

**СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ АВТОПЕРЕВОЗОК
SYSTEM APPROACH TO SECURITY SAFETY
AUTO TRANSPORTATION**

Самко Г.А., старший преподаватель
(Белорусский национальный технический университет, г. Минск)

Samko G.A., Senior Lecturer
(Belarusian National Technical University, Minsk)

Аннотация. *В статье излагается методология обеспечения безопасности автоперевозок с позиции системного анализа и предлагаются конкретные возможные формы и методы ее реализации.*

Abstract. *The article describes the methodology for ensuring the safety of road transport from the position of system analysis and suggests specific possible forms and methods for its implementation.*

В Республике Беларусь проблеме обеспечения безопасности автоперевозок уделяется немало внимания, о чем свидетельствует статистический тренд снижения количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Например, число зарегистрированных ДТП повлекших гибель или ранение людей с 7238 человек в 2008 году ежегодно снижалось и в 2012 году составило – 5187. Но проблема остаётся актуальной – в среднем в ДТП за сутки гибнет 1-2 человека.

С позиций системного подхода проблема безопасности на автомобильном транспорте включает такие составляющие: социальную, экологическую, общественную, организационную, профессиональную, технико-технологическую, физическую, экономическую, архитектурно-строительную, правовую, гражданскую, личностную и морально-нравственную.

С другой стороны безопасность во всех ипостасях неотъемлемая и главенствующая составляющая качества процессов, продукции, услуг и качества жизни в целом. Это означает, что безопасность автоперевозок зависит от качества градостроительных решений, проектирования транспортной сети, автотранспортных средств и качества их обслуживания и ремонта, качества автодорог и дорожной инфраструктуры, качества материально-технической базы и материально-технического, научно-методического и информационного обеспечения отрасли, организации и логистики транспортных процессов, дорожного движения, культуры, нравственности и квалификации персонала. И самое простое, что можно предложить для повышения качества и безопасности по этим направлениям это внедрение

систем менеджмента качества, если только эти мероприятия не станут формальными и бюрократическими.

Автотранспортные средства и объекты перевозки должны отвечать требованиям безопасности и обеспечивать:

- а) антитеррористическую безопасность;
- б) биологическую и микробиологическую, санитарную и эпидемиологическую безопасность;
- в) безопасность излучений;
- г) взрывобезопасность;
- д) механическую безопасность;
- е) пожарную безопасность;
- ж) термическую безопасность;
- з) химическую безопасность;
- и) электрическую безопасность;
- к) электромагнитную безопасность и электромагнитную совместимость в части обеспечения безопасности работы приборов и оборудования;
- и) единство измерений.

Требования по обеспечению безопасности на транспорте состоят также в следующем.

1. Требования по обеспечению безопасности на транспорте разрабатываются и устанавливаются уполномоченными органами государственной власти и являются обязательными для исполнения всеми субъектами транспортной деятельности и пользователями транспортных услуг.

2. Особые требования по обеспечению безопасности на транспорте в период мобилизации, действия военного или чрезвычайного положения, при удовлетворении особо важных государственных и оборонных нужд, перевозке опасных грузов или иных особых перевозках устанавливаются в соответствии с законодательством государства.

3. Лицензирование определённых законодательством видов деятельности, влияющих на безопасность на транспорте, осуществляется в установленном порядке уполномоченным органом исполнительной власти государства.

4. Организация подтверждения соответствия продукции, работ услуг в сфере транспорта требованиям технической безопасности осуществляется в соответствии с законодательством государства. Контроль и надзор за выполнением требований технической безопасности возлагается на специально уполномоченный аккредитованный орган государства.

5. Насубъектов транспортной деятельности может быть возложена обязанность страховать жизнь, здоровье, имущество пассажиров или свою гражданскую ответственность в соответствии с законодательством государства.

6. Органы государственной власти и местного самоуправления, субъекты транспортной деятельности несут ответственность за непрерывность безопасности на транспорте, для чего необходимо постоянно анализировать

ситуацию с безопасностью на автотранспорте, выявлять и устранять недостатки и слабые места, совершенствовать правовые, организационные, информационные, финансово-экономические, материально-технические, инновационные способы и методы обеспечения безопасности на транспорте.

Многогранность проблемы обеспечения безопасности автоперевозок и то, что автомобильный транспорт является подсистемой транспортной системы и наиболее активным участником взаимодействия с другими видами транспорта, обуславливает целесообразность создания, реформирования существующей, системы обеспечения безопасности перевозок, в том числе автоперевозок.

В свою очередь система обеспечения безопасности автоперевозок (СОБАП) может иметь такие подразделения (подсистемы) как:

1. Планирование и организация СОБАП.
2. Реализация процессов СОБАП.
3. Анализ функционирования СОБАП.
4. Регулирование процессов СОБАП.

Цель системы обеспечения безопасности автоперевозок – создания безопасного транспортного пространства и ликвидация тяжёлых случаев ДТП. Задачи и функции подсистем следующие.

Подсистема планирования и организации СОБАП занимается прогнозированием транспортных потоков и их планированием на ближайший год, с учётом возможных экстремальных ситуаций и изысканием резервов для их упреждения или ликвидации с минимальными последствиями для чего просчитываются риски безопасности и даётся оценка уязвимости объектов дорожной инфраструктуры и угрозам безопасности на транспорте. Угрозами безопасности на автотранспорте признаются угрозы техногенного, природного и социального характера.

К угрозам техногенного характера относятся: высокая степень износа технических средств; моральная устарелость технических средств транспорта; конструктивно-производственные недостатки технических средств транспорта.

К угрозам природного характера относятся: неблагоприятные климатические и погодные условия; воздействие внешних непрогнозируемых факторов; стихийные бедствия и катастрофы.

К угрозам социального характера относятся: недостаточная профессиональная подготовка персонала; незаконное вмешательство в деятельность транспортного комплекса; негативное влияние «человеческого фактора».

К мерам по предупреждению и пресечению кризисных ситуаций относят:

- 1) разработку и утверждение планов готовности;
- 2) осуществление постоянного мониторинга и прогнозирования кризисных ситуаций на транспорте;

3) обучение персонала действиям на случай кризисных ситуаций, ознакомления с мероприятиями, предусмотренными планом готовности;

4) создание обязательных резервов финансовых и материально-технических средств для предупреждения, управления ликвидацией и минимизации последствий кризисной ситуации;

5) создание и использование технических средств охраны и наблюдения, создание системы оповещения об угрозе и (или) возникновении кризисной ситуации;

6) организация системы обмена информацией ограниченного доступа.

Обеспечение антитеррористической защищённости объектов дорожного хозяйства, надлежащего качества дорожных покрытий, освещённости дороги с учётом фактора сезонности, разработка и реализация требований по обеспечению безопасности автоперевозок, внедрение мероприятия по организации оптимального режима труда и отдыха водителей на автомагистралях – также входят в задачи и функции данной подсистемы.

Подсистема реализации процессов СОБАП следит за развитием технических средств и систем надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и дорожного хозяйства, проводит мониторинг состава и уровня угроз безопасности функционирования автомобильного транспорта. Совершенствует безопасность дорожного движения при перевозке грузов и пассажиров, обеспечивает безопасность перевозок грузов, требующих особых условий. Производит оценку качества технологических процессов на станциях технического контроля (осмотра?) технического состояния автотранспортных средств, экспресс диагностики, придорожных СТО. Эта подсистема проводит всестороннюю экспертизу ДТП, устанавливает конкретные причины ДТП, в том числе, связанные с отказом и неисправностями автомобиля, участвует в создании нормативно-технологической документации по поддержанию и восстановлению автотранспортных средств в исправном техническом состоянии.

Подсистема анализа функционирования СОБАП осуществляет категорирование объектов транспортной инфраструктуры и автотранспортных средств, учёт и сбор статистических данных по ДТП, их анализ, систематизацию и классификацию, подготавливает материалы отчётов и публикаций. Совершенствует правила дорожного движения и его информационное обеспечение, оптимизирует расстановку и номенклатуру знаков дорожного движения с учётом эргономических, психоэмоциональных и эстетических требований обеспечения безопасности автоперевозок. Проводит мониторинг и разрабатывает мероприятия и предложения по сокращению количества ДТП и снижению их тяжести и последствий.

Подсистема регулирования процессов СОБАП анализирует качество функционирования СОБАП, внедряет процессный подход, оптимизирует

взаимодействие между подсистемами СОБАП и между ними и внешней средой, стимулирует экономию материальных ресурсов, обеспечивает подготовку и переподготовку кадров, отлаживает системный комплекс СОБАП на всех стадиях функционирования, организует оперативную обратную связь – воздействие результатов функционирования системы на управленческие решения.

В отношении обеспечения правовой безопасности автоперевозок кроме предусмотренной законом уголовной и административной ответственности в отношении виновника ДТП СОБАП должно наделяться правовыми полномочиями. Например, в случае ДТП со смертельным исходом виновник пожизненно лишается прав на вождение транспортными средствами. Если водитель нарушил правило дорожного движения, права изымаются, и все испытания и процедуры по их получения надо проходить заново. Также СОБАП должен контролировать и обеспечивать качество подготовки водителей всех категорий, осуществлять лицензирование деятельности субъектов дорожной инфраструктуры. В сферу деятельности СОБАП входит также формирование поля прав и обязанностей субъектов транспортной деятельности по обеспечению безопасности автоперевозок, которое в настоящее время представляется следующим образом.

Субъект транспортной деятельности обязан:

разрабатывать и осуществлять меры по обеспечению безопасности на транспорте; разрабатывать и предоставлять уполномоченным организациям государства планы готовности; предоставлять уполномоченным органам информацию и документы, необходимые для выполнения их функций; незамедлительно сообщать уполномоченным органам о возникших угрозах; принимать меры по установлению причин и обстоятельств, возникших на транспортных объектах кризисных ситуаций; иметь необходимые лицензии, разрешения, свидетельства и сертификаты; выполнять предписания, постановления и иные законные требования уполномоченных органов государственной власти; иметь и содержать в исправном состоянии в соответствии с требованиями безопасности на транспорте транспортные объекты; обеспечивать проведение мероприятий по оценке уязвимости и категорированию транспортных объектов; обеспечить подготовку специалистов и персонала в области безопасности на транспорте.

Субъект транспортной деятельности имеет право: в установленном законодательством порядке получить информацию по вопросам безопасности на транспорте; вносить в органы государственной власти предложения по обеспечению безопасности на транспорте.

Субъекты транспортной деятельности несут ответственность за несоблюдение требований безопасности на транспорте в соответствии с законодательством государства.

Система обеспечения безопасности автоперевозок предполагает создание необходимого уровня взаимодействия и сотрудничества с аналогичными системами железнодорожного, воздушного и других видов транспорта, а также с подразделениями безопасности автоперевозок международных организаций и сопредельных стран. При этом необходимо учитывать принятые в международной практике принципы обеспечения безопасности на транспорте, основными из которых являются:

- 1) законность при обеспечении безопасности на транспорте;
- 2) приоритет жизни и здоровья людей, минимизация ущерба и вреда жизни и здоровью;
- 3) соблюдение прав и свобод человека и гражданина при обеспечении безопасности на транспорте;
- 4) сочетание интересов государства, личности и общества, взаимная ответственность государства, личности и общества;
- 5) конечная ответственность государства за обеспечение безопасности на транспорте;
- 6) разумное и законное вмешательство государства в хозяйственную деятельность субъектов транспортной деятельности при обеспечении безопасности на транспорте;
- 7) постоянное взаимодействие заинтересованных государств в области обеспечения безопасности на транспорте;
- 8) гармонизация и унификация законодательств государств в области безопасности на транспорте.

Эффективность функционирования СОБАП оценивается:

- по реальному сокращению случаев ДТП, особенно со смертельным исходом, тяжёлыми увечьями;
- по удельным показателям, например, количество сокращений ДТП на одного работника ОБАП и др.;
- по оперативности оказания помощи людям, попавшим в ситуацию ДТП, в том числе медицинской, психологической, правовой, материально-технической и др.;
- по качеству проведенных экспертиз и расследований причин ДТП.

Литература

1. Постановление Совета министров Республики Беларусь от 14.06.2006 №757 « Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь»
2. Постановление межпарламентской ассамблеи государств – участников содружества независимых государств. От 31.10. 2007 г. № 29-9. Модельный закон о безопасности на транспорте.