(cc) BY

Лукоянов Денис Андреевич
студент
ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет»
г. Оренбург, Оренбургская область

К ВОПРОСУ ПОСТРОЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА И ОЦЕНКИ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

***Аннотация**: эффективная система мониторинга текущих показателей результативности системы менеджмента безопасности дорожного движения (СМ БДД) является важным элементом в разработке стратегии организации по улучшению показателей безопасности дорожного движения. В статье рассмотрены основное направление и ключевые принципы формирования эффективной системы мониторинга показателей результативности СМ БДД.*

***Ключевые слова**: система менеджмента безопасности дорожного движения, показатели результативности систем менеджмента, мониторинг показателей результативности, оценка показателей результативности.*

Одним из направлений развития корпоративных интегрированных систем менеджмента является внедрение в их состав систем менеджмента безопасности дорожного движения, постороженных в соответствии с ГОСТ Р ИСО 39001–2014. Данное направление особенно актуально для предприятий, чья деятельность тесно связана с реализацией производственных процессов с применением автомобильного транспорта.

Внедрение данной системы менеджмента в соответствии с ГОСТ Р ИСО 39001–2014 позволит предприятию систематизировать и улучшить свои опыт и знания в области безопасности дорожного движения, и внести изменения в действующую систему управления безопасностью дорожного движения для достижения наибольшей результативности и эффективности. Все это позволит организации достичь значительных результатов в предупреждении и предотвра-

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

щении дорожно-транспортных происшествий и инцидентов с участием подвижного состава организации, снизить риски и последствия дорожно-транспортного травматизма среди сотрудников организации, частично разрешить вопрос управления рисками в области охраны и безопасности труда.

Важной составляющей системы менеджмента безопасности дорожного движения является мониторинг текущих характеристик, анализ результатов которого позволяет разрабатывать меры по улучшению показателей безопасности движения, как на оперативном, так и на стратегическом уровне.

Направления по улучшению результативности СМ БДД приведены на Рис. 1 [1, с. 2].

Рис. 1. Направления по улучшению результативности СМ БДД

Каждое из этих направлений может быть охарактеризовано рядом показателей, отражающих результативность работы организации в данном направлении. Так, например, такое направление как «Уменьшение общего числа дорожно-транспортных происшествий с участием подвижного состава и сотрудников организации» может быть выражено следующим набором показателей результативности:

− количество ДТП по вине работников организации с наличием пострадавших;

− количество ДТП по вине работников организации без пострадавших;

− количество ДТП не по вине работников организации без пострадавших, но с участием работников организации;

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

− количество ДТП не по вине работников организации с наличием пострадавших, но с участием работников организации;

− количество выявленных дорожно-транспортных инцидентов (ДТИ), связанных с человеческим фактором;

− количество выявленных дорожно-транспортных инцидентов (ДТИ), связанных с отказами в работе транспортных средств;

− количество зарегистрированных фактов нарушения требования нормативных документов по вопросам безопасности дорожного движения [3].

Определив показатели результативности для каждого направления, можно сформировать «номенклатуру показателей результативности СМ БДД». Исходя из полученной номенклатуры, организация должна разработать систему мониторинга и оценки показателей результативности. Данная системы должна удовлетворять следующим принципам:

− пригодность: система должна быть подготовлена и настроена для извлечения данных о показателях результативности;

− адекватность: система должна отражать реальное положение дел организации в области безопасности дорожного движения;

− своевременность: система должна предоставлять данные о показателях оперативно и в установленные сроки;

− доступность: система должна быть оперативно доступной в определенный момент для уполномоченных сотрудников организации;

− полнота: система должна характеризовать все аспекты функционирования системы менеджмента безопасности дорожного движения;

− рациональность: система должна быть построена таким образом, чтобы минимизировать потребление ресурсов (временных, человеческих, финансовых и т. д.) при измерении и оценке показателей результативности.

Система мониторинга, построенная на данных принципах, позволит проводить сбор, измерение и оценку данных о показателях результативности системы менеджмента безопасности дорожного движения в достаточной мере эффективно. Чтобы добиться такого результата, необходимо провести тщатель-

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

ный анализ способов и методов измерения и оценки каждого показателя результативности СМ БДД.

Список литературы

1. Воробьев А.Л. Особенности внедрения систем менеджмента безопасности дорожного движения в деятельность автотранспортных предприятий / А.Л. Воробьев, В.В. Беспалов, В.В. Матвеева // Прогрессивные технологии в транспортных системах: сборник материалов XIV Международной научно-практической конференции (Оренбург, 20–22 ноября 2020 г.). – Оренбург: Оренбургский государственный университет, 2020. – С. 112–114.

2. ГОСТ Р ИСО 39001–2014. Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД). Требования и руководство по применению. Введ.: 2015–06–01. – М.: Стандартинформ, 2015. – 36 с.

3. Беспалова Ю.О. Обобщение показателей результативности системы менеджмента безопасности дорожного движения транспортного предприятия / Ю.О. Беспалова, В.А. Лукоянов, А.Л. Воробьев // Прогрессивные технологии в транспортных системах: Евразийское сотрудничество: сборник материалов XV Международной научно-практической конференции (Оренбург, 9–11 декабря 2020 г.). – Оренбург: Оренбургский государственный университет, 2020. – С. 61–65. EDN PELNZW

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)