

УДК 069.015:027.7:378.4(477.74)+069.12+93:37

ББК 63. 4(4Укр); 79.1 + 63.3 (4Укр)

М 74

Рекомендовано до друку кафедрою мовної підготовки іноземних громадян (протокол №4 від 11.11.2014) та Науково-дослідним центром історичного краєзнавства (протокол №1 від 27.10.2014) Сумського державного університету

М 74 **Мова**, історія, культура у лінгвокомунікативному просторі : збірка наукових праць Випуск I / [упор. В. Б. Звагельський]. - Суми : Сумський державний університет, 2014. - Вип. I. - 192 с.

Редакційна колегія:

Власенко В.М. - к. і. н., доц.; Волкова О.М. - к. філол. н., доц.; Гедз О.В.; Дегтярьов С.І. - к. і. н., доц.; Завгородній В.А.; Звагельський В.Б. - к. філол. н., с. н. с., доц. (голова); Казанджиєва М.С. - к. п. н., доц.; Леміш Н.О. - к. і. н., доц.; Набок М.М. - к. філол. н.; Нестеренко В.А. - к. і. н., доц.; Садівничий В.О. - к. н. із соц. комунік., доц.; Шевцова А.В. - к. філол. наук., доц.

Упорядник

Звагельський В.Б.

Перший випуск збірки наукових праць “**Мова, історія, культура у лінгвокомунікативному просторі**” містить статті, розвідки та повідомлення, присвячені різноманітним актуальним питанням гуманітарних дисциплін.

Серед авторів переважно науковці Сумського державного університету, краєзнавці та студентська молодь.

Для науковців, викладачів та вчителів, краєзнавців.

УДК 069.015:027.7:378.4(477.74)+069.12+93:37

ББК 63. 4(4Укр); 79.1 + 63.3 (4Укр)

усіма військовими спеціальностями й разом зі своїми чоловіками, батьками й братами несли військову службу у всіх родах військ Радянських Збройних Сил.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Как жили на фронте // Аргументы и факты. -1995. - № 18-19.
2. Слова, пришедшие из боя. Статьи. Диалоги. Письма. Вып. 2. - М., - 1985. - С. 98.
3. Алексієвич С. У війни - не жіноче обличчя. - Мінськ, -1985. - 101 С.
4. Межжерін В.О. Про роль жінки в історії // Безпека життєдіяльності - 2003 - № 8. - С. 45-47.
5. Роль жінок у Великій Вітчизняній війні: цифри і факти [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://wartime.org.ua/1329-rol-zhnok-u-veliky-vtchiznyany-vyn-cifri-fakti.html>
6. Симонов К. Разные дни войны. Дневник писателя. М., 1975. - С. 225-226.
7. Вознесенський Н.А. Військова економіка СРСР у період Великої Вітчизняної війни. -М., - 1947.
8. Великая Отечественная война 1941-1945. Энциклопедия. - М., - 1985. - С. 270.
- 9.Збірник статистичних матеріалів Фрунзе. - М., 1965
10. Радянська економіка у період Великої Вітчизняної війни 1941-1945 гг. - М. -1965г.
11. Роль жінок у Великій Вітчизняній Війні: цифри і факти - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://wartime.org.ua/1329-rol-zhnok-u-veliky-vtchiznyany-vyn-cifri-fakti.html>.

КУЗЬМІН Д. В., ШАПОШНИЧЕНКО А.

АНАЛІЗ ЗМІН В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ ЗА ПЕРІОД З 2007 ПО 2011 РР.

Пасажирські перевезення автомобільним транспортом є важливою частиною економічної системи нашої держави. Забезпечення безпеки цих перевезень є пріоритетним завданням органів державної влади. Реалізація цього завдання неможлива без дослідження сучасного стану забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

Незважаючи на безперечну важливість, питання сучасного стану забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом до цього часу не було об'єктом самостійного наукового дослідження. Лише його окремі аспекти розглядалися в рамках наукових робіт таких вітчизняних та зарубіжних учених: Бодрук О., Битяк Ю., Бандурка О., Данільян О., Григорян Л. та ін. Зазначені обставини обумовлюють актуальність дослідження сучасного стану забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

Метою даного дослідження є аналіз кількісних показників безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом та з'ясування сучасного стану її забезпечення.

Сутність забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом полягає в підтриманні динамічно стійкого стану рівноваги збалансованості між несприятливими впливами і діяльністю, спрямованою на

забезпечення умов, які гарантують можливість досягнення цілей пасажирських перевезень. Інакше кажучи, підтримання такого стійкого стану здійснюється шляхом протидії загрозам безпеки пасажирських перевезень.

Протидія новим та вже існуючим загрозам здійснюється за трьома основними напрямками, що відповідають основним цілям забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом: попередження дорожньо-транспортного травматизму під час пасажирських перевезень автомобільним транспортом, збереження майна учасників цих перевезень та інших осіб під час їх здійснення, охорона навколишнього середовища під час здійснення перевезень пасажирів автомобільним транспортом. Вбачається, що стан забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом доцільно розглядати через призму протидії загрозам за визначеними напрямками.

Перевезення пасажирів автомобільним транспортом здійснюються шляхом переміщення їх до місця призначення спеціально призначеними для цього транспортними засобами, фактично - завдяки руху автотранспортних засобів дорожніми шляхами (що, по суті, відповідає поняттю дорожнього руху). Але цей рух не є безперервним - посадка пасажирів, зупинки на маршруті прямування, висадка пасажирів, зберігання багажу між рейсами, в цей період пасажирські перевезення мають статичний характер. Виходячи з подвійного характеру послуг з перевезення пасажирів, загрози безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом можна поділити на дві групи: загрози, що виникають під час дорожнього руху автотранспортного засобу, та загрози, що виникають не під час такого переміщення.

Загрози, що виникають під час руху автотранспортного засобу, здебільшого стають причинами дорожньо-транспортних пригод. Під дорожньо-транспортною пригодною розуміється подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1]. Негативного впливу зазнає і навколишнє середовище: внаслідок пожеж, викликаних дорожньо-транспортними пригодами, витоку палива з пошкодженого автотранспортного засобу, фізичного знищення об'єктів навколишнього середовища під час дорожньо-транспортних пригод тощо. Зазначене дозволяє стверджувати, що дорожньо-транспортні пригоди негативно впливають на всі, без винятку, об'єкти забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

За інформацією Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України за період з 2007 року по 2011 рік мало місце 1209,9 тис. дорожньо-транспортних пригод, при цьому відмічалась загальна тенденція зниження показника на 92,7 тис.: з 278,8 до 186,1 тис. [2] (на 33,25%), або ж 8,73 % в середньорічному вимірі за розглянутий період.

Найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод спостерігалась в 2008 році: 313,2 тисяч випадків є максимальним показником за розглянутий період. В 2007 році відбулося 278,8 тисяч дорожньо-транспортних пригод, в 2009 році - 229,9 тисяч, в 2010 році - 203,9 тисяч, в 2011 році - 186,1 тисяч. Таким чином, починаючи з 2009 року, загальна кількість дорожньо-транспортних пригод щороку зменшувалась: в 2009 році - на 82,3 тисячі, 2010 - на 26 тисяч, 2011 - на

17,8 тисяч. В 2008 році ж відмічалось збільшення рівня дорожньо-транспортних пригод в порівнянні з показником попереднього року на 11,98 %. Проте вже наступного року мало місце найістотніше (на 26,36 %) зменшення рівня дорожньо-транспортних пригод щодо показника попереднього року у відсотках. А з 2010 року відносне падіння кількості дорожньо-транспортних пригод поступово зменшується.

Зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод є не випадковим, воно є результатом проведення органами державної влади комплексу заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху. В Національній доповіді про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2009 році зазначена позитивна тенденція пов'язується з прийнятим 24 вересня 2008 року Законом України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху" [3]. Ним було встановлено адміністративну відповідальність за ряд порушень вимог безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом, підвищено санкції за адміністративні правопорушення.

В розглядуваному періоді аналогічні тенденції притаманні і дорожньо-транспортним пригодам з потерпілими. Так, за інформацією Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України за період з 2007 року по 2011 рік відбулося 214,1 тис. дорожньо-транспортних пригод з потерпілими, при цьому відмічалась загальна тенденція зниження показника на 32,6 тис.: з 63,3 до 30,7 тис. [2] (на 51,5%), або ж 12,87 % в середньорічному вимірі.

Щодо дорожньо-транспортних пригод з потерпілими слід відмітити, що найбільша їх кількість мала місце в 2007 році - 63,3 тисячі випадків. В 2008 році відбулося 51,3 тисячі дорожньо-транспортних пригод з потерпілими, в 2009 році - 37 тисяч, в 2010 році - 31,8 тисячі, в 2011 році - 30,7 тисячі. Як і у випадку з дорожньо-транспортними пригодами, в 2009 році в порівнянні попереднім роком мало місце максимальне зниження кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими. Вона зменшилась на 14,3 тисячі випадків, або на 27,88 %.

На відміну від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод, в досліджуваній період кількість дорожньо-транспортних пригод з потерпілими постійно зменшувалась: в 2008 році - на 12 тисяч, в 2009 році - на 14,3 тисячі, в 2010 році - на 5,2 тисячі, в 2011 році - лише на 1,1 тисячі. Щорічне зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими є позитивним процесом - адже кожного року все менше осіб травмується та гине на автошляхах нашої держави.

Відносне падіння кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими спостерігалось з 2007 року до 2011 року. Навіть коли в 2008 році відбулося збільшення рівня дорожньо-транспортних пригод в порівнянні з показником попереднього року, рівень дорожньо-транспортних пригод з потерпілими в порівнянні з попереднім роком продовжував знижуватися. 2009 року відбулося максимальне (на 27,88 %) зменшення рівня дорожньо-транспортних пригод щодо показника попереднього року у відсотках. Однак починаючи з 2009 року відносне падіння кількості дорожньо-транспортних пригод поступово зменшується, так само як і відносне падіння загальної кількості дорожньо-

транспортних пригод.

Зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими також є наслідком проведення органами державної влади комплексу заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху. Так, в 2007-2011 роках здійснено ряд заходів, направлених на зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод взагалі та дорожньо-транспортних пригод з потерпілими зокрема. Щороку проводяться спеціальні профілактичні заходи на транспорті: "Дні безпеки", "Автобус" та інші. Регулярно організовуються круглі столи на тему "Безпека на дорозі: рішення і дії", "Діти на дорозі. Аспекти безпеки та пріоритетної суспільної турботи" [2].

Наведені абсолютні показники дозволяють вирахувати питому вагу дорожньо-транспортних пригод з потерпілими в загальній кількості дорожньо-транспортних пригод в кожному році, що дає змогу оцінити рівень травматизму в Україні в останні роки.

Так, в 2007 році відбулося 278,8 тисяч дорожньо-транспортних пригод. З них 63,3 тисячі - це дорожньо-транспортні пригоди з потерпілими, що становить 22,7%. В 2008 році відбулося відповідно 312,2 тисячі дорожньо-транспортних пригод та 51,3 тисячі дорожньо-транспортних пригод з потерпілими (16,4%), в 2009 році - 229,9 тисячі та 37 тисячі (16,1%), в 2010 році - 203,9 тисячі та 31,8 тисячі (15,6%) і, нарешті, 2011 року - 186,1 тисячі та 30,7 тисячі (16,5%). Наведені розрахунки свідчать про те, що частка дорожньо-транспортних пригод з потерпілими не зазнає істотних змін, починаючи з 2008 року [2]. Це вказує на те, що з 2008 року спрямовані на зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод заходи не мають суттєвого впливу на рівень дорожньо-транспортного травматизму.

Враховуючи викладене, можна зробити висновок, що динаміці дорожньо-транспортних пригод та дорожньо-транспортних пригод з потерпілими притаманні аналогічні тенденції. З одного боку, вони мають позитивний характер, адже в останні роки абсолютні показники дорожньо-транспортних пригод та дорожньо-транспортних пригод з потерпілими зменшуються. З іншого боку, відносно падіння кількості дорожньо-транспортних пригод та дорожньо-транспортних пригод з потерпілими зменшується. Більше того, рівень дорожньо-транспортного травматизму залишається небезпечно високим - кожна 8 дорожньо-транспортна пригода спричиняє травмування громадян. Це свідчить про зниження ефективності системи заходів, що здійснюється щороку для попередження дорожньо-транспортних пригод та дорожньо-транспортних пригод з потерпілими.

Важливим напрямом забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом є збереження майна учасників цих перевезень та інших осіб під час їх здійснення. Слід відмітити, що частіше за все шкода майну учасників пасажирських перевезень та інших осіб спричиняється внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Тому попередження дорожньо-транспортних пригод, подолання загроз, розглянутих вище, одночасно зменшує ризик ушкодження майна.

Збереження майна під час пасажирських перевезень автомобільним транспортом слід розглядати в трьох аспектах: збереження майна пасажирів

(особистих речей та багажу), збереження майна перевізника (транспортного засобу), збереження майна інших осіб.

Обов'язок збереження майна пасажирів, зокрема їхнього багажу, покладений на перевізника та водія. Так, згідно Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [4] водій зобов'язаний забезпечувати перевезення багажу в багажних відділеннях автобуса (у разі їх наявності) або розміщення так, щоб не заважати вільному проходу пасажирів уздовж салону автобуса та не блокувати доступ до основних і аварійних виходів. А перевізник повинен компенсувати шкоду, заподіяну майну пасажирів.

Збереження майна перевізника (в більшості випадків транспортного засобу) під час пасажирських перевезень автомобільним транспортом в першу чергу лежить в площині кваліфікованості водіїв та обслуговуючого персоналу. Ця діяльність під час надання послуг з перевезення пасажирів в першу чергу пов'язана з попередженням дорожньо-транспортних пригод.

Крім того, серед вимог до підприємства-перевізника задля отримання сертифіката відповідності послуг є вимога про наявність власної або орендованої території для зберігання автобусів під охороною. Площа території для зберігання автобусів повинна забезпечувати стоянку для всіх зареєстрованих на підприємстві автобусів (на термін не менший, ніж термін дії сертифіката, з моменту надання заявки на сертифікацію послуг) [5, С. 12].

Важливість вимоги охоронюваної стоянки для автобусів полягає не лише в збереженні майна підприємства-перевізника, а й в усуненні загрози навмисного пошкодження транспортних засобів, що під час їх руху може стати причиною дорожньо-транспортної пригоди.

Питання забезпечення збереження майна інших осіб під час пасажирських перевезень автомобільним транспортом, на нашу думку, полягає перш за все в попередженні дорожньо-транспортної пригоди. Однак, важливу роль щодо гарантування майнової безпеки відіграє можливість відшкодування збитків, завданих транспортним засобом в результаті дорожньо-транспортної пригоди. Нерідко підприємства відшкодовують такі збитки роками. Тому, безперечно, позитивним було запровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

На території України заборонена експлуатація транспортного засобу без чинного на її території поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, або поліса (сертифіката) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, укладеного в іншій країні з уповноваженою організацією із страхування цивільно-правової відповідальності [6]. Таким чином, громадяни, майну яких нанесено шкоду, гарантовано отримують як мінімум грошову компенсацію і зможуть відновити втрачені цінності чи замінити їх відповідно до власного бажання.

Третім напрямом забезпечення безпеки є охорона навколишнього середовища під час здійснення пасажирських перевезень автомобільним транспортом. На відміну від двох попередніх, охорона навколишнього середовища є зовнішньоспрямованою частиною забезпечення безпеки пасажирських перевезень. Тобто діяльність в цьому напрямі покликана мінімізувати шкоду, яку завдає функціонування пасажирського автомобільного транспорту.

У багатьох країнах автомобільний транспорт є одним з найголовніших джерел шкідливих парникових газових викидів до атмосфери. Наприклад, в ЄС автомобільний транспорт складає 35% від загального обсягу викидів карбонату діоксиду та близько 20% від загального обсягу викидів парникових газів. В США транспорт спричиняє біля 30% від загальної кількості викидів парникових газів [7].

В Україні через нестачу достовірної інформації щодо споживання моторного пального, яке є основою для підрахування викидів парникових газів пересувними джерелами, існує недооцінка обсягів викидів парникових газів автомобільним транспортом. Більше того, в нашій державі тенденція до збільшення викидів парникових газів через зростаючу кількість транспортних засобів повинна також бути врахована.

Автомобільні транспортні засоби, через поширене індустріальне та особисте використання, мають негативний вплив на великі зони, включаючи зони відпочинку та рекреаційні зони, а також флору і фауну. Крім шкоди для здоров'я, такий вплив спричиняє зниження зборів посівних, а агресивні компоненти викидів двигунів навіть спричиняють псування будівель тощо. Проте найбільш важливим негативним фактором є забруднення автомобільним транспортом повітря населених пунктів.

В Україні з 2002 року наказами Мінтрансу і Держстандарту було введено норми "Євро-2", хоча ще в 1996 році Кабінет Міністрів прийняв постанову, відповідно до якої автомобілі без каталізаторів не могли ввозитися в Україну з 2001 року, а ще через рік - і експлуатуватися в Україні. Цю постанову декілька разів змінювали, і заборону ввезення автомобілів без каталізаторів перенесли на 2003 рік. Законом України № 2134-III від 07.12.2000 року "Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо регулювання ринку автомобілів України" [8] було встановлено, що в Україну забороняється ввозити автомобілі без каталізатора, який забезпечує вміст шкідливих речовин у відпрацьованих газах на рівні "Євро-2". Але це формулювання не зовсім коректне, адже в законодавстві не повинно бути вказівки на конструкцію автомобіля, а лише нормуватися кількість шкідливих викидів. Варто зауважити, що на практиці закон фактично не виконувався, адже встановлення каталізатора на автомобіль із карбюраторним двигуном не привело до зменшення шкідливих викидів а отже положення нормативних актів не було виконано [9].

У підсумку можна відмітити, що стан забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом характеризується як позитивними, так і негативними тенденціями. З одного боку, в останні роки спостерігаються позитивні тенденції щодо зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, дорожньо-транспортних пригод з потерпілими. На законодавчому рівні впроваджені гарантії збереження майна учасників пасажирських перевезень автомобільним транспортом та інших осіб, здійснюються кроки в напрямку наближення вітчизняного законодавства з питань захисту навколишнього середовища під час експлуатації автомобільного транспорту до європейських стандартів. З іншого боку, відносно падіння кількості дорожньо-транспортних пригод та дорожньо-транспортних пригод з потерпілими поступово зменшується. Гарантії збереження майна учасників пасажирських перевезень

автомобільним транспортом та інших осіб мають переважно характер відшкодувань, їм не притаманний превентивний характер. А наближення українського законодавства з питань захисту навколишнього середовища під час експлуатації автомобільного транспорту до європейських стандартів здійснюється несистематично та неефективно.

Вважаємо, що сучасний стан забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні не можна визнати задовільним. Для виправлення ситуації, що склалась, потрібно вироблення комплексної державної стратегії підвищення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом, впровадження нових форм та методів діяльності суб'єктів, що забезпечують безпеку цих пасажирських перевезень.

Список літератури:

1. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1306-2001-%EF>
2. Національні доповіді про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2007-2011 роках [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.mns.gov.ua/content.html>
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 вересня 2008 р. № 586-VI [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/586-17/print1339748336157190>
4. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=176-97-%EF>
5. Журавель В. В. Актуальне питання із сертифікації послуг перевезення пасажирів автобусами // В. В. Журавель. - Науково-виробничий журнал. - №3. - 2012. - С. 11-13
6. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01 липня 2004 р. №1961-IV [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1961-15/print1339748336157190>
7. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТСМ-Т (PK4. Автомобільний транспорт) : Заключний звіт 4.1 / Міністерство транспорту та зв'язку України. - Київ : Міністерство транспорту та зв'язку України, 2010. - 56 с.
8. Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо регулювання ринку автомобілів України : Закон України від 07 грудня 2000 р. № 2134-III [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2134-14>
9. Ходовий П. Дайте подихати! / П. Ходовий // Дзеркало тижня. - 2005. - №43. - С. 4-5

КУЛИШ С. В., КОМАРОВА Г. В., БЕЛЫХ А. Я.

СТИЛИСТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ РАЗГОВОРНОЙ РЕЧИ НЕГО СОСТАВЛЯЮЩИЕ

В обучении русскому языку как иностранному на современном этапе большое внимание уделяется особенностям русской разговорной речи. Это обусловлено целым рядом причин, среди которых, на наш взгляд, можно выделить следующие: во-первых, разговорная речь всегда отличается активностью проникновения во все сферы жизнедеятельности людей и функционирует как в повседневном общении, так и в различных сферах (литературе, кино, политике и т.д.). Во-вторых, разговорная речь носит многожанровый характер, что зачастую затрудняет ее понимание