

Таким чином, можна зробити висновок про технічні переваги безбаласної залізничної колії, а також доцільність їх застосування технології на залізницях України.

**КОСТЕННИКОВ О.М., к.т.н., доцент**

**БОГОМАЗОВА Г.Є., к.т.н., доцент**

*Український державний університет залізничного транспорту*

*м. Харків, Україна*

### **ПРИЗНАЧЕННЯ І ПРИНЦИПИ ПОБУДОВИ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Призначення Єдиної системи менеджменту безпекою руху на залізничному транспорті в міжнародному сполученні зарубіжних держав (далі - ЄСМБР) складається в реалізації наступних напрямків діяльності:

- вироблення єдиної стратегії і постійно діючих механізмів досягнення і підтримки позитивних тенденцій в забезпеченні безпеки руху;
- координація діяльності національних залізничних адміністрації держав-учасниць Співдружності по реалізації цієї стратегії і механізмів;
- організація обміну досвідом та впровадження передового досвіду.

ЄСМБР не є системою, відокремленою від інших управлінських систем в галузі залізничного транспорту, що здійснюють свою діяльність. Досягнення цілей залізничних організацій в галузі забезпечення якості та безпеки продукції і послуг, мінімізації витрат та інших часто пов'язано з виконанням одних і тих же процесів. Отже, ЄСМБР повинна бути інтегрована з системою загального менеджменту організації.

Відповідно міжнародною практикою та стандартами в області залізничної безпеки в основу ЄСМБР закладаються шість основних принципів.

Принцип 1: Орієнтація на результат - підвищення рівня безпеки руху за рахунок використання переваг ЄСМБР.

Цілі в області безпеки руху повинні бути спрямовані на підвищення рівня безпеки перевезень в міжнародному сполученні. За рахунок придбання найкращої практики в міжнародному сполученні передбачається підвищення рівня безпеки руху в цілому і на рівні національних транспортних систем. До переваг ЄСМБР відносяться створення єдиного інтеграційного простору в питаннях забезпечення безпеки руху, використання сучасних управлінських механізмів і стандартів, можливість уніфікації нормативної бази, можливість гармонізації з європейською системою управління безпекою руху, і оптимізації інвестиційних планів і експлуатаційних витрат.

Принцип 2: Добровільність участі національних залізничних адміністрацій в ЄСМБР.

Переваги ЄСМБР повинні стимулювати участь в проекті національних залізничних адміністрацій на добровільній основі з правом виходу з проекту.

Принцип 3: Обов'язковість рішень ЄСМБР для національних залізничних адміністрацій в сфері компетенції ЄСМБР за умови їх участі в проекті.

У сферу компетенції ЄСМБР входять узгоджене цілепокладання в питаннях забезпечення безпеки руху, розробка і введення загального класифікатора порушень безпеки руху (за згодою), формування єдиних правил і рекомендацій для транспортних коридорів, єдиних методів оцінки ризиків для безпеки руху, єдиних методів зниження ризику, забезпечення єдиного інформаційного простору, організація обміну досвідом, розробка

стратегічних документів. Обов'язковість рішень рамках проекту ЄСМБР передбачає виконання прийнятих документів ЄСМБР, надання узгодженої звітності національних залізничних адміністрацій для єдиного органу управління ЄСМБР, а також участь у формуванні єдиного інформаційного простору.

Принцип 4: Використання наукового підходу до формування ЄСМБР.

Науковий підхід полягає в гармонізованому використанні методів аналізу і синтезу, забезпеченні системності, використанні принципу декомпозиції (від загального до конкретного), процесного уявлення суб'єкта та об'єкта управління, в застосуванні сучасних методів моделювання та прогнозування при вирішенні актуальних завдань в галузі безпеки руху.

З ключових питань забезпечення безпеки руху повинні проектуватися кілька альтернативних рішень і здійснюватися відбір найкращих з них за критерієм найбільш ефективного забезпечення необхідного рівня безпеки.

Принцип 5: Облік найкращої практики національних і світових транспортних систем.

Відповідно до цієї практикою повинні розглядатися всі етапи життєвого циклу залізничних систем: формування вимог, проектування, виробництво, дослідна експлуатація (включаючи монтаж і пусконаладжувальні роботи), експлуатація і технічне обслуговування (включаючи ремонт і модернізації), зняття з експлуатації та утилізація.

Принцип 6: Оцінка результативності в досягненні цілей і постійний розвиток ЄСМБР.

Однією з найважливіших завдань ЄСМБР є розробка номенклатури ключових показників і контроль результативності діяльності по досягненню цілей. Застосування процесного підходу і постійна увага до

вдосконалення процесів має забезпечити позитивні тренди в розвитку ЄСМБР

На кожному етапі повинні обґрунтовуватися, застосовуватися, контролюватися і коригуватися вимоги щодо забезпечення безпеки руху на основі управлінського циклу PDCA:

- P («Plan») – Планування;- D («Do») – Виконання;- C («Check») – Контроль;- A («Act») – Коригування.

Діяльність із забезпечення безпеки руху на всіх етапах життєвого циклу повинна виражатися у вигляді сукупності процесів, погоджених один з одним по входах і виходах. Налагодження процесів, забезпечення заданих параметрів їх результативності та ефективності, виявлення невідповідностей і можливостей для поліпшення параметрів дозволяють, в цілому, поліпшити діяльність із забезпечення безпеки руху в міжнародному сполученні.

Отже, на всіх етапах життєвого циклу залізничних систем повинен проводитися аналіз ризику з метою постійного підтвердження забезпечення необхідного рівня безпеки. На основі аналізу ризику формується Доказ безпеки - документ, який підтверджує виконання вимог щодо забезпечення безпеки для окремих систем і всього руху в цілому.