

торые одинаковы по объему, но имеющих разную сложность содержания, что позволило их рассматривать как А1 и А2 («легкие» тексты) и В1 и В2 («трудные» тексты).

Процедура анализа текстов документов по данному направлению с целью устранения смысловой избыточности состоит в формировании информационной структуры текста документа и определении дублирующей информации с последующим устранении имеющейся в ней избыточности. Понимание смысловой информации текстов документов при чтении и аудировании контролировалось с помощью письменных пересказов и ответов на вопросы, касающиеся главной мысли и подтекста сообщения в количественном значении для правильно переданных фактов полного и сокращенного вариантов текстов документов, а также искаженных и пропущенных фактов (таблица 1).

Таблица 1 – Групповые сопоставления понимания главной мысли текста и подтекста полного и сокращенного вариантов документа

Вид деятельности	Вариант текста	Количество респондентов, правильно понявших главную мысль и подтекст текста, %	
		полный текст	сокращенный
Аудирование	А1	100	94
Аудирование	В1	100	90
Чтение	А2	95	100
Чтение	В2	100	91

Анализ таблицы 1 показал, что на вопросы о главной мысли текста и подтекста правильно понимаются большинством респондентов в том случае, если оба текста предъявляются в полном варианте. Разница в понимании полного и сокращенного вариантов «легкого» текста (А1) составляет 6 %, а «трудного» (В1) – от 1 до 10 %. Следовательно, повышение информативности текста оказывает отрицательное влияние на понимание главной мысли, как текста, так и подтекста «трудного» сообщения, чем на понимание главной мысли текста и подтекста «легкого» текста – 4 %. Разница в понимании главной мысли текста и подтекста полного и сокращенного вариантов одного и того же документа составляет: для «легкого» варианта – 6 %, что менее значимо, а для «трудного» – 10 %.

При чтении главная мысль текста и подтекста «легкого» текста А2 поняты лучше, когда текст предъявлен в компрессионном варианте – разница составляет – 5 %. Главная мысль текста и «трудного» подтекста лучше поняты в полном варианте и разница составляет – 9 %.

Таким образом, выполненный анализ показал, что повышение информативности текста документа оказывает положительное влияние на глубину понимания «легкого» текста и отрицательное – «трудного».

Сопоставление результатов понимания главной мысли текста и подтекста при чтении и аудировании свидетельствует о том, что глубина одинакова (при аудировании – от 100 до 90 %, при чтении от – от 100 до 91 %). Полученные результаты дают основание предположить, что вид речевой деятельности человека не оказывает существенного влияния на глубину понимания.

#### Список литературы

- 1 **Выготский, Л. С.** Собрание сочинений: в 6 т. Т. 2. / Л. С. Выготский. – М. : Педагогика, 1982. – 306 с.
- 2 **Бельтюков, В. И.** Взаимодействие анализаторов в процессе восприятия и усвоения устной речи / В. И. Бельтюков. – М. : Педагогика, 1977. – 176 с.
- 3 **Жинкин, Н. И.** Речь как проводник информации / Н. И. Жинкин. – М. : Наука, 1982. – 157 с.
- 4 **Зимняя, И. А.** Лингвopsихология речевой деятельности / И. А. Зимняя. – М. : Москва; Воронеж: НПО «МОДЭК», 2001. – 320 с.
- 5 **Зорькина, О. С.** О психолингвистическом подходе к изучению текста / О. С. Зорькина // Язык и культура. – Новосибирск, 2003. – С. 205–210.

УДК 656.08

## ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*А. В. ДУБОВИК*

*Институт пограничной службы Республики Беларусь, г. Минск*

Географическая особенность расположения Республики Беларусь, уровень развития транспортных коммуникаций, широкая сеть логистических центров и стабильная социально-политическая

обстановка в стране привлекают международных перевозчиков к использованию транспортных путей нашей страны в качестве основных маршрутов для осуществления своей деятельности.

Как показывает опыт последних лет, служебная деятельность частей и подразделений пограничного контроля осуществляется в обстановке стабильного роста движения через Государственную границу Республики Беларусь физических лиц и транспортных средств, что в условиях неудовлетворительной работы контрольных служб сопредельных государств приводит к образованию очередей перед пунктами пропуска. Очереди из автобусов в некоторых пунктах пропуска достигали в летнее пиковое время до 50 единиц в каждом направлении. Естественные нужды пассажиров, а также температура воздуха в период нахождения в очередях подразумевают выход пассажиров из транспортных средств, что не всегда безопасно и влечет за собой дорожно-транспортные происшествия, нарушение режима в пункте пропуска, «потерю» пассажира (убытие автобуса из места оформления без пассажира, посадка пассажира в другой автобус и т. п.).

Подразделения пограничного контроля принимают все необходимые меры для обеспечения безопасности пассажиров как в период прохождения всех видов контроля, так и при ожидании очереди для их прохождения. Основным направлением сосредоточения усилий при этом является проблема минимизации очередей в целях обеспечения безопасности пассажирских перевозок при пересечении государственной границы.

К главной причине скопления очередей из автобусов можно отнести высокую плотность прибытия автобусов, а также их одновременное прибытие. К сожалению, на сегодняшний день каждый пункт пропуска имеет ту пропускную способность, которая складывается исходя из территории пункта пропуска, численности сотрудников, наличия залов оформления и их особенностей (реверсивное оформление), а не из интенсивности пассажиропотока.

Необходимо отметить, что автобусные парки и частные компании при составлении расписания движения преследуют получение максимальной прибыли от конкретной перевозки пассажиров, что достигается максимально допустимым количеством пассажиров по всему маршруту следования. При этом они исходят из графика движения поездов и расписания авиаперелетов в населенных пунктах по маршруту их следования, а также из удобства времени прибытия и убытия. Данные факты прослеживаются при уточнении расписания движения автобусов с руководством автопарков. При выборе маршрута следования перевозчики выбирают кратчайший маршрут, что приводит к высокой плотности прибытия автобусов в одни пункты пропуска и отсутствием пассажиропотока в других пунктах пропуска.

Согласно Инструкции о порядке взаимодействия государственных контрольных органов при пропуске через Государственную границу Республики Беларусь физических лиц, транспортных средств и товаров в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, время оформления автобусов в пунктах пропуска составляет: без высадки пассажиров – 40 минут, с высадкой пассажиров – 50 минут. Данный фактор при составлении расписания движения учитывается в последнюю очередь и только в процессе согласования расписания движения с должными лицами Госпогранкомитета в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Образование очередей из автобусов несет в себе следующие угрозы безопасности пассажиров:

- массовый выход пассажиров на проезжую часть дороги или территорию пункта пропуска, не предназначенную для нахождения пешеходов;
- перекрытие отдельной части дороги, что создаст трудности при встречном разъезде, особенно при наличии очередей из других категорий транспортных средств, или другие препятствия для дорожного движения;
- ухудшение состояния здоровья пассажиров, их моральный ущерб.

Все вышеизложенное указывает на необходимость совершенствования и упорядочения пассажирских перевозок автомобильным транспортом в части касающейся пересечения границы.

Для этих целей целесообразно использовать практику распределения нагрузки транспорта, используемую в железнодорожных и воздушных пунктах пропуска. В настоящее время одновременное прибытие поездов в железнодорожные пункты пропуска, а также одновременная посадка самолетов в воздушных пунктах пропуска исключены. Это достигается посредством функционирования Центра управления полетами и Центра управления перевозками Белорусской железной дороги. Для этого необходимо создать единый государственный центр управления пассажирских автоперевозок, который аккумулирует в себя всю сеть пассажирских автоперевозок государственных организаций, частных и иностранных компаний.

В первую очередь, необходимо создать единое расписание движения автобусов, где пересмотреть места и время пересечения государственной границы рейсовыми (в т. ч. иностранными) автобусами по согласованию с Госпогранкомитетом в целях оптимизации нагрузки на пункты пропуска. Приоритетным направлением в данных расчетах целесообразно рассматривать сочетание с графиком движения поездов и расписанием авиаперелетов в населенных пунктах по маршруту следования.

С учетом пересмотренного расписания движения рейсовых автобусов необходимо определить места и время пересечения границы автобусов, осуществляющих перевозку организованных групп детей, во взаимодействии с заинтересованными государственными организациями по согласованию с Госпогранкомитетом. Приоритетным направлением в данных расчетах целесообразно рассматривать удобство прибытия и убытия, а также кратчайший маршрут следования, что регламентировано Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Частные (в т. ч. иностранные) перевозчики обращаются на сайт единого государственного центра управления пассажирских автоперевозок, бронируя время и место пересечения границы. Данный сайт представит собой своеобразную электронную очередь для пассажирских автоперевозчиков. Конечную информацию в виде сформированного расписания автомобильных перевозок пассажиров получают Госпогранкомитет (пункты пропуска) и операторы зон ожидания электронной очереди.

Госпогранкомитет и Государственный таможенный комитет принимают все необходимые меры для соблюдения установленного графика пересечения границы, при этом превышение времени оформления одного транспортного средства не должно сказываться на последующих транспортных средствах.

Прибывшие к пункту пропуска незарегистрированные в системе (в т. ч. пропустившие свое время) перевозчики могут быть пропущены через границу в исключительных случаях при появлении свободного времени между автобусами вследствие небольшого количества пассажиров по решению компетентных должностных лиц Госпогранкомитета и Государственного таможенного комитета.

Данная система после детальной проработки позволит исключить образование очередей перед пунктами пропуска, и, как следствие, время ожидания для пересечения границы, разгрузит основные транспортные артерии, что в совокупности внесет огромный вклад в обеспечение безопасности автомобильных перевозок.

#### Список литературы

1 Правила автомобильных перевозок пассажиров : Пост. Совета Министров Респ. Беларусь от 30.06.2008 г. № 972 (в ред. пост. Совета Министров Респ. Беларусь от 31.08.2018 г. № 636). – Национальный правовой интернет-портал, 11.09.2018, 5/45556.

2 Инструкция о порядке взаимодействия государственных контрольных органов при пропуске через Государственную границу Республики Беларусь физических лиц, транспортных средств и товаров в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь : Пост. Гос. пограничного комитета Респ. Беларусь и Гос. таможенного комитета Респ. Беларусь 31.10.2011 г. № 25/47 (в ред. пост. Гос. пограничного комитета Респ. Беларусь и Гос. таможенного комитета Респ. Беларусь от 29.08.2014 г. № 15/49). – Минск, 2014.

УДК 656.08:316.62

## **РОЛЬ ЭВРИСТИЧЕСКОГО ОБУЧЕНИЯ В РАЗВИТИИ У ПАССАЖИРА СПОСОБНОСТИ ПРИНИМАТЬ РЕШЕНИЕ ПРИ ОПАСНОМ ПРОИСШЕСТВИИ НА ТРАНСПОРТЕ**

*Т. П. ДЮБКОВА-ЖЕРНОСЕК*

*Белорусский государственный университет, г. Минск*

Совершенствование системы обеспечения безопасности транспортной деятельности на основе модернизации инфраструктуры транспортного комплекса и организации ситуационного мониторинга является одной из основных задач Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г. [1, с. 631]. Любое транспортное средство может быть источником повышенной опасности. Сокращение количества опасных происшествий на транспорте и их неблагоприятных последствий требует не только строгого соблюдения требований по эксплуатации транспортных средств, но и правил безопасного поведения пассажиров и их умений адекватно дей-