

века, а выступают стилистическими синонимами уже существующих слов в языке.

Библиографический список

1. Иностранные заимствования в лексике английского языка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lingvotech.com/zaimstvovaniya>. – Дата доступа: 20.04.2015.
2. Немецкие заимствования в английском языке [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://works.doklad.ru/view/v3nP3urluYk.html>. – Дата доступа: 20.04.2015.
3. Звегинцев, В. Очерки по общему языкознанию [Электронный ресурс] / В. Звегинцев. – Режим доступа: http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Linguist/zveg/04.php. – Дата доступа: 21.04.2015.

УДК 614.8

*Д. И. Озем, 3 курс
Научный руководитель: Д. Ю. Макацария,
кандидат технических наук, доцент,
доцент кафедры тактико-специальной подготовки
Могилевского института МВД Республики Беларусь*

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВОЗНИКНОВЕНИЕМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В статье рассматривается процесс автомобилизации населения Республики Беларусь и связанные с ним чрезвычайные ситуации техногенного характера. Изучаются причины возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также способствующие им дорожные и погодные условия.

Человек в современном обществе уже не представляет свою жизнедеятельность без использования автомобильного транспорта. Автомобилизация глубоко вошла в наш повседневный быт, предоставляя человеку блага и удовлетворяя потребности в своевременном, комфортном и быстром перемещении на значительные расстояния. Кроме этого через территорию нашей страны ежедневно перевозятся сотни тонн грузов, оказывая положительное влияние на экономику [1].

Однако не только положительный эффект приносит автомобильный транспорт в процессе его эксплуатации. К сожалению, достаточно остро стоят экологические и энергетические проблемы, существует вероятность возникновения чрезвычайных ситуаций техногенного характера, связанных с дорожной

аварийностью. Наибольший ущерб наступает при возникновении дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП), связано это не только с материальным вредом, причиняемым физическим и юридическим лицам, но и с угрозой жизни и здоровью граждан [2].

Одним из важных направлений деятельности сотрудников органов внутренних дел является проведение комплекса мероприятий, направленных на снижение уровня аварийности на автомобильных дорогах страны, а также обеспечение безопасности дорожного движения в различных условиях.

Каждое ДТП возникает в результате проявления нескольких взаимосвязанных причин и условий, которые не были своевременно оценены. Наиболее подготовленным участником дорожного движения является водитель. От его четких, правильных и своевременных действий зависит процесс управления автомобилем. При анализе возникновения ДТП очень часто выявляются действия водителей, не соответствующие требованиям, предъявляемым к безопасности дорожного движения, а именно отсутствие четких знаний правил дорожного движения (далее – ПДД), пренебрежение требованиями ПДД, неправильная оценка дорожной ситуации и просто невнимательность.

Статистика возникновения ДТП позволяет выделить основные типы происшествий в зависимости от вида его участников. С учетом убывания их удельного количества ДТП распределяются:

- конфликты автотранспорт–пешеход (количество составляет почти половину от общего количества совершенных ДТП);
- конфликты автотранспорт–автотранспорт (количество данных происшествий составляет около трети от общего количества совершенных ДТП), а в половине случаев это лобовые столкновения;
- конфликты автотранспорт–дорога;
- конфликты автотранспорт–препятствие;
- конфликты автотранспорт–велосипедист.

К сожалению, высоким является процент возникновения ДТП, в частности столкновений в попутном направлении, наездов на препятствия и на пешеходов, которые совершаются водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения.

Прослеживается определенная закономерность и в процессе анализа ДТП по критериям времени суток, дня недели и времени года, когда было совершено происшествие.

Временной интервал, в котором вероятность возникновения ДТП возрастает, находится в промежутке первых двух часов вечера после окончания рабочего дня. Несмотря на большую концентрацию ДТП, тяжесть последствий от них здесь не велика. Однако именно ночной и утренний интервал времени от первого часа после полуночи до начала первой смены производственных работ

характеризуется самой высокой тяжестью последствий ДТП, хотя интенсивность движения здесь минимальная. Около четверти ДТП, которые были совершены в данный период времени, приходится на водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

Рассматривая отдельные дни недели, следует отметить, что в рабочие дни, за исключением пятницы, риск возникновения ДТП ниже, чем в выходные. В пятницу, субботу и воскресенье более чем в два раза возрастает вероятность возникновения ДТП по сравнению с другими днями недели.

В отличие от стран Западной Европы, где пик аварийности приходится на летний период, на территории нашей страны наблюдается смещение данного времени преимущественно на осенний период. Наиболее высокая тяжесть последствий наблюдается у ДТП, совершенных в период времени с августа по ноябрь.

Проводя анализ относительно условий движения, количество ДТП можно разделить на следующие группы:

- на сухом дорожном покрытии отмечается самый большой уровень ДТП (количество данных происшествий составляет около 60 % от общего количества совершенных ДТП);
- на влажном и мокром дорожном покрытии отмечается средний уровень ДТП (количество данных происшествий составляет около 25 % от общего количества совершенных ДТП);
- на скользком, заснеженном и обледеневшем дорожном покрытии отмечается самый низкий уровень ДТП (количество данных происшествий составляет около 5–7 % от общего количества совершенных ДТП). Это связано с повышением внимания водителя.

Следует отметить, что максимально тяжелые последствия происшествий отмечаются именно в условиях плохой управляемости.

Список использованных источников

1. Врубель, Ю. А. Исследования в дорожном движении : учеб.-метод. пособие / Ю. А. Врубель. – Минск : БНТУ, 2007. – 178 с.
2. О дорожном движении [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 05 янв. 2008 г. № 313-З : принят Палатой представителей 17 дек. 2007 г. : одобр. Советом Респ. 20 дек. 2007 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 11 июля 2014 г. // Консультант-Плюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.