

УДК 625.096: 656.081: 332.142: 504.06

О НАДЕЛЕНИИ НОВЫМИ ФУНКЦИЯМИ СЛУЖБ АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ В РАМКАХ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СТАНДАРТИЗАЦИИ ГОРОДОВ

Воробьев А.Л., Явкина Д.И., Лукоянов В.А.

*ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет», Оренбург, e-mail: mcc@mail.osu.ru,
dinaild@mail.ru, tjer2006@yandex.ru*

Актуальность исследуемой проблемы обусловлена постоянным присутствием на улицах городов дорожных заторов, вызванных большим количеством дорожно-транспортных инцидентов (ДТИ), последствия которых участники ДТИ довольно часто ликвидировать самостоятельно затрудняются либо не хотят. Цель работы заключается в обосновании необходимости статистического учета количества и тяжести последствий ДТИ с возложением этих функций на городские службы аварийных комиссаров (АК), которые позволят не только оперативно устранять одну из основных причин снижения пропускной способности городских улиц, но и повысить эффективность функционирования служб АК в рамках экологической стандартизации городов. Дополнительного исследования требует практическое внедрение предлагаемой авторами концепции подходов к деятельности служб АК, которая будет затрагивать не только сектор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, но также задачи повышения безопасности дорожного движения и эффективного функционирования системы экологического менеджмента больших городов. Материалы статьи могут быть полезными при организации деятельности служб аварийных комиссаров и разработки к ним квалификационных требований.

Ключевые слова: экологическая стандартизация, дорожно-транспортное происшествие, дорожно-транспортный инцидент, аварийные комиссары, дорожный затор, система экологического менеджмента, ИСО 14000

ON THE VESTING OF NEW FUNCTIONS TO THE EMERGENCY COMMISSIONER'S SERVICES UNDER THE ENVIRONMENTAL CITY STANDARDIZATION

Vorobev A.L., Yavkina D.I., Lukoyanov V.A.

*Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «Orenburg State University»,
Orenburg, e-mail: mcc@mail.osu.ru, dinaild@mail.ru, tjer2006@yandex.ru*

The relevance of the research problem is caused by the constant presence on the urban streets traffic jams which caused by the large number of road traffic accidents (RTA). The consequences of RTA the participants don't want or can't eliminate themselves. Aim of the work is to justify the statistical number and severity of the consequences of the RTA with the laying of these functions on the emergency commissioner's services, which will allow not only to quickly eliminate one of the main reasons for reducing the capacity of city streets, but also improve the efficiency of the emergency commissioner's services in the field of environmental city standardization. The practical implementation of author's proposed approaches of the emergency commissioner's service is needed to additional research. These approaches will affect not only the sector of compulsory insurance of civil vehicle's owners liability, but also the task of improving road safety and the effective functioning of city environmental management systems. Article may be useful in organization of emergency commissioner's services and the development of their qualifications.

Keywords: ecological standardization, traffic accident, road traffic accident, emergency commissioners, traffic jams, environmental management system, ISO 14000

На сегодняшний день среди экологов и поборников защиты окружающей среды сложился некий стереотип, в соответствии с которым важные экологические проблемы, связанные с загрязнением природной среды, находят внимание общественности и конкретные решения лишь там, где небольшое количество загрязнителей производят большие загрязнения, но, как показывает практика, это далеко не так. Прогресс в области охраны окружающей среды, может быть достигнут лишь тогда, когда станет возможным оказывать влияние на поведение бесчисленных загрязнителей, каждый из которых производит относительно-

но небольшое загрязнение [4]. Одним из таких загрязнителей в пределах города является автомобильный транспорт (АТ).

Экологические проблемы больших городов, связанные с АТ, в основном ассоциируются с негативным влиянием отработавших газов на окружающую среду. Однако ежедневно на улицах современных мегаполисов значительное количество АТ, вовлекаясь в различные дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и инциденты (ДТИ), также наносят существенный и, что очень важно, никем не зафиксированный вред экологии городов. Поэтому авторами данной статьи предпринята попытка анализа, системати-

зации и обобщения информационных данных об экологических последствиях ДТП и ДТИ, их структуры и места в системе экологического менеджмента атмосферы современных городов.

В национальном стандарте ГОСТ Р ИСО 39001 [9], устанавливающем требования к системе менеджмента безопасности дорожного движения (БДД), даются четкие определения каждому аварийному эпизоду на дороге, в зависимости от тяжести последствий события: ДТП – это случай, вызвавший гибель, ранение или телесное повреждение, а ДТИ – это случай, вызванный нарушением составляющей системы дорожного движения [9]. Анализ этих терминов позволяет выделить ДТП, как определенный сегмент в структуре ДТИ, обусловленный наличием тяжелых последствий исключительно для участников дорожного движения. В то же время любой дорожный инцидент наносит урон не только здоровью пострадавших, но и моральный и материальный вред его участникам, членам их семей и очевидцам, а в некоторых случаях весомый ущерб и экономике государства, региона или отдельного населенного пункта.

Не является исключением и угроза экологической безопасности от последствий ДТИ, которая в устоявшемся мнении окружающих считается незначительной. Хотя, такой пример ДТИ, как столкновение автомобиля с деревом, без жертв и каких-либо физических повреждений людей, может повлечь за собой следующие нарушения экологического равновесия и устойчивости экосистемы:

- заваливание и гибель дерева (возможно не одного);
- повреждение зеленого покрова (трава, газон) не только вокруг дерева, с которым произошло столкновение, но и в более широком масштабе, связанное с объездом другими участниками движения места ДТИ;
- пролившися технические жидкости из АТ;
- осколки стекла, разбитых фар и т.д., представляющие собой неорганический мусор;
- повреждение линии электропередач ветвями сваленного дерева, либо самим АТ, повышающее риск замыкания с последующим возгоранием;
- локальное повышение концентрации выхлопных газов в воздухе вокруг места ДТИ;
- другие общие негативные воздействия на объекты живой природы и человека.

Кроме экологических проблем, последствия ДТИ вызывают и социальные затруднения, причем не только у участников

инцидента, но и в масштабах всего города. Такие затруднения могут быть выражены в следующем:

- появление затора на дороге, снижение видимости другому АТ, создание препятствий для оперативного перемещения аварийно-спасательных служб;
- потеря концентрации внимания очевидцев-водителей АТ с риском возникновения новых ДТИ;
- провокация водителей-участников движения на объезд места ДТИ, связанного с выездом на тротуар, на полосу встречного движения, повышая риск наезда на пешеходов и возникновения новых аварий;
- провокация пешеходов на переход дороги в неположенных, а следовательно, опасных местах при попытке обойти место инцидента;
- вытекающие из поврежденного автомобиля технические жидкости значительно ухудшают сцепление с дорогой, повышая вероятность возникновения новых ДТИ и т.д.

Это далеко не все социально-экологические проблемы последствий дорожно-транспортных происшествий и инцидентов, которые возникают ежедневно на улицах крупных городов и мегаполисов. Авторами статьи были проведены сбор, анализ и систематизация негативных последствий ДТИ, которые отражены на рис. 1.

Примеры и подходы к описанию последствий ДТИ в настоящей статье носят иллюстративный характер, и авторы не призывают считать их единственно возможными, однако они могут оказаться полезными при оценке экологической составляющей описанных выше последствий дорожных инцидентов. К тому же эта экологическая составляющая является не последним элементом в структуре экологических проблем любого города, хотя полностью и однозначно остается не оцененной. Почему это происходит, мы и попробуем разобраться в рамках данной статьи.

Вступившее в силу с 1 июля 2015 года Постановление Правительства РФ «О внесении изменений в Правила дорожного движения» [8] и официальный информационный портал ГИБДД [7] определили ситуации, в которых никак нельзя обойтись без привлечения сотрудников полиции. Это в основном ситуации, когда есть раненые, с повреждениями средней и тяжелой степени тяжести и в случаях с критическими состояниями пострадавших, а также погибших людей. По классификации [9] все эти случаи относятся исключительно к ДТП, а это, как мы определили выше, лишь небольшой сегмент в общей массе ДТИ.



Рис. 1. Социально-экологические проблемы последствий дорожно-транспортных происшествий и инцидентов

По предварительной оценке специалистов в области технологий транспортных процессов, только каждый сотый аварийный случай можно классифицировать как ДТП и, следовательно, являющийся поднадзорным со стороны государства посредством его документального оформления полицейскими структурами и ликвидацией его последствий аварийно-спасательными службами.

Еще некоторое количество ДТИ регистрируется службами аварийных комиссаров (АК), услуги которых позволяют достичь определенных преимуществ по сравнению с самостоятельным оформлением аварии [3].

Распределение различных случаев регистрации аварийных ситуаций в общем объеме ДТИ иллюстрирует рис. 2.

Очевидно, что весомая часть всех ДТИ и их последствия остаются латентными для сотрудников ГИБДД и экологических служб города. Это не позволяет реально оценить нанесенный ущерб не только экологии города, но и социально-экономическую данификацию от дорожных заторов и многочасовых «пробок». По мнению авторов, повышение роли института аварийного комиссариата [1] с параллельным внедрением инструментов экологического менеджмента и аудита в системе регистрации и устранения последствий ДТИ, позволят повысить эффективность природоохранной деятельности и снизить социально-экономический ущерб, наносимый инфраструктуре города многочисленными ДТИ. Этого можно будет достичь, учитывая следующие особенности работы АК:

– во-первых, специфические знания особенностей оформления пакета документов для страховых компаний и органов ГИБДД у представителей служб аварийных комиссаров позволят исключить ошибки в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности;

– во-вторых, оперативность работы, наличие специализированного оборудования и профессиональных навыков у АК будут способствовать в решении проблем дорожных заторов, вызванных многочисленными дорожными инцидентами [2];

– в-третьих, разрешение дорожных конфликтов легитимными представителями АК сократит количество правонарушений в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности;

– в-четвертых, службы АК, наделенные социальной ответственностью, будут способствовать быстрой ликвидации негативных последствий аварий не только с социальной точки зрения (помощь в эвакуации пострадавшего АТ, ликвидация заторов и т.д.), но и с точки зрения экологии (локализация вытекших технических жидкостей, сбор мусора и т.д.);

– в-пятых, появляется возможность статистического учета аварийных эпизодов, позволяющего проводить детальный анализ случившихся инцидентов как для выявления причин их возникновения, так и для оценки с последующим прогнозированием социально-экологических проблем, вызванных ДТП.

На последних двух моментах хотелось бы особенно заострить внимание, поскольку именно эти предлагаемые функции АК

удачно вписываются в концепцию экологического менеджмента любого города.

В настоящее время в деятельности прогрессивных хозяйствующих субъектов все чаще применяется экологизация экономической деятельности, внедрение экологически ориентированных методов управления. При этом общность подходов в мировом масштабе к методическим вопросам экологического управления обеспечена соответствующими международными стандартами ИСО 14000 [10]. Организация, чья система управления включает подсистему экологического управления как составную часть, имеет возможность сбалансировать и объединить экономические и экологические интересы, получить ряд экономических выгод, достичь важных преимуществ в конкуренции [5].

Не должна стать исключением и система городского управления, которая может включать в себя подсистему экологического менеджмента, одним из инструментов которого должны стать службы АК.

Система экологического менеджмента (СЭМ) города – это комплекс целей, методов, средств, используя которые городская администрация должна улучшить учёт экологических факторов деятельности городской инфраструктуры. Внедрение и совершенствование СЭМ в общей системе «сити-менеджмента» должно привести к улучшению экологической результативности, оценить которую возможно лишь при периодическом анализе и оценке СЭМ с целью определения возможностей улучшения и реализации этих возможностей.

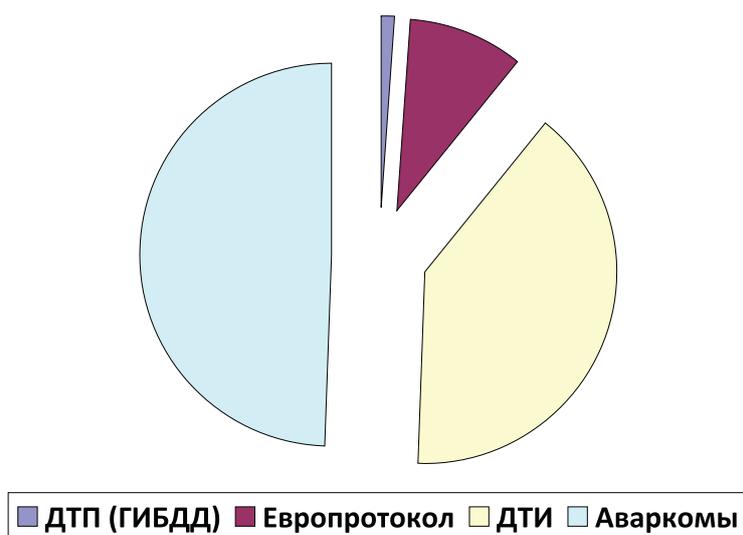


Рис. 2. Распределение случаев регистрации ДТИ

Внедрение СЭМ города в общую систему городского управления подразумевает четкое планирование и определение области действия СЭМ: учет и идентификация экологических аспектов; регистрация и анализ негативных экологических воздействий на окружающую среду (в том числе и от последствий ДТП/ ДТИ); утилизация/ локализация жидких отходов; уборка твердого мусора и т.д. Службы АК как нельзя лучше подходят для решения обозначенных задач в разрезе социально-экологических проблем от автомобильного транспорта на городском уровне. В настоящее время авторами статьи разрабатывается новая концепция подходов к деятельности служб АК, которая будет затрагивать не только сектор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), но также задачи повышения безопасности дорожного движения и эффективного функционирования СЭМ больших городов.

В заключение хотелось бы отметить, что любая экологическая деятельность рассматривается бизнесом как затратная, а экологический менеджмент – как вынужденная практика, отвлекающая необходимые в других направлениях инвестиции [6]. Однако для получения высокого системного социально-экономического эффекта в будущем вложения в экологию и в решения экологических проблем необходимо делать уже сегодня.

Список литературы

1. Воробьев А.Л. О необходимости нормативно-правового регулирования деятельности служб аварийных комиссаров / А.Л. Воробьев, И.В. Колчина // Проектирование и управление автомобильными дорогами: реформирование учебных программ в Российской Федерации: материалы международной науч.-практ. конф. – Оренбург: ООО «ИПК Университет». – 2014. – С. 40–41.
2. Воробьев А.Л. Оптимизация процесса оказания услуг аварийными комиссарами методом стандартизации на основе анализа процессной модели / Воробьев А.Л., Лукоянов В.А., Колчина И.В. // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2015. – № 4 (179). – С. 18–23.
3. Воробьев А.Л. Оценка эффективности процесса оформления дорожно-транспортного происшествия методом SWOT-анализа / А.Л. Воробьев, В.И. Рассоха, В.А. Лукоянов // Интеллек. Инновации. Инвестиции. – 2016. – № 7. – С. 112–116.
4. Главинская Л.Т. Экологический менеджмент и устойчивое развитие / Л.Т. Главинская // Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. – 2005. – № 7. – С. 28–34.
5. Куприянова И.Ю. Экологически ориентированные методы управления организацией согласно международным стандартам ИСО серии 14000 / И.Ю. Куприянова, Н.О. Боева // Перспективное развитие науки, техники и технологий: материалы II-ой Международной научно-практической конференции: в 2 т. – Курск: ЗАО «Университетская книга». – 2012. – С. 191–194.
6. Третьяк О.А. Комплексный подход к экологическому менеджменту. / О.А. Третьяк, С.Ю. Румянцева // Вестник

Санкт-Петербургского университета. – 2004. – Сер.8. Вып. 4 (№ 32). – С. 192–204.

7. Оформление первоначальных документов по ДТП без участия сотрудников ГИБДД [Электронный ресурс]. – Официальный сайт Госавтоинспекции «ГУОБДД МВД России». – Режим доступа: http://www.gibdd.ru/news/36/165489/?sphrase_id=10703446 – (дата обращения: 30.01.2017).

8. Правила дорожного движения Российской Федерации: официальный текст по состоянию на 23.07.2016 г [Электронный ресурс]. [Утверждены постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090]. – М.: ООО НПП «Гарант-Сервис-Университет», 2016 г. – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/document/1305770/paragraph/368300:2> – (дата обращения: 09.12.2016).

9. Системы менеджмента безопасности дорожного движения. ГОСТ Р ИСО 39001 – 2012. Введ. 2014–10–14. – Москва: Стандартинформ, 2015. – 36 с.

10. Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению. ГОСТ Р ИСО 14001 – 2007. Введ. 2007–07–12. – Москва: Стандартинформ, 2007. – 20 с.

References

1. Vorobev A.L. O neobhodimosti normativno-pravovogo regulirovaniya dejatel'nosti sluzhb avarijnyh komissarov / A.L. Vorobev, I.V. Kolchina // Proektirovanie i upravlenie avtomobilnymi dorogami: reformirovanie uchebnyh programm v Rossijskoj Federacii: materialy mezhdunarodnoj nauch.-prakt. konf. Orenburg: ООО «IPK Universitet». 2014. pp. 40–41.
2. Vorobev A.L. Optimizacija processa okazaniya uslug avarijnyh komissarami metodom standartizacii na osnove analiza processnoj modeli / Vorobev A.L., Lukojanov V.A., Kolchina I.V. // Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo universiteta. 2015. no. 4 (179). pp. 18–23.
3. Vorobev A.L. Ocenka jeffektivnosti processa oformlenija dorozhno-transportnogo proisshestvija metodom SWOT-analiza / A.L. Vorobev, V.I. Rassoha, V.A. Lukojanov // Intellekt. Innovacii. Investicii. 2016. no. 7. pp. 112–116.
4. Glavinskaja L.T. Jekologicheskij menedzhment i ustojchivoje razvitie / L.T. Glavinskaja // Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 6: Jekonomika. 2005. no. 7. pp. 28–34.
5. Kuprijanova I.Ju. Jekologicheski orientirovannye metody upravlenija organizacii sglasno mezhdunarodnym standartam ISO serii 14000 / I.Ju. Kuprijanova, N.O. Boeva // Perspektivnoe razvitie nauki, tehniki i tehnologij: materialy II-oj Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii: v 2 t. Kursk: ЗАО «Universitetskaja kniga». 2012. pp. 191–194.
6. Tretjak O.A. Kompleksnyj podhod k jekologicheskomu menedzhmentu. / O.A. Tretjak, S.Ju. Rumjanceva // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. 2004. Ser.8. Vyp. 4 (no. 32). pp. 192–204.
7. Ofornlenie pervonachalnyh dokumentov po DTP bez uchastija sotrudnikov GIBDD [Jelektronnyj resurs]. Oficialnyj sajt Gosavtoinspekcii «GUOBDD MVD Rossii». Rezhim dostupa: http://www.gibdd.ru/news/36/165489/?sphrase_id=10703446 (data obrashhenija: 30.01.2017).
8. Pravila dorozhnogo dvizhenija Rossijskoj Federacii: oficialnyj tekst po sostojaniju na 23.07.2016 g [Jelektronnyj resurs]. [Utverzhdeny postanovleniem Soveta Ministrov Pravitelstva RF ot 23 oktjabrja 1993 g. no. 1090]. M.: ООО НПП «Garant-Servis-Universitet», 2016 g. Rezhim dostupa: <http://ivo.garant.ru/#/document/1305770/paragraph/368300:2> (data obrashhenija: 09.12.2016).
9. Sistemy menedzhmenta bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija. GOST R ISO 39001 2012. Vved. 2014–10–14. Moskva: Standartinform, 2015. 36 p.
10. Sistemy jekologicheskogo menedzhmenta. Trebovanija i rukovodstvo po primeneniju. GOST R ISO 14001 2007. Vved. 2007–07–12. Moskva: Standartinform, 2007. 20 p.