



Утверждено
решением Правления
акционерного общества
«КТЖ-Грузовые перевозки»
от 19 июля 2017 года
протокол № 07/01

РУКОВОДСТВО ПО ОТРАСЛЕВОЙ ПОДСИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА (СУБД) В АКЦИОНЕРНОМ ОБЩЕСТВЕ «КТЖ-ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»

Версия - 1.0

Ответственный за разработку и актуализацию – **Департамент безопасности движения**

г. Астана

СОДЕРЖАНИЕ

	стр.
ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	4
1. Понятия и сокращения.....	4
2. Политика в области безопасности движения.....	9
3. Описание СУБД.....	10
ГЛАВА 2. ПЛАНИРОВАНИЕ	11
4. Оценка законодательных и нормативных требований.....	12
5. Идентификация и оценка рисков НБД.....	13
6. Формирование стратегических целей в области безопасности движения.....	14
7. Формирование планов.....	16
ГЛАВА 3. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СУБД	19
8. Управление безопасностью движения.....	19
8.1 Требования по безопасности движения.....	20
9. Документация СУБД.....	20
10. Обеспечение безопасности движения.....	21
10.1 Исполнение законодательных и нормативных требований по безопасности движения.....	21
10.2 Координация деятельности.....	22
10.3 Реализация запланированных мер.....	23
10.4 Повышение компетенций качества работников и их мотивация.....	24
10.5 Мониторинг и контроль. Аудит СУБД.....	25
10.6 Профилактика НБД.....	27
10.7 Подготовленность и реагирование на аварийные ситуации.....	28
10.8 Расследование допускаемых НБД и их причин.....	28
10.9 Учет случаев нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе.....	29
11. Ответственность.....	31
ГЛАВА 4. ИЗМЕРЕНИЕ, АНАЛИЗ И ОЦЕНКА	31
12. Критерии для измерения результативности деятельности.....	31
13. Отчетность.....	33
14. Коммуникации. Обратная связь.....	35
15. Анализ.....	37
16. Оценка результативности.....	38
ГЛАВА 5 . ПОСТОЯННОЕ УЛУЧШЕНИЕ	39
17. Управляющие воздействия.....	40
18. Коррекция, корректирующие и профилактические меры.....	41
Приложение № 1.....	43
Приложение № 2.....	45

ВВЕДЕНИЕ

Акционерное общество «КТЖ-Грузовые перевозки» (далее – Общество) в соответствии с корпоративной системой управления безопасностью перевозочного процесса (далее - КСУБД) обеспечивает функционирование отраслевой подсистемы управления безопасности движения Общества (далее - СУБД).

Руководство по отраслевой подсистеме управления безопасностью перевозочного процесса в акционерном обществе «КТЖ-Грузовые перевозки» (далее – Руководство), разработано в соответствии с требованиями Руководства по корпоративной системе управления (менеджмента) безопасностью перевозочного процесса в акционерном обществе «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организациях (безопасность движения) и описывает СУБД в Обществе, а также определяет требования к планированию, реализации, мониторингу СУБД и ее постоянному улучшению.

Руководство является общесистемным документом Общества (картой процесса управления безопасностью в Обществе) в области создания и поддержания функционирования СУБД в Обществе со всеми связанными процессами, в совокупности, направленные на обеспечение заданного уровня безопасности перевозочного процесса.

Действие Руководства распространяется на все структурные подразделения Общества, участвующие в перевозочной деятельности и/или обеспечивающие ее.

Соответствие СУБД требованиям нормативных правовых актов, подтверждается сертификатом безопасности, выдаваемым в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан (далее – РК).

Область применения СУБД охватывает процессы и персонал, задействованные в перевозке грузов в сфере железнодорожного транспорта и услуг, связанных с перевозкой грузов и движением поездов.

Руководство разрабатывается структурным подразделением Общества, ответственным за координацию работы по управлению безопасностью движения.

Управление Руководством, как документом системы менеджмента, регламентировано Правилами управления документацией в акционерном обществе «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», утвержденными соответствующим локальным актом акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы». Руководство по СУБД (оригинал) хранится у секретаря Правления Общества. При рассылке электронных копий Руководства обязательно использование формата, защищенного от внесения изменений (*.tif, *.pdf и т.д.).

Руководство и/или его главы актуализируются в случае внесения изменений и дополнений в законодательство РК по вопросам железнодорожного

транспорта, Функциональную стратегию обеспечения безопасности движения в акционерном обществе «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (далее - Функциональной стратегии БД) или в КСУБД.

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1. Понятия и сокращения

Владелец процесса – 1) руководитель на уровне не ниже директора структурного подразделения Общества, осуществляющий управление процессом в рамках своих полномочий, имеющий в своем распоряжении все необходимые ресурсы для выполнения процесса (работники, оборудование, инструменты, производственная среда, информация, полномочия, компетенции и т.д.), и отвечающий за результативность и эффективность процесса; 2) лицо, несущее полную ответственность за процесс и наделенное полномочиями в отношении планирования, управления и улучшения процессов (понятие ISO 9001-2015).

Внешняя среда – окружение, охватывающее большое количество различных факторов, которые могут, так или иначе, воздействовать на функционирование Общества, как в текущем периоде, так и в перспективе.

Выявляемость (В) - качественный показатель мониторинга, выражающий процентное отношение числа отклонений и несоответствий, выявленных в ходе проверок и аудита и/или их причин (Вп) к числу нарушений и/или их причин, вскрытых в ходе расследований допущенных нарушений безопасности движения, проверок, аудитов вышестоящими и уполномоченными органами (Вр).

Выявляемость НБД - критерий качества работы по профилактике нарушений безопасности движения.

Группа компаний АО «НК «КТЖ» - Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и ее дочерние организации.

Единственный акционер - Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Заинтересованное лицо (сторона) – физическое или юридическое лицо, имеющее законные обязательства, потребности или ожидания по отношению к системе управления безопасностью перевозочного процесса в Обществе и процессам ее создания или использования.

Запретные меры - меры ограничительного характера, предпринимаемые работниками службы безопасности движения группы компаний АО «НК «КТЖ», в пределах их компетенций, направленные на предотвращение нарушений безопасности движения и/или факторов, потенциально угрожающих безопасности движения и/или создающих предпосылки к риску нарушений безопасности движения. К запретным мерам относятся: приостановка

эксплуатации подвижного состава и технических средств, технологических процессов, а также действия технической и технологической документации.

Идентификация рисков НБД - это процесс обнаружения, распознавания и описания риска НБД с разбивкой по видам деятельности (профессии).

Оценка риска НБД - процесс определения вероятности наступления рискового события и тяжести его последствий.

Карта рисков НБД - графическое и текстовое описание ограниченного числа рисков НБД Общества, расположенных в прямоугольной таблице, по одной «оси» которой указана сила воздействия или значимость риска, а по другой вероятность или частота его возникновения. На карте вероятность или частота отображается по горизонтальной оси, а сила воздействия или значимость - по вертикальной оси.

КПД – ключевые показатели деятельности, характеризующие эффективность финансово-производственной деятельности Общества и степень достижения стратегических целей.

Корректирующее действие - действие, предпринятое для устранения причины обнаруженного несоответствия (проблемы) или другой нежелательной ситуации. Корректирующее действие предпринимают для предотвращения повторного возникновения события.

Коррекция – действие, предпринятое для устранения обнаруженного несоответствия.

Контроль — процесс, необходимый для обнаружения отклонений от установленных требований в области безопасности движения до того как они реализуются в нарушения безопасности движения.

Культура безопасности движения - результат осознания важности и социальной ответственности работников железнодорожного транспорта в обеспечении безопасности движения, достижение которого является приоритетной целью и личной потребностью при выполнении всех работ, влияющих на безопасность движения.

Мониторинг в области безопасности движения (мониторинг) - система регулярных наблюдений и контроля за развитием процессов, связанные с безопасностью движения, и за факторами, обуславливающими соблюдение и/или нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, с целью выявления тенденций их изменений и своевременной разработки и проведения мероприятий по предупреждению нарушений безопасности движения.

Нарушение безопасности движения – железнодорожное происшествие, которое классифицируется в соответствии с нормативными правовыми актами, произошедшее в результате отклонений от установленных требований по безопасности движения при осуществлении перевозочного процесса.

Несоответствие – невыполнение требования.

Нормативный технический документ - нормативный документ, содержащий технические и технологические нормы.

Процедура – установленный способ выполнения работы или процесса.

Причины (предпосылки) нарушений безопасности движения - влияющие факторы, источники воздействия, которые обуславливают или порождают нарушения безопасности движения.

Повторяемость – регулярное повторение причин, способствующих возникновению НБД.

Оптимизация – выбор наилучшего из возможных вариантов, для достижения наибольшей эффективности процесса.

Обеспечение безопасности движения – деятельность, направленная на выполнение требований НПА и НТД в области безопасности движения при осуществлении перевозочного процесса.

Подразделение сетевого уровня – подразделение Общества, находящиеся в прямом подчинении у руководства Общества в соответствии с локальным актом Общества.

Подразделение регионального уровня – подразделение Общества, деятельность которого координируется подразделением сетевого уровня в соответствии с положением о подразделении сетевого уровня.

Подразделение линейного уровня – подразделение Общества, находящееся в оперативном подчинении подразделения регионального или сетевого уровня в соответствии с положениями о подразделении регионального или линейного уровня.

Производственная среда – совокупность материально-пространственных условий деятельности людей в производственной сфере, складывающаяся из имеющихся в наличии промышленных зданий и сооружений, оборудования, транспорта и др. механизмов.

Процесс – 1) совокупность последовательных действий для достижения намеченного результата; 2) совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих видов деятельности и подсистем, преобразующих «входы» в «выходы» в соответствие с регламентирующими нормами и правилами и потребляющие необходимые ресурсы;

Работник – физическое лицо, состоящее в трудовых отношениях с работодателем и непосредственно выполняющее работу по трудовому договору.

Ревизорское поручение (указание) – документированная мера реагирования, предназначенная для пресечения и/или профилактики НБД, а также их причин, являющаяся обязательной для исполнения.

Реестр рисков (консолидированный) - представляет собой перечень рисков, с которыми сталкивается Общество в своей деятельности, включающий различные сценарии возможной реализации риска.

Реестр рисков НБД - представляет собой перечень рисков нарушений безопасности движения, с которыми сталкивается Общество в своей деятельности, включающий различные сценарии возможной их реализации.

Реинжиниринг - фундаментальное переосмысление и перепроектирование процессов для достижения существенных улучшений ключевых показателей деятельности.

Ресурсы - технологии, средства производства, деньги, работники и их компетенции, инфраструктура, подвижной состав, нормативная база, технологическая документация, время и др. Все, что необходимо для обеспечения достижения и улучшения целевых показателей безопасности движения.

Риск – представляет собой потенциальное событие (или стечение обстоятельств) в будущем, которое в случае своей реализации может оказать существенное негативное влияние на достижение Обществом своих долгосрочных и краткосрочных целей.

Руководство Общества – Президент, вице-президенты, исполнительные директора, главный бухгалтер.

Руководители подразделений Общества – первый руководитель, заместитель, главный инженер подразделения на сетевом, региональном, линейном уровне управления.

Сертификат безопасности – документ, удостоверяющий соответствие системы управления безопасностью участника перевозочного процесса правилам безопасности на железнодорожном транспорте, выданный уполномоченным органом.

Собственник риска/владелец риска - лицо (работник/структурное подразделение/коллегиальный орган), ответственное за все аспекты управления определенным риском, в частности, снижение вероятности реализации риска и/или снижение возможного влияния последствий от реализации риска на Общество.

Структурные подразделения Общества – департаменты, филиалы – «отделение ГП», производственные участки (станции, эксплуатационные локомотивные и вагонные депо и другие подразделения линейного уровня управления) Общества.

Управление безопасностью движения – упорядочивающее воздействие, направленное на поддержание и улучшение деятельности по обеспечению БД.

Устраняемость (У) – качественный показатель работы владельцев процессов, характеризующий эффективность работы по профилактике НБД. Выражается, как процент устраненных причин НБД (Уу), в том числе путем реализации соответствующих мероприятий, к общему количеству выявленных причин (Ув).

Филиал Общества – 1) отделение ГП; 2) обособленное структурное подразделение Общества, расположенное вне места нахождения Общества, осуществляющие все или часть функций Общества.

Хозяйство Общества – вертикаль управления Общества, обеспечивающая согласованность и координацию работы курирующих структурных подразделений по достижению целей и задач (хозяйство перевозок, хозяйство грузовой и коммерческой работы, вагонное и локомотивное хозяйство).

Сокращения:

Аппарат РБ - региональные ревизоры Компании по отраслям.

БД - безопасность движения.

ВР - ревизор безопасности движения в вагонном хозяйстве.

ДНЧ – ревизор движения.

ИСМ - интегрированная система менеджмента.

Компания – Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

КСУБД – корпоративная система управления (менеджмента) безопасности движения.

Методика доказательства БД – Методика проведения оценки и определения эффективности мероприятий в области безопасности движения в АО «НК «КТЖ» и его ДО, утвержденная соответствующим локальным актом Компании.

НБД - нарушение безопасности движения.

НОБД – руководитель службы безопасности движения в филиале Общества – «отделение ГП».

НПА - нормативные правовые акты.

НТД – нормативные технические документы.

Общество - Акционерное общество «КТЖ-Грузовые перевозки».

РБ – региональный главный ревизор по безопасности движения.

РК – Республика Казахстан.

СУБД – отраслевая подсистема управления (менеджмента) безопасностью движения.

ТР - ревизор безопасности движения в локомотивном хозяйстве.

ЦРБ – структурное подразделение Компании, на которое возложены функции по контролю соблюдения требований безопасности движения в группе компаний АО «НК «КТЖ».

ЦРПБ – структурное подразделение Компании в корпоративном центре, на которое возложены функции по управлению безопасностью движения в группе компаний АО «НК «КТЖ».

2. Политика в области безопасности движения

Общество руководствуется единой Политикой акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - Корпоративной идеологией и философией бизнеса (далее - Политика Компании), определяющей миссию, стратегическое видение Компании, ее базовые принципы и ценности.

Функциональная политика в области безопасности движения Общества (далее – Политика Общества) соответствует Политике Компании в области безопасности движения и дополняет ее с учетом видов деятельности Общества и особенностей ИСМ.

Политика также интегрировано базируется на требованиях международных стандартов ISO 9001 «Системы менеджмента качества. Требования», ISO 14001 «Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению» и OHSAS 18001 «Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья. Требования», ISO 50001 «Системы энергоменеджмента. Требования и руководство по применению».

Политика Общества в совокупности с принципами качества устанавливает дополнительные принципы:

- соблюдение законодательства РК и стран пребывания операций;
- мониторинг и снижение операционных рисков;
- постоянная профилактика нарушений требований СУБД и причин их возникновения;
- повышение эффективности и результативности СУБД, с изучением и применением передового опыта при функционировании СУБД.

Основываясь на Политике Общества и КСУБД, для реализации инициатив по устойчивому развитию, достижения целей и решения поставленных задач Общество обеспечивает:

- постоянно улучшаемые процессы, цели и инициативы СУБД;
- конкретность, непротиворечивость, адресность и контролируемость СУБД;
- приоритетность СУБД, а также профессиональной безопасности и здоровья работников над получением выгоды при осуществлении деятельности по перевозке грузов в сфере железнодорожного транспорта и услуг, связанных с перевозкой грузов и движением поездов;
- целенаправленное планирование и реализацию комплекса мер, направленных на достижение целевых показателей безопасности движения;
- определение достаточных ресурсов, направляемых на обеспечение БД;
- подготовленность и реагирование на аварийные ситуации;
- качественное расследование случаев нарушений безопасности движения и травматических случаев;
- принятие решений основанных на фактах.

3. Описание СУБД

СУБД направлено на обеспечение процесса управления безопасностью перевозочного процесса в соответствии требованиям КСУБД, а также нормативных правовых, организационных, технических и технологических актов, регулирующих и регламентирующих деятельность Общества по перевозке грузов в сфере железнодорожного транспорта и услуг, связанных с перевозкой грузов и движением поездов.

Основной целью СУБД является обеспечение заданного уровня безопасности перевозочного процесса с повышением качества и надежности предоставляемых услуг Обществом.

Область применения СУБД распространяется на деятельность по перевозке грузов в сфере железнодорожного транспорта, а также на виды деятельности, связанные с перевозкой грузов осуществляемые Обществом.

Структура управления СУБД имеет следующие уровни ответственности Общества:

1) уровень управления Общества – ответственность за результативность СУБД;

2) уровень сетевого управления – ответственность за планирование и результативность СУБД, распределение необходимых ресурсов, организацию контроля и анализ исполнения, осуществления управленческих воздействий в полномочиях деятельности структурных подразделений Общества на сетевом уровне управления;

3) уровень регионального управления – ответственность за организацию и результативность работы по реализации требований СУБД, достижение целевых показателей по безопасности движения в границах деятельности филиалов Общества – «отделение ГП»;

4) уровень линейного управления - ответственность за реализацию требований СУБД, достижение целевых показателей по безопасности движения в границах и полномочиях деятельности каждого производственного участка Общества, участвующего в перевозочной деятельности и/или обеспечивающего ее.

Задачами СУБД являются:

оценка фактического состояния безопасности движения и ее соответствие требованиям действующих НПА и НТД в области обеспечения безопасности движения;

процессный стратегический и оперативный подход к выполнению требований безопасности движения;

оценка действий работников, деятельность которого связана с перевозкой грузов и обеспечением БД, его готовность к действиям в нестандартных ситуациях;

идентификация рисков и опасностей, их мониторинг и принятие мер по снижению их уровня при операционной деятельности с постоянным

взаимодействием со сторонними организациями и улучшением внутренних коммуникаций;

выявление предпосылок и объективное установление обстоятельств по случаям нарушений безопасности движения с выявлением всех причин их возникновения;

принятие решений основанных на фактах (на основе изучения всех проблем и использования современных управленческих технологий);

минимизация рисков НБД;

документационное сопровождение СУБД в соответствии с требованиями НПА в области БД с учетом требований настоящего Руководства и ИСМ.

ГЛАВА 2. ПЛАНИРОВАНИЕ

Планирование определяет управляющие воздействия и распределение ресурсов (в том числе финансовых) для достижения целевых показателей по безопасности движения и включает в себя следующие этапы:

оценка соответствия текущей деятельности по обеспечению БД требованиям законодательства РК;

идентификация и оценка рисков НБД;

формирование стратегических целей и показателей безопасности движения и каскадирование их на все уровни управления;

формирование планов по достижению целевых показателей в области обеспечения БД.

Согласно установленным целям и задачам по реализации СУБД в соответствии Функциональной стратегией обеспечения БД, планирование проводится на всех уровнях управления.

На уровне управления Общества осуществляется планирование стратегических целей, средне- и долгосрочных задач, программ, мероприятий, ресурсов на эти цели. Структурные подразделения Общества (на сетевом уровне управления), в рамках деятельности, связанной с перевозочным процессом и регламентированным Положением о структурном подразделении (департаменте), формируют цели и задачи в области безопасности движения с каскадированием их на курируемые подразделения регионального и линейного уровня управления.

На региональном уровне управления с учетом особенностей и расположения курируемых линейных структурных подразделений (производственных участков) и собственных функций и задач формируют соответствующие программы и планы (в том числе профилактические и корректирующие мероприятия).

На линейном уровне управления, в зависимости от функций конкретного структурного подразделения, проводится соответствующее планирование

мероприятий (в том числе профилактических и корректирующих), реализуемых в рамках компетенции своего структурного подразделения на основе вышестоящих задач, планов и программ.

4. Оценка законодательных и нормативных требований

Локальные акты Общества разрабатываются в соответствии требований законодательных и нормативных правовых актов, регулирующих деятельность в сфере железнодорожного транспорта и локальных актов Компании.

Действующие НПА и НТД, регулирующие и регламентирующие деятельность хозяйств Общества в области безопасности движения объединяются в реестры (перечни) НПА и НТД.

Первыми руководителями структурных подразделений Общества назначаются ответственные лица (группы) за разработку перечней (реестров) действующих НПА и НТД, регулирующих деятельность указанных структурных подразделений в области обеспечения БД.

В Перечне (реестре) НПА, НТД указываются:

содержание (суть) законодательного или нормативного правового требования;

название документа, содержащего данное требование;

соответствующая статья и/или пункт указанного документа,

дата принятия и регистрационный номер указанного документа,

место физического нахождения и/или виртуального размещения указанного документа (структурное подразделение Общества, сайт, ресурс, вкладки и т.п.)

Перечень (реестр) НПА, НТД должен быть доступным (в том числе в электронном формате) для использования в работе всех причастных работников Общества и/или заинтересованных сторон. Также для использования в работе оперативных (сменных) работников, при отсутствии персонального или общедоступного компьютера, на рабочих местах на бумажных носителях должны находиться перечни (реестры), а также идентифицированные копии актуальных НПА, НТД или выписки из них, регулирующие их профессиональную деятельность.

Ответственными лицами (группами) в ходе проведения/участия в проведении проверок, внутренних аудитов СУБД и ИСМ, проводится контроль наличия и актуальности перечней (реестров), НПА, НТД с целью исключения непреднамеренного использования документов утративших силу на рабочих местах. Актуализация перечней (реестров) НПА, НТД проводится каждый раз по мере выхода новых НПА и НТД, в том числе внесение изменений и дополнений в действующие НПА и НТД.

При необходимости, в целях актуализации законодательных и нормативных правовых требований в вопросах БД, заинтересованными структурными подразделениями Общества в установленном порядке готовятся

соответствующие предложения и документы. Предложения по актуализации законодательных и нормативных правовых требований в вопросах БД консолидируются в департаменте безопасности движения Общества с последующим предоставлением в ЦРПБ.

Предложения по внесению дополнений и изменений в случае разработки, актуализации или корректировки НТД, регулирующих деятельность на уровне управления Общества, от заинтересованных структурных подразделений всех уровней управления направляются соответствующему структурному подразделению Общества – разработчику документа.

Все применяемые, вновь разрабатываемые документы, а также все изменения и дополнения в них подлежат анализу на предмет соответствия действующим законодательным требованиям, исключения дублирования функций и противоречие с иными действующими НПА и НТД. В случае, переиздания НТД, в обязательном порядке НТД, утратившие силу подлежат изъятию из обращения.

Разработчики документов, перечней (реестров) НПА, НТД обязаны обеспечить информирование причастных работников о введении в действие новых НПА и/или НТД, о вносимых изменениях и дополнениях, об утрате силы НПА и НТД, а также о произведенных изменениях в перечнях (реестрах), в том числе, если изменяется порядок и место доступа к ним.

5. Идентификация и оценка рисков НБД

Процесс идентификации, оценки и управления рисками НБД в Обществе осуществляется в соответствии с Политикой управления рисками, Правилами идентификации и оценки рисков, утвержденными соответствующими актами Общества и другими регламентирующими документами в рамках корпоративной системы управления рисками, утвержденные соответствующими локальными актами Компании. При необходимости, процедура оценки рисков НБД может быть расширена локальным актом Общества.

Управление рисками НБД заключается в реализации комплекса соответствующих мероприятий применительно к каждому идентифицированному риску НБД, приводящих к их минимизации (до допустимого уровня или в соответствии с концепцией непрерывного улучшения состояния безопасности движения) и/или ликвидации.

Хозяйства Общества (собственники/владельцы рисков НБД, назначенные соответствующим актом Общества), обеспечивают формирование и актуализацию реестра и карты рисков НБД и несут ответственность за качество управления указанными рисками (предотвращение реализации, снижение).

Идентифицированные риски НБД консолидируются в департаменте безопасности движения Общества, согласовываются с ЦРБ и утверждаются руководителем Общества, курирующим вопросы безопасности движения.

Процедуры идентификации рисков НБД и выполнения мер по управлению ими осуществляется всякий раз, когда изменение условий или появление новых данных порождают новые риски.

В случае необходимости включения нового идентифицированного риска НБД в консолидированный Реестр рисков Общества, владелец риска направляет в структурное подразделение, ответственное за координацию процесса управления рисками соответствующую служебную записку.

Для определения области применения управляющих воздействий, риск-ориентированного планирования, хозяйствами Общества (владельцами рисков НБД) могут составляться карты рисков НБД по классификации реализованных НБД, в разрезе профессий и/или хозяйств Общества.

6. Формирование стратегических целей и задач в области безопасности движения

Целевые показатели по безопасности движения являются показателем результативности СУБД Общества.

Ответственным за обеспечение формирования целей в области безопасности движения, их актуализацию, а также доведение целей до причастных структурных подразделений Общества является руководитель Общества, курирующий вопросы безопасности движения.

Планирование целевых показателей по безопасности движения осуществляется департаментом безопасности движения Общества для каждого уровня управления Общества с учетом среднего значения и динамики НБД, допущенных за определенный исторический период в разрезе Общества и его хозяйств.

Целевые показатели по безопасности движения должны быть измеримы, достижимы, а также подлежат периодическому анализу и актуализации.

Целевые показатели Общества формируются в разрезе его хозяйств (на сетевом уровне управления), согласовываются со структурным подразделением Компании, на которое возложены функции по контролю соблюдения требований безопасности движения в группе компаний АО «НК «КТЖ» и утверждаются руководителем Компании, курирующим вопросы безопасности движения.

Целевые показатели для филиалов Общества – «отделение ГП», утверждаются первым руководителем Общества и доводятся в соответствующие филиалы Общества - «отделение ГП». Показатели филиалов Общества - «отделение ГП» формируются в разрезе соответствующих производственных участков Общества (по хозяйствам), и доводятся до причастных исполнителей службами безопасности движения филиалов Общества - «отделение ГП».

Основанием для актуализации целевых показателей БД могут являться, как степень их достижения, так и требования, предъявляемые законодательством РК.

В течение периода, на который установлены целевые показатели БД, должны отслеживаться и оцениваться функционирование и внедрение

запланированных структурными подразделениями Общества мероприятий, и их влияние на снижение числа нарушения БД.

Оценка достижения целевых показателей проводится по итогам работы за месяц, квартал с нарастающим, год согласно Методике доказательств БД:

по Обществу в целом – департаментом безопасности движения Общества;
на региональном и линейном уровне – службами безопасности движения соответствующих структурных подразделений Общества.

В случае отклонения (ухудшения) от заданных целевых показателей БД, департаментом безопасности движения Общества проводится:

- 1) анализ качества функционирования СУБД;
- 2) организация соответствующих управленческих воздействий, в число которых входят:

проведение месячников по БД, по результатам которого оценивается деятельность причастных структурных подразделений на всех уровнях управления;

назначение внеплановых аудитов СУБД по выявлению (поиска) причин отклонения (ухудшения) в действующих процессах и другое.

Хозяйствами Общества проводится:

- 1) определение и анализ причин неисполнения планов мероприятий;
- 2) организация соответствующих управленческих воздействий, в число которых входят:

пересмотр и/или корректировка программ и планов мероприятий;

корректировка бюджетов;

коррекция (устранение несоответствий) НТД;

коррекция (устранение несоответствий) действующих процессов.

Область применения управленческих воздействий зависит от того, в каком процессе или в каком отдельном структурном подразделении Общества реализовался фактор, приведший к отклонению от установленных целевых показателей.

В случае отклонения (ухудшения) от заданных целевых показателей безопасности движения отдельным филиалом Общества - «отделение ГП», службой безопасности движения причастного филиала Общества - «отделение ГП» разрабатывается и предоставляется руководителю Общества, курирующему вопросы безопасности движения пояснительная записка и планы корректирующих действий, в которых должны быть указаны причины отклонения (ухудшения) от заданных целевых показателей и планируемые меры устранения указанных причин. При этом отраженные проекты, требующие финансового обеспечения, должны быть объективно доказаны.

Ответственными за достижение целевых показателей, являются все работники на всех уровнях управления Общества в рамках своих должностных обязанностей, компетенций и ответственности.

7. Формирование планов.

Для обеспечения заданного уровня БД в Обществе формирование программ и планов предусматривает следующее.

1) Планирование в области обеспечения безопасности движения с целью достижения и улучшения целевых показателей БД.

Программы и планы мероприятий составляются структурными подразделениями Общества на соответствующем уровне управления с целью реализации требований Функциональной стратегии по БД и управлению рисками НБД, а также по итогам ревизий, проверок, заслушиваний руководителей причастных структурных подразделений Общества, расследований НБД и в иных случаях.

В зависимости от целевого назначения программ и планов мероприятий могут предусматривать следующие меры:

совершенствование СУБД;

снижение влияния человеческого фактора на основные производственные процессы, связанные с движением поездов (внедрение автоматизированных систем управления);

повышение компетенций работников (профессиональная подготовка);

совершенствование документации, актуализация нормативно-технических актов, регулирующих деятельность участников перевозочного процесса;

совершенствование объектов производственной инфраструктуры;

обеспечения контроля над проведением сервисного обслуживания тягового подвижного состава;

обеспечения контроля над проведением текущего ремонта подвижного состава;

внедрение новых технических средств и повышение надежности действующих;

совершенствование качества расследования случаев НБД.

улучшение производственной среды.

Дополнительным источником информации для составления мероприятий по устранению несоответствий и/или причин (предпосылок) по обстоятельствам допущенных всех случаев НБД (реализованных рисков НБД) с изучением их динамики увеличения/снижения и идентификации с местными технологическими процессами могут служить ИТ-ресурсы, предусмотренные для внутреннего пользования.

На данных ИТ-ресурсах по предоставлению департамента безопасности движения Общества, структурным подразделением Общества, сопровождающим ИТ-ресурс и/или его раздел, размещается информационный материал всех случаев НБД.

2) Приоритет при формировании программ, планов и распределении ресурсов (в том числе финансовых) отдается тем проектам, которые оказывают наибольшее влияние на достижение установленных целевых показателей

безопасности движения с учетом результатов анализа, оценки рисков и влияющих факторов, а также проектам, минимизирующим указанные риски (предпосылки к НБД) по результатам причинно-следственного анализа (диаграмма Исикавы).

Запрещается исключать из бюджетов, программ и планов мероприятий и/или переносить на более поздние сроки реализацию инвестиционных проектов, направленных на обеспечение БД, за исключением случаев, когда объективно доказана их неактуальность и низкая приоритетность.

Проекты, не реализованные в предыдущие периоды по объективным причинам, включаются в программы на следующий период. При этом, когда необходимая потребность не подкреплена утвержденным бюджетом, в программах указывается потребность, накопленная на период планирования, без указания планируемых затрат. Это необходимо для анализа и планирования бюджетов на перспективу, в случае их корректировки, а также для планирования дополнительного контроля на тех участках работы, на которых проекты не были реализованы.

В программах и планах мероприятий указываются - перечень мер, конкретные сроки их исполнения, ответственные исполнители, формы завершения. В планы мероприятий не включаются меры, срок исполнения которых определяет постоянный цикл выполнения. Такие меры, принимаемые на постоянной основе, отражаются в Правилах распределения обязанностей и сфер полномочий между руководством на всех уровнях управления, Положениях о структурных подразделениях Общества, утверждаемых соответствующими локальными актами Общества, должностных инструкциях и в НТД, регулирующие профессиональную деятельность. При необходимости, усиление таких мер могут отражаться в количественном выражении в рамках проводимых профилактических работ.

3) К числу проектов (мероприятий), непосредственно направленных на безопасность и надежность перевозочного процесса в Обществе, относятся проекты (мероприятия), предусматривающие:

3.1) Внедрение новых цифровых технологий, эксплуатацию, содержание и модернизацию автоматизированных систем и информационных технологий, направленных на:

исключение влияния человеческого фактора и минимизацию количества критических ошибок, расширение функций логического контроля и парирования ошибочных действий работников за счёт интеллектуального планирования движения поездов, автоматизированного контроля условий пропуска и автоматизированных систем управления перевозочным процессом;

выявление коммерческих неисправностей груза и вагонов;

соблюдение весовых норм и длин поездов, условий формирования поездов с вагонами, требующих особых условий постановки в состав поезда;

осуществление реализации требований по обеспечению информационной безопасности и кибербезопасности программно-аппаратных комплексов, используемых на железнодорожном транспорте для организации движения поездов;

3.2) Внедрение, содержание, модернизацию и расширение применения технических средств и приборов безопасности, обеспечивающие:

контроль технического состояния подвижного состава и его деталей, угрожающих безопасности движения;

предупреждение проездов запрещающих показаний сигналов и столкновений железнодорожного подвижного состава;

ускоренную зарядку и опробования тормозов в сформированных составах поезда;

механическое закрепление подвижного состава и другие комплексные устройства, заменяющие человека при осуществлении операций перевозочного процесса;

3.3) Развитие кадрового потенциала, в части профессионального обучения в направлении повышения уровня знаний и результативности для практической деятельности, в том числе применение тренажеров и мультимедийных материалов;

3.4) Развитие, информатизацию и автоматизацию работы служб безопасности движения Общества, по учету, анализу НБД и предпосылок к ним;

3.5) Развитие методов управления рисками НБД в направлении повышения эффективности их предупреждения;

3.6) Разработку, актуализацию, корректировку и тиражирование НТД и НПА, перечней НТД, памяток, планов мероприятий в области безопасности движения, осуществления и обеспечения перевозочного процесса.

Программы структурных подразделений сетевого уровня управления по реализации Функциональной стратегии БД предоставляются в департамент безопасности движения, который на их основе формирует программу Общества. Далее, программа Общества согласовывается со структурным подразделением Компании, на которое возложены функции по контролю соблюдения требований безопасности движения в группе Компании и утверждается первым руководителем Общества.

4) По мере формирования программ и планов мероприятий, они доводятся до непосредственных исполнителей, других участников реализации этих планов и заинтересованных сторон, которых определяет руководитель причастного структурного подразделения Общества.

При планировании внесения изменений и дополнений в СУБД, технологических процессах, технической оснащенности, нормативных требованиях и другого - обязателен анализ влияния этих изменений на безопасность движения.

Ответственным за своевременное и качественное планирование мероприятий по достижению (обеспечению) целевого уровня безопасности движения, контроль и организацию за их исполнение, анализа и отчетностью, является причастный руководитель Общества на соответствующем уровне управления.

ГЛАВА 3. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СУБД

Функционирование СУБД – это системная деятельность, определяющая и регулирующая выполнение процессов, направленных на управление БД и ее обеспечение при осуществлении перевозочного процесса.

8. Управление безопасностью движения

Процесс управления реализуется совокупностью мер по определению целей, установлению требований для их достижения, анализу результативности деятельности и осуществлению управляющих воздействий для достижения целевого уровня безопасности движения и его улучшения.

Сущность управления безопасностью движения заключается в разработке и осуществлении мер, уменьшающих количество предпосылок и, как следствие, количество НБД. Основывается на всестороннем анализе вышеуказанных мер, данных о реализованных рисках НБД (допущенные случаи НБД, их причины), состоянии технических средств и подвижного состава, а также действий со стороны работников.

Сутью анализа является сопоставление показателей и их динамики с действующими нормативами, а также определение влияющих факторов, оценка их влияния и эффективности предпринимаемых мер.

Технологию управления безопасностью движения составляет, в том числе, реализация следующих действий:

- 1) участие в совершенствовании НПА и НТД (в том числе на межгосударственном уровне), установление внутренних требований по вопросам безопасности движения.
- 2) осуществление контроля о фактическом выполнении требований НПА и НТД по БД, работоспособности СУБД;
- 3) анализ данных о состоянии безопасности движения;
- 4) выработка и реализация управляющих воздействий, направленных на усиление БД и совершенствование СУБД;
- 5) проверка исполнения и оценка результативности управляющих воздействий.

8.1 Требования по безопасности движения

Требования по безопасности движения – потребность или ожидание, являющееся обязательным, устанавливающее безопасные характеристики для производственной инфраструктуры и среды, а также порядок и правила действий, направленных на обеспечение и улучшение целевого уровня БД, которые утверждаются соответствующими НПА и НТД.

Требования безопасности движения распространяются на:

1) технические средства и подвижной состав, в части требований, определенных заводом-изготовителем, при этом при необходимости (в зависимости от условий эксплуатации) могут разрабатываться нормативные показатели их работы, содержания и ремонта, а так же режимы и условия безопасности при их эксплуатации;

2) работников, в части уровня профессиональной подготовки, квалификации, а также обеспечение результативности для практической деятельности и готовности к действиям в нестандартных ситуациях;

3) производственную инфраструктуру, в части технологий, технических средств и инструментов, средств диагностики, связи и автоматизации;

4) производственную среду, в части санитарно-бытовых условий, режимов труда и отдыха, комфортной и безопасной окружающей среды (температура, влажность, шум, загазованность и др.), эргономики рабочих мест;

5) нормативную поддержку технологических процессов, в части наличия и актуализации необходимой внутренней документацией (основополагающие, планово-проектные, предписывающие, организационные и записи, т.е. подтверждающие и регистрируемые документации¹);

6) организацию работ по обеспечению безопасности движения, в части организационной структуры, ресурсного обеспечения, культуры безопасности, управленческих аспектов и взаимодействия.²

9. Документация СУБД

Документация СУБД включает в себя:

- 1) Политику Компании в области безопасности движения;
- 2) Функциональную стратегию по обеспечению БД в Компании;
- 3) Руководство по КСУБД;
- 4) Руководство по СУБД;

¹ Подтверждающие и регистрируемые документации - аппаратура автоматического контроля состояния подвижного состава на ходу поезда, устройства автоматического выявления коммерческих неисправностей в поездах и вагонах, устройства автоматической записи графика исполненного движения поездов, системы регистрации переговоров, комплексная локомотивная система устройств безопасности. А также журналы и книги утвержденной формы, для регистрации информации ответственным персоналом в виде записей.

² Приложение № 1 (информационное) к Функциональной стратегии обеспечения безопасности движения в АО «НК «КТЖ», утвержденной решением Правления Компании (протокол от 31 декабря 2013 года №02/39) - Факторная модель безопасности SHEL.

5) Цели (целевые показатели) Общества в области обеспечения безопасности движения;

6) Анализ результативности СУБД, реализованных структурными подразделениями Общества программ и планов мероприятий, состояния БД в Обществе и в разрезе его хозяйств.

7) Программы структурных подразделений Общества по реализации Функциональной стратегии БД.

8) Программы и планы мероприятий (в том числе корректирующих и профилактических мер) хозяйств Общества по достижению целевых показателей и обеспечению безопасности движения.

Ответственность за обеспечение разработки, корректировки и/или актуализации указанной документации СУБД в Обществе (за исключением вышеуказанных пунктов 1), 2), 3), 7), 8) настоящего раздела) возлагается на руководителя Общества, непосредственно курирующего вопросы безопасности движения.

Ответственность за разработку, своевременную корректировку, актуализацию и обеспечение исполнения Программ по реализации Функциональной стратегии БД, планов мероприятий по достижению целевых показателей и обеспечению БД (пункты 7) и 8) настоящего раздела) возлагается на руководителей причастных структурных подразделений Общества в рамках своей компетенции.

Корректировка программ и планов мероприятий, требующих финансовых вложений проводится в соответствии с локальными актами Общества в части планирования финансово-экономической деятельности и с учетом требований настоящего Руководства.

10. Обеспечение безопасности движения

Обеспечение безопасности движения – это деятельность, направленная на выполнение требований НПА и НТД в области безопасности движения при осуществлении перевозочного процесса.

Безопасность движения обеспечивается путем:

создания условий для поддержания стабильного и безотказного функционирования технологических процессов согласно требованиям, указанных в подразделе 8.1 настоящего Руководства;

реализации комплекса мер, обеспеченных ресурсами и способствующих достижению, а также улучшению целевого уровня безопасности движения;

В комплекс таких мер, входят:

10.1 Исполнение законодательных и нормативных требований по безопасности движения

Деятельность по управлению безопасностью движения и ее обеспечению в Обществе регулируется действующими НПА и НТД по вопросам

железнодорожного транспорта, безопасности движения, предпринимательской деятельности, государственного контроля и надзора, а также Функциональной стратегией БД и документацией КСУБД, СУБД.

По мере изменений требований НПА, корректировке и/или актуализации подлежат также соответствующие НТД и документация СУБД, указанные в разделе 9 настоящего Руководства.

НТД также подлежат разработке, периодической актуализации структурными подразделениями Общества в случаях:

- внедрения новой техники и технологий;
- изменения технологических процессов;
- для предупреждения и исключения НБД и их повторяемости;
- по результатам расследований и разборов случаев НБД – по необходимости.

Ответственными за своевременную разработку, актуализацию НТД, инициализацию соответствующих изменений в НПА, за доведение до структурных подразделений Общества указанных требований НПА и НТД, предоставление информации об изменениях и актуальных версий НТД заинтересованным сторонам (в том числе в адрес ЦРБ) являются структурные подразделения Общества – разработчики локального акта.

Ответственными за обеспечение исполнения требований НПА и НТД причастными работниками Общества являются руководители Общества на соответствующем уровне управления. Ответственными за исполнение указанных требований - соответствующие причастные работники Общества.

Общую координацию, планирование, учет и анализ разработки и переработки НТД в Обществе осуществляет департамент производственно-технического развития Общества или иное структурное подразделение Общества, на которое возложены данные функции.

В случае предоставления информации и НТД за пределы Общества, следует руководствоваться законодательством Республики Казахстан и Положением о защите информации, составляющей коммерческую, служебную или иную, охраняемую законом тайну, утвержденным соответствующим локальным актом Общества и иными локальными актами Компании.

10.2 Координация деятельности

Координация – управленческая деятельность, обеспечивающая согласованность работы различных производственных и функциональных подразделений в процессе осуществления видов деятельности Общества.

Координация в области БД направлена на обеспечение своевременности принятия мер по обеспечению безопасности движения и устранению предпосылок к НБД из-за несогласованности действий при выполнении процессов и/или отклонении требований по безопасности движения.

Координацию в области БД в Обществе осуществляет руководитель Общества, курирующий вопросы безопасности движения.

Координацию в области БД на региональном и линейном уровнях управления осуществляют первые руководители соответствующих структурных подразделений Общества в соответствии с Положением соответствующего структурного подразделения Общества, Правилами распределения обязанностей и сфер полномочий между руководством структурного подразделения, утвержденных соответствующими локальными актами Общества и должностными обязанностями руководителей.

Оперативная координация состоит из этапов:

выяснение причин отклонений от установленных требований;

определение состава дополнительных работ и производственных заданий для их выполнения;

определение резервов, выделяемых для выполнения дополнительных работ;

уточнение распределения обязанностей и ответственности между исполнителями различных уровней управления, призванными устранять возникшие отклонения в ходе производственного процесса;

обеспечение взаимодействия и обратной связи между уровнями управления и подразделениями Общества, в том числе между Обществом и другими причастными подразделениями группы компаний АО «НК «КТЖ», внешними заинтересованными сторонами;

обеспечение единства подходов, соподчинения, согласования, сочетания и взаимодействия при планировании и реализации мер, направленных на обеспечение безопасности движения.

10.3 Реализация запланированных мер

Реализация и контроль исполнения мер по обеспечению безопасности движения (Функциональная стратегия БД, программы и планы) управляются, как документированная информация.

Показатели деятельности на каждом уровне измеримы и, соответственно, подлежат мониторингу со стороны руководителей Общества на соответствующем уровне управления по всем утвержденным параметрам:

что должно быть сделано;

какие потребуются ресурсы;

кто будет нести ответственность;

когда эти действия будут завершены;

каким образом будут оцениваться результаты.

Для реализации мер по обеспечению безопасности движения вовлекаются все структурные подразделения на всех уровнях управления Общества, которые разрабатывают и управляют программами реализации целей и задач на соответствующем уровне управления.

Организация отчетности, периодический анализ эффективности и возможные изменения производятся в порядке утверждения проектов на соответствующем уровне управления.

При несоответствии запланированных действий возможностям соответствующего уровня управления, реализуются следующие корректирующие мероприятия (на соответствующем уровне управления):

проводятся оперативные совещания с участием всех причастных служб и подразделений;

распоряжением руководства организуются рабочие группы по оперативному решению ситуации;

производятся необходимые запросы и справки;

принимаются решения в виде мер по усилению контроля и ускорению реализации, вводятся временные особые режимы исполнения.

В качестве предупреждающих мероприятий реализовываются мероприятия по повышению компетенций качества работников.

10.4 Повышение компетенций качества работников и их мотивация

Работник является одним из основных инвестиций Общества по достижению заданного уровня обеспечения безопасности перевозочного процесса. Повышение компетенций работников должно рассматриваться, как часть процесса оценки подготовленности его к работе, связанной с движением поездов.

Данное требование реализуется путем профессионального отбора кандидатов на соответствующие должности, организации профессионального и технического обучения кадров, аттестации и повышения их квалификации, отработкой практических навыков, действий в нестандартных ситуациях.

Профессиональный отбор кандидатов на должности и обеспечение квалифицированными специалистами в необходимом количестве и с требуемой профессиональной квалификацией обеспечивает департамент управления человеческими ресурсами/служба по управлению персоналом филиала Общества - «отделение ГП».

Требования по подготовленности и компетентности работников железнодорожного транспорта указаны в Перечне должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требованиях, предъявляемых к ним, утвержденным соответствующим актом уполномоченного органа.

Для обеспечения способности работников выполнять соответствующие задачи, в Обществе используются и развиваются системы профессионального обучения и технической учебы в направлении повышения уровня их знаний и результативности для практической деятельности, предусматривающие:

получение глубоких знаний в области безопасности движения, в том числе при внедрении новых технологических процессов и технических средств;

изучение собственного опыта и опыта других железнодорожных администраций (бэнчмаркинг), в части извлечения уроков из нарушений безопасности движения;

выработку психологической устойчивости и навыков у работников для работы в нестандартных ситуациях;

совершенствование института наставничества (обеспечение стажировки кандидата на должность под руководством наставника на период освоения профессии);

профессионализм.

Повышение компетенций качества работников достигается также за счет его самоподготовки в ходе прохождения стажировки под руководством наставника на период освоения профессии, а также в процессе трудовой деятельности.

Также одна из основных функций менеджмента, посредством которой обеспечивается активизация деятельности работников к эффективному труду для достижения целей Общества является мотивация.

Мотивация работников направлена на создание четкого понимания целей Общества в конечных результатах труда, и, как следствие, на аспект деятельности Общества.

К мотивации относятся различные виды поощрений и дисциплинарных взысканий, порядок которых регулируется Трудовым кодексом РК, Коллективным договором и локальными актами Общества и Компании.

Кроме того, для поддержания скоординированной на достижение целей и активной деятельности работников, учитывая, что главной цели Общества (в том числе – каждой отдельной группы Общества) можно достичь за счет эффективного труда (самоотдачи) работников, руководителями, в рамках своих компетенций и полномочий, как правило, проводятся организация иных видов положительной мотивации, такие как:

конкурсы и соревнования;

поздравления, вручение благодарственных писем, грамот от лица первого руководителя Общества;

информирование о достижениях;

персональная помощь.

10.5 Мониторинг и контроль. Аудит СУБД

Мониторинг и контроль - один из процессов, входящих в управление рисками НБД, направленный на обеспечение эффективности процесса на всех этапах его жизненного цикла, уровней управления, а так же на изучение (анализа) эффективности ответных мер на идентифицированные риски (допущенные НБД) и их причины.

Проведение данного процесса осуществляется, как правило, в форме аудитов, ревизий, проверок, отчетов, заслушиваний и иных форм обратной связи.

В целях улучшения процедур, результативности и эффективности действующих систем, СУБД подвергается регулярным внутренним и внешним аудитам (плановый, внеплановый):

1) Внешний аудит представляет собой периодическую проверку участников перевозочного процесса с целью получения свидетельств того, что согласно законодательству РК, участником перевозочного процесса создана и внедрена СУБД, и то, что она соответствует установленным требованиям.

Внешний аудит осуществляется уполномоченным органом в порядке, определенном Правилами безопасности на железнодорожном транспорте, утвержденными соответствующим актом уполномоченного органа.

Для Общества внешним аудитом так же является проверка СУБД (не реже 1 раза в год) структурным подразделением Компании, на которое возложены функции проведения аудита системы безопасности, в ходе которого проводится оценка построения надежности, эффективности и развития систем управления рисками НБД в Обществе. Данный процесс является своеобразным индикатором развития КСУБД в группе Компании АО «НК «КТЖ», что позволяет своевременно пересматривать и корректировать планы развития системы в целом.

2) Внутренний аудит СУБД проводится (по утвержденному графику) департаментом безопасности движения/службой безопасности движения филиала Общества – «отделение ГП» для определения степени выполнения требований, установленных в технологической документации, инструкциях, руководствах, документации СУБД.

Задачей внутреннего аудита заключается в поиске обеспечения соответствий системы управления, а так же поддержания ее в рабочем состоянии на всех уровнях управления.

Ответственным за организацию и проведение внутреннего аудита СУБД, является руководитель Общества, курирующий вопросы безопасности движения.

В случае ухудшения установленных целевых показателей и состояния безопасности движения, могут быть организованы внеплановые аудиты.

При оформлении результатов аудита в соответствие с приложением 1 к настоящему Руководству, идентифицируются несоответствия (при наличии) и формулируются рекомендации направленные на улучшение функционирования СУБД.

По результатам аудита проверяемая сторона рассматривает выявленные несоответствия путем внесения коррекций, осуществления корректирующих действий, в том числе:

анализ и определение причин выявленных несоответствий;

оценка необходимости действия, обеспечивающего исключения случая несоответствия или его повторения;

определение и реализация соответствующего необходимого действия (см. подраздел 10.3 настоящего Руководства);

пересмотр эффективности ранее предпринятого корректирующего действия;

Разработанные и намеченные планы действий, направленные на повышение эффективности действующих или внедрение новых процессов (в том числе автоматизированных) функционирования СУБД или отдельных ее элементов в перевозочном процессе Общества проверяемая сторона представляет руководителю аудита (или аудитору, если аудит проводился в одно лицо).

С целью проверки устранения причин несоответствий, выявленных по результатам предыдущих аудитов, а также выполнения требуемых корректирующих и предупреждающих мероприятий (их мониторинга с указанием статуса выполнения) может быть назначен повторный аудит СУБД. Повторный аудит СУБД может быть проведен в рамках проведения плановых или внеплановых аудитов СУБД.

Ответственными за реализацию и результативность корректирующих действий являются руководители Общества, на всех уровнях управления в рамках своих должностных обязанностей, компетенции и ответственности.

Проведение ревизий и проверок в Обществе осуществляется в едином порядке для группы компаний АО «НК «КТЖ», определенном соответствующим локальным актом Компании. При необходимости, данный порядок может быть расширен локальным актом Общества.

10.6 Профилактика НБД

Профилактика НБД направлена на предотвращение причин и предпосылок к НБД, осуществляется путем реализации мер по постоянному повышению качества выполнения технологических процессов, минимизации негативно влияющих факторов и причин отклонений от установленных требований в области безопасности движения.

В число таких мер входят также:

совершенствование СУБД;

рассмотрение предложений по внесению изменений и дополнений в законодательство Республики Казахстан, нормативных требований по вопросам железнодорожного транспорта;

постоянное взаимодействие между подразделениями группы Компании и Общества на всех уровнях управления;

качественный подбор и расстановку кадров в соответствии требований к профессиональным качествам;

выявление и устранение недостатков в цепи технологического процесса, предпосылок НБД, в том числе на «стыках» процессов (хозяйств), разработка и осуществление мер по их устранению и предупреждению;

проведение семинаров, тренингов, мастер-классов, обмен информацией и опытом и т.д.

10.7 Подготовленность и реагирование на аварийные ситуации

Подготовленность к аварийным ситуациям в Обществе регулируется в порядке, определенном для группы компаний АО «НК «КТЖ» соответствующим локальным актом Компании.

При необходимости система оповещения и информирования об аварийных ситуациях и инцидентах может быть дополнительно расширена в пределах, необходимых для повышения оперативности работников в процессе и утверждена в рамках Общества.

10.8 Расследование допускаемых НБД и их причин

Нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе на магистральных, станционных или подъездных путях, в том числе на железнодорожных путях по договорам концессии подлежат служебному расследованию.

Служебное расследование - это внутреннее мероприятие Общества по своевременному, всестороннему, полному и объективному сбору, проверке, исследованию и анализу материалов по факту допущенного нарушения безопасности движения.

Целью служебного расследования является наиболее полное и объективное выявление всех обстоятельств, при которых произошло нарушение безопасности движения, его причин и предпосылок к нему, ущербов и последствий, определение ответственности, а также предупреждение их повторяемости.

Соккрытие случаев нарушения безопасности движения от учета является недопустимым. К виновным в сокрытии нарушений безопасности движения применяются самые строгие меры дисциплинарного взыскания, вплоть до расторжения с ними трудового договора в установленном порядке.

По факту крушения, аварии, вне зависимости от их последствий, могут проводиться внеочередные проверки (аудиты) обеспечения безопасности движения в причастных филиалах Общества - «отделение ГП».

Нарушения безопасности движения (приведшие к гибели людей или причинению вреда их здоровью, материальному ущербу или экологическим последствиям), если к ним причастны работники зарубежных государств, расследуются в соответствии с Инструкцией о порядке совместных действий железнодорожных администраций государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики по служебному расследованию нарушений безопасности

движения в поездной и маневровой работе, утвержденной соответствующим решением Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

Порядок служебного расследования нарушений безопасности движения регулируется законодательством РК и/или в порядке, определенном для группы компаний АО «НК «КТЖ» соответствующим локальным актом Компании.

В целях организации расследования НБД в установленном порядке создаются комиссии по расследованию, в составах определенных соответствующим актом Компании.

10.9 Учет случаев нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе

Учету подлежат все виды нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Республики Казахстан.

Общий учет и база НБД по группе Компании ведется структурным подразделением Компании, на которое возложены функции по контролю соблюдения требований безопасности движения в группе Компании. Указанное структурное подразделение Компании является ответственным за актуальность и достоверность данных нарушений безопасности движения и предоставление заинтересованным сторонам в установленном порядке.

Общий учет НБД по Обществу, допущенных по вине работников Общества и обслуживаемых сервисных организаций, производственная деятельность которых связана с перевозочным процессом Общества, ведется департаментом безопасности движения Общества, ответственность которого отражена в Положении о департаменте безопасности движения Общества.

Учет нарушений безопасности движения ведется в соответствии с Правилами безопасности на железнодорожном транспорте, утвержденными уполномоченным органом.

Кроме того, если иное не определено законодательством РК основным документом для учета случаев НБД является:

по группе компаний АО «НК «КТЖ» - акты и протоколы служебного расследования и разбора НБД, в которых отражаются обстоятельства, последствия, сведения крушения, аварии, событий или соответствующих по тяжести случаев при изменении порядка классификации;

в Обществе - протокол разбора по итогам расследования крушения, аварии, событий и инцидентов на соответствующем уровне управления в зависимости от классификации случаев НБД по степени их тяжести.

Каждый случай НБД:

1) Первично учитывается за производственным участком Общества, допущенного в процессе его деятельности;

2) Окончательно учитывается по результатам расследования за участником перевозочного процесса - за подразделением группы Компании,

вспомогательной службой железнодорожного транспорта или другим юридическим/физическим лицом, осуществляющим деятельность в сфере железнодорожного транспорта (виновная сторона).

Для правильности учета НБД и обеспечения объективности отчетности, проводится процедура переотнесения НБД за виновной стороной (в зависимости от результатов расследования) из форм первичного учета в отчетные формы учета.

В этих целях, в срок, не позднее двух рабочих дней после завершения расследования (форма завершения - протокол расследования), в адрес ЦРБ направляется служебное письмо о переучете НБД с приложением протокола разбора.

Письмо о переучете НБД от лица Общества и его филиалов – «отделение ГП», подготавливается департаментом безопасности движения Общества и подписывается руководителем Общества, непосредственно курирующим вопросы безопасности движения.

По итогам рассмотрения представленных материалов, структурное подразделение Компании, на которое возложены функции по контролю соблюдения требований безопасности движения в группе компаний АО «НК «КТЖ», осуществляет окончательное отнесение по учету случая НБД за подразделением группы компаний АО «НК «КТЖ» или вспомогательной службой железнодорожного транспорта, иным физическим (юридическим), лицом, осуществляющие деятельность в сфере железнодорожного транспорта, допустившим НБД (виновная сторона).

В случае несогласия с решением структурного подразделения Компании, на которое возложены функции по контролю соблюдения требований безопасности движения в группе Компании, об отнесении по учету случая НБД за Обществом, первый руководитель Общества апеллирует к руководителю Компании, курирующему вопросы безопасности движения. В этом случае отнесением по учету случая НБД является решение указанного руководителя Компании, оформленное соответствующим протоколом.

3) Оформляется в Книге учета нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе формы РБУ-7 в соответствии с приложением 2 к настоящему Руководству.

Оригиналы материалов расследования НБД хранятся в службах безопасности движения Общества регионального/линейного уровня, где зафиксирован случай НБД, копии в департаменте безопасности движения Общества.

Ответственность за полноту первичного учета и правильность классификации НБД несет руководитель, возглавляющий расследование.

Продолжительность времени задержек поездов определяется по времени задержки первого поезда.

Правила (методики) определения и учета ущербов от нарушений безопасности движения определяются отдельным локальным актом Компании.

В случае принятия правового акта РК, регламентирующего порядок учета НБД следует руководствоваться требованиями указанного правового акта.

11. Ответственность

Ответственными за обеспечение безопасности движения являются все работники Общества, деятельность которых прямо или косвенно связана с перевозочным процессом, в пределах своих компетенций, полномочий и обязанностей.

Конкретные задачи, функции, обязанности и ответственность в вопросах обеспечения безопасности движения указываются в Порядке распределения обязанностей и сфер полномочий между руководителями, утверждаемом локальным актом Общества на соответствующем уровне управления, должностных инструкциях, и должны быть соотнесены с компетенциями и полномочиями работников Общества.

Ответственность за результативность основных видов деятельности Общества и распределение задач, функций и обязанностей работников Общества, а также закрепление их в локальных актах Общества, должностных инструкциях несет первый руководитель Общества на соответствующем уровне управления.

Ответственность за нарушения требований НПА и НТД и должностных обязанностей в части обеспечения безопасности движения определяется в порядке, установленном законодательством РК и соответствующими локальными актами Общества.

ГЛАВА 4. ИЗМЕРЕНИЕ, АНАЛИЗ И ОЦЕНКА

На основе имеющихся данных о достигнутых результатах, в том числе с помощью различных форм отчетности, обратной связи, проводится анализ результативности и эффективности деятельности по обеспечению безопасности движения.

12. Критерии для измерения результативности деятельности

Для измерения и последующей оценки результативности СУБД и деятельности по обеспечению безопасности движения устанавливаются соответствующие критерии результативности. В частности:

1) критерием для измерения результативности СУБД является степень достижения целевых показателей безопасности движения соответствующего уровня.

2) критерием для измерения результативности деятельности руководителей Общества является степень достижения утвержденных ключевых показателей деятельности (КПД) в области безопасности движения.

3) в качестве критериев для измерения результативности и качества деятельности Общества и филиалов Общества - «отделение ГП» могут применяться:

3.1) степень достижения целевых показателей по безопасности движения или до их установления - положительная динамика уровня обеспечения безопасности движения относительно периода, аналогичного отчетному.

Степень достижения целевых показателей по безопасности движения анализируется ежемесячно, в порядке их формирования.

3.2) процент исполнения запланированных мероприятий (в том числе корректирующих действий) - оценивается, как отношение количества выполненных в срок мероприятий к общему числу запланированных мероприятий, умноженное на 100%, или по формуле $M = Mф / Mп * 100$, где

$Mп$ - количество запланированных мероприятий,

$Mф$ - количество фактически выполненных мероприятий.

Процент исполнения запланированных мероприятий анализируется ежеквартально.

3.3) Выявляемость предпосылок к НБД определяется по формуле: как $V = Vп / Vр * 100\%$, где

$Vр$ - количество причин, выявленных в ходе расследования допущенного НБД и определенных, как предпосылки к его допущению,

$Vп$ - количество этих же причин, но выявленных в ходе аудитов, ревизий и проверок, проводимых владельцами процессов на соответствующем уровне управления за период не менее двух лет, предшествовавших наступлению НБД.

Выявляемость определяется при расследовании каждого случая крушения, аварии, событий и анализируется владельцами процессов по итогам работы за полугодие, год.

3.4) устраняемость предпосылок к НБД - определяется по формуле: как $U = Uу / Uв * 100\%$, где

$Uв$ - количество выявленных нарушений-предпосылок к НБД

$Uу$ - количество устраненных нарушений из числа выявленных.

Определить количество выявленных нарушений можно из актов ревизий и проверок, предписаний, записей в журналах, книгах, и других форм регистрации, записей.

Количество устраненных нарушений структурным подразделением Общества определяется на основе данных отчетов об их устранении, записей в журналах, книгах, и других форм регистрации, подтверждающие устранение нарушений.

Устраняемость предпосылок к НБД анализируется по итогам работы структурных подразделений Общества за полугодие, год.

Данные критерии также помогают определить зависимость между выявляемостью и устраняемостью предпосылок к НБД и их влияние на уровень безопасности движения.

4) Критериями для измерения и оценки результативности и качества деятельности службы безопасности движения по обеспечению безопасности движения могут являться:

4.1) процент исполнения запланированных службой безопасности движения мероприятий, который оценивается, как отношение количества выполненных в срок мероприятий к общему числу запланированных мероприятий, помноженное на 100%, или по формуле $M = M_{\text{ф}} / M_{\text{п}} * 100$, где:

$M_{\text{п}}$ - количество запланированных мероприятий,

$M_{\text{ф}}$ - количество фактически выполненных мероприятий.

Допускается перенос отдельных запланированных мероприятий в случаях, когда работник службы безопасности движения отвлекается для расследования допущенного НБД, проведения незапланированной проверки по распоряжению вышестоящего руководства, в случае иных уважительных причин.

Процент исполнения запланированных службой безопасности движения мероприятий анализируется ежемесячно с накопительным итогом.

4.2) Выявляемость предпосылок к НБД определяется по формуле: как $V = V_{\text{п}} / V_{\text{р}} * 100\%$, где

$V_{\text{р}}$ - количество причин, выявленных в ходе расследования допущенного НБД и определенных, как предпосылки к его допущению;

$V_{\text{п}}$ - количество этих же причин, но выявленных в ходе ревизий и проверок, проводимых службой безопасности движения на соответствующем уровне управления за период не менее двух лет, предшествовавших наступлению НБД, и что отражено в актах, записях, предписаниях, протоколах (в случаях, если соответствующие проверки осуществлялись в отношении структурного подразделения Общества – виновника НБД)

Выявляемость определяется при расследовании каждого случая нарушения безопасности движения и анализируется по итогам работы за полугодие, год.

По итогам реализации Программы трансформации бизнеса могут быть установлены иные критерии результативности.

13. Отчетность

Отчетность – это система взаимосвязанных показателей, характеризующих условия и результаты деятельности структурных подразделений Общества, являющейся завершающим этапом учетного процесса или истекшего периода. Данный процесс используется как инструмент внутреннего контроля в рамках СУБД, так и источник информации для анализа, оценки результативности деятельности Общества в обеспечении безопасности движения и принятии управленческих решений.

Отчетность в вопросах безопасности движения осуществляется по уровням управления в следующем порядке:

1) Уровень Общества:

ежемесячно (по отдельному графику) - на селекторном совещании у руководителей структурных подразделений (хозяйств) Общества, деятельность которого связана с перевозочным процессом;

ежеквартально – у руководителя Общества, курирующего вопросы безопасности движения и на совещаниях по заслушиванию отчетов владельцев процессов у руководства Компании;

2) Уровень регионального и линейного управления Общества:

ежемесячно (по отдельному графику) – на селекторном совещании у руководителей регионального подразделения Общества;

согласно срокам, установленные планами мероприятий по достижению целевых показателей в области обеспечения безопасности движения, протоколов, указаний и т.д.

Утвержденные порядок и периодичность отчетов регионального и линейного уровня управления направляются в аппарат РБ для сведения и планирования ревизорской работы.

Отчеты хозяйств Общества сетевого уровня управления по итогам квартала, полугодия, года, как правило, проходят в виде заслушиваний и включают в себя материалы (данные, информацию) за отчетный период, в том числе по следующим типовым вопросам:

1) анализ и итоги работы по обеспечению безопасности движения, в том числе анализ выявляемости и устраняемости НБД;

2) исполнение запланированных мероприятий по безопасности движения;

3) укомплектованность подразделений кадрами массовых профессий;

4) организация и проведение технической учебы с работниками, обеспечение техническими кабинетами, их оснащенность;

5) результаты проверок по тематике «День безопасности движения»;

6) нормотворческая деятельность по вопросам безопасности движения;

7) организация работы с поставщиками/подрядчиками по обеспечению ими качества предоставляемых товаров, работ и услуг (ремонт, техобслуживание, сервисное обслуживание, текущее содержание, материалы, запасные и комплектующие части и пр.);

8) обеспечение сохранности вагонного (локомотивного) парка, объектов инфраструктуры;

9) оснащенность техническими средствами и спецтехникой, анализ работы технических средств и спецтехники, их содержания;

10) итоги от внедрения новой техники и технологий (в том числе новых методов ведения процесса) применительно к уровню безопасности движения;

11) исполнение инвестиционных бюджетов по проектам безопасности движения.

Содержание отчетов и перечень вопросов может изменяться, в зависимости от состояния безопасности движения, требований лица, принимающего отчет или с учетом корректировки мер для поддержания целевого уровня БД.

Материалы отчета предоставляются лицу, принимающему отчет не позднее, чем за 2 рабочих дня до даты отчета.

Кроме того, хозяйствами Общества на сетевом уровне управления ежемесячно представляются в ЦРБ результаты оценки достижения установленных показателей (доказательства БД) в порядке и сроки, установленные Методикой доказательства БД.

Как правило, все данные, отраженные в отчетах, приводятся в сравнении с данными периода, аналогичного отчетному за предыдущий год (если иное не установлено требованиями органов государственного контроля и надзора, Единственным акционером в случаях, когда отчет требуют они).

Итоги отчетов (заслушиваний) оформляются причастными хозяйствами Общества в виде протоколов за подписью лица, принимавшего отчет, после согласования с соответствующими отраслевыми ревизорами ЦРБ. В протоколах отражаются все вопросы, приведенные в материалах отчета.

14. Коммуникации. Обратная связь

В рамках функционирования СУБД структурные подразделения Общества взаимодействуют между собой и структурными подразделениями группы компаний АО «НК «КТЖ», а также с другими участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта, ветевладельцами, уполномоченными органами, общественностью, железнодорожными администрациями других стран, международными организациями.

По вертикали управления «сверху - вниз» в Компании со стороны корпоративного уровня управления в адрес структурных подразделений Общества для руководства в работе и исполнения, как правило, направляются: копии нормативных правовых актов, Функциональная стратегия по БД, документация КСУБД, приказы, отчеты по аудитам, протоколы, акты проверок, запросы, планы, программы, предписания, графики, методики, формы учета и отчетности, рекомендации, комментарии.

Причастными подразделениями Общества на региональный уровень управления, как правило, направляются для работы и исполнения: документация КСУБД и СУБД, нормативные правовые и нормативно-технические документы, целевые показатели, планы, программы по реализации Функциональной стратегии по БД, мероприятия, протоколы, решения, указания, методики, формы учета и отчетности, информация.

Подразделения регионального уровня, как правило, направляют для исполнения на линейный уровень управления: нормативные правовые,

технические и технологические документы, выписки из программ по реализации функциональной стратегии по обеспечению безопасности движения, целевые показатели, задания, планы, указания, мероприятия, приказы, акты проверок и отчеты аудита, предписания, протоколы, запросы, отчеты об исполнении критериев оценки результативности (см. раздел 12 настоящего Руководства).

В качестве обратной связи, по вертикали «снизу-вверх» от предприятий линейного уровня на региональный, как правило, поступают: планы (на согласование), информация и данные о выявленных отклонениях от требований СУБД, отказах технических средств, угрозах безопасности движения, материалы для расследований НБД и по их итогам, отчеты об исполнении планов, мероприятий, анализы о состоянии безопасности движения, предложения по улучшению СУБД и разработке/актуализации НТД, запросы на ресурсы, данные для автоматизированных систем.

В рамках своих функциональных обязанностей подразделения регионального уровня, как правило, предоставляют Обществу: сводную информацию, отчеты и анализы об исполнении требований СУБД, о выявленных нарушениях и предпосылках к НБД, мерах по их устранению и предупреждению, о повторяемости и выявляемости НБД, об исполнении предписаний, указаний, мероприятий, сводный анализ состояния безопасности движения, данные и материалы для расследований НБД, документы по итогам расследований НБД и разборов, акты проверок, предложения в НТД и СУБД, в учебные планы и программы, анализы, отчеты об исполнении критериев оценки результативности (см. раздел 12 настоящего Руководства).

Подразделения корпоративного уровня управления Компании, в свою очередь, получают от Общества: отчеты о внедрении и результативности отраслевой СУБД, об исполнении программ по реализации функциональной стратегии по БД, о достижении целевых показателей, реализации мероприятий по устранению и предупреждению нарушений, проекты НТД для согласования, копии НТД - для работы, информацию о состоянии БД, протоколы, приказы, данные, реестры и карты рисков, предложения в нормативные правовые и нормативно технические акты, анализы повторяемости и выявляемости нарушений, информацию по вопросам БД для консолидации по Компании, отчеты об исполнении критериев оценки результативности (см. раздел 12 настоящего Руководства) и другое.

Коммуникации осуществляются посредством переписки, прямых контактов, совещаний, публикаций, электронных каналов, телефонных средств связи и других средств коммуникации, как на бумажных, так и электронных носителях.

Обратная связь по вопросам безопасности движения может осуществляться, как по указанным каналам, так и через телефоны доверия, указанные на сайте Общества и иными способами, не противоречащими законодательству Республики Казахстан.

Переписка осуществляется в порядке, определяемом Правилами управления документацией, утвержденными соответствующим локальным актом Компании.

Отдельные информационные материалы и документы по вопросам безопасности движения размещаются в ИТ-ресурсах, предусмотренные только для внутреннего пользования, обновляются по мере актуализации данных.

Информация о нарушениях безопасности движения для широкой общественности в установленном порядке размещается на сайте Общества, при необходимости, в средствах массовой информации.

Информация и данные в Ситуационный центр Компании предоставляются причастными структурными подразделениями Общества в порядке и сроки, согласно запросам Ситуационного центра.

По мере развития систем информатизации и автоматизации в Компании и Обществе, отчеты и отчетные данные могут передаваться и/или заноситься в автоматизированные системы в порядке, установленном соответствующим локальным актом Компании или Общества.

15. Анализ

В процессе функционирования СУБД необходим постоянный контроль результативности предпринимаемых мероприятий и действий, процессов и качества работы на предмет их соответствия требованиям безопасности движения, установленным целям и задачам СУБД.

На основе отчетных данных, формируемых на каждом уровне управления за отчетный период, проводится анализ результативности и эффективности деятельности по обеспечению безопасности движения.

Целью анализа является исследование показателей, влияющих факторов, принимаемых мер по достижению целевых показателей Общества, направленных на обеспечение и повышение уровня безопасности движения, в котором должны быть отражены точные статистические данные, соответствующие диагностируемой проблеме, поставленной цели и сформулированным задачам.

Входными данными для анализа состояния безопасности движения могут быть результаты:

- учета классифицированных нарушений безопасности движения;
- работы по повышению компетентности качества работников;
- реализации запланированных мероприятий по повышению уровня безопасности движения;
- аудитов СУБД;
- функционирования процессов, связанных с обеспечением безопасностью движения, и их соответствия требованиям безопасности движения;

структурных изменений в рамках реализации Программы трансформации бизнеса и изменение внешней среды, которые оказывают (могут оказать) влияние на функционирование СУБД в Обществе;

влияния реализованных коррекции и корректирующих действий.

Выходными данными анализа состояния безопасности движения должны быть:

информация в результате обобщения входных данных для анализа;
предложения по повышению результативности СУБД и процессов, связанных с обеспечением безопасностью движения;
потребности в ресурсах.

Анализ формируется ежемесячно с нарастающим итогом, задачей которого является определение организационных и функциональных влияний на обеспечение безопасности движения.

Для эффективного изучения влияющих факторов, разработки на их основе коррекции и корректирующих действий применяется диаграмма причинно-следственной связи (диаграммы Исикавы) или другие методы (инструменты) анализа присущей диагностируемой проблеме. В целях определения направления и совершенствования системного подхода в обеспечении безопасности движения необходимо систематизировать причины, прямо или косвенно влияющих на возникновение НБД.

Результаты анализа состояния безопасности движения служат основой для планирования деятельности по обеспечению заданного уровня безопасности движения, а также применения управляющих воздействий, направленных на постоянное улучшение показателей безопасности.

16. Оценка результативности

Оценка - процесс определения результативности деятельности в области обеспечения безопасности движения с целью последовательного накопления информации, необходимой для анализа и принятия дальнейших управленческих решений, направленных на достижение и улучшение целевого уровня безопасности.

1) Оценка результативности СУБД проводится на основе предварительного анализа результативности не реже двух раз в год (по итогам полугодия, года).

СУБД признается результативной, если установленные целевые показатели не превышают высший уровень толерантности к рискам безопасности движения или иного установленного порогового значения.

Подтверждение эффективности мероприятий в рамках СУБД осуществляется в соответствии с Методикой доказательства БД.

2) Оценка результативности деятельности руководителей Общества в области безопасности движения проводится ежегодно, по итогам года (КПД).

Оценка результативности и качества деятельности Общества и/или его филиалов (в разрезе хозяйств) по обеспечению безопасности движения проводится на основе критериев, установленных подпунктом 3 пункта 12 настоящего Руководства.

Удовлетворительной признается в случаях, когда по критериям оценки за отчетный период выполнение составляет не менее 90% (за исключением доказательств БД).

3) Оценка деятельности службы безопасности движения проводится, аналогично критериям, установленным подпунктом 3 пункта 12 настоящего Руководства:

на сетевом уровне (ГПБД) – ежеквартально, руководителем Общества, курирующим вопросы безопасности;

на региональном уровне (ДНЧ, ТР, ВР) – ежемесячно, НОДБД, первыми руководителями регионального уровня управления;

на линейном уровне (главные специалисты) – ежемесячно, ДНЧ, ТР, ВР, первыми руководителями линейного уровня управления.

ГЛАВА 5 ПОСТОЯННОЕ УЛУЧШЕНИЕ

Стратегической целью Общества является постоянное повышение результативности и качества процессов для совершенствования деятельности Общества во всех его аспектах.

Улучшение безопасности движения - часть менеджмента, направленная на увеличение способности выполнить требования безопасности движения через управляющие воздействия (инструменты), предусматривающие, в том числе коррекции и корректирующие действия.

Процесс улучшения безопасности движения включает в себя:

анализ и оценка текущего положения для идентификации (определения) областей, подлежащих улучшению;

установление приоритетных (альтернативных) задач для улучшения и ожидаемого результата идентифицированной области с определением последовательности и взаимодействия выбранных и задокументированных процессов улучшения;

выполнение выбранных решений;

измерение, анализ и оценка результатов выполнения выбранных решений по улучшению области, в том числе проведение аудитов и проведение коррекции и корректирующих действий.

При исчерпании мер совершенствования (улучшения) действующих процессов, без существенных структурных изменений, проводится реинжиниринг, структурное и/или техническое преобразование в целях существенного повышения уровня безопасности движения.



17. Управляющие воздействия

Управляющее воздействие осуществляется в форме управленческого решения, процесс выработки (подготовки и принятия) и реализации которого и составляет процесс управления.

Управляющие воздействия подразделяются:

1) по уровню управления (уровень управления Обществом, сетевой, региональный, линейный);

2) по форме управления (приказ, указание, предписание, организационно – технические мероприятия, корректирующие и профилактические меры, постановление (решение), протокол, ревизорское указание (книга РБУ-8) и др.);

3) по форме проведения (совещание, разбор, селекторное совещание и др.)

4) по характеру воздействия:

регламентирующие — введение новых правил, инструкций, положений и других нормативных документов, а также внесение дополнений и изменений в действующие.

запретительные — меры направленные на запрещение или ограничение движения, технологических процессов, действий работников, работы технических средств и т.п.;

информационные — меры направленные на доведение необходимой информации по вопросам обеспечения безопасности движения до всех причастных работников;

организационные — меры направленные на внесение дополнений или изменений в порядок управленческой и производственной деятельности;

технические — меры направленные на внедрение новых, усиление и модернизацию технических средств, а также совершенствование технологических процессов;

административные — меры направленные на решение кадровых проблем (замена, перестановки, привлечение к ответственности, поощрения и т.д.);

профилактические — меры направленные на предупреждение нарушений безопасности движения путем повышения квалификации работников, улучшения условий труда и др.;

контрольные — меры направленные на повышение уровня контроля по вопросам обеспечения безопасности движения со стороны командного и ревизорско - инструкторского состава;

5) по срокам воздействия

постоянные – мероприятия, вводимые на неограниченный срок.

срочные - мероприятия с определенным сроком действия.

неотложные – мероприятия, требующие немедленной реализации.

периодические (плановые) - мероприятия, проводимые регулярно и в определенный период.

оперативные (разовые) – мероприятия, проводимые по конкретным фактам нарушений безопасности движения.

Практическое управляющее воздействие сводится к подготовке и реализации управляющих решений, которые оформляются в виде указаний, приказов, распоряжений, установок, инструкций, правил, стимулов, мероприятий и других нормативных указаний в рамках Общества и Компании для обеспечения заданного уровня безопасности движения, как следствие повышение надежности перевозочного процесса.

18. Коррекция, корректирующие и профилактические меры.

Все управленческие решения по повышению результативности и качества процессов в той или иной мере, являются коррекцией или корректирующими и профилактическими мерами, завершающими цикл планирования.

1) Коррекция может осуществляться в сочетании с корректирующими действиями.

2) В случае, когда несоответствие имеет несколько причин, корректирующее действие будет направлено на каждую из них.

Корректирующих действий, как правило, требуют только системные причины. Системными считаются три и более однотипных нарушения

требований безопасности движения, совершенных в одном и том же отдельном структурном подразделении, филиале или хозяйстве Общества в течение года.

При этом, в случае ресурсных ограничений или невозможности выполнения планов корректирующих действий в силу непреодолимых причин в указанные планы вносятся соответствующая корректировка.

3) Профилактические меры всегда связаны с деятельностью, которая уже осуществляется и направлены на предупреждение несоответствий (нарушений). К профилактическим мерам не относятся подготовительные операции для реализации запланированной работы.

Приложение 1
к Руководству по отраслевой подсистеме управления безопасностью перевозочного процесса в акционерном обществе «КТЖ-Грузовые перевозки», утвержденному решением Правления акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» от «19» июля 2017 года
протокол №07/01

«КТЖ — Жүк тасымалы» акционерлік қоғамы
Акционерное общество «КТЖ-Грузовые перевозки»



Отчет о проведении внутреннего аудита СУБД (форма)

Сроки проведения аудита	
Основание для проведения аудита:	
Внутренний аудит проводился в следующем составе: главный аудитор: Ф.И.О. (должность) внутренний аудиторы: Ф.И.О. (должность)	

1. Цель внутреннего аудита: _____
2. Выводы по итогам внутреннего аудита: _____
3. Результат предыдущего внутреннего аудита: _____

Результат предыдущего внутреннего аудита системы управления в структурном подразделении Общества были рассмотрены и приняты/не приняты

Все несоответствия, выявленные в ходе предыдущих внутренних аудитов, были исправлены/не исправлены, корректирующие и предупреждающие мероприятия являются/не являются результативными.

Система управления Общества/структурного подразделения Общества смогла/не смогла адекватно отреагировать на несоответствия, выявленные в ходе предыдущих внутренних аудитов.

4. Выявленные несоответствия

Несоответствие	№	Тип	
		Пункт стандарта/нормативного правового акта/локального акта	
Детали несоответствия			

5. Рекомендации

Для улучшения деятельности Общества/структурного подразделения Общества даны следующие рекомендации:

1. _____
2. _____
3. _____

6. Лучшая практика

В результате внутреннего аудита были определены следующие положительные примеры в деятельности Общества/структурного подразделения Общества:

1. _____
2. _____
3. _____

Главный аудитор _____ Ф.И.О.
(подпись)

_____ 20__ года

Приложение 2
к Руководству по отраслевой подсистеме управления безопасностью перевозочного процесса в акционерном обществе «КТЖ-Грузовые перевозки», утвержденному решением Правления акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» от «19» июля 2017 года протокол №07/01

Книга учета нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе формы РБУ-7 (форма)

№ п/п	Дата и время суток	Вид нарушения	Место нарушения	№ поезда, серия, № локомотива, вес поезда, число осей	Причины и обстоятельство случая	Филиал АО «НК «КТЖ», дочерней организации	Должностные лица, выезжавшие на место	Дата акта служебного расследования	Виновные лица		Нарушены пункты НТД	Дата разбора случая	Дата и № приказа	Наложное взыскание	Дата закрытия о дела
									Ф.И.О	Занимаемая должность					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Примечание.

- 1) Графы 14 и 15 заполняется после выхода приказа о взыскании.
- 2) Графа 16 формы РБУ-7 заполняется причастным структурным подразделением Компании или ДО на дату реализации последнего мероприятия из плана мероприятий, составленного по итогам расследования НБД.
- 3) Форма РБУ-7 не считается закрытой, то тех пор, пока не будут заполнены все графы.