКПП 35.20.40.300, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ТУ У 35.2-32258888- 566:2007
UA1.098.00 26634-11	09.03.2011 08.03.2013	БАТ „Крюківський вагонобудівний завод”	Упор передній автозчепного пристрою пасажирського вагона ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ГОСТ 22703-91
UA1.098.00 26636-11	09.03.2011 08.03.2013	БАТ „Крюківський вагонобудівний завод”	Упор задній автозчепного пристрою пасажирського вагона ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ГОСТ 22703-91
UA1.098.00 26353-11	09.03.2011 08.03.2013	БАТ „Крюківський вагонобудівний завод”	Вагон пасажирський спальний підвищеної місткості локомотивної тяги моделі 61-779П ДКПП 35.20.32.020, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ТУ У 35.2-05763814- 086:2010
UA1.098.00 32147-11	18.03.2011 17.03.2013	ТОВ „Запорізький сталеливарний завод”	Упор передній автозчепного пристрою залізничного рухомого складу, ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ГОСТ 22703-91
UA1.098.00 32151-11	18.03.2011 17.03.2013	ТОВ „Запорізький сталеливарний завод”	Упор задній автозчепного пристрою залізничного рухомого складу ДКПП 27.52.10.100, серійне виробництво	Усім обов’язковим вимогам ГОСТ 22703-91
UA1.098.00 33395-11	22.03.2011 21.03.2013	ТОВ „УКРТРАНС-	Тріангель гальмівної важільної передачі	Усім обов’язковим вимогам



		ХОЛДІНГ”	візків вантажних вагонів ДКПП 35.20.40.300 серійне виробництво	ГОСТ 4686-74
UA1.098.00 34967-11	24.03.2011 23.03.2012	ТОВ „ЦЕНТР ПРОМИСЛОВО- ГО СУБКОНТРАК- ТИНГА”	Корпус букси типу 1 (для колісних пар вантажних вагонів) ДКПП 35.20.40 серійне виробництво ZheJiang FULANKE PRECISION CASTING Co., Limited (КНР)	Усім обов’язковим вимогам СОУ МПП 45.040- 112:2006

На протязі лютого - березня 2011 р. ДП «Харківський орган з сертифікації залізничного транспорту» видано наступні сертифікати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція
UA1.110.0011786-11	04.02.2011 01.02.2013	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ПІДПРИЄМСТВО "ЛМЦ"	Кришки циліндрів Д49.78.1 СБ-1Ц.1 для тепловозних дизелів
UA1.110.0012061-11	07.02.2011 06.02.2013	ТОВ "Сумський завод гумотехнічних виробів"	Прокладки гумові для рейкової колії типу ПРБ-1, ПРБ-2, ПРБ-4, ПНБ-3, ПНБ-4, ПНД-5
UA1.110.0017763-11	17.02.2011 19.08.2011	ПрАТ "Науково- виробничий комплекс "Дніпроспецмаш"	Виправно-підбивально- рихтувальна машина ДКМ-1 для будівництва, ремонту та утримання в належному стані залізничної колії та стрілочних переводів
UA1.110.0017574-11	17.02.2011 04.02.2012	ПрАТ "Науково- виробничий комплекс "Дніпроспецмаш"	Платформа самохідна ПМ- 2Д для будівництва, ремонтів та реконструкції залізничної колії
UA9.110.00212-11	14.02.2011 03.03.2012	ПрАТ "Науково- виробничий комплекс "Дніпроспецмаш"	Обстеження, ремонт та формування колісних пар спеціального рухомого складу
UA1.110.0016917-11	16.02.2011 16.05.2013	ПрАТ "Науково- виробничий комплекс "Дніпроспецмаш"	Кран укладальний КЗУ-1 для ремонту залізничної колії
UA1.110.0017778-11	16.02.2011 15.02.2012	ПП "Трансзапчастина"	Колісні пари спеціального рухомого складу кр. 77.020-02.00.000 СБ



UA1.110.0020367-11	23.02.2011 21.02.2012	ТОВ "Техком"	Автозчеп СА-3 для залізничних вагонів
UA9.110.00292-11	24.02.2011 28.12.2012	Відокремлений підрозділ Житомирський колійний ремонтно-механічний завод Державного територіально-галузевого об'єднання "Південно-Західна залізниця"	Середній та капітальний ремонт колійних машин типу МПД, УК-25/9-18, ВПР-02, ВПР-1200, ВПРС-500, ВПО-3000, СМ-2, середній ремонт машини типу РМ-80
UA1.110.0030330-11	15.03.2011 10.03.2014	ТОВ «Спецкран»	Рихтувальники групові моторні РГУ-1М для обслуговування залізничної колії
UA1.110.0031620-11	17.03.2011 10.03.2014	ТОВ «Спецкран»	Візки однорейкові ВО-300 для обслуговування залізничної колії
UA9.110.00426-11	11.03.2011 24.02.2014	Колійний ремонтно-механічний завод ДТГО «Південна залізниця»	Капітальний ремонт спеціального рухомого складу (додаток - 4 позиції)

На протязі лютого - березня 2011 р. Державним підприємством „Орган з сертифікації АСУ УПП ЗТ” видано наступні сертифікати:

Ресстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA1.097.00 20150-11	23.02.2011 22.02.2014	ТОВ „Експрес-Глобус”	Деталі устаткування залізничних колій: перемички стрічкові дросельні та з'єднувачі рейкові	ТУ У 35.20-23852013-002-2003
UA1.097.00 34521-11	23.03.2011 22.03.2014	ТОВ „Універсалспецмаш”	Головки для світлофорів лінзових залізничного транспорту	ТУ У 31.6-24908908-006:2008
UA1.097.00 38274-11	30.03.2011 29.03.2012	ТОВ НВП „Квазар Комплекс”	Діоди лавинні типу ДЛ 161-200	ТУ У 32.1-30219297-007:2006



Протягом лютого - березня 2011 р. Державним підприємством „Орган з сертифікації АСУ УПП ЗТ” видано наступні атестати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція	Відповідає вимогам (нормативний документ)
UA3.097.0069-11	23.02.2011 22.02.2014	ТОВ „Експрес-Глобус”	Деталі устаткування залізничних колій: перемички стрічкові дросельні та з’єднувачі рейкові	ТУ У 35.20-23852013-002-2003
UA3.097.0128-11	23.03.2011 22.03.2014	ТОВ „Універсалспецмаш”	Головки для світлофорів лінзових залізничного транспорту	ТУ У 31.6-24908908-006:2008

ДП ДОСЗТ видано наступні атестати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція
UA 3.099.0013-11	11.01.2011 22.07.2011	ТОВ «РОСУКРТРАНС»	Технічного обслуговування з відчепленням при підготовці під навантаження напіввагонів моделей 12-1505, 12-1000, 12-119, 12-532, 12-575
UA3.099.0080-11	01.03.2011 28.02.2014	Вагонному депо Шепетівка Південно-Західної залізниці	Виробництво з капітального ремонту вантажних вагонів, а саме: напіввагонів моделей 12-753, 12-532, 12-726, 12-1592, платформ моделей 13-401, цистерн моделі 15-1547, вагонів-самоскидів моделей 31-638, критих вагонів моделей 11-066

Органом з сертифікації продукції вагонобудування Державного підприємства „Український науково-дослідний інститут вагонобудування” (ОС ПВ ДП «УкрНДІВ») видано наступні атестати:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та термін дії	Виданий	Продукція
UA3.098.0070-11	23.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Виробництво з деповського ремонту (ДР), капітального ремонту (КР), капітального ремонту з продовженням терміну корисного використання (КРП) рухомого



			складу, ДКПП 35.20.33, 35.20.40, 35.20.91, 35.20.92
UA3.098.0071-11	23.02.2011 22.02.2014	Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”	Виробництво запасних частин для рухомого складу, ДКПП 35.20.40

За період з лютого по березень 2011 р. ДП Дніпропетровський орган сертифікації залізничного транспорту було **скасовано** дії наступних сертифікатів відповідності:

Реєстраційний №	Дата реєстрації та дата скасування	Виданий	Продукція
UA 1.099.0017496-10	10.03.2010 07.02.2011	ДП ЗВК-58	Шпали дерев'яні для залізниць широкої колії, не просочені, I та II типів
UA 1.099.0123073-10	29.09.2010 29.03.2011	ВСТ «ВЮГА»	Бруси мостові дерев'яні не просочені для залізниць широкої колії
UA 1.099.0123072-10	29.09.2010 29.03.2011	ВСТ «ВЮГА»	Шпали дерев'яні для залізниць широкої колії, не просочені, I та II типів
UA 1.099.0123071-10	29.09.2010 29.03.2011	ВСТ «ВЮГА»	Бруси дерев'яні не просочені для стрілочних переводів залізниць широкої колії



ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОВЕДЕНИХ ТЕХНІЧНИХ НАГЛЯДІВ

На протязі лютого - березня 2011 р. ДП Дніпропетровський орган сертифікації залізничного транспорту проведено наступні технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованими виробництвами:

- | | |
|---|--|
| 1. ВАТ «Гніванський завод спецзалізобетону» | 11. ВАТ «Коростенський завод ЗБШ» |
| 2. ТОВ «ДАК-Енергетика» | 12. ТзОВ «ККРТ» |
| 3. ДП «Старокостянтинівський завод ЗБШ» | 13. ТОВ ТД «Постачальник-2007» |
| 4. ТОВ «Ізопласт» | 14. ПАТ «Трібо» |
| 5. ТОВ «ЛМЗ «Веста» | 15. ВЧД Знам'янка |
| 6. ПАТ «Білоцерківський з-д ЗБК» | 16. Фірма АВК |
| 7. ЗТП «МАГ» | 17. ТОВ «Укрзалізничпром» |
| 8. ВАТ «АЗОКМ» | 18. ВАТ «Дніпродзержинський сталеливарний завод» |
| 9. ТзОВ «Краєвид» | 19. ТОВ «Торговий дім «Будком» |
| 10. ТзОВ «НВП «ІНТЕРТЕРМ» | ПАТ «Дніпровагонрембуд» |

Органом сертифікації "Дортранстелеком" за лютий – березень 2011 р. проведено наступні технічні нагляди за виробництвом сертифікованої серійної продукції та за системами управління якістю підприємств-виробників продукції та послуг для потреб залізничного транспорту:

1. ЗАТ "Запорізький завод залізобетонних шпал"

Органом сертифікації ДП «Харківський орган з сертифікації залізничного транспорту» проведено наступні технічні нагляди за період з лютого по березень 2011 р. (включно):

- | | |
|--|---|
| 1. ДП «Рава-Руський шпалопросочувальний завод» | 4. Вагонне депо Котовськ Одеської залізниці |
| 2. ВАТ «Ніжинський механічний завод» | 5. ВАТ «Харківський підшипниковий завод» |
| 3. ДП «48 завод залізничної техніки» | 6. ТОВ «Харківський вагонобудівний завод» |



На протязі лютого-березня 2011 року ОС ПВ ДП „УкрНДІВ” було проведено технічні нагляди за виготовленням сертифікованої продукції та за атестованим виробництвом на наступних підприємствах:

1. ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”
2. Товариство з додатковою відповідальністю „Попаснянський вагоноремонтний завод”
3. ТОВ „Трансмаш”
4. ТОВ „Запорізький сталеливарний завод”
5. ВАТ „Азовзагальмаш”
6. ВАТ „НВП ”ВОСТОК”
7. ДП „Дарницький вагоноремонтний завод”
8. Локомотивне депо Щорс Південно-Західної залізниці



ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ЧИННОСТІ НОРМАТИВНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ



ДЕРЖАВНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ З ПИТАНЬ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА СПОЖИВЧОЇ ПОЛІТИКИ

НАКАЗ

11 жовтня 2010 р.

м. Київ

№ 457

Про затвердження та скасування національних класифікаторів

(Із змінами, внесеними згідно з наказом Держспоживстандарту України № 530 від 29.11.2010)

Відповідно до Закону України “Про стандартизацію” та на виконання Плану національної стандартизації

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити національний класифікатор України з наданням чинності з 1 січня 2012 р.

(Абзац перший пункту 1 із змінами, внесеними згідно з наказом Держспоживстандарту України № 530 від 29.11.2010)

ДК 009:2010

Класифікація видів економічної діяльності
– На заміну ДК 009:2005

2. Затвердити національний класифікатор України з наданням чинності з 1 січня 2012 р.



(Абзац перший пункту 2 із змінами, внесеними згідно з наказом Держспоживстандарту України № 30 від 29.11.2010)

ДК 016:2010 Державний класифікатор продукції та послуг
– На заміну ДК 016-97

3. Затвердити національний класифікатор України з наданням чинності з 1 січня 2011 р.

ДК 019:2010 Класифікатор надзвичайних ситуацій
– На заміну ДК 019:2001

4. Скасувати чинність в Україні класифікаторів:

а) з 31 грудня 2011 р. –

ДК 009:2005 Класифікація видів економічної діяльності

ДК 016-97 Державний класифікатор продукції та послуг

б) з 31 грудня 2010 р. –

ДК 019:2001 Класифікатор надзвичайних ситуацій

(Пункти 5 та 6 вилучено згідно з наказом Держспоживстандарту України № 530 від 29.11.2010)

7. Департаменту стандартизації та метрології (Нелепов А.А.) забезпечити оприлюднення цього наказу на веб-порталі Держспоживстандарту України.

8. ДП “Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості” забезпечити опублікування цього наказу у черговому виданні щомісячного інформаційного покажчика “Стандарти”.

9. Відповідальність за виконання цього наказу покласти на першого заступника Голови Арєф’єва В.В.

10. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова

О.С. Матвійчук



**VII МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ
«ТЕХНІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ. СЕРТИФІКАЦІЯ,
ДІАГНОСТИКА І БЕЗПЕКА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»**

Шановні колеги! Нагадуємо Вам, що

ДП «Дніпропетровський орган сертифікації залізничного транспорту» і ДП «Науково - дослідний центр технологій транспортних систем» спільно з Міністерством транспорту та зв'язку України та Державною адміністрацією залізничного транспорту України проводитимуть VII Міжнародну науково - практичну конференцію «Технічне регулювання. Сертифікація, діагностика і безпека на залізничному транспорті» за такими напрямками:

- технічне регулювання в галузі;
- сертифікація, діагностика і безпека транспортних засобів;
- законодавче та нормативно-технічне забезпечення робіт із стандартизації, метрології, сертифікації та ліцензуванню;
- атестація залізничних підприємств та сертифікація систем управління якістю на залізничному транспорті;
- випробування продукції і вхідний контроль.

Ця конференція включена до «Плану проведення науково-практичних конференцій, семінарів, шкіл передового досвіду, семінарів-нарад на залізничному транспорті України на 2011 рік» Державною адміністрацією залізничного транспорту України і буде проводитися в АР Крим у м. Ялта (сmt. Місхор) з 07 червня по 11 червня 2011 року за рахунок коштів учасників.

У рамках конференції передбачено проведення семінарів за темами:

- єдиного підходу до питань технічного регулювання на «просторі 1520» в країнах СНД та ЄС;
- вимоги міжнародних органів сертифікації (TUV, Регістр сертифікації на федеральному залізничному транспорті Росії та ін) до сертифікації



відповідно до вимог міжнародних стандартів ISO 9001:2008, стандарту IRIS, висуває вимоги до постачальників продукції на рухомий склад європейських залізниць;

- вимоги сертифікації на нові технічні регламенти в галузі залізничного транспорту по системі УкрСЕПРО;
- обговорення II редакції проекту «Технічного регламентом з безпеки інфраструктури залізничного транспорту».

На сьогодні згоду на участь у конференції заявили: Росія, Білорусія, Казахстан, Азербайджан, Латвія, Литва, Польща, Чехія, Німеччина, Сербія. З доповідями виступатимуть провідні вчені та фахівці з вищевказаними основними напрямками.

Учасники забезпечуються проживанням, харчуванням, інформаційними матеріалами, культурною програмою (екскурсії).

Просимо звернути увагу, що в збірнику, в якому будуть опубліковані матеріали конференції, може бути розміщена реклама про Ваше підприємство і виробленої продукції.