

Следует отметить, что сегодня Центральный железнодорожный вокзал Вены представляет собой комплекс, состоящий из 29 эскалаторов, 14 пассажирских и грузовых лифтов, обеспечивающих ежедневную доставку 268 000 пассажиров на 12 платформ по всем направлениям, где также предусмотрена возможность интеграции с общественным городским транспортом. Центральный железнодорожный вокзал Вены – это также один из важнейших транспортных узлов города, где пересекаются две линии метро (U3 и U4), пять линий городской железной дороги, в том числе городская железная дорога S7, связывающая центр с аэропортом City Airport Train CAT.

Вокзал Вена-Майдлинг является вокзалом внутреннего и пригородного движения, который обслуживает направления, связывающие Вену с городами восточной Европы, также сюда прибывают поезда из Чехии и Польши. Венский вокзал Майдлинг (Bahnhof Wien-Meidling) отделяет от Центрального вокзала Вены около 3,5 км, которые нужно преодолеть пешком или доехать на одном из пригородных поездов: S-Bahn S1, S2 или S3. Вена-Майдлинг ежедневно обслуживает более 50 тысяч человек.

Венский Западный вокзал, который после капитального ремонта и расширения (2008–2011 гг.) также называют BahnhofCity, является конечным пунктом для поездов, прибывающих в Вену из Западной Европы и Западной Австрии. Безбарьерная среда вокзала включает в себя главный вход без ступенек и лифт к пассажирским платформам.

Таким образом, на железнодорожных вокзалах Вены созданы равнозначные условия для всех пассажиров, благодаря безбарьерной среде, что позволяет населению, включая людей с ограниченными возможностями, пользоваться окружающим пространством, не прибегая к чей-либо помощи. Это возможность для данной категории населения участвовать в общественной, производственной, культурной и спортивной сферах жизни страны, а также получить образование, квалифицированную работу и вести полноценную жизнь.

Список литературы

- 1 Глебова, А. В. Безбарьерная среда. Анализ зарубежного опыта / А. В. Глебова // Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В. Г. Шухова. – 2014. – С. 144–148.
- 2 Зайцева, Н. А. Безбарьерный туризм / Н. А. Зайцева, Д. Б. Шуравина. – М. : КноРус, 2016. – 176 с.
- 3 Терскова, С. Г. Механизм формирования доступной среды для инвалидов / С. Г. Терскова // Гуманитарные научные исследования. – 2015. – № 7–2 (47).

УДК 656.08

ОСОБЕННОСТИ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

В. Г. ГАВРИЛОВЕЦ

Гомельский филиал Университета гражданской защиты МЧС Беларуси

Количество автомобилей на дорогах Беларуси растет из года в год. Вместе с тем возрастает количество негативных явлений, связанных с этим. Одним из таких явлений, обусловленных стремительной автомобилизацией, является дорожное транспортное происшествие. Ежедневно на дорогах страны происходит примерно 5–6 аварий, в которых гибнут или получают ранения люди, без учета тех ДТП, в которых повреждения получают только авто. И хоть количество ДТП снижается, последствия их все так же ужасают. Но многие люди погибли, или последствия ДТП для них осложнились, лишь только по той причине, что им не была своевременно оказана первая доврачебная медицинская помощь другими участниками дорожно-транспортного происшествия, а также людьми, по случаю оказавшимися рядом.

И не потому, что эти люди не хотели оказать помощь пострадавшим, а потому, что не знали и не умели такую помощь оказывать. Многие из них с ужасом смотрели как умирает близкий им человек и не могли ему ничем помочь из-за отсутствия самых элементарных, но очень необходимых знаний по оказанию первой помощи.

Оказывать первую доврачебную помощь пострадавшим в ДТП должен уметь каждый человек. Что же касается водителя, причастного к ДТП, то он обязан принять все возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим. Но неправильно оказанная первая медицинская помощь может еще более навредить пострадавшему и даже стать причиной смерти.

Основное требование при оказании первой медицинской помощи: **НЕ НАВРЕДИ!**

При ДТП наиболее вероятно повреждение шейного отдела позвоночника. Неправильное извлечение пострадавшего может привести к его смерти. Также возможно нанесение вторичных травм. Например, нередки случаи, когда очевидцы ДТП пытаются извлечь пострадавшего до приезда спасателей, скорой помощи. В большинстве случаев это приводит к усугублению тяжести состояния.

Понятно, что этими людьми движет абсолютно праведное чувство – помочь человеку, попавшему в беду. За это сложно осуждать и упрекать, но... Неподготовленный человек, попадая в подобную ситуацию, испытывает жесточайший отрицательный стресс. Кто-то впадает в ступор, в ком-то просыпается активность. Вот как раз вторая категория и принимает активные попытки «помочь». Не умея оценить обстановку полностью, да еще в условиях «суженного сознания», они видят следующую картину: человек сидит (лежит) в искореженном автомобиле, ему плохо. Необходимо помочь. Источник его плохого состояния – автомобиль. Значит, его нужно оттуда извлечь. Понеслось...

Выдергивают через окна дверей, в немыслимых позах, без оказания первой помощи. Выдернули... А дальше-то что?! Скорой еще нет, на руках держать тяжело, врача среди очевидцев нет, первую помощь оказать не можем, оценить характер травм тоже. Что делать? Давайте положим его на землю, в автомобиль, трактор и т.д. Всё, мы молодцы!

Ну и на зачем все это было делать? В своем разбитом авто пострадавший хотя бы находился в состоянии покоя, в том положении, которое приняло его тело в окончание момента аварии. Соответственно, все что могло сломаться (порваться, ушибиться) – сломалось. А вот Вы, своими действиями, привели эти обломки в движение, причинив пострадавшему дополнительную боль. А ведь при закрытом переломе обломки костей при движении могут повредить артерии, вены... А переломы позвоночника приводят к параличу, смерти...

Однако, все вышеизложенное не означает, что ничего нельзя трогать, что нужно тупо стоять и ждать, когда приедут спасатели и все сделают. Никому не известно, сколько будут ехать службы спасения, дошла ли до них информация и т.д.

Помочь пострадавшему можно и нужно, просто нужно это делать правильно и не терять головы, постараться сохранить спокойствие. Алгоритм примерно следующий:

Что угрожает Вам? Может быть это звучит цинично, но тем кто пострадал в ДТП – уже плохо, и вряд ли станет лучше, если Вы тоже пострадаете. А вот здоровый Вы принесете гораздо больше пользы делу. Что Вам может угрожать? Возгорание автомобилей (взрыв), повторное ДТП (когда в уже стоящие машины прилетает еще одна), смещение автомобилей, их опрокидывание как в результате Ваших действий, так и без Вашего вмешательства (уклон, ветер, шевеление пострадавшего в машине и т.д.), поражение электротоком (наезд авто на столб линии электропередач), падение на Вас этого самого столба (дерева и прочих конструкций), скользкое дорожное покрытие в результате разлива масла, острые кромки рваного металла, битого стекла и т.д. Как избежать? Обозначьте место аварии знаком, своим автомобилем со стороны направления движения (с включенной «аварийкой»). При подходе к месту ДТП внимательно осматриваем машины и обстановку вокруг них. Потечи под машиной, крен авто, что нависает над авто, на чем авто стоит и т.д. На первый взгляд много различных факторов, но учитывая, что все мы в повседневной жизни сталкиваемся с теми или иными неисправностями техники – примерно установить уровень исходящей опасности может практически каждый. Если знаете, где у данного авто находится АКБ – отключайте. Места разлива топлива, масел можно при необходимости присыпать песком, землей.

Что угрожает пострадавшему? Те же факторы, что и Вам, плюс зажатие элементами конструкции автомобиля и полученные травмы, вернее их последствия. Как устранить? Попробуйте открыть двери, начиная с тех, возле которых находятся пострадавшие. **НЕЛЬЗЯ ПРОСОВЫВАТЬ ГОЛОВУ В ОКНО!** Если подушки безопасности не сработали, то есть вероятность их срабатывания впоследствии, и если она сработает, когда Ваша голова торчит в окне – минимум что Вам обеспечено, это сотрясение мозга, а так вплоть до летального исхода. Визуально осмотрите пострадавших и если авто не угрожает возгорание, опрокидывание, сползание в кювет, затопление (т.е. те случаи, когда пострадавшего ни на минуту нельзя больше оставлять в авто) – вызывайте службы экстренного реагирования (101, 102, 103). А вот если с авто происходят вышеперечисленные неприятности, то **НЕ-МЕДЛЕННО** приступайте к эвакуации пострадавшего из авто. Это называется **ЭКСТРЕННАЯ ЭВАКУАЦИЯ**, и она проводится без ограничений и условностей, но все же постарайтесь максимально бережно относиться к голове, шее, бедрам, тазу и спине пострадавшего, местам переломов.

Просто, если пострадавшего не вытащить сейчас, то он гарантированно умрет (сгорит, утонет, будет раздавлен и т.д.). А так у него появятся шансы выжить. Вытащив пострадавшего, уложите его на что-нибудь и укройте чем-нибудь. Не дайте ему переохладиться. Разобравшись с этими двумя пунктами (что угрожает Вам? и что угрожает пострадавшему?), переходим к оказанию первой помощи.

ПП при ДТП представляет собою комплекс простейших мероприятий, проводимых на месте получения травмы самим пострадавшим или другими лицами, с использованием аптечки первой помощи или подручных средств оказания помощи, с целью устранения последствий поражений, угрожающих жизни пострадавших, и предупреждения развития опасных для жизни осложнений.

Важно, чтобы Вы понимали возможные последствия Ваших действий.

Список литературы

1 Справочник спасателя. – М. : ВНИИ ГОЧС, 2006.

2 Руководство по ведению аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с комплектом «Типовых технологических карт разборки транспортных средств, деблокирования и извлечения пострадавших при ликвидации последствий ДТП». – М., 2012.

УДК 658.3:656.2

ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ ПАССАЖИРСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, В. А. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Экономическая безопасность подразделений железной дороги зависит от того, как эффективно используются все факторы производства, и, прежде всего, трудовых ресурсов. Для поддержания достаточного уровня экономической безопасности необходимо четко определить роль каждого фактора с учетом специфики деятельности исследуемого предприятия.

В настоящее время на Белорусской железной дороге пристальное внимание уделяется росту эффективности использования трудовых ресурсов в основных предприятиях отраслевых хозяйств, и, прежде всего, связанных с пассажирским движением. Мотивирующим фактором роста производительности труда является заработная плата, надлежащим образом связанная с результатами труда, при условии наличия четкой связи между зарплатой и производительностью – увеличение последней ведет к росту первой.

Принятие управленческих решений, связанных с использованием трудовых ресурсов, прежде всего, требует выработки определенных качественных параметров по детализации и конкретизации оценки эффективности их использования в процессе пассажирских перевозок. Поэтому методика расчета производительности труда в подразделениях железной дороги требует развития в соответствии с текущими задачами экономики и особенностями функционирования железнодорожной отрасли.

При развитии методики расчета производительности труда, которая сейчас основана на сквозном подходе по уровням управления на базе единого стоимостного показателя, необходимо использовать систему натуральных показателей. Именно система количественной оценки достаточно полно отражает объем выполненной работы подразделений железной дороги при их участии в единой технологии процесса пассажирских перевозок.

В единой технологии процесса перевозок каждое отраслевое хозяйство имеет свои задачи, обусловленные их специфической функцией в перевозочном процессе, которые впоследствии определяют весь перечень видов работ и операций, обеспечивающих качество и безопасность перевозок пассажиров. При этом для каждого предприятия отраслевого хозяйства перечень видов работ и технологических операций определяется их функцией в единой технологии процесса перевозок и, как следствие, каждое имеет свою систему количественных и качественных показателей, характеризующих объем выполненных работ.