



**КОНЦЕПЦИЯ И КОМПЛЕКС МЕР РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ
УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ**

ВВЕДЕНИЕ

Безопасность движения перевозочного процесса является одним из главных показателей качества транспортной услуги. Каждый участник перевозочного процесса и вспомогательные предприятия должны обеспечить необходимый уровень безопасности продукции и перевозочного процесса.

Представленная Концепция развития системы управления безопасностью на железнодорожном транспорте разработана специалистами и учеными АО «Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева» на основе обобщения международного опыта в области обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Современный подход к обеспечению безопасности движения на железных дорогах развитых стран заключается в использовании системного и процессного подходов, при котором технике отводится важная, но не единственная роль.

Более того, за рубежом в последние годы пришло понимание того, что в условиях дефицита всех видов ресурсов более предпочтительным является вложение средств в системные меры, способствующие достижению высокого уровня управляемости безопасностью движения, а не в обеспечение безопасности путем внедрения новой техники.

Под системными следует понимать те меры, которые направлены на предупреждение возникновения достаточно большой группы причин, могущих вызвать транспортные происшествия и иные события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Если реализация технических или технологических мер осуществляется главным образом за счет новой техники или сочетания этой техники и производственной деятельности на основе новой техники, то системные меры реализуются работающим персоналом железнодорожного транспорта, определенным образом организованным (реорганизованным), ориентированным на достижение целей системных мер и овладевшим необходимыми управленческими технологиями для управления и контроля процессов, связанных с обеспечением безопасности движения поездов и маневровой работы.

Эволюцию развития методов обеспечения безопасности движения и их влияние на уровень безопасности на железнодорожном транспорте можно охарактеризовать тремя этапами:

1 этап - самая ранняя лучшая практика «Технические усовершенствования», была связана с техническими улучшениями, связанными с предотвращением потерь и разработкой техники безопасности процесса. Данный этап применительно к Республике Казахстан охарактеризовался принятием Технических регламентов, Правил безопасности движения на железнодорожном транспорте и других нормативных актов в области обеспечения безопасности движения. Однако большой физический и моральный износ основных фондов не позволил получить достаточно большой эффект от внедрения данной практики.

2 этап - Внедрение систем управления безопасностью. Эта передовая практика была принята позже, чем «Технические усовершенствования», и она также привела к уменьшению количества аварий по сравнению с предыдущей передовой практикой. Однако в Республике Казахстан данная практика реализована не в полном объеме, так как подразумевает наличие СУБД только у перевозчиков грузов и пассажиров. Другие участники перевозочного процесса и вспомогательные предприятия оказались не вовлеченными в общий процесс управления безопасностью движения. Следует отметить, что АО «НК «КТЖ» внедрил комплексную СУБД для всех подразделений компании, что позволило улучшить показатели безопасности за последние три года.

3 этап – Развитие культуры безопасности путем интеграции человеческих и организационных факторов СУБД. Как показал анализ международного опыта, это самая последняя передовая практика, и она имеет самый низкий уровень аварийности из всех передовых практик. Здесь следует отметить, что данная практика также нашла отражение в работе АО «НК «КТЖ», однако культура безопасности находится в зачаточном состоянии.

При разработке Концепции заложены следующие принципы:

1. Внедрение интегрированной СУБД всеми участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами.

2. Согласованные миссии, политики и показатели безопасности перевозчиков, операторов подвижного состава и инфраструктуры на основе единой нормативной базы, разработанной в соответствии с межгосударственными стандартами и лучшей международной практикой.

3. Усилении роли государственного регулирования в области обеспечения безопасности перевозочного процесса путем расширения функций уполномоченного органа.

4. Передача функции проведения внешнего аудита СУБД в конкурентную среду.

По существующей законодательной базе систему управления безопасностью движения должны иметь только перевозчики грузов и пассажиров. Требование наличия сертификата безопасности только у перевозчика нарушает основной принцип обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, в частности не соблюден баланс интересов пользователей услуг, участников перевозочного процесса, общества и государства. Перевозчику не гарантирована безопасность услуг инфраструктуры и услуг по производству технического обслуживания и ремонта подвижного состава, обществу и государству не гарантирована безопасность перевозочного процесса в полном объеме.

Внедрять и сертифицировать систему управления безопасностью движения должны все участники перевозочного процесса вне зависимости от форм собственности. Проблема обеспечения безопасности – проблема комплексная, и она не может быть решена в одностороннем порядке.

Основными задачами, которым должна отвечать разрабатываемая Концепция, являются:

- достижение необходимого уровня безопасности движения;

- совершенствование нормативно-правовой базы;
- снижение рисков нарушения безопасности движения, развитие системы управления рисками в области безопасности движения;
- создание эффективной системы предупреждения нарушений безопасности движения;
- создание единой системы показателей безопасности движения;
- формирование у работников сознания безопасности на железнодорожном транспорте, позитивной культуры безопасности движения;
- вовлеченность всего персонала железнодорожного транспорта в процессы обеспечения безопасности движения;
- развитие технико-технологической базы обеспечения безопасности и надежности перевозочного процесса.

Главная направленность системных мер заключается в обеспечении безопасности движения за счет эффективности и адресности в работе руководства предприятия на всех уровнях управления по вопросам текущего содержания инфраструктуры и технического обслуживания подвижного состава, повышения квалификации работников, дальнейшего укрепления трудовой и технологической дисциплины, взаимодействия со всеми организациями, связанными с обеспечением требований безопасности движения. Это, в конечном итоге, должно привести к решению главной задачи – достижению достаточного уровня безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан.

Интеграция Республики Казахстан в мировую экономику, организация на ее территории межгосударственных транспортных коридоров, использование зарубежных систем сортировки составов требуют при разработке методологии безопасности движения по казахстанским железным дорогам применения в качестве первейшего принципа условия соответствия параметров безопасности на основе нормативной базы Пространства 1520.

1. ПРОБЛЕМЫ И ТРУДНОСТИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

1. В настоящее время отсутствует единая концепция развития системы управления безопасностью движения на железнодорожном транспорте.

2. Согласно Закону «О железнодорожном транспорте» и Правилам безопасности движения на железнодорожном транспорте перевозчики разрабатывают свои системы управления безопасностью движения самостоятельно. При этом не определены единые показатели безопасности и методы достижения показателей безопасности движения на железнодорожном транспорте.

3. СУБД внедрена только в АО «НК «КТЖ» и перевозчиками грузов и пассажиров. Требования иметь СУБД другими участниками перевозочного процесса в законодательной базе не предусмотрена.

4. Отсутствует взаимосвязь между всеми участниками перевозочного процесса, что затрудняет процесс разработки единых подходов в обеспечении безопасности движения, нет возможности подключения всех организаций независимо от форм собственности к единой информационной системе.

5. Отсутствует финансовая поддержка инициатив, присутствуют одни лозунги соблюдать требования безопасности.

6. Небольшие частные компании не заинтересованы в развитии культуры безопасности.

7. Широко распространена коррупция при организации движения на железнодорожном транспорте.

Проведенный сравнительный анализ безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан в рейтинге стран ЕС и СНГ показал, что Казахстан занимает 11 позицию. Данный факт свидетельствует о необходимости повышения уровня безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан за счет:

- совершенствования системы нормативной, правовой и руководящей документации, которая устанавливает единые требования по безопасности движения и правила их выполнения;

- повышения квалификации и психологической подготовленности работников, при которой обеспечение безопасности движения будет являться основной целью и внутренней потребностью, приводящей к самосознанию ответственности и к самоконтролю при выполнении всех работ, влияющих на безопасность;

- исключения «человеческого фактора» путем автоматизации процессов, связанные с обеспечением безопасности движения.

2. ПРАВОВАЯ И НОРМАТИВНАЯ БАЗА ФОРМИРОВАНИЯ КОНЦЕПЦИИ

Правовой и нормативной базой формирования настоящей Концепции являются межгосударственные, национальные законодательные и нормативные правовые акты.

Минимальные требования к безопасности подвижного состава и инфраструктуры определяются на основании Технических регламентов Таможенного союза «О безопасности подвижного состава» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта», а также Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта, Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте

Требования к СУБД изложены в следующих документах:

1. Общие требования к системе менеджмента безопасности движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении государств-участников Содружества. Утверждены СЖТ государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2013г. № 58).

2. Руководство по системе менеджмента безопасности движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении государств-участников Содружества. Утверждено СЖТ государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2013г. № 58).

3. Методика расчета рисков нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении государств-участников Содружества. Утверждена СЖТ государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2013г. № 58).

4. Методика анализа состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении государств-участников Содружества. Утверждена СЖТ государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2013г. № 58).

5. Единый классификатор нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте для использования в международном сообщении государств-участников Содружества (протокол от 21-22 октября мая 2014г. № 61).

6. ГОСТ 33432-2015. Межгосударственный стандарт. Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта.

7. ГОСТ 33433-2015. Межгосударственный стандарт. Безопасность функциональная. Управление рисками на железнодорожном транспорте.

8. ГОСТ 33886-2016. Межгосударственный стандарт. Железнодорожный путь. Номенклатура показателей надежности и функциональной безопасности.

9. ГОСТ 33947-2016. Межгосударственный стандарт. Железнодорожное электроснабжение. Номенклатура показателей надежности и функциональной безопасности.

3. МИССИЯ И ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Миссия - развитие интегрированной системы управления безопасностью движения путем гармонизации стандартов и моделей культуры безопасности железнодорожных предприятий и операторов инфраструктуры независимо от форм собственности с международными стандартами с целью занятия лидирующих позиций в обеспечении безопасности движения по сравнению с другими видами транспорта.

Политика в области обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте:

1. Полное выполнение требований законодательства Республики Казахстан, нормативных правовых актов, стандартов и других нормативных документов в области обеспечения безопасности движения.

2. Ежегодное улучшение показателей безопасности и снижение уровня риска.

3. Выполнение процедур управления риском возникновения железнодорожных транспортных происшествий и событий всякий раз, когда изменение условий эксплуатации и (или) производственной деятельности, появление новых данных и (или) инноваций порождают новые риски.

4. Поддержка компетентности управляющего и мастерства исполнительского персонала за счет создания условий для дополнительного профессионального образования руководителей и специалистов, профессионального обучения рабочих кадров и развития у них производственных навыков по соблюдению требований безопасности движения.

5. Персонал располагает знаниями, умением и ресурсами и способен поступать в различных ситуациях без нарушений безопасности. Персонал всех уровней понимает свою ответственность за безопасность, заинтересован и вовлечен в обеспечение безопасности движения на всех уровнях управления.

6. Руководство несет ответственность за формирование в сознании всех работников приоритета безопасности движения.

7. Развитие культуры безопасности движения - основы отношений внутри организации как результата осознания важности и социальной ответственности персонала в области обеспечения безопасности движения, достижение которого является приоритетной целью и личной потребностью при выполнении всех работ, влияющих на безопасность движения.

8. Постоянное развитие системы обмена информацией о безопасности движения за счет:

- минимизации барьеров при взаимодействии со всеми участниками перевозок, поставщиками и потребителями продукции и услуг;
- внедрения средств объективной регистрации информации в области безопасности движения;
- создания условий для свободной и безнаказанной передачи информации о нарушениях безопасности движения и имеющихся недостатках в области безопасности движения руководителям структурных подразделений, филиалов, вплоть до высшего руководства.

9. Обеспечение рассмотрения всех факторов, приведших к нарушению безопасности движения, с одинаковым вниманием.

Непрерывное рассмотрение и извлечение уроков из происшествий и опасных событий.

10. Регулярное проведение внутренних и внешних аудитов СУБД и оценок культуры безопасности.

11. Внедрение и непрерывное совершенствование СУБД всеми участниками перевозочного процесса и вспомогательными организациями.

4. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ КОНЦЕПЦИИ

Основные цели концепции:

1. Совершенствование нормативной и правовой базы в области обеспечения безопасности движения в соответствии с межгосударственными стандартами и нормами.

2. Создание интегрированной СУБД на основе единой нормативной базы для вовлечения перевозчиков, операторов подвижного состава и инфраструктуры в единый процесс управления безопасностью движения на железнодорожном транспорте

3. Обеспечение необходимого уровня безопасности движения, минимизация последствий от транспортных нарушений.

Интегрированная СУБД необходима для создания единой государственной многоуровневой системы мониторинга и управления обеспечением безопасности движения на железнодорожном транспорте, которая информационно должна быть связана с отраслевыми системами и системами конкретных организаций и предприятий железнодорожного транспорта.

Основными целями, достигаемыми в процессе функционирования интегрированной СУБД, являются:

Повышение уровня безопасности перевозочного процесса;

Обеспечение скоординированного взаимодействия между всеми участниками СУМБ на основе единых подходов к управлению процессами, связанными с безопасностью движения;

Реализация подходов и требований, гармонизированных с подходами и требованиями международных стандартов, применяемых на зарубежных железных дорогах.

Основными составляющими к выполнению требований полной безопасности движения являются процессный и системный подходы, при которых управление рассматривается как непрерывная серия взаимосвязанных управленческих функций, обслуживающих различные направления деятельности. При этом особое внимание сосредотачивается на неразрывной связи участников СУБД с внешней средой, а также на достижении определенных Политиками участников СУБД целевых показателей в условиях меняющейся среды.

Развитие СУБД неразрывно связано с системой управления рисками в области безопасности движения и развитием культуры безопасности.

Структура интегрированной СУБД приведена на рисунке 1.

Участниками интегрированной СУБД будут являться:

1. Государственный орган управления и контроля безопасностью движения на железнодорожном транспорте;

2. Участники перевозочного процесса: АО «НК «КТЖ», частные перевозчики грузов и пассажиров, ветвевладельцы;

3. Агентства по проведению внешнего аудита СУБД.

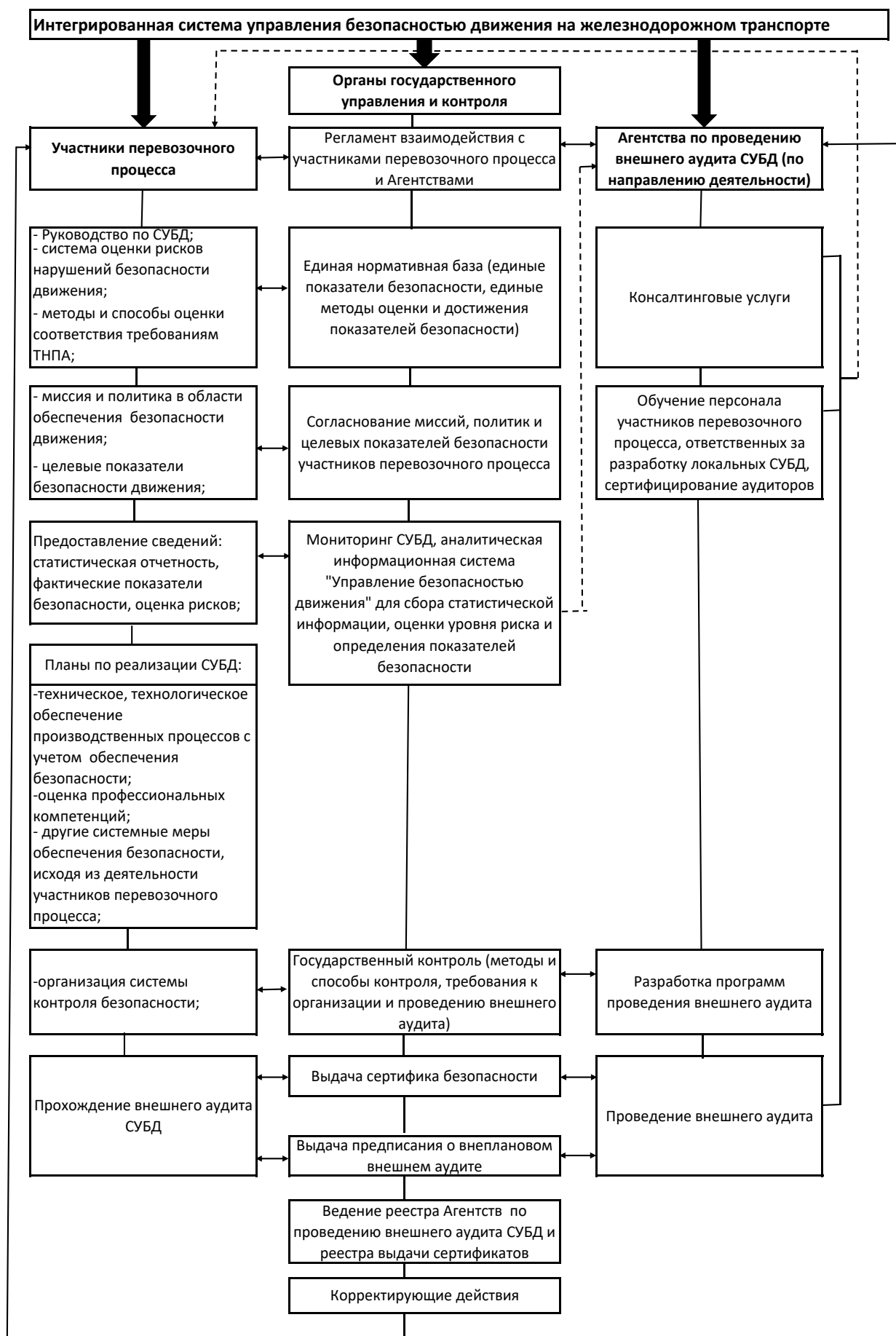


Рисунок 1 - Структура интегрированной СУБД

Государственный орган управления и контроля безопасностью движения на железнодорожном транспорте (далее Орган управления и контроля) может быть представлен в лице Комитета транспортного контроля Уполномоченного органа путем расширения функций последнего.

Орган управления и контроля должен разработать пакет НПА в поддержку развития интегрированной СУБД:

1. Руководство по СУБД на железнодорожном транспорте;
2. Определение показателей безопасности, методов их оценки и достижения;
3. Методика идентификации, расчета и оценки рисков нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте;
4. Регламент взаимодействия между участниками интегрированной СУБД;
5. Положение о проведении внешнего аудита СУБД;
6. Требования к Агентствам по проведению внешнего аудита СУБД и аудиторам с описанием меры ответственности Агентства за формальное или некачественное проведение внешнего аудита, в том числе Положение о Реестре агентств по проведению внешнего аудита СУБД;
7. Порядок предоставления статистической информации, целевых и фактических показателей безопасности участников СУБД;
8. Методику категорирования участников СУБД по уровню риска.

Кроме того, Орган управления и контроля должен разработать Государственную программу обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте и аналитическую информационную систему «Управление безопасностью движения» для сбора статистической информации, оценки уровня риска и определения показателей безопасности участников СУБД. Ежегодно Орган управления и контроля должен публиковать отчет о состоянии безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Орган управления и контроля выдает сертификат безопасности участнику СУБД, основываясь на следующих данных:

- 1) результаты проведения внешнего аудита, проведенного Агентством по проведению внешнего аудита СУБД;
- 2) данных аналитической информационной системы «Управление безопасностью движения», по которым определяется уровень риска и фактические показатели безопасности участника СУБД.

Если участник СУБД оказывается в зоне неприемлемого риска (красная зона), то сертификат безопасности не выдается. Если участник СУБД оказывается в зоне допустимого риска (оранжевая, желтая зона) сертификат безопасности выдается на срок 1-3 года. В других случаях участнику СУБД выдается сертификат безопасности сроком на 5 лет.

Если ежегодный анализ данных аналитической информационной системы «Управление безопасностью движения» и отчетов участников СУБД демонстрирует рост уровня риска или недостижение целевых показателей отдельного участника СУБД, то Орган управления и контроля может принять

решение о внеплановом проведении внешнего аудита СУБД и направляет соответствующее предписание участнику СУБД.

Участники перевозочного процесса (АО «НК «КТЖ», частные перевозчики грузов и пассажиров, ветвевладельцы) на основе разработанных Органом управления и контроля должны:

1. Обучить персонал, ответственный за разработку локальных СУБД;
2. Разработать и внедрить локальные СУБД и необходимые стандарты безопасности;
3. Согласовать свои миссию, политику безопасности, целевые показатели безопасности с Органом управления и контроля;
4. Пройти процедуру внутреннего и внешнего аудита;
5. Ежегодно предоставлять Органу управления и контроля статистическую информацию, оценку уровня риска, целевые и фактические показатели безопасности участников СУБД.

Агентства по проведению внешнего аудита СУБД на основе разработанных Органом управления и контроля:

1. Проходят процедуру включения в Реестр агентств по проведению внешнего аудита СУБД;
2. Разрабатывают и согласовывают с Органом управления и контроля собственные Программы проведения внешнего аудита;
3. Проводят внешний аудит участников СУБД;
4. Подготавливают рекомендации Органу управления и контроля о целесообразности выдачи сертификата безопасности участнику СУБД.

Задачи Концепции:

1 этап – Подготовительный (1-2 года):

- 1) определение органа управления безопасностью на железнодорожном транспорте;
- 2) разработка единой нормативной базы в области управления безопасностью движения на железнодорожном транспорте;
- 3) выделение необходимых ресурсов (финансовых, человеческих, методологических);
- 4) полная автоматизация процесса сбора статистической информации и ее обработка путем интеграции с Аналитической информационной системой «Безопасность движения» информационной системой АО «НК «КТЖ» с вводом интерфейса оценки уровня риска. Для качественного анализа уровня рисков необходимо осуществить сбор данных минимум за три года;
- 5) разработка Государственной программы обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

2 этап – Внедрение СУБД всеми участниками перевозочного процесса (1-2 года):

- 1) создание и аккредитация Агентств по проведению внешнего аудита СУБД (по направлениям деятельности);
- 2) обучение персонала, ответственного за разработку локальных СУБД;
- 3) разработка и внедрение локальных СУБД;

- 4) согласование миссий, целей и политики безопасности железнодорожных предприятий с уполномоченным органом;
- 5) проведение внутреннего аудита;
- 6) ежегодное предоставление отчетности по достижению целевых показателей безопасности в уполномоченный орган;
- 7) проведение внешнего аудита;
- 8) категорирование предприятий железнодорожного транспорта по уровню риска;
- 9) корректировка единой нормативной базы.

3 этап – Устойчивое развития интегрированной СУБД (3-4 года):

- 1) определение целевых показателей безопасности для железнодорожного транспорта и для железнодорожных предприятий (по направлениям деятельности) и ежегодная оценка уровня достижения целевых показателей и уровня риска;
- 2) ежегодное проведение внешнего аудита предприятий красной и оранжевой зоны риска;
- 3) сертификация персонала, связанного с эксплуатацией, обслуживанием, ремонтом и содержанием инфраструктуры, подвижного состава и технических средств;
- 4) проведение корректирующих мероприятий;
- 4) проведение аналитических исследований по дальнейшему развитию интегрированной СУБД;
- 5) корректировка Государственной программы обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

5. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ЗАДАЧИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Для реализации настоящей Концепции устанавливаются основные направления деятельности и составляющие их задачи:

1. Задачи по построению современных СУБД с формированием и совершенствованием нормативно-методической базы:
 - 1) развитие современных СУБД и их развитие всеми участниками перевозочного процесса;
 - 2) развитие методологии обеспечения безопасности движения;
 - 3) разработка и внедрение методов управления рисками, связанными с безопасностью перевозочного процесса;
 - 4) развитие культуры безопасности движения и способов оценки ее уровня;
 - 5) развитие и внедрение системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения.
2. Задачи по развитию технико-технологической базы обеспечения безопасности перевозочного процесса:

1) разработка и реализация мероприятий по обновлению и расширению технико-технологической базы, связанной с обеспечением безопасности перевозочного процесса;

2) анализ эффективности использования технических средств и результатов ведущихся научно-технических работ в области безопасности перевозочного процесса;

3) разработка и создание эффективных систем контроля состояния и управления содержанием объектов инфраструктуры;

4) интеллектуализация объектов инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава на основе анализа параметров и мониторинга процесса управления;

5) внедрение нового поколения бортовых систем безопасности с использованием компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта.

3. Задачи по развитию кадрового потенциала для обеспечения безопасности перевозочного процесса:

1) совершенствование системы профессиональной подготовки и ее материально-технической базы участников перевозочного процесса, отвечающих требованиям безопасности и устойчивости железнодорожной транспортной системы и снижения рисков, связанных с негативным влиянием «человеческого фактора» на производственный процесс;

2) развитие материально-технической базы учебных центров переподготовки и подготовки персонала, постоянное совершенствование учебных программ в области безопасности перевозочного процесса.

4. Задачи по развитию информационных технологий в обеспечении безопасности и надежности перевозочного процесса:

1) развитие автоматизированных систем и создание новых автоматизированных функций для поддержки принятия решений и контроля показателей в области безопасности перевозочного процесса;

2) создание, развитие использование аналитической информационной системы «Управление безопасностью движения» для сбора статистической информации, оценки уровня риска и определения показателей безопасности участников СУБД;

3) развитие информационных систем мониторинга при осуществлении перевозок опасных, негабаритных и тяжеловесных грузов, систематизации и обработки данных по случаям инцидентов с опасными грузами и крушений при перевозке опасных, негабаритных и тяжеловесных грузов.

5. Задачи по совершенствованию процедур расследования транспортных происшествий в обеспечении безопасности движения и деятельности аварийно-восстановительных подразделений:

1) совершенствование порядка учета и расследования транспортных происшествий и иных событий, а также правил распределения ответственности;

2) развитие и внедрение методов выявления причинно-следственных связей нарушений безопасности движения;

3) высокоточное определение местонахождения и расположения сошедшего с пути железнодорожного подвижного состава, а также схемы разрушения пути и других сооружений на основе внедрения космических систем;

6. Задачи по развитию и гармонизации требований безопасности перевозочного процесса на основе усиления государственного регулирования и участия в межгосударственном и международном железнодорожном сотрудничестве:

1) развитие системы доступа перевозчиков, в том числе перевозчиков государств - членов ЕАЭС, к услугам инфраструктуры АО «НК «КТЖ» на основе лицензирования и сертификации безопасности;

2) развитие системы контроля профессионального допуска к транспортной деятельности;

3) развитие механизмов страхования ответственности участников железнодорожной транспортной деятельности.

Решение указанных задач требует от Уполномоченного органа и участников перевозочного процесса, в зависимости от их масштабов и сферы деятельности, связанной с обеспечением безопасности движения, разрабатывать планы с конкретными мероприятиями по непрерывному улучшению состояния безопасности движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Главным результатом реализации Концепции является достижение целевых показателей безопасности движения всеми участниками перевозочного процесса.

Успех реализации Концепции определяется целенаправленной деятельностью и тесным взаимодействием в вопросах безопасности движения участников перевозочного процесса на основе единых подходов к функционированию СУБД и обеспечения системы допуска на инфраструктуру АО «НК «КТЖ».

Требование по созданию такой системы, как на государственном, так и на отраслевом уровне управления должны стать фундаментом государственной системы мониторинга и управления безопасностью на транспорте.

Освоение технологий управления рисками в области безопасности движения, на основе прогноза ущерба, мониторинга и анализа факторов риска и своевременных предупредительных мер, позволят снизить вероятность развития негативных сценариев.

Достижение целей Концепции и комплексное внедрение мероприятий является сложным проектом и потребует продолжительного периода времени.

Для успешной реализации Концепции потребуется выполнения следующих условий:

1. Непрерывная и явная поддержка данного проекта со стороны всех участников перевозочного процесса.

2. Безоговорочное принятие положения «безопасность превыше прибыли и производительности труда» всеми участниками перевозочного процесса.

3. Необходимо привлечение квалифицированных специалистов по управлению изменениями и специалистов по коммуникациям (вероятно, внешних консультантов), которые имеют практический опыт успешной реализации комплексных проектов культурной трансформации по вопросам безопасности движения и понимают специфику работы железнодорожного транспорта.

4. Выделение необходимых финансовых и человеческих ресурсов для реализации инициатив.

5. По мере трансформации культуры безопасности станет поступать все больше и больше информации по нарушениям безопасности движения, так как начнет снижаться процент скрываемых инцидентов. Это приведет к тому, что показатели безопасности будут визуально ухудшаться по сравнению с периодом до начала «реформ».

6. Создание офиса для управления проектом для контроля реализации данной инициативы (включая подготовку периодических отчётов), а также поддержка и помощь участникам перевозочного процесса при реализации инициатив.

Реализация Концепции и комплексное внедрение мероприятий будут способствовать:

- снижению факторов, влияющих на нарушение безопасности движения (природного и техногенного характера);
- снижению числа нарушений безопасности движения;
- качественному содержанию объектов инфраструктуры, технических средств и подвижного состава;
- соблюдению технологических процессов операций, выполняемых на железнодорожном транспорте;
- автоматизации процессов управления движением поездов и основных технологических процессов на железнодорожном транспорте и исключению «человеческого фактора»;
- совершенствованию нормативно-правовой базы в области обеспечения безопасности движения;
- достаточному финансированию мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения;
- искоренению коррупционных составляющих при организации движения.