

# ВЕСТНИК НАУКИ



ВЫПУСК №4 (37)



ТОМ 2

Международный научный журнал

[www.вестник-науки.рф](http://www.вестник-науки.рф)

Тольятти 2021

---

Международный научный журнал

# «ВЕСТНИК НАУКИ»

№ 4 (37) Том 2

АПРЕЛЬ 2021 г.

(ежемесячный научный журнал)

---

В журнале освещаются актуальные теоретические и практические проблемы развития науки, территорий и общества. Представлены научные достижения ученых, преподавателей, специалистов-практиков, аспирантов, соискателей, магистрантов и студентов научно-теоретического, проблемного или научно-практического характера.

Предназначено для преподавателей, аспирантов и студентов, для всех, кто занимается научными исследованиями в области инновационного развития науки, территорий и общества.

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются, публикуются в авторской редакции.

Авторы несут ответственность за содержание статей, за достоверность приведенных в статье фактов, цитат, статистических и иных данных, имен, названий и прочих сведений, а также за соблюдение законов об интеллектуальной собственности. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Главный редактор журнала:

**РАССКАЗОВА ЛЮБОВЬ ФЁДОРОВНА**

---

*Главный редактор:* Рассказова Любовь Федоровна  
*Адрес учредителя, издателя и редакции:* г. Тольятти  
*сайт:* <https://вестник-науки.рф>  
*eLibrary.ru:* [https://elibrary.ru/title\\_about.asp?id=67626](https://elibrary.ru/title_about.asp?id=67626)

*Дата выхода в свет:*  
11.04.2021 г.  
*Периодическое  
электронное научное  
издание.*

## СОДЕРЖАНИЕ (CONTENT)

## ОБЩЕГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (HUMANITARIAN SCIENCES)

- 1. Григорьева С.И., Егорова В.Н.**  
СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ ПОЖИЛЫХ ЛЮДЕЙ В ШКОЛЕ ТРЕТЬЕГО ВОЗРАСТА .....5-14
- 2. Карл Н.Н.**  
РОЛЬ ИНТЕРАКТИВНЫХ СТЕНДОВ И ЛАБОРАТОРИЙ В ПРОЦЕССЕ ОБУЧЕНИЯ УЧАЩИХСЯ ..... 15-19
- 3. Селебинко Л.В., Кривцова Е.В.**  
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ ИНВАЛИДОВ И ЛИЦ  
С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ЗДОРОВЬЯ ..... 20-24
- 4. Толмачева Л.Н.**  
ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ В УСЛОВИЯХ ДИСТАНЦИОННОГО ОБУЧЕНИЯ ..... 25-30
- 5. Фаргиева Р.Б., Бауаев К.К.**  
ПРОИЗВЕДЕНИЯ М.Е. САЛТЫКОВА-ЩЕДРИНА В ТИПОЛОГИЧЕСКОМ АСПЕКТЕ ..... 31-38

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ И МЕНЕДЖМЕНТ (ECONOMIC SCIENCE &amp; MANAGEMENT)

- 6. Төлегенов А.Т.**  
ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ..... 39-48

## ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ (JURIDICAL SCIENCE)

- 7. Рашигова Д.Х.**  
ПРОБЛЕМА СООТНОШЕНИЯ ПРАВА ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ  
И ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ..... 49-57
- 8. Рашигова Д.Х.**  
СООТНОШЕНИЕ ПРАВА ЕАЭС И НАЦИОНАЛЬНОГО ПРАВА  
ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ВЕРХОВЕНСТВА ЗАКОНА ..... 58-64

## ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ (TECHNICAL SCIENCE)

- 9. Амантаева А.М., Адилбеков М.А.**  
АВТОМАТИЗАЦИЯ ПАРОВОГО КОТЛА ..... 65-70
- 10. Неговора А.В., Красильников М.Н.**  
СИСТЕМА ПОДДЕРЖАНИЯ КОМФОРТНОГО МИКРОКЛИМАТА  
В САЛОНЕ ПЕРЕДВИЖНОЙ МАСТЕРСКОЙ ..... 71-76
- 11. Разяпов М.М., Красильников М.Н.**  
ПРИМЕНЕНИЕ РЕКУПЕРАТОРА В СИСТЕМАХ ВЕНТИЛЯЦИИ  
САЛОНА ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ..... 77-80

## МЕДИЦИНСКИЕ НАУКИ (MEDICAL SCIENCE)

- 12. Маматова Д.М.**  
МЕДИЦИНСКАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ В ПЕРИОД ВЫЗДОРОВЛЕНИЯ  
ПОСЛЕ ИНФЕКЦИОННЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ ..... 81-84

**ПРИРОДА И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ НАУКИ (NATURE & AGRICULTURAL SCIENCES)**

**13. Раджабов А.И., Истамкулова М., Аллаярова Ф., Гаффарова Н.**

СОДЕРЖАНИЕ ТЯЖЕЛЫХ МЕТАЛЛОВ В ПОЧВАХ САМАРКАНДСКОЙ ОБЛАСТИ..... 85-90

МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «НАУКА И ТЕХНИКА В XXI ВЕКЕ»

**14. Бархагинов Р.Р.**

ИССЛЕДОВАНИЕ ОБОБЩЕННОГО ОПЫТА СОВРЕМЕННЫХ ПРОБЛЕМ  
УПРАВЛЕНИЯ ВОПРОСАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И ЛИКВИДАЦИИ  
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ (НА МАТЕРИАЛАХ КРУПНЕЙШИХ  
МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ)..... 91-100

**15. Воронцова Ю.М.**

ПРОБЛЕМА СУБЪЕКТИВНОГО ОЩУЩЕНИЯ ОДИНОЧЕСТВА В ПОЖИЛОМ ВОЗРАСТЕ..... 101-108

**16. Долова Т.Б., Кодзоева Ф.З.**

ДИАЛЕКТИЧЕСКИЙ ПОДХОД В ИЗОБРАЖЕНИИ ЭМОЦИОНАЛЬНОГО КОНЦЕПТА  
«ЛЮБОВЬ» ЧЕРЕЗ СЛОВА-АНТИПОДЫ И СЛОВА-ПРОТОТИПЫ  
В РОМАНЕ Э. М. РЕМАРКА «ТРИУМФАЛЬНАЯ АРКА»..... 109-114

**17. Пинчук А.С.**

КЛАССИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ И АКТУАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ  
РЕАЛИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ..... 115-126

**18. Шуховцев В.В.**

ФАКТИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ И НЕПОСРЕДСТВЕННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО  
ХОЗЯЙСТВА НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ..... 127-137



---

**ОБЩЕГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (HUMANITARIAN SCIENCES)**

**УДК 364**

**Григорьева С.И.**

студент Института психологии

Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова

(Россия, г. Якутск)

**Егорова В.Н.**

к.п.н., доцент Института психологии

Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова

(Россия, г. Якутск)

**СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ  
ПОЖИЛЫХ ЛЮДЕЙ В ШКОЛЕ ТРЕТЬЕГО ВОЗРАСТА**

*Аннотация:* многие люди пенсионного возраста оказываются психологически не готовыми к выходу на пенсию, что негативно сказывается на психическом состоянии, дестабилизирует их и препятствует нормальной адаптации к новому образу жизни. Авторами К. Гиллард и П. Хиггс третий возраст рассматривается в более широком аспекте, с позиции культуры. Они определяют третий возраст как свободный от ответственности за семью и профессиональную деятельность период, предназначенный для раскрытия внутреннего потенциала. Целью данной работы является изучение влияния социокультурной реабилитации на самооценку и удовлетворенность жизнью неработающих пенсионеров. В статье рассматривается социально – культурная реабилитация пожилых людей как метод поддержки в возобновлении нарушенных, либо потерянных возможностей и социального статуса в соответствии с их внутренними увлечениями, нуждами и способностями. Современные формы работы с людьми третьего возраста предусматривают обучение и активизацию внутренних ресурсов человека с помощью творческой деятельности. Анализирован опыт работы и деятельность школы третьего возраста в городе Якутске. В исследовании приняли участие неработающие пенсионеры г. Якутска, которые обучаются в школе третьего возраста - 74 человека, в том числе женщин 54 (73%), мужчин 20 (27%). Выявлены основные мотивы посещения школы лицами пожилого возраста. Приведены

результаты изучения уровня самооценки, степени психологического комфорта и социально-психологической адаптированности неработающих пенсионеров, посещающих школу третьего возраста. Результаты исследования позволяют отметить, что занятие интересным делом, видение результата своего труда, положительная оценка со стороны других людей, повышает уровень самооценки пожилого человека и интерес к жизни, появляется чувство нужности и востребованности.

**Ключевые слова:** социально-культурная реабилитация, школа третьего возраста, активное долголетие, третий возраст, неработающий пенсионер.

В современном мире наблюдается рост людей пенсионного возраста, и взгляды ученых на личность, находящуюся в процессе старения, претерпели значительные изменения, на сегодняшний день мировое сообщество рассматривает пожилых людей в качестве позитивного фактора в процессе социального развития.

Разрабатывается стратегия непрерывного образования на протяжении всей жизни, которая предусматривает возможность обучения в пожилом возрасте после выхода на пенсию, появляется понятие «третий возраст».

Автором идеи третьего возраста является Питер Ласлетт, согласно его концепции, данный возрастной этап не имеет своего конкретного возрастного диапазона, считается, что третий возраст начинается со вступлением в пенсионный возраст и заканчивается с началом личностной зависимости от окружающих, немощности. Третий возраст характеризуется наличием большого количества свободного времени, меньшей ответственностью и наличием жизненных целей. В возрастной периодизации Ласлетт также выделяет четвертый возраст – период, который начинается с потери дееспособности и заканчивается смертью [5].

В работах многих авторов, таких как Э. Эриксон, М. Фозм, Т. В. Складорова, с прекращением профессиональной деятельности начинается период старения, наступление третьего возраста также связывается с субъективным принятием себя на роли «пожилого», что проявляется в изменении стиля жизни [3, 4].

Стоит отметить авторов К. Гиллард и П. Хиггс, они рассматривают третий возраст в более широком аспекте, с позиции культуры. Они предполагают, что третий возраст – это стиль жизни, а не сформированная идентичность. Они определяют третий возраст как свободный от ответственности за семью и профессиональную деятельность период, предназначенный для раскрытия внутреннего потенциала.

Социально-культурная реабилитация пожилых людей представляет собой систему приёмов и методов воздействия средствами социально-культурной деятельности и услуг, используемых с целью предложения им поддержки в возобновлении нарушенных либо потерянных возможностей в работе, в согласовании с их внутренними увлечениями, нуждами и способностями.

Социально - культурная реабилитация использует в качестве терапевтических средств различные художественные техники (вокал, танцы, стихосложение, рисование и пр.), используя момент эстетического переживания для гармонизации психического состояния пожилого.

Определение социально – культурной реабилитации включает в себя две составляющие: «социальную» и «культурную». «Социальная» предполагает выход пожилых на такой уровень компетенции, которая позволяет им вступать в обычные социальные контакты и взаимодействия пожилых людей между собой и окружающей их средой. «Культурная» - подразумевает наполнение процесса реабилитации конкретным культурным содержанием, освоение пожилыми людьми культурных ценностей, норм и традиций, указание на качество и сферу проявления их культурной активности, на результаты их творчества в процессе социально - культурной деятельности.

Современные формы работы с людьми третьего возраста предусматривают обучение и активизацию внутренних ресурсов человека с помощью творческой деятельности. Идея создания университетов и школ третьего возраста начиналось с европейских стран, на сегодняшний день в

России также активно реализуется концепция «активное долголетие», в рамках национальных проектов и государственных программ.

Методы исследования: анализ теоретической литературы по проблеме исследования, анкетирование, психологические тесты.

Целью нашего исследования было изучение влияния социокультурной реабилитации на самооценку и удовлетворенность жизнью неработающих пенсионеров.

Изучение деятельности школы третьего возраста г. Якутска, как формы работы с пожилыми людьми обнаружила, что школа - общественная организация, основной целью которой, согласно Уставу, является создание оптимальных условий для самоорганизации и социальной интеграции в современное общество ветеранов, пожилых граждан и инвалидов, защита их прав и интересов. В задачи организации входит: 1) активизация пожилых людей и инвалидов, с целью развития их способности представлять свои интересы в обществе, содействие социальной реабилитации; 2) предупреждение социального исключения пожилых людей и инвалидов, содействие их личностной самореализации; 3) улучшение отношения общества к пожилым людям и инвалидам, развитие социальной сплоченности и межпоколенческого взаимодействия; 4) продвижение гражданского образования, как технологию социальной работы с ветеранами, пожилыми людьми и инвалидами. Согласно статистическим данным, наблюдается увеличение посещаемости школы третьего возраста: 643 человека в 2012 году до 2332 человек по данным на 2019 год, что подтверждает актуальность деятельности школы третьего возраста среди пожилых людей. Самыми востребованными направлениями обучения в школе являются: компьютерная грамотность, йога – терапия, суджок терапия, лечебная физическая культура, кружок по вокалу, пошив национальной одежды.

Стоит отметить основные условия и принципы обучения пожилых людей школе третьего возраста: 1) учителя – люди пожилого возраста, готовые делиться своими знаниями и умениями, также они являются непосредственным



участниками группы; 2) отсутствуют критерии отбора при наборе курсистов; 3) финансовая доступность занятий – 90% услуг бесплатные; 4) учебный процесс ведется в комфортном для пожилого человека темпе; 5) широкий спектр направлений обучения (около 40 направлений), один человек может обучиться по нескольким направлениям; 6) отсутствует система оценок, однако есть система поощрений, возможность презентовать итог своих трудов (выставки, отчетные концерты); 7) школа является стартовой площадкой, дает возможность участвовать на разных мероприятиях городского, республиканского, российского уровня.

Всего в исследовании приняли участие неработающие пенсионеры г. Якутска, которые обучаются в школе третьего возраста - 74 человека, в том числе женщин 54 (73%), мужчин 20 (27%). Средний возраст испытуемых 65 лет, возрастной диапазон от 54 до 85 лет.

Нами было проведено анкетирование участников, с целью изучения мотивации к обучению в школе третьего возраста и выявления интересов испытуемых. В результате анкетирования, было выявлено, что у 52% респондентов мотивом посещения школы третьего возраста выступает обучение тому, о чем давно мечтали, у 30% респондентов мотивом выступает желание получить возможность общения и тем самым завести новые знакомства, также были варианты ответов такие как: заполнить свободное время полезными делами, возможность обучиться бесплатно и отдохнуть от быта и домашней суеты. На вопрос: «Какие курсы больше всего вам нравятся?», 36% респондентов выбрали вокал, далее идут танцы, декоративно – прикладные курсы и встречаются варианты: ЛФК, литературный кружок, живопись и клубы по интересам. Также респонденты отмечают, что после посещения школы третьего возраста они стали больше общаться, расширился круг друзей и появился коллектив, появилось ощущение вдохновения. Другие отмечают, что жизнь стала интересней и насыщенной, улучшилось настроение. Также были варианты ответов: улучшение физического здоровья, самоорганизация, нравится видеть

результат своего труда, отдых от быта, чувство нужности и востребованности обществом, уверенность в себе.

Для измерения уровня самооценки нами был использован опросник М. Розенберга. У 74% респондентов самоуважение на среднем уровне (23-34 б.), что означает преобладание самоуважения, адекватную оценку своих достоинств и недостатков, сохраняется уважение к себе при неудачах, но все же иногда может наблюдаться состояние тревожности и недовольства собой, что не позволяет смириться с тем, что изменить невозможно и быстро среагировать, и откорректировать там, где есть возможность. У 26% респондентов уровень самоуважения высокий, что означает уважение себя как человека, личность, профессионала. Присутствует стремление к развитию и совершенствованию в профессиональном, духовном и интеллектуальном плане, в сфере отношений, умение извлекать уроки из ошибок и трудных ситуаций.

С целью диагностики индекса жизненной удовлетворенности респондентов, степени психологического комфорта и социально-психологической адаптированности использовалась методика «Индекс жизненной удовлетворенности» (Neugarten A.O.) в адаптации Н. В. Паниной. Опросник индекса жизненной удовлетворенности состоит из 20 вопросов, результаты ответов которых сводятся к 5 шкалам, характеризующим различные аспекты общего психологического состояния человека и его удовлетворенности жизнью. Максимальный индекс жизненной удовлетворенности составляет 40 баллов. Средняя жизненная удовлетворенность – 25–30 баллов. Показатели менее 25 баллов считаются низкими. Средний показатель индекса жизненной удовлетворенности по выборке составляет 30,1 баллов, что соответствует среднему показателю жизненной удовлетворенности. 54% испытуемых имеют высокое значение индекса жизненной удовлетворенности, 22% - среднее значение индекса жизненной удовлетворенности, 24% - низкое значение индекса жизненной удовлетворенности.

Для обладателей высокого значения индекса жизненной удовлетворенности характерны низкий уровень эмоциональной напряженности, высокая эмоциональная устойчивость, низкий уровень тревожности. Они не испытывают дискомфорта по отношению к своему возрасту, не жалеют о своих поступках и оглядываясь на свою жизнь, испытывают чувство удовлетворения, с энтузиазмом и интересом относятся к обычной повседневной жизни, не боятся смотреть в будущее, планируют и ставят цели. Высоко оценивают свои внешние и внутренние качества. Оптимистичны и получают удовольствие от жизни.

Среднее значение индекса жизненной удовлетворенности определяется позитивным жизненным настроем, к своим делам и занятиям испытывают такой же интерес, как и раньше. Оглядываясь на прошлое, могут сказать, что многое упустили в своей жизни. Однако общий фон настроения положительный.

Для обладателей низкого значения индекса жизненной удовлетворенности характерны: апатия, пассивное примирение с жизненными неудачами, покорное принятие всего, что приносит жизнь, нерешительность. Склонность думать, что жизнь принесла им больше разочарований, чем положительных моментов. Им трудно смириться со старостью, жалеют о своих поступках и упущенных возможностях, не стараются строить планы на будущее, чувствуют усталость. Оглядываясь на прожитую жизнь, скорее думают, что не достигли тех целей, которые считают для себя важными.

Полученные в ходе исследования результаты позволяют нам утверждать, что занятия в школе третьего возраста способствуют социально - культурной реабилитации неработающих пенсионеров при наличии высокой мотивации. Занятие интересным делом, видение результата своего труда, положительная оценка со стороны других людей, повышает уровень самооценки пожилого человека и интерес к жизни, появляется чувство нужности и востребованности.

Очевидно, что в процессе обучения и творческой деятельности со своими ровесниками у пожилого человека расширяется круг общения, создаются новые социальные связи и возникает чувство принадлежности к учебной группе.

Также многие респонденты отметили ощущение вдохновения, оно возникает в человеке благодаря тому, что он осознает интерес к какой-либо деятельности и у него появляется желание творить. Вдохновение, как правило, сопровождается ощущением чувства легкости, ясности мыслей и позитивным настроением.

Заключение. Результаты проведенного нами исследования позволяют отметить, что третий возраст, благодаря наличию большого количества свободного времени, является благоприятным периодом для раскрытия внутреннего потенциала стареющего человека. Анализ деятельности школы третьего возраста г. Якутска, как формы работы с пожилыми людьми обнаружил, что в школе созданы оптимальные условия для самоорганизации и социальной интеграции в современное общество ветеранов, пожилых граждан и инвалидов. Школа является стартовой площадкой, дает возможность участвовать на разных мероприятиях городского, республиканского, российского уровня. Обучение и занятия по интересам, творческая деятельность позволяют повышению активности, способствуют раскрытию внутренних ресурсов человека, также принятию ответственности за планирование своей повседневной деятельности. У пожилого человека расширяется круг общения, создаются новые социальные связи и возникает чувство принадлежности к социальной группе. У него возникает чувство нужности и востребованности обществом, уверенность в себе, о чем свидетельствуют показатели самооценки и индекса жизненной удовлетворенности респондентов. Резюмируя вышеизложенное следует сделать вывод о том, что привлечение неработающих пенсионеров к неформальному образовательному процессу способствует улучшению психологического здоровья в целом, помогает пережить выход на пенсию, успешно адаптироваться к новому периоду жизни.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

- Борисов Г.И. Психологические характеристики пожилых людей третьего возраста // Педагогическое образование в России. 2016. №5. С. 171-176;
- Ендылетова Н.С. Особенности мотивации к обучению пожилых людей в университете третьего возраста // Студенческая наука и XXI век. 2015. №12. С. 67-69;
- Склярова Т.В. Возрастная педагогика и психология: учебное пособие для студентов педагогических вузов // Православ. Свято-Тихон. Богосл. ин-т, Центр пед. исслед. «Покров». 2004;
- Эриксон Э.Г. Детство и общество. СПб., 1996;
- Юхняк В. Г. Направления социально-культурной реабилитации лиц пожилого возраста // Вестник таганрогского института им. А.П.Чехова. 2016. №1. С. 238-242;
- Laslett P. The Third Age, the Fourth Age and the Future // Ageing and Society. 1994. No 3. Vol.14. P.436–447.

#### **Grigoreva S.I.**

student at the Psychology Institute  
North-Eastern Federal University  
(Russia)

#### **Egorova V.N.**

candidate of psychological sciences, Associate Professor  
of the Psychology Institute  
North-Eastern Federal University  
(Russia)



---

## THE SOCIO-CULTURAL REHABILITATION OF ELDERLY PERSONS AT THE THIRD AGE SCHOOL

**Abstract:** many people of retirement age are psychologically unprepared for retirement, which negatively affects their mental state, destabilizes them and prevents normal adaptation to a new lifestyle. The authors K. Gillard and P. Higgs consider the third age in a broader aspect, from the standpoint of culture. They define the third age as a period free from responsibility for family and professional activity, intended for the disclosure of inner potential. The aim of this work is to study the impact of socio-cultural rehabilitation on self-esteem and life satisfaction of non-working pensioners. The article examines the social and cultural rehabilitation of the elderly as a method of support in the restoration of disturbed or lost opportunities and social status in accordance with their inner hobbies, needs and abilities. Modern forms of work with people of the third age provide for training and activation of a person's inner resources with the help of creative activity. The work experience and activities of the school of the third age in the city of Yakutsk are analyzed. The study involved non-working pensioners of the city of Yakutsk who study in a school of the third age - 74 people, including 54 women (73%), 20 men (27%). The main motives of elderly people attending school have been identified. The results of studying the level of self-esteem, the degree of psychological comfort and socio-psychological adaptation of non-working pensioners attending a third-age school are presented. The results of the study allow us to note that engaging in an interesting job, seeing the result of one's work, a positive assessment from other people, increases the level of self-esteem of an elderly person and interest in life, there is a feeling of being needed and in demand.

**Keywords:** social and cultural rehabilitation, school of the third age, active aging, third age, unemployed pensioner.

УДК 1

**Карл Н.Н.**

учитель информатики, зам. директора по УВР

КГУ «Школа-гимназия №95»

(г. Караганда, Казахстан)

## **РОЛЬ ИНТЕРАКТИВНЫХ СТЕНДОВ И ЛАБОРАТОРИЙ В ПРОЦЕССЕ ОБУЧЕНИЯ УЧАЩИХСЯ**

***Аннотация:** интерактивная модель обучения подразумевает процесс обучения в условиях постоянного, активного взаимодействия всех участников образовательного процесса, когда ученик и учитель являются равноправными субъектами обучения.*

***Ключевые слова:** интерактивное обучение, интерактивные методы, принципы.*

Множество основных методических инноваций сегодня имеют связь с использованием интерактивных методов обучения. Понятие «интерактив» произошло от английского «interact» («inter» – между, «act» – действие) [1]. Интерактивный носит значение способности взаимодействовать, находиться в режиме беседы с чем-либо или кем-либо. Интерактивные методы обучения не влекут замену лекционных форм проведения занятий, а помогают лучше усвоить лекционный материал и формируют мнения и навыки поведения. Используя интерактивные методы, педагог лишь осуществляет регулирование процесса и организует его, подготавливает задания и темы для рассмотрения, даёт при необходимости консультации. По мнению В.А. Сухомлинского лучшим учителем является тот, кто забывает о том, что он учитель. Если учитель проявит искренний интерес и «встанет рядом» обучающиеся откликнутся и проявят подлинный интерес в общении.

Под интерактивным обучением понимается специальная форма построения познавательного процесса, целью которой является создание комфортных условий обучения, при которых обучающийся испытывает чувство успеха, своей интеллектуальной состоятельности, когда учитель и обучающийся являются равноправными субъектами обучения, когда обучающийся принимает активное участие в работе с учителем и своими сверстниками в коллективной, индивидуальной и групповой форме обучения. Участники учебных интеракций используют свой социальный опыт и опыт других людей, при этом они должны вступать в коммуникацию между собой, вместе осуществлять решение поставленных задач, преодолевать возникающие конфликты, находить способы взаимодействия, идти на компромиссы.

Среди преимуществ интерактивных методов обучения можно выделить:

- 1) пробуждение у обучающихся интерес;
- 2) поощрение активного участия всех обучающихся в учебном процессе;
- 3) обращение к чувствам каждого участника учебного процесса;
- 4) способствование эффективного усвоения учебного материала;
- 5) формирование у учащихся мнений;
- 6) формирование жизненных навыков.

Структура урока при использовании интерактивной технологии обучения состоит из 8 этапов.

**Мотивация.** При организации этого этапа необходимо менять способы мотивации от одного занятия к другому.

**Целеполагание.** Сообщение целей учащемуся позволяет дальнейшую деятельность сделать целенаправленной. Педагог учит учащихся формулировать цели урока.

**Предоставление новой информации.** Этот этап позволяет отобрать то, что учащиеся знают, а что им незнакомо и непонятно.

**Интерактивные упражнения.** В их качестве практикуется работа в малых группах. Наилучшим вариантом является наличие в каждой группе учащихся с

разным уровнем информативности, что позволяет обучающимся дополнять и обогащать знания друг друга. Каждая группа должна выступать кратко и наиболее информативно.

Новый продукт. Учитывая усвоенный учащимися объём информации им даётся возможность сделать свои выводы и выразить свою точку зрения.

Рефлексия. На этом этапе предполагается подведение итогов проделанной деятельности учащихся. Этот этап позволяет учащимся выделить новые усвоенные знания, и определить в каких случаях они могут быть применены.

Оценивание. Сложность этого этапа заключается в том, что оценка должна стимулировать учащихся для дальнейшей работы.

Домашнее задание. После проведения урока с использованием интерактивных методов обучения даются задания, которые предполагают творческое переосмысление изученного материала.

При интерактивном обучении работа организована таким образом, что практически все обучающие вовлечены в процесс познания. Осуществляя совместную деятельность, учащиеся вносят свой индивидуальный значимый вклад, при этом происходит обмен знаниями методами деятельности, идеями. При этом в процессе деятельности царит доброжелательная атмосфера и происходит взаимная поддержка, что способствует не только получению новых знаний, но и развитию самой познавательной деятельности, переводя её на более высокий уровень кооперации и сотрудничества. При изучении технических дисциплин лабораторные занятия можно рассматривать не просто как один из видов практических занятий, а как прохождение практики на реальном производстве. Дело в том, что наличие лабораторий в сфере обслуживания и эксплуатации устройств электрооборудования автомобильного транспорта, сельскохозяйственной техники, техники деревообработки является обязательным. Таким образом студенты, занимаясь в учебной лаборатории, должны научиться делать то, чем им придется заниматься на производстве. При

этом учебные лаборатории должны быть оснащены как производственные. Лабораторные работы должны представлять собой не просто практическую проверку теоретических знаний, а фактически производственные задания, связанные с диагностикой и устранением неисправностей различных технических систем с применением новейших технологических устройств. Правда надо заметить, что подобные лабораторные задания должны венчать всю лабораторную программу. То есть предварительно в ходе лабораторных занятий следует обучить студента технике измерений, умению пользоваться измерительными приборами, научить его оценивать результаты измерений, грамотно их оформлять, научить отдельно методике поиска неисправностей, и их устранения и только после этого ставить задачи, которые предполагают синтез всех этих знаний. Именно лабораторные знания могут сформировать общую техническую культуру специалиста, так как ряд навыков и умений получаемых при выполнении лабораторных работ являются универсальными и могут пригодиться при освоении любых других специальностей поскольку сейчас в технике нет областей свободных, от электроники, электротехники, что особенно важно в рыночных условиях, когда от человека требуется неоднократная смена профессий.

Таким образом, использование интерактивных методов обучения позволяет оптимизировать сущность и структуру взаимодействия в педагогическом процессе. Использование интерактивного обучения в образовании имеет определённые преимущества, которые определяют их востребованность в современном мире.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Воронин, А.С. Словарь терминов по общей и социальной педагогике [Текст] / А.С. Воронин – Екатеринбург: ЕГПУ, 2006. – С. 38.



Коротаева, Е.В. Обучающие технологии в познавательной деятельности учащихся [Текст] / Е.В. Коротаева – М., 2002. – С. 23.

Панина, Т.С. Современные способы активизации обучения [Текст] / Т.С. Панина, Л.Н. Вавилова – М.: Издательский центр «Академия», 2008. – С. 8

**Karl N.N.**

teacher

School-gymnasium No. 95

(Karaganda, Kazakhstan)

## **THE ROLE OF INTERACTIVE STANDS AND LABORATORIES IN THE PROCESS OF LEARNING STUDENTS**

***Abstract:** the interactive learning model implies a learning process in conditions of constant, active interaction of all participants in the educational process, when a student and a teacher are equal subjects of learning.*

***Keywords:** interactive teaching, interactive methods, principles.*

УДК 36.364.23

**Селебинко Л.В.**

магистрант 2 курса, кафедры социологических наук  
Кемеровский государственный университет  
(г. Кемерово, Россия)

**Кривцова Е.В.**

канд. психол. наук, доцент  
Кемеровский государственный университет  
(г. Кемерово, Россия)

## **ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ ИНВАЛИДОВ И ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ЗДОРОВЬЯ**

***Аннотация:** государственная политика в области реабилитации инвалидов реализуется в соответствии с нормами международного законодательства, а также положениями федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.*

*Большое значение в формировании и реализации государственной политики в области реабилитации инвалидов имела ратификация Российской Федерацией Конвенции о правах инвалидов, что потребовало внесения изменений во многие законодательные и иные нормативные правовые акты.*

***Ключевые слова:** инвалиды, люди с ОВЗ, реабилитация.*

Деятельность в сфере реабилитации инвалидов в России регламентируется в рамках международных соглашений, а также национального законодательства и иных нормативных правовых актов Российской Федерации: указы Президента Российской Федерации; законы Российской Федерации; федеральные законы; постановления и распоряжения Правительства Российских

федеральных органов исполнительной власти.

Право на труд гарантировано основным законом нашей страны – Конституцией Российской Федерации. Нормативное регулирование трудоустройства граждан с инвалидностью осуществляется Трудовым Кодексом, Федеральным законом №181-ФЗ от 24.11.1995 «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (с изменениями на 8 декабря 2020 года), иными ведомственными законами и нормами.

По официальным данным, в Российской Федерации насчитывается около десяти миллионов людей с инвалидностью, что составляет 7% населения. Цель профессиональной реабилитации – интеграция инвалидов в общество, повышение качества и уровня их жизни, реализация равенства прав и возможностей для всех людей.

Выделяют несколько этапов профессиональной реабилитации инвалидов:

1. Профессиональная ориентация: для успешной трудовой реабилитации необходимо правильно сориентировать гражданина в выборе профессии. Для определения определенного вида деятельности, на который может рассчитывать человек, необходимо рассмотреть такие показатели: способность к самообслуживанию; наличие ограничений в передвижении; коммуникабельность; интеллектуальный потенциал; способность к ориентации и самоконтролю; способность к обучению.

На основе изучения личных характеристик каждого соискателя определяются доступные виды профессий и противопоказанные виды труда. Программы профессиональной ориентации реализуются специальными реабилитационными центрами. Педагоги, психологи, медицинские работники помогают принять правильное решение в выборе профессии.

2. Профессиональное обучение. На данном этапе рассматривается общее и специальное образование соискателя, после чего человека с ограниченными возможностями здоровья обеспечивают необходимыми учебными пособиями, которое проводится либо бесплатно, либо на льготных

категориях. Так же, предусмотрены квоты для поступления абитуриентов с инвалидностью в высшие учебные заведения.

3. Содействие трудоустройству. Каждая программа по трудоустройству граждан с инвалидностью разрабатывается на определённых условиях: в процессе выполнения трудовых обязанностей не должно ухудшаться состояние здоровья; выполняемая работа должна способствовать наибольшему проявлению способностей человека; соблюдается принцип соответствия физической работоспособности уровню энергетических затрат.

Несмотря на равные права и возможности, провозглашенные трудовым законодательством, в реальной жизни люди с ограниченными возможностями здоровья нередко подвергаются дискриминации. По своим профессиональным качествам они могут уступать здоровым работникам – это касается, в основном, рабочих специальностей.

4. Производственная адаптация. После устройства на работу необходимо адаптироваться на новом рабочем месте, приспособиться к режиму работы, производственному процессу, трудовому коллективу. Процесс адаптации включает в себя: организацию специальных условий труда; обеспечение рабочего места необходимым оборудованием, инвентарем, техническими средствами; социально-психологическое сопровождение.

Ограничение возможностей здоровья – тяжелое испытание для любого человека. Помимо ограничений физических возможностей, добавляются проблемы социального характера: недостаток общения; бытовые барьеры; материальные трудности. Трудоустройство инвалида дает ему шанс реализовать свой интеллектуальный, физический и личностный потенциал, решить материальные и социальные проблемы.

---

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Храпылина Л.П. Основы реабилитации инвалидов. М., 2014. С. 5-7.

Социальная реабилитация инвалидов: метод. рекомендации / Мин. труда и соц. развития РФ, под общей ред. В.И. Ломакина. М.: РИК, 2019. С.7-10.

Гусева Н.К. Основы социальной защиты больных и инвалидов в Российской Федерации. Нижний Новгород, 2000. С.11-12.

Федеральный закон от 21.11.2011 № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации». С.13-14.

Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации». С.15.

### **Selebinko L.V.**

2nd year undergraduate student, Department of Sociological Sciences

Kemerovo State University

(Kemerovo, Russia)

### **Krivtsova E.V.**

cand. psychol. sciences, associate professor

Kemerovo State University

(Kemerovo, Russia)

## **THE PROFESSIONAL REHABILITATION DISABLED AND DISABLED PERSONS HEALTH OPPORTUNITIES**

*Abstract: the state policy in the field of rehabilitation of disabled people is implemented in accordance with the norms of international legislation, as well as the provisions of federal laws and other regulatory legal acts of the Russian Federation and the constituent entities of the Russian Federation.*



*The ratification by the Russian Federation of the Convention on the Rights of Persons with Disabilities was of great importance in the formation and implementation of the state policy in the field of rehabilitation of disabled people, which required amendments to many legislative and other normative legal acts.*

**Keywords:** *disabled people, people with disabilities, rehabilitation.*

УДК 1

**Толмачева Л.Н.**

Учитель математики и заместитель директора по УВР

КГУ «Школа-гимназия № 95»

(г. Караганда, Казахстан)

## **ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ В УСЛОВИЯХ ДИСТАНЦИОННОГО ОБУЧЕНИЯ**

*Аннотация:* обратная связь – это, прежде всего, характеристика состояния учащегося на основе которой преподаватель выбирает тактику управления, гибко реагируя на изменения состояния обучаемого. Обратная связь также является ценным инструментом для учителей, поскольку дискуссии с учащимися помогают оценить эффективность образовательных материалов курса, усовершенствовать их, грамотно организовать учебный процесс.

*Ключевые слова:* обратная связь, учителя, ученики, понимание, мотивация, самооценка, дистанционное обучение.

При переходе на дистанционное обучение в период пандемии актуальным становится вопрос получения обратной связи. Ведь дистанционном обучении, учитель не видит ученика, который находится по ту сторону экрана, не может отследить его проблемы и трудности, возникающие в ходе обучения. Иногда бывает непонятно, выполняет ли ребенок задания, смотрит ли обучающие видео, читает ли заданный текст. Именно поэтому для учителя крайне важно организовать процесс так, чтобы ученик был вынужден ознакомиться с обучающим материалом и выполнить задания. Для решения этой задачи существует обратная связь, которая организует взаимодействие «учитель-ученик». В инструкции МОН РК от 2020 года в пункте 2 говорится о предоставлении обратной связи через электронные журналы или иные определенные учителем доступные виды связи, в том числе мессенджеры. Пункт

пятый гласит: осуществлять обратную связь посредством электронных журналов kundelik.kz, систем Bilim land, mektep.edu.kz, в случаях отсутствия электронных журналов- через доступные виды связи на усмотрение педагога (периодичность предоставления обратной связи учитель определяет самостоятельно). Это накладывает еще большую ответственность на учительство, поэтому я хотела остановиться на основных моментах по осуществлению эффективной обратной связи.

Изучив исследования ученых по данному вопросу, выявили некоторые аспекты, а именно, обратная связь как инструмент, дающий представление о том, как идет процесс обучения, информирует учителя о достижениях и проблемах учащихся, позволяя определить уровень достижения цели и решения учебных задач. Эффективная обратная связь важна, чем само обучение. И этим все сказано. Обратная связь нужна для мотивации ученика к дальнейшим учебным действиям.

Преимущества обратной связи для учащихся

Значимая обратная связь является важным компонентом мотивации обучающихся. Когда учащиеся чувствуют, что преподаватель действительно заинтересован в том, чтобы сделать курс максимально интересным, структурированным и полезным, они проявляют более высокий уровень вовлеченности в обучение.

Предоставление эффективной обратной связи помогает обучающимся максимально эффективно использовать онлайн-материалы и существенно влияет на результаты успеваемости.

Обратная связь позволяет учащемуся оценить свой прогресс и определить потенциальные области саморазвития. Это способствует развитию рефлексии, улучшает усвоение знаний и вырабатывает навыки конструктивного общения с преподавателями и другими учащимися, помогает им чувствовать свою связь с учебной группой.

Преимущества обратной связи для учителей

Задавая вопросы, уточняя и проясняя, преподаватель получает важную информацию от учащихся, которую может использовать для повышения эффективности своих онлайн-материалов.

Чтобы онлайн-курсы были как можно более интересными, полезными и мотивирующими для учащихся, преподаватели запрашивают от последних обратную связь в виде отзывов. Это позволяет постоянно улучшать образовательный курс, вносить конструктивные изменения в учебный процесс с учетом пожеланий обучающихся.

Предоставлять обратную связь учащимся в условиях дистанционного образования можно на всех этапах обучения—на протяжении курса, сразу после его окончания и даже через несколько месяцев после его окончания.

Во время изучения онлайн-курса Предоставление четких критериев оценки, показателей эффективности, обоснования получения того или иного количества баллов—все это может помочь учащимся сосредоточиться на своих достижениях и быть в курсе того, как именно они осваивают данную дисциплину. Это могут быть как непосредственные комментарии преподавателя, так и короткие тестовые задания, интерактивный контент в форме опросов, помогающих учащимся проверить, насколько успешно они усвоили информацию. Правильные ответы помогают поддерживать мотивацию и вовлеченность, а неправильные могут побуждать обратиться к пройденному материалу повторно.

Сразу после завершения курс

Взаимодействие с учащимися непосредственно после завершения курса является наилучшим временем для сбора точных отзывов об их опыте обучения, ведь впечатления совсем свежие и яркие. Простой опрос—быстрый и эффективный способ попросить учащихся задуматься о своей успеваемости, оценить результаты освоения курса с точки зрения своих целей и ожиданий. Целью большинства учебных курсов является улучшение навыков или повышение уровня знаний— попросите участников дать честные отзывы о том,

соответствует ли курс их ожиданиям, предоставив им необходимые знания и навыки.

Спустя время после окончания курса

Через несколько месяцев после окончания онлайн-курса, возможно, стоит пообщаться с учащимися, чтобы узнать, насколько успешно они освоили приобретенные знания и навыки, используют ли их в своей дальнейшей деятельности.

Очевидно, что доступ к эффективной и значимой обратной связи имеет много преимуществ как для учащихся, так и для преподавателей. Однако возросшая значимость обратной связи – дело непростое и порой времязатратное, поэтому желательно организовать ее таким образом, чтобы она была эффективной и адекватной обстановке.

Например, вопросы по курсу, которые учащиеся задают в личных сообщениях, можно собрать в единый документ вместе со своими четкими и понятными ответами на них. А затем опубликовать в общем чате или на любом доступном ресурсе, обязательно предоставив на него ссылку и доступ учащимся. Так они получают ответы на ряд своих вопросов, а преподавателю не придется тратить время на индивидуальные разъяснения одного и того же по несколько раз.

Если вам требуется донести до учащихся какую-то информацию, подумайте, как сделать это так, чтобы вас услышали, что для этого нужно сделать и как именно сформулировать.

Практика показывает, что высказывания преподавателя должны быть максимально четкими, доступными и понятными. Иначе возникают разночтения, и учащиеся выдают результаты кто во что горазд. Кроме того, не стоит забывать, что в результате воздействия стресса и неуверенности в завтрашнем дне, пропускная способность восприятия у многих людей снижается.



Выходы находятся по ходу коммуникации. Важно быть открытым к новому и к людям, проявлять готовность слушать и слышать, взаимодействовать и объяснять, и все получится.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

E-learning. Дистанционное обучение онлайн - взгляд в будущее. Режим доступа: [http://www.s-lms.ru/blog/item/42-e-learning-vzglyad\\_vbyd](http://www.s-lms.ru/blog/item/42-e-learning-vzglyad_vbyd). Дата обращения 10.01.2021.

Интерактивные методы обучения. Режим доступа: <https://nsportal.ru/nachalnaya-shkola/materialy-mo/2013/12/21/interaktivnye-metody-obucheniya>. Дата обращения 10.01.2021.

Можаяева Г.В. Учебный процесс в системе дистанционного образования. [Электронный ресурс]. [https://ido.tsu.ru/files/pub1999/1\\_1999\\_mozhaeva.pdf](https://ido.tsu.ru/files/pub1999/1_1999_mozhaeva.pdf) (дата обращения 13.08.2020)

Полат Е. С. Новые педагогические и информационные технологии в системе образования. М.: Академия, 2008.

**Tolmacheva L.N.**

Mathematics teacher

School-gymnasium number 95

(Karaganda, Kazakhstan)

### THE FEEDBACK UNDER CONDITIONS DISTANCE LEARNING

*Abstract: feedback is, first of all, a characteristic of the student's state, on the basis of which the teacher chooses management tactics, flexibly responding to changes in the student's state. Feedback is also a valuable tool for teachers, since discussions with students help to evaluate the*

*effectiveness of the educational materials of the course, improve them, and competently organize the educational process.*

**Keywords:** *feedback, teachers, students, understanding, motivation, self-esteem, distance learning.*

УДК 1

**Фаргиева Р.Б.**

ФГБОУ ВО «Кабардино-Балкарский государственный университет  
им. Х. М. Бербекова»  
(г. Нальчик, Россия)

**Научный руководитель:**

**Бауаев К.К.**

ФГБОУ ВО «Кабардино-Балкарский государственный университет  
им. Х. М. Бербекова»  
(г. Нальчик, Россия)

## **ПРОИЗВЕДЕНИЯ М.Е. САЛТЫКОВА-ЩЕДРИНА В ТИПОЛОГИЧЕСКОМ АСПЕКТЕ**

***Аннотация:** в статье рассматривается поэтика произведений М.Е. Салтыкова-Щедрина в типологическом аспекте. Основную проблему определяют историко-философские взгляды и художественные обобщения писателя, Особое внимание уделено жанровому своеобразию произведений, процессу эволюции поэтики. Автор показывает как в творчестве писателя осуществлялся переход от лирики к жанру обличительной повести.*

***Ключевые слова:** поэтика, эволюция, «эстетическое чувство», смех, этический хронотоп, сатирический гротеск, сатирическое мастерство, жанр сказки, роман-парабола.*

Среди русских писателей XIX века М. Е. Салтыков -Щедрин занимает особое место, и это связано не только с своеобразием его творчества, но и высокими личными качествами, его общественной деятельностью. Его произведения, определяют, как отклик на важнейшие события жизни российского общества, и описание повседневной жизни и быта современников. Сатире М. Е. Салтыкова-Щедрина свойственно, как глубокое психологическое

исследование человеческих душ, так и широкомасштабное исследование российской провинциальной жизни.

Особый поэтический шарм и непреодолимая художественная убедительность рассказов Щедрина заключаются в том, что независимо от того, насколько «гуманизирует» сатирика его зоологические картины, независимо от того, какие сложные роли он отводит «хвостатым» героям, последние всегда сохраняют свои основные природные свойства[1].

Его основным оружием был смех - острый, бичующий, сатирический.

Новый плодотворный этап в осмыслении творческого наследия Салтыкова-Щедрина датируется концом 80-х началом 90-х годов XX столетия. Художественное дарование Салтыкова-Щедрина, его непревзойденное сатирическое мастерство по достоинству оценены крупнейшими русскими писателями. Салтыков, по определению И. С. Тургенева, отмежевал себе в нашей словесности целую область, в которой был «неоспоримым мастером и первым человеком», Г.Л. Н. Толстой находил у Щедрина «все, что нужно», чтобы завоевать признание народа: «сжатый сильный, настоящий язык, характерность, «веселый смех», «знание истинных интересов жизни народа» [2]. По силе своего дарования и по значению своего творчества Салтыков-Щедрин является сатириком общечеловеческого значения. И все же его творчество остается специфически русским, что подтверждают и переводчики его произведений, слишком хорошо писатель знал нравы современной ему России, слишком сильно любил ее и болел за нее душой. «Я люблю Россию до боли сердечной, - писал Салтыков-Щедрин, - и даже не могу помыслить себя где-либо, кроме России».

Литературная деятельность Салтыкова-Щедрина оказала заметное воздействие на общественную жизнь России. И в свое, и в последующее время щедринская политическая сатира была выразителем общественно-политических и социальных идей писателя.

Естественно, этот этап должен завершиться созданием обобщающей поэтики Салтыкова. Причем задача заключается не только в том, чтобы зафиксировать все, даже самые мельчайшие, компоненты щедринской поэтики. Только при таком условии откроются глубинные художественные процессы, на основе которых происходит формирование сатирической поэтики Салтыкова. Главная цель предпринятого исследования заключается как раз в том, чтобы во всех деталях рассмотреть поэтику символа - одного из важных компонентов щедринской художественной системы.

Без всякого сомнения, утверждал, что чрезмерная гротескная насыщенность произведений Салтыкова нередко придает им «характер глубоко символической сатиры». Исследователи обнаружили в щедринской сатире «прием символической схематизации». «Щедрин, следуя примеру народа, учтя всю мощь и правду его фантазии, творит сказочные образы, мифы, реалистические символы» [3]. Нельзя сказать, что оригинальность поэтики произведений Щедрина не интересовала все это время филологическую мысль. Серьезной вехой в процессе научного осмысления уникальности эстетической системы Щедрина можно считать конец 50-х - начало 80-х годов, когда наше литературоведение, ломая стереотипы нормативной эстетики, делало попытку выявить и описать устойчивые и художественные модели многих классиков XIX и XX веков, в том числе и Салтыкова-Щедрина. Научное описание поэтики М.Е. Салтыкова-Щедрина приближается к своей вершине. К сожалению, в эту довольно радужную картину не вписывается вопрос об эволюции щедринской поэтики. Здесь научной вершины пока не видно, хотя давным-давно было обращено внимание на особый динамизм в творческом развитии Салтыкова. М.Е.Салтыков-Щедрин оказал огромное влияние на судьбы русской и мировой литературы.

Ни один писатель России и Запада второй половины XIX века не нарисовал таких страшных картин крепостнического и буржуазного хищничества, какие сумел нарисовать Салтыков-Щедрин. В конце своего

творческого пути он имел полное право с гордостью сказать: «Неизменным предметом моей литературной деятельности был протест против произвола, двоедушия, лганья, хищничества, предательства, пустомыслия и т.д.». Щедрин – уникальный сатирик. Щедрин уникально сочетает приемы литературные и журналистские. Все его произведения строятся на совмещении несовместимого. У него есть и романтизм, и сентиментализм, и философские тексты, и фельетонный очерк, и фольклор, и политическая сатира. Это очень многоуровневая проза, жанрово сложная. Щедрин, прежде всего злободневен. Основа творчества – газетный фельетон или очерк. Героев своих он берет из общеизвестных персонажей русской литературы. «История одного города»- это пародия на историю целого народа, Глухов – город гротеска. Щедрин отрицает историчность произведения, историческая сатира не есть его цель. «История одного города» – сатира на современность. Он отрицает историю как непрерывную связь времен, он напоминает о недостоверности истории. История мнима. Вся история города Глухова насквозь мифологична. Недостоверность истории усиливается тем, что есть опись градоначальников, которая зачастую не соблюдается. Щедрин высмеивает все исторические мифы и архетипы, в том числе народные. По жанру эту пародия на историческую хронику. Салтыков отвергает концепцию русской истории. Пересекаются различные временные пласты. В результате настоящее от прошлого ничем и не отличается. [4]

«Господа Головлевы» - самое страшное, что когда-либо было сказано о русской душе. Все видели в русской душе какое-то величие, а такую страшную бездну никто не изображал. Роман вырос из очерков, входивших поначалу в состав цикла «Благонамеренные речи». Очерковая самостоятельность глав сохранилась и в структуре романа: каждая глава представляет некий завершившийся этап в истории семейства дворян Головлевых. Обычно глава заканчивается смертью одного из членов семейного клана либо событием, предопределяющим смерть [5]. То есть сквозной, центральной темой здесь является история вырождения дворянской семьи. После поездки по Европе

Салтыков-Щедрин печатает в «Отечественных записках» цикл очерков «За рубежом» (1880).

В «Повести о том, как один мужик двух генералов прокормил» (1869) Щедрин разоблачает паразитизм двух бывших крупных чиновников, попавших на остров. Щедрин показывает, что причина бедствий народных — в злоупотреблении властью, в самом характере самодержавной системы. А это значит, что спасение народа - в свержении царизма.

В сказке «Орел-меценат» Щедрин разоблачает деятельность самодержавия в области просвещения. Орел - царь птиц - решил "завести" при дворе науки и искусства. Однако орлу вскоре надоело разыгрывать роль мецената: он уничтожил соловья-поэта, надел кандалы на ученого дятла и заточил его в дупло, разорил ворон. Начались «розыски, следствия, судбища», наступил «мрак невежества». Писатель показал в этой сказке несовместимость царизма с наукой, просвещением и искусством, сделал вывод, что «орлы для просвещения вредны»[6].

Щедрин высмеивает и обывателей. Этой теме посвящена сказка «Премудрый пискарь». Пискарь всю жизнь думал о том, как бы его не съела щука, поэтому сто лет просидел он в своей норе, подальше от опасности. Пискарь «жил - дрожал и умирал - дрожал». А умирая, подумал: чего же ради всю жизнь он дрожал и прятался? Какие были у него радости? Кого он утешил? Кто о его существовании вспомнит?

Он создал своего рода сатирическую энциклопедию русской жизни. «Сказки» Щедрина в миниатюре содержат в себе проблемы и образы всего творчества великого сатирика. Если бы, кроме «Сказок», Щедрин ничего не написал, то и они одни дали бы ему право на бессмертие. Из тридцати двух сказок Щедрина двадцать девять написаны им в последнее десятилетие его жизни (большинство с 1882 по 1886 год) и лишь только три сказки созданы в 1869 году. Сказки как бы подводят итог сорокалетней творческой деятельности писателя. Сатира Салтыкова-Щедрина - особое явление в русской литературе.



Адресовав «Сказки» «детям изрядного возраста», он сразу же вводил читателей в особую атмосферу своей книги [7].

Злое, гневное осмеяние рабской психологии - одна из основных задач сказок Салтыкова-Щедрина. Писатель, по существу, создал новый жанр - политическую сказку. Фантастика народной сказки органически сочетается у Щедрина с реалистическим изображением действительности. Жизнь русского общества второй половины XIX века запечатлелась в богатейшей галерее персонажей. Щедрин показал всю социальную анатомию, коснулся всех основных классов и слоев общества: дворянства, буржуазии, бюрократии, интеллигенции. Герои сказок Салтыкова-Щедрина - это сатирические аллегории, где волк, заяц, медведь, орел, ворона и другие звери, птицы и рыбы принадлежат отнюдь не к животному миру. Следуя традициям Крылова, Салтыков-Щедрин непроизвольно надевает на своих персонажей те или иные маски и стремится «воздать каждому по заслугам». В его сказках в народ выступает под масками добрых и беззащитных зверей и птиц, эксплуататоры – в образах хищников. В сложном идейном содержании сказок Щедрина можно выделить четыре основные темы: 1) сатира на правительственные верхи самодержавия и на эксплуататорские классы, 2) обличение поведения и психологии обывательски настроенной интеллигенции, 3) изображение жизни народных масс в царской России, 4) разоблачение морали собственников-хищников и пропаганда нового общественного идеала и новой нравственности [8].

Опираясь на богатейшую образность сатирической народной сказки, Салтыков-Щедрин трактовал сложные общественные явления при помощи непревзойденных образцов лаконичности. Каждое слово, эпитет, метафора, сравнение, каждый художественный образ в его сказках обладает высоким идейно-художественным значением, концентрирует в себе огромную сатирическую силу. В этом отношении особенно примечательны те сказки, в которых действуют представители животного мира [9].

Вся жизнь Щедрина – это ожесточенное, ни на минуту не утихавшее сражение за счастье и светлое будущее многострадального народа со злыми силами самодержавной России. Великий сатирик имел полное право заявить в конце своей жизни, что он «погибает на службе обществу».

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

- Ольминский, Статьи о Салтыкове-Щедрина. М.-Л., 1979.С.23
- Бахтин М. М. Вопросы литературы и эстетики. Исследования разных лет. М., 1975 С. 10.
- Макашин С. Салтыков-Щедрин: Биография. Т. 1. М.,1979 С.15
- Бушмин А.С. Эволюция сатиры Салтыкова – Щедрина. М.,1987. С.23
- Эльсберг Я.А.Салтыков-Щедрин. Жизнь и творчество. М., 1973.С.31
- Бухштаб Б. Сказки М. Е. Салтыкова-Щедрина. Л., 1962.С.31
- Николаев Д. «История одного города» М. Е. Салтыкова-Щедрина //Три шедевра русской классики. М., 1971. С. 288
- Салтыков-Щедрин М.Е. Произведения. М.: Литература, 1976 С. 5
- Смелый талант сатирического искусства М. Е. Салтыкова-Щедрина.

**Fargieva R.B.**

Kabardino-Balkarian State University  
(Nalchik, Russia)

**Scientific adviser:**

**Bauaev K.K.**

Kabardino-Balkarian State University  
(Nalchik, Russia)

## THE LUCUBRATIONS OF SALTYKOV-SHCHEDRIN IN THE TYPOLOGICAL ASPECT

***Abstract:** the article considers the poetics of the works of M. E. Saltykov-Shchedrin in the typological aspect. The main problem is determined by the historical and philosophical views and artistic generalizations of the writer, Special attention is paid to the genre originality of the works, the process of evolution of poetics. The author shows how in the work of the writer the transition from lyrics to the genre of an accusatory story was carried out.*

***Keywords:** poetics, evolution, aesthetic sense, laughter, epic chronotope, satirical grotesque, satirical skill, fairy tale genre, parabola novel.*

---

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ И МЕНЕДЖМЕНТ**  
(ECONOMIC SCIENCE & MANAGEMENT)

**УДК 33**

**Төлегенов А.Т.**

Магистрант кафедры Мировая экономика

Университет Туран

(Казахстан, г. Алматы)

**ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ПОВЫШЕНИЯ  
КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

***Аннотация:** в статье предлагается современный подход к управлению качеством транспортных услуг. В ее основе лежат принципы логистического менеджмента, управления взаимоотношениями с потребителями, гармонизации системы управления предприятием на основе качества и использования принципов синергетического системного подхода.*

***Ключевые слова:** транспортная услуга, перегруз, материальный поток, инфраструктура.*

Актуальность вопросов, поднимаемых в статье, обусловлена тем, что проблемы качественных показателей развития услуг транспорта в рамках усиления конкуренции на рынке, по – прежнему, остаются недостаточно изученными, но сами транспортные услуги на современном этапе развития глобальной мировой экономики, влияния пандемии и самоизоляции стали более востребованными. Транспортные услуги остаются тем невидимым звеном, которая связывает все важные сферы жизнедеятельности человека. После небольшого снижения числа транспортных услуг в условиях мирового экономического кризиса, появилась тенденция резкого повышения потребности в качественно новых транспортных услугах.

Притом высокое качество транспортной услуги в значительной мере является результатом деятельности, предшествующей непосредственному контакту с потребителями. Конечный результат во многом обеспечивается рациональной организацией материальных потоков, включающей снабжение компании комплектующими изделиями и горючесмазочными материалами, организацией процесса технического обслуживания и ремонта транспортных средств, выбором оптимальных маршрутов и графиков, максимально отвечающим потребностям клиентов.

Сказанное позволяет обосновать актуальность выбранной темы статьи и поставить цель – изучить современные подходы к формированию механизма достижения качества транспортных услуг. Для количественной оценки качества транспортных услуг необходимо знать критерии качества. В настоящее время не существует стандартов к уровню качества услуг на всех видах транспорта. Например, нет критерия, который бы касался качества обслуживания на грузовом автомобильном транспорте, как это имеет место на городском пассажирском транспорте [1]. Качество - это очень важный инструмент для удержания клиентов в компании. Это также влияет на производительность и экономические результаты компании. Когда предприятие имеет конкурентное преимущество, это означает не только удовлетворение требований потребителей, но и преодоление их ожиданий. Недовольные клиенты умеют говорить о своем плохом опыте, который может повлиять на отношение других клиентов. Неудовлетворенный клиент означает потерю дохода, потерю упущенной возможности и в конечном итоге потерю клиентов.

В целом, наиболее значимыми условиями повышения качества и эффективности транспортных услуг являются: 1) надежность перевозок; 2) своевременность доставки; 3) регулярность перевозок; 4) безопасность перевозок; 5) сохранность груза при перевозке; 6) количественные и качественные характеристики транспортного обслуживания (доступность, комфортность, удобства при приеме и сдаче грузов, уровень информационного

обслуживания и др.); 7) дополнительные услуги; 8) стоимость транспортных услуг и т.д.

Перечисленные факторы оказывают существенное влияние на повышение качества и эффективности предоставляемых транспортных услуг, в то же время каждый из этих факторов является функцией множества параметров, формирующих уровень качества и эффективности этих услуг. Наиболее значимыми измерителями повышения качества услуг на пассажирском транспорте являются: наполнение подвижного состава; регулярность движения; время, затрачиваемое на передвижение; экспрессное и полуэкспрессное обслуживание; безопасность движения; информированность пассажиров [2]. Качество и эффективность транспортных услуг в данном случае будет зависеть от сглаживающих факторов, способных изменить интервал движения, сделать проблему ожидания транспорта менее сложной, таким образом, чтобы ожидающие пассажиры не ощутили задержки.

Таким образом, уровень качества предоставляемых транспортных услуг будет определяться соотношением: количества фактически выполненных рейсов на маршруте в заданном временном промежутке; запланированным транспортной компанией плановым количеством рейсов по утвержденному расписанию и сглаживающим фактором, связанным с инфраструктурой развития мест ожидания, мест перемещения.

Таким образом, главными факторами повышения качества и эффективности предоставляемых транспортных услуг становится: количество выполненных рейсов; соблюдение интервала движения в заданном временном промежутке. А также на эффективности транспортных услуг на пассажирском транспорте влияет целый ряд комплексных и единичных характеристик, значения которых прямо или косвенно влияют на качество и эффективность предоставляемых транспортных услуг. Наиболее значимыми, на наш взгляд, являются показатели качества, представленные на рисунке 1.



**Рисунок 1 – Составляющие механизма повышения качества транспортных услуг**

Указанный механизм повышения качества транспортных услуг может быть признан как эффективный, при соответствующем внимании к дополнительным показателям, оказывающим влияние на вопросы эффективности транспортных услуг. К дополнительным факторам эффективности деятельности и уровня качества услуг транспорта относятся частота сообщения подвижного состава.

Ее значение не столько зависит от технических характеристик подвижного состава, сколько от факторов, характеризующих пропускную способность улично-дорожной сети и интенсивность движения.

Отметим, что повышение качества и эффективности транспортных услуг зависит не только от совершенствования перемещения груза и пассажира, но и от развитой сети транспортно-экспедиционных предприятий, оказывающих погрузочно-разгрузочные операции, операции по упаковке, пакетированию, переработке, промежуточному хранению груза, сбытовые функции, информационно-консультационные и другие дополнительные услуги. Система экспедирования с комплексом услуг значительно снижает издержки по перемещению груза и освобождает грузоотправителя и грузополучателя от несвойственных им функций [3].



При этом следует помнить, что транспортная составляющая в цене товаров в такой стране как Казахстан, которая является 9 страной по величине территории в мире, постоянно растет и по ряду товаров достигает 40 % его стоимости.

Например, в странах ЕС этот показатель в разы меньше. Но в то же время, открывшиеся новые направления Шелкового пути из Китая в ЕС через Казахстан позволяют, по-новому, взглянуть на вопросы эффективности транспортной составляющей в стоимости товара, так как путь через Суэцкий канал или Северный морской путь – это направления, которые не могут быть поставлены в сравнение с казахстанским отрезком Великого Шелкового пути. Наш отрезок, позволяет на 9 дней увеличить скорость сообщения между Западом и Востоком. В то же время сектор транспортно -экспедиционных услуг отстает от мировых показателей, часть из них оказывается не на должном профессиональном уровне.

В целом, применительно к отдельным видами транспорта и для формирования оптимизированного механизма повышения качества транспортных услуг, ниже можно предложить совершенно конкретные направления управления такими услугами предприятиями. Авиационный транспорт. Главной проблемой повышения эффективности менеджмента качества авиауслуг становится то факт, что в то время как пассажиропоток растет, инфраструктура аэропортов, за исключением крупнейших аэропортов мира, недофинансируется. Мелкие аэропорты часто переводятся в регионы, которые часто не могут их должным образом финансировать, и многие из них закрываются или сталкиваются с банкротством. Такие результаты вызывают тревогу в отдаленных регионах, где нет реальных альтернатив воздушному сообщению. Существующая региональная и местная система субсидирования непрозрачна и неэффективна и нуждается в пересмотре. В этой связи важно реализовывать программы финансирования социально значимых маршрутов. В то время как инфраструктура аэропортов должна расширяться и ремонтироваться.

Повышение эффективности существующей инфраструктуры также имеет важное значение. Развитие инфраструктуры аэропортов должно быть скоординировано с совершенствованием системы управления воздушным движением, что также позволило бы увеличить общую пропускную способность воздушных трасс внутри страны. Морской транспорт. Массовые инвестиции в морские порты увеличили общую пропускную способность портов выше текущих и среднесрочных потребностей. Однако узкие места в интермодальной инфраструктуре ограничивают эффективное использование портов. Большинство портов, равно как и Актауский морской торговый порт, страдают от плохого железнодорожного и автомобильного доступа и отсутствия современных логистических средств, обеспечивающих ровные торговые и транспортные потоки.

Также не хватает специфических портовых мощностей, обслуживающих торговлю высокотехнологичными товарами, прежде всего контейнерами и колесными грузами, поскольку большая часть инвестиций была привлечена в проекты, связанные с экспортом сырья. Таможенные и другие процедуры пересечения границ по-прежнему занимают много времени, а принцип “единого окна” в морских портах не реализован, несмотря на многочисленные проекты.

Таким образом, хотя высокое участие частного сектора в развитии портов является важным достижением, органы власти Казахстана должны играть более активную роль в стратегическом планировании и координации. Автотранспорт и ж/д. В рамках модернизации законодательства в области дорожной инфраструктуры РК должен быть сформирован принцип нормативного финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог, он предусмотрен в республиканском бюджете еще с 2014 года.

При этом важно отметить, что высокие капитальные и текущие затраты на проекты транспортной инфраструктуры заслуживают тщательного анализа затрат и выгод. Не менее важно стремиться уделять приоритетное внимание “умным” решениям и повышению эффективности, чтобы максимизировать

выгоду от использования существующей инфраструктуры. Например, можно было бы использовать интермодальные решения: вместо параллельных дорог и использовать строительство параллельных железных дорог; улучшение управления пропускной способностью дорог за счет заторов и ценообразования на парковку может уменьшить потребность в строительстве новых городских дорог. Все это потребует, в частности, повышения качества транспортной статистики на основе современных методов мониторинга рынка. В частности в РК, имеется лишь ограниченная статистическая информация о грузовых автомобильных перевозках и пассажирских автобусах, в то время как достоверной статистики по использованию частных легковых автомобилей вообще нет.

Либерализация не является панацеей от всех проблем, но в дополнение к сокращению финансовые и временные затраты на дороги, совершенствование транспортной системы позволят снизить негативные последствия чрезмерного использования автотранспорта, включая транспортные заторы, деградацию дорог, выбросы вредных веществ и аварии.

В долгосрочной перспективе усилия могут быть направлены на совершенствование интермодальных услуг и разработку комплексных предложений услуг для грузоотправителей, которые могли бы охватить всю цепочку поставок внутри РК и частично на международном уровне. Однако многое еще предстоит сделать для улучшения доступа к транспорту, и различные страны сталкиваются с конкретными проблемами в деле повышения доступности своих транспортных систем.

Именно по этой причине обмен опытом и передовой практикой – что сработало хорошо, а что сработало менее хорошо – является важной частью превращения доступного транспорта в реальность во всех наших странах. Наличие полностью доступных поездов и автобусов, безусловно, важно, но так же важна и возможность иметь доступ с одной платформы на другую, где смена поезда необходима. Точно так же маршрут между различными режимами,

скажем от автобусной станции до соседней железнодорожной станции, должен быть доступен.

Информация об этом аспекте путешествия так же важна, как и о доступности (или ином) транспортных средств. Почти все путешествия начинаются и заканчиваются ходьбой или катанием. Независимо от того, насколько доступным может быть сам транспорт, если пешеходная среда содержит барьеры для передвижения, то удобство использования транспортных услуг в значительной степени сводится на нет. Эта среда может также содержать барьеры для коммуникации и ориентации, например, неразборчивые вывески или управляемые пешеходные переходы, которые не имеют звукового или тактильного сигнала. В завершении данного исследования важно отметить, что качество транспортного обслуживания также является важным фактором, определяющим спрос.

Транспортная инфраструктура, транспортные технологии, транспортно-транспортные процессы, информационные системы и человеческие ресурсы являются факторами, влияющими на качество транспортных услуг и на саму систему менеджмента качества. Можно сказать, что внедрение СМК положительно сказывается на автотранспортных компаниях [4].

Система менеджмента качества оказывает негативного влияния на показатели эффективности. Исходя из этого, система менеджмента качества по стандарту EN ISO 9001 может быть рекомендована транспортным компаниям [5].

В рамках сказанного выше отметим, что основными направлениями повышения механизма качества и эффективности услуг на транспорте будет реализация целого ряда мероприятий:

- технических (совершенствование конструкции подвижного состава, повышение выпуска подвижного состава на линию и пр.);

- экономических (совершенствование системы планирования транспортных услуг, совершенствование стимулирования за качество и эффективность предоставляемых транспортных услуг);

- социально - правовых (совершенствование договорной политики, совершенствование документооборота, совершенствование сертификации услуг на автомобильном транспорте, улучшение условий труда и отдыха работникам автомобильного транспорта);

- организационных (совершенствование и оптимизация структуры парка с учетом оказываемых видов транспортных услуг, совершенствование диспетчерского регулирования работы подвижного состава на линии на основе внедрения компьютерных технологий и навигационных систем и пр., организация контроля над состоянием улично-дорожной сети, линейных сооружений на автобусных маршрутах, мест стоянок легковых такси, погрузочных и разгрузочных площадок при перевозке грузов).

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Савин, В.И. Перевозки грузов автомобильным транспортом: справоч. пособие / В.И. Савин. – 2-е изд., перераб и доп. – М. : Дело и Сервис, 2014 – 544 с.

Пеньшин, Н.В. Оценка эффективности функционирования автомобильного транспорта / Н.В. Пеньшин / Вопросы современной науки и практики. Университет им. В.И. Вернадского. – 2018 – Т.2, № 1(11). – С. 89– 98.

Phillips, T. Top 10 Reasons to Get ISO 9001:2000 QMS. Available at: <http://biotech.about.com/od/isocertification/tp/ISOQMS.htm>.

Mojžiš, V. & Kyncl, J. & Drdla, P. The quality of transport and transportation processes. Pardubice: Institute of Jan Perner. 2020. ISBN 80-86530- 09-4.

McLeod, S.A. Likert Scale. 2008. Available at: <http://www.simplypsychology.org/likertscale.html>.

**Tolegenov A.T.**

Master student of the Department of World Economy

Turan University

(Kazakhstan, Almaty)

**THE FORMATION OF A MECHANISM FOR IMPROVING  
THE QUALITY OF TRANSPORT SERVICES**

***Abstract:** the article offers a modern approach to the quality management of transport services. It is based on the principles of logistics management, customer relationship management, harmonization of the enterprise management system based on quality and the use of the principles of a synergistic system approach.*

***Keywords:** transport service, overload, material flow, infrastructure.*

---

## ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ (JURIDICAL SCIENCE)

УДК 341

**Рашитова Д.Х.**

Магистрант факультета права

НИУ «Высшая школа экономики»

(г. Москва, Россия)

Университет КАЗГЮУ им М.С. Нарикбаева

(г. Нур-Султан, Казахстан)

### **ПРОБЛЕМА СООТНОШЕНИЯ ПРАВА ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

***Аннотация:** в данной работе рассмотрены некоторые аспекты сосуществования правовой системы Всемирной торговой организации (далее-ВТО) и Евразийского экономического союза (далее-ЕАЭС). Данная проблема будет рассмотрена в следующих аспектах — это соотношение права ВТО и ЕАЭС, конкретные обязательства ВТО, которые являются конфликтными для взаимодействия в рамках деятельности ЕАЭС и являются препятствием для успешного сотрудничества торговых объединений, а также будут рассмотрены и проанализирована система разрешения торговых споров.*

***Ключевые слова:** Евразийский экономический союз, Всемирная торговая организация, принцип верховенства права, толкование, разрешение торговых споров.*

Быстрый рост и становление международной торговли все чаще обуславливает надобность стран в получении большего количества прибыльных льгот и преференций по отношению к иным странам. Членство в интернациональных интеграционных объединениях перестало удовлетворять все потребности развивающихся торговых отношений стран-членов. Детальное и негибкое регулирование международных договоров, регулирующих торговые отношения стали «причиной» развития региональной торговли, страны стали заключать всё больше торговых договоров на местном уровне.



Всемирная торговая организация (далее - ВТО) является ведущей организацией в пространстве международной торговли. Более 160 стран, являющихся членами данной организации, представляют собой около 98% [1] международной торговли. Однако несмотря на кажущуюся непоколебимость авторитетности данного интеграционного объединения мы сталкиваемся и с критикой в адрес её деятельности. Так, например, можно заметить субъективность в решениях органов ВТО. Исследователи Джоан Гова и Суен Ким пришли к выводу, что США, Великобритания, Германия, Франция и Канада получили относительно большее положительное влияние от членства в ВТО, чем другие страны [2, с. 453–78].

Ядром соотношения права ВТО и ЕАЭС является схожая сфера регулирования, например, таможенно-тарифное и нетарифное регулирование, техническое регулирование, санитарные и фитосанитарные меры. Правовое регулирование двух интеграционных объединений соприкасается в вопросах торгового регулирования России, Казахстана, Беларуси, Киргизии и Армении. Так как эти страны параллельно являются участниками этих организаций и обязуются выполнять свои обязательства в рамках обеих организаций.

Со стороны евразийской интеграции, одним из основных нормативно-правовых документов, который регламентирует применение Соглашения ВТО в правовом порядке ЕАЭС, является Договор о функционировании Таможенного Союза в рамках многосторонней торговой системы [3], заключённый в 2011 году, который является неотъемлемой частью права ЕАЭС [4]. Всемирная торговая организация таким документом в большей части считает нормы Генерального соглашения по тарифам и торговле и Генерального соглашения о торговле услугами.

Нормы ГАТТ-1994 не препятствуют созданию территориями Договаривающихся сторон таможенного союза, однако пошлины и другие меры регулирования торговли в отношении торговли с Договаривающимися Сторонами, не являющимися участниками такого союза или соглашения,

установленные при учреждении такого союза или заключении временного соглашения, не являются в целом более высокими или более ограничительными, чем общее значение пошлин или мер регулирования торговли, применявшихся в составляющих его территориях до образования такого союза [5]. Если при формировании таможенного союза оказывается, что Договаривающаяся Сторона должна увеличить ставку пошлины (которая, допустим, в таможенном союзе является более высокой), то применяется процедура, изложенная в статье XXVIII ГАТТ-1994, которая предусматривает возможность модификации обязательств по праву ВТО через переговорный процесс с другими членами ВТО. Аналогичные положения применительно к торговле услугами содержатся в статье V ГАТС, которая также позволяет отступить от общих обязательств по праву ВТО при выполнении определенных условий в рамках таможенных союзов. Однако, и право ВТО, и право ЕАЭС содержат в себе определенные нормы, которые направлены на преодоление возможных коллизий.

Кроме того, следует учесть и тот факт, что страны ЕАЭС вступали в ВТО на разных условиях, которые довольно непросто привести к единому знаменателю, а также то обстоятельство, что пока еще Беларусь не стала членами ВТО, соответственно, международные обязательства государств, взятые на себя в рамках ВТО и в рамках ЕАЭС, не совпадают.

Ежегодное количество региональных торговых соглашений (Далее- РТС), которые заключаются между странами-участницами ВТО с каждым годом становится всё больше, это также может быть засчитано как пробел в эффективности деятельности ВТО.

На сайте региональных торговых соглашений ВТО опубликованы данные по действующим РТС в периоде с 1948 года по 2020 год, согласно информации указанной в базе данных региональных торговых соглашений количество РТС по данным очень сильно колебалось, но всё же можно заметить тенденцию, что с 2002 по 2014 год заключалось практически 20-25 соглашений в год, потом произошёл небольшой спад, но в 2020 году произошёл рывок статистики

[6]. Говоря о РТС, нельзя не упомянуть сформировавшийся «Spaghetti Bowl» [7]. Данный термин был внедрён американским ученым Джагдиш Бхагвати в конце 20 века.

«Spaghetti Bowl» стал результатом переплетения взаимосвязей регионализма в торговых отношениях стран, которые оказались вне сформировавшихся торговых объединений либо страны, которые ощутили неравноправность условий для развития своей торговли в рамках таких объединений. Они были вынуждены искать другой способ взаимодействия с участниками этих интеграций. В данном переплетении есть и развивающиеся страны, и успешные члены таких организаций как ВТО. Возникает вопрос, зачем странам с развитой торговлей и неплохим регулированием со стороны ВТО заключать РТС? С моей точки зрения, это имеет отношение непосредственно к имиджевым соображениям. Наличие развитой и многолинейной сети торговых соглашений, особенно с развитыми государствами свидетельствовало о стабильности и надежности страны как партнера. Данный механизм занял особое место в латиноамериканских странах.

2015 год стал ключевым для Казахстана как участника международных торговых отношений. В январе этого года страна вошла в состав Евразийского экономического союза и буквально через 7 месяцев, после 19-летних переговоров стала полноправным членом ВТО.

Несмотря на то, что Казахстан хоть и одна из последних стран-участниц ЕАЭС, но не единственная, которая параллельно функционирует как в рамках РТС, ЕАЭС так и в рамках ВТО, у партнёров страны по торговой деятельности в рамках ЕАЭС, возникли определённые вопросы и опасения. Данные опасения связаны с будущим развитием ЕАЭС в свете новых обязательств Казахстана перед ВТО. На практике можно заметить довольно частое противопоставление между их интеграционными проектами.

Так, например, глава МИД Белоруссии Владимир Макей (Белоруссия единственный член ЕАЭС, не разделивший обязательства Всемирной торговой

организации), заявил в интервью газете «Коммерсантъ», что создание единого экономического пространства может быть сдвинуто на более позднее время из-за действий некоторых партнеров. В частности, из-за вступления Казахстана в ВТО [8]. Глава МИД пояснил, что долговременной и основной целью ЕАЭС является создание единого экономического пространства, однако снижение уровня таможенной защиты, связанное с новыми видами товаров, которые могут прибыть в ЕАЭС из Казахстана, сдвигают ещё дальше срок достижения главной цели членов ЕАЭС.

Одной из сфер, которая является препятствием «дружного» сосуществования ВТО и ЕАЭС является сельскохозяйственный сектор и его развитие. В рамках Евразийского экономического союза государственная поддержка сельского хозяйства осуществляется в соответствии с положениями Протокола о мерах государственной поддержки сельского хозяйства [9]. Неоднократно ЕАЭС отчитывается и подводит итоги роста сельского хозяйства странах данного объединения. Так, например, по данным, опубликованным на сайте ЕАЭС, с 2015 по 2019 год, сотрудничество членов ЕАЭС привнесло прирост объема производства сельскохозяйственной продукции почти на 19 % [10]. В ходе юбилейного заседания Высшего Евразийского экономического совета, который состоялся в 2019 г. в Казахстане, по случаю пятилетия подписания Договора о ЕАЭС Президент Российской Федерации В. Путин отметил, что «все показатели наглядно свидетельствуют о том, что евразийская интеграция работает и приносит реальные результаты» [11, с.21-47].

Возникает вопрос, как обязательство ВТО могут помешать участникам ЕАЭС развивать агропромышленность? Во-первых, это особенность тарифной политики регулирования сельскохозяйственной деятельности. Тарифная политика, которую сейчас использует Казахстан, практически не защищает местных производителей сельскохозяйственной продукции, это безусловно приводит сельское хозяйство к росту доли импорта сельскохозяйственной продукции. На первый взгляд это хорошо, однако в результате снижается

продовольственная безопасность страны и местное сельское хозяйство перестает развиваться.

Во-вторых, расширение либо тотальное устранение барьеров режима внешней торговли означает угрозу импортозамещения отечественного сырья более дешевым, которое поступит из вне границ Республики Казахстан.

В глобальном понимании нормы ВТО подразумевают сокращение национальной поддержки аграрной деятельности и сельского хозяйства, по причине того, что данная поддержка рассматривается только как доля расходной части государственного бюджета.

Бесспорно, когда та или иная страна становится участником интеграционного объединения, не стоит ожидать мгновенных преференций и выгод, связанных с членством в этом объединении. Участие членов ЕАЭС в ВТО не является конечной целью в развитии торговых отношений, но рассматривается как стимулятор осуществления эффективной долгосрочной политики. Многие стали умалять значение ЕАЭС после вступления их членов в ВТО, однако пока страны не укрепят свою внутреннюю позицию и конкурентоспособность, результаты международной интеграции могут не дать обещанных результатов.

Необходимо взять в расчёт, что правовая система ВТО и ЕАЭС не является каким-либо обособленным звеном, а относится непосредственно к международно-правовой системе. Как часть международного права, нормы ЕАЭС и ВТО составляют независимый комплекс норм, которые регулируют многосторонние торговые отношения.

Исходя из схожего содержания, целей и задач правовых норм ВТО и ЕАЭС, справедливо возникает вопрос, является ли Договор о ЕАЭС дополнением соглашений ВТО? Толкование ст. 30 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г. (далее-Конвенция) содержит в себе комментарии противоположных точек зрения о том, являются ли региональные торговые соглашения и соглашения ВТО договорами, которые относятся к

одному и тому же вопросу в контексте ст. 30 Конвенции [12, с.403]. В комментариях к данной статье указывается, что «...заключение последующего договора абсолютно правомерно в случае, если является развитием или дополнением к ранее заключенному договору» [13]. На наш взгляд, положения Договора о ЕАЭС не представляют собой «развитие и дополнение» соглашений ВТО. Соответствующие положения Договора о ЕАЭС представляют собой *lex specialis* по отношению к соответствующим положениям соглашений ВТО, а значит «находятся за рамками действия ст. 30 ВКПМД».

Иными словами, нормы договора о ЕАЭС не содержат в себе функции и положения, которые могли бы стать развитием и дополнением соглашения ВТО т.е. Однако, суды РТС, в том числе и Суд ЕАЭС не имеют юрисдикции рассматривать споры, вытекающие из соглашений ВТО. Однако Суд ЕАЭС полномочен толковать нормы права ЕАЭС, учитывая нормы права ВТО. Учитывая, что правовые режимы данных объединений являются частью международного права, которые регулируют международные торговые отношения в рамках многосторонней торговой системы, а также и то, что право ВТО и ЕАЭС является неотъемлемой частью системы международного права необходимо усовершенствовать толкование их с применением общепризнанного принципа толкования - принципа гармонизации права. Ещё одним необходимым действием для продолжения успешного сотрудничества в рамках этих организаций является устранение коллизионных норм.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

- Всемирная торговая организация [Электронный ресурс]. URL: [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/thewto\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/thewto_e.htm) (дата обращения: 20.09.21).
- Joanne G. and S. Kim. "An Exclusive Country Club: The Effects of the GATT on Trade, 1950-94." *World Politics* 57, no. 4 (July 2005): 453–78.

Договор от 19 мая 2011 года о функционировании таможенного союза в рамках многосторонней торговой системы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/SiteAssets/wto/freddy-rus.pdf> (дата обращения: 20.09.21);

Протокол о функционировании Евразийского экономического союза в рамках многосторонней торговой системы (приложение № 31 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/SiteAssets/wto/freddy-rus.pdf> (дата обращения: 15.10.21);

Пункт 5 статьи XXIV Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994; База данных региональных торговых соглашений (РТС) [Электронный ресурс]. URL: <http://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx> (дата обращения: 16.10.21);

Osama Sajid. “Youth Voices: Effects of The Spaghetti Bowl on South Asia-East Asia Trade Relations” [Электронный ресурс]. URL: <https://blogs.worldbank.org/endpovertyinsouthasia/youth-voices-effects-spaghetti-bowl-south-asia-east-asia-trade-relations> (дата обращения: 16.10.21);

Интервью Министра иностранных дел Белоруссии Владимир Макей для издания “Коммерсантъ”. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2841884> (дата обращения: 16.10.21);

Приложение № 29 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года [Электронный ресурс]. URL: [https://online.zakon.kz/document/?doc\\_id=31568092](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31568092) (дата обращения: 16.10.21);

Евразийская экономическая комиссия. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/28-05-2019-8.aspx> (дата обращения: 19.10.21);

Евразийская экономическая комиссия: Главы государств ЕАЭС: Союз состоялся и успешно функционирует. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.>



---

eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/29-05-2019-4.aspx (дата обращения: 19.10.21) ;

McRae D. The WTO in International Law: Tradition Continued or New Frontier? // JIEL. 2000. № 3. С. 21–47;

Villiger M. Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties. The Hague, 2009. С. 403.

**Rashitova D.K.**

Master student

Faculty of Law

National Research University Higher School of Economics (Moscow, Russia)

KAZGUU University (Nur-Sultan, Kazakhstan)

**THE PROBLEM OF RELATIONSHIP OF THE LAW  
OF THE WORLD TRADE ORGANIZATION  
AND THE EURASIAN ECONOMIC UNION**

***Abstract:** this paper examines some aspects of the coexistence of the legal system of the World Trade Organization (hereinafter- the WTO) and the Eurasian Economic Union (hereinafter- the EAEU). This problem will be considered in two aspects - this is the relationship between the WTO and the EAEU law, and specific WTO obligations that are conflicting for interaction within the EAEU and are an obstacle to successful cooperation of trade associations will be considered and analyzed.*

***Keywords:** Eurasian Economic Union, World Trade Organization, the rule of law, interpretation of the law, settlement of trade disputes.*

УДК 341

**Рашитова Д.Х.**

магистрант факультета права

НИУ «Высшая школа экономики»

(г. Москва, Россия)

Университет КАЗГЮУ им М.С. Нарикбаева

(г. Нур-Султан, Казахстан)

## **СООТНОШЕНИЕ ПРАВА ЕАЭС И НАЦИОНАЛЬНОГО ПРАВА ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ВЕРХОВЕНСТВА ЗАКОНА**

***Аннотация:** на мировой арене постоянно происходит множество событий. Одни затрагивают интересы нескольких государств или группы государств, другие затрагивают всех членов мирового сообщества. Последние включают признание верховенства закона на национальном и международном уровнях. Идея «верховенства закона» в настоящее время используется в глобальных и частных актах, как и в других официальных отчетах. Одновременно «верховенство закона» является предметом доктринальной работы в области гуманитарных наук. Основным инструментом взаимодействия и права ЕАЭС является законодательство ЕАЭС и непосредственно законодательство стран-участниц этого союза. Изучая основной закон ЕАЭС, необходимо изучать не только его структуру, но и принципы, являющиеся основополагающей частью нормотворчества.*

***Ключевые слова:** Всемирная торговая организация, Евразийский экономический союз, принцип верховенства права.*

Являясь одним из элементов общего наследия государств — членов интеграционных объединений, принцип верховенства закона составляет основу гарантий национальной защиты частных прав. Данный принцип особо важен для охраны прав и законных интересов членов международных организаций. Например, многие международные, нормативно-правовые документы

утверждают и охраняют принцип верховенства закона как базу для сотрудничества государств. Так, Парижская хартия [1] содержит в себе раздел «Права человека, демократия и верховенство закона», в котором государства-участники должны руководствоваться укреплением демократии путем утверждения верховенства закона как гаранта прав и свобод человека, недопустимости возвышения кого-либо над законом, ограничения властей законом, справедливого отправления правосудия. Это требует разработки механизма действия норм международного и наднационального права и включения их в национальное законодательство.

Так как ЕАЭС является относительно новым интеграционным объединением, при его создании и функционировании государства-члены уже имели опыт других союзов. По мнению Е.М. Примакова, государствам-участникам ЕАЭС следует «извлечь уроки из несомненных трудностей, которые переживает ЕС». Речь идёт о непродуманно быстром расширении Союза, которое само по себе не может рассматриваться с точки зрения своего престижа, поэтому необходимо сосредоточиться над углублением интеграционных процессов среди уже имеющихся государств — членов ЕАЭС [2, с.177].

В договоре ЕАЭС изначально определены источники, которые образуют право Союза – это международные договоры, заключённые в рамках деятельности Союза и договоры, заключённые ЕАЭС с третьей стороной. Так же, право ЕАЭС составляют нормативно-правовые акты, изданные Высшим Евразийским экономическим советом и Евразийской экономической комиссией, чьи полномочия были определены в статье 6 Договора о ЕАЭС.

Интеграционный союз-это симбиоз правовых актов, как Союза, так и национального законодательства стран-участниц. Такое положение может привести к возникновению противоречий между актами ЕАЭС и международными договорами, в таком случае проблему может решить иерархия нормативно-правовых актов Союза, согласно которой, Договор о ЕАЭС, подписанный 29.05.2014 года имеет приоритет [3] и находится на вершине

пирамиды нормативных актов Союза. С другой стороны, международные договоры ЕАЭС с третьей стороной не должны противоречить основным целям, принципам и правилам функционирования ЕАЭС. Согласно ч.3 ст.6 Договора о ЕАЭС, решения и распоряжения органов Союза, так же не должны противоречить Договору о союзе и международным договорам в рамках ЕАЭС. Договором был так же определён приоритет решений Высшего Евразийского экономического совета над актами Евразийского межправительственного совета и Евразийской экономической комиссии и последним элементом в правовой иерархии актов ЕАЭС является приоритет решений Евразийского межправительственного совета над решениями Комиссии [4].

Во втором разделе данного исследования уже была проведена аналогия с принципом *pacta sunt servanda*, который говорит о добросовестности и обязательности выполнения международных договоров. Данный принцип идеально характеризует принцип верховенства права в ЕАЭС. Например, Международные договоры, заключённые в рамках деятельности союза, подпадают под влияние положений Венской конвенции о праве международных договоров и участники ЕАЭС при невыполнении условий международных договоров не могут ссылаться на нормы своего внутреннего законодательства, об этом говорит статья 27 Конвенции [5].

Рассматривая на примере Конституций каждого государства-члена ЕАЭС, то их объединяет то, что они принимают общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры неотделимой частью национальных правовых систем. Однако есть и особенности, например, в Конституциях России [6] и Беларуси [7] установлен приоритет норм международного договора над правилами национального законодательства в случае противоречия между ними. Конституционное законодательство Киргизской Республики не затронуло вопрос о приоритете международных норм в своём тексте. Третий и схожий подход к роли и влиянию международных договоров уточнены в главных законах Казахстана [8] и Армении [9], где

говорится о том, что в случае противоречия между нормами международных договоров и законами Республики, приоритет отдаётся в пользу норм международных договоров, ратифицированных Республикой. Кроме того, Казахстан сделал уточнение обратного процесса, так, главный Конституционный орган страны пояснил, что не ратифицированные международные договоры таким приоритетом перед законами Республики не обладают и должны исполняться в той мере, пока они не входят в противоречие с законами Республики [10]. Исходя из этого, можно сделать вывод, что не каждый международный договор обладает приоритетом над национальными актами.

Однако, законодательство Армении даёт более полное уточнение о процессе приоритета международных договоров, там сказано, что международные договоры, ратифицированные, подписанные или утверждённые государственными органами Республики, обладают юридической силой правового акта органа, ратифицирующего эти международные договоры [11]. В целом можно сделать вывод о том что вступая в ЕАЭС, страны открыты к заключению и утверждению международных договоров, так как данные договоры заключены в рамках и с учётом основных целей и задач Союза, тем самым вопрос о ратификации данных договоров не возникает проблем. Тем самым, международные договора, заключённые в рамках и целях ЕАЭС имеют приоритет над внутригосударственными актами.

Однако, остаётся сложным вопрос с соотношением международных договоров Союза и Конституциями стран-участниц. Так как, Конституция это наиважнейший документ страны, который обладает наивысшей юридической силы и который определяет все направления, как национальной деятельности, так и международной. Конституции Армении и Беларуси запрещают как заключение, так и ратификацию международных договоров противоречащих положениям основного закона стран. Что касается позиции России, то неоднократно было сказано о приоритете Конституции над международными договорами.

Подводя итог, можно сказать, что международные договоры, заключённые на базе ЕАЭС, занимают место между конституциями стран-участниц и их внутренним законодательством. Более того, ввиду наличия в ряде стран ЕАЭС института конституционных законов приоритет ратифицированных международных договоров в рамках Союза не будет распространяться не только на конституции, но и на указанные конституционные законы государств-членов. Это связано с природой ратификации как обычного законодательного процесса, в то время как процедура принятия конституционных законов усложнена, как минимум, требованием квалифицированного большинства в парламенте.

Упомянутые в данной работе проблемы в процессе реализации верховенства закона в правовой интеграции государств-членов ЕАЭС являются лишь одной из проблем роста и развития этого интеграционного объединения и ни в коем случае не должны рассматриваться как непреодолимое препятствие. Возможно, к 2025 году многие из этих рисков будут сведены к минимуму, а недостатки в процессе правовой интеграции устраняются путем совершенствования правового регулирования как на уровне ЕАЭС, так и на уровне государств-членов. В то же время мы считаем, что меры, не связанные напрямую с внесением изменений в действующее законодательство Союза, могут способствовать укреплению и углублению интеграционных связей в ЕАЭС.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Парижская Хартия для новой Европы, Париж 1990. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.osce.org/mc/39516?download=true> (дата обращения: 05.03.21)

Е.М. Примаков. "Россия. Надежды и тревоги" – М., 2015. С 177.

Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, г.Астана. п.2 ст.6. [Электронный ресурс] // URL: [https://docs.eaeunion.org/docs/en-us/0003610/itia\\_05062014](https://docs.eaeunion.org/docs/en-us/0003610/itia_05062014) (дата обращения: 05.03.21)

Ibid. П.3 с.6

Венская Конвенция о праве международных договоров, 1969. Статья.27. [Электронный ресурс] URL:

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201155/volume-1155-I-18232-English.pdf> (дата обращения: 13.03.21)

Конституция Российской Федерации", 1993. [Электронный ресурс] URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28399/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/)

Конституция Республики Беларусь, 1994. Статья 8. [Электронный ресурс] URL: <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/by/by016en.pdf> (дата обращения: 14.03.21)

Конституция Республики Казахстан, 1995. П.4. ст.3. [Электронный ресурс] URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=1017178](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1017178) (дата обращения: 14.03.21)

Конституция Республики Армения, 1995. П.5 ст.3. [Электронный ресурс] URL: <https://www.president.am/en/constitution-2015/> (дата обращения: 14.03.21)

Постановление Конституционного Совета Республики Казахстан от 11.10.2000 № 18/2 «Об официальном толковании пункта 3 статьи 4 Конституции Республики Казахстан» (в редакции от 17 апреля 2017 г. 2) [Электронный ресурс] URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/S000000018> (дата обращения: 29.03.21)

Закон Республики Армения от 29 апреля 2002 г. № ЗР-320 «О правовых актах» (в ред. От 30 апреля 2008 г. № ЗР-19-Н). Статья 24.3 // Правовая информационная система Армении. [Электронный ресурс] URL: <http://www.arlis.am/DocumentView.aspx?DocID=62931> (дата обращения: 29.03.21)



**Rashitova D.K.**

Master student

Faculty of Law

National Research University Higher School of Economics (Moscow, Russia)

KAZGUU University (Nur-Sultan, Kazakhstan)

## **CORRELATION OF THE EAEU LAW AND THE LAW OF STATE-MEMBERS THROUGH THE PRISM OF THE RULE OF LAW**

***Abstract:** a lot of events are constantly happening on the world stage. Some affect the interests of several states or a group of states, others affect all members of the world community. The latter include the recognition of the rule of law at the national and international levels. The “rule of law” concept is currently used in global and private acts, as well as in other official reports. At the same time, the “rule of law” is the subject of doctrinal work in the humanities. The main instrument of interaction and the law of the EAEU is the legislation of the EAEU and directly the legislation of the member states of this union. Studying the basic law of the EAEU, it is necessary to study not only its structure, but also the principles that are the fundamental part of rulemaking.*

***Keywords:** World Trade Organization, Eurasian Economic Union, rule of law.*

---

## ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ (TECHNICAL SCIENCE)

УДК 1

**Амантаева А.М.**

магистрант 2 курса кафедры механизации  
и автоматизации производственных процессов  
Алматинский технологический университет  
(Казахстан, г. Алматы)

**Адилбеков М.А.**

к.т.н., доцент кафедры механизации  
и автоматизации производственных процессов  
Алматинский технологический университет  
(Казахстан, г. Алматы)

### АВТОМАТИЗАЦИЯ ПАРОВОГО КОТЛА

***Аннотация:** в данной научной статье исследованы важность и необходимость автоматизации паровых котлов, основные параметры и дополнительные современные приборы автоматизации. Объектом автоматизации являются паровые котлы, применяемые на ременной ТЭС. Показан основной регулятор котла.*

***Ключевые слова:** паровые котлы, контроль, автоматизация, система регулирования.*

Основными тепловыми агрегатами теплоэлектростанции являются паровой котел и паровая турбина. Паровой котел-устройство для выработки пара выше атмосферного давления за счет сжигания топлива.

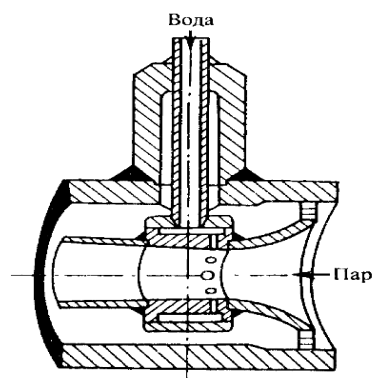
Подготовка теплоносителей производится на специальных теплозаготовительных установках на ТЭЦ, а также на городских, групповых (квартирных) или промышленных котельных. Наиболее радикальными методами повышения эффективности работы ТЭЦ и повышения надежности как

самой станции, так и производственного процесса комбината является проведение крупномасштабных работ по реконструкции и техническому перевооружению.

В состав ТЭЦ входят следующие структурные подразделения: Котельный, турбинный, химический и электрический цеха, которые по своему назначению занимаются эксплуатацией, обслуживанием и организацией ремонта соответствующего оборудования, входящего в их состав. При этом каждый цех имеет свою инфраструктуру, включая постоянного инженерно-техническое руководство для обеспечения начальниками цехов и начальниками смен. [1]

В парогенераторах на водопроводе внутри труб перемещается водо-и пароводяная смесь, а дымовые газы промывают трубы снаружи. В газопроводах, напротив, дымовые газы перемещаются внутри труб, а теплоноситель промывает трубы снаружи.

Современные энергетические барабанные котлы обеспечивают паровой охладитель, который представляет собой теплообменник смесительного типа для регулирования температуры исходного пара. Принцип их работы основан на изменении энтальпии частично нагретого пара за счет тепла, получаемого на испарение охлаждающей воды, распыляемой в паропровод. Конструкции распылительных пароохладителей очень разнообразны.



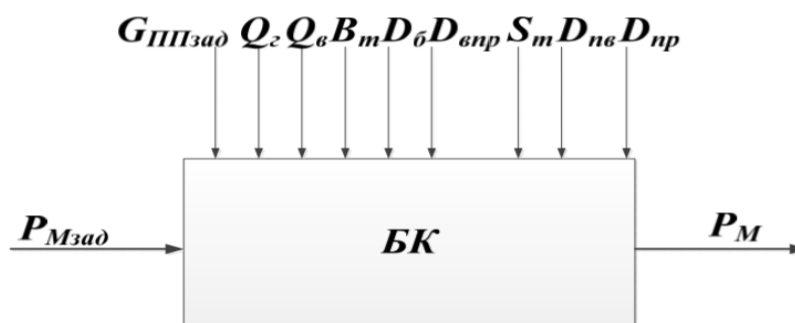
**Рисунок 1. Временные характеристики по температуре исходного пара**

Задачи автоматического регулирования источника тепла: поддержание температуры воды, подаваемой в систему отопления, на заданном уровне, при экономичном сжигании используемого топлива определяется в соответствии с графиком отопления и является стабилизацией основных параметров работы котла.

Согласно графику отопления, температура воды, подаваемой в систему отопления, поддерживается на заданном уровне "холодной подачи". Заданный расход воды, независимо от количества работающих котлов, обеспечивается регулятором расхода (клапаном в рециркуляционной сети), получающим импульс по изменению давления между прямыми и обратными сетевыми коллекторами воды котлов [1].

Регулятор питания обеспечивает поддержание заданного давления в обратном трубопроводе сетевой воды. Для обеспечения качественной деаэрации предусмотрены деаэраторы, стабильная работа которых поддерживается регуляторами уровня и давления. Для котлов предусмотрена регулировка процесса горения с помощью регуляторов напряжения воздуха и топлива.

Барабанный котел представляет собой цепное соединение наиболее простых конструктивно или технологически ограниченных участков: участка пылеприготовления, топочной камеры, барабана, пароперегревателя и т.д. Каждый из этих участков оснащен локальной системой регулирования (САР), например: регулятором давления воздуха, регулятором напряжения в топке котла, регулятором системы пылеприготовления, регулятором температуры нагретого пара и т.д. Конечно, изменения на одном из участков регулирования обязательно коснутся другого. Взаимосвязь между входными и выходными величинами показана на следующем рисунке, где:  $P_{Мзад}$  - задача на давление в магистрали,  $G_{ППзад}$  - задача на расход нагретого пара,  $Q_{Г}$  - дымовые газы,  $Q_{В}$  - воздух, подаваемый в топку,  $V_{Т}$  - расход топлива,  $D_{б}$  - генерируемая пара,  $D_{впр}$  - расход охлаждающей воды,  $S_{Т}$  - разрежение в верхней части топки,  $D_{пв}$  - расход питательной воды,  $D_{пр}$  - расход воды в сепараторе,  $P_{М}$  - давление в магистрали.



**Рисунок 2. Барабанный котел как объект управления**

Основные регулируемые величины пара: расход нагретого пара, давление в магистрали и температура нагретого пара. Расход пара может варьироваться в широком диапазоне, а давление в магистрали и температура нагретого пара в достаточно узком диапазоне в зависимости от режима работы и технологических ограничений.

Таким образом, актуальной является задача получения математического описания парового котла, в данной работе рассматривается паровой котел, приводится его взаимосвязь с другим паровым котлом, способ обработки экспериментально полученных характеристик, пример получения передаточных функций, имитационное моделирование.

Паровые котельные установки представляют собой два или более модулей, собранных в единый блок. Количество модулей, используемых для сборки конкретного парового агрегата, напрямую зависит от требуемой мощности оборудования и особенностей наполнения. Кроме того, при необходимости паровой котел может быть дополнен необходимыми подсобными помещениями.

Модули установки парового котла представляют собой каркасные металлические конструкции с ограждениями из сэндвич-панелей различной толщины. Недостающие при транспортировке стены временно заменяют съемными панелями. При сборке на стыки между кровлей и стеновой панелью накладываются специальные уплотнители - для предотвращения попадания

влаги. Есть два варианта монтажа-с отдельной крышей для каждого модуля или с одной крышей для всего блока модулей.

Широко распространенные сегодня котельные установки оснащены современным, высоконадежным и высококачественным оборудованием, позволяющим обеспечить долгосрочную и безопасную эксплуатацию, а также важное, удобное и быстрое техническое обслуживание.

В большинстве случаев котельные установки обеспечивают решение комплексных технологических проблем и использование теплового оборудования в производственных циклах промышленного сектора, в том числе в пищевой и химической промышленности, медицине, горнодобывающей промышленности. [2].

#### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Схиртладзе А. Г., Бочкарев С. В., Лыков А. Н., Борискин В. П. Автоматизация технологических процессов; ООО "ТНТ" - Москва, 2013. - 524 с.

Тарасюк В. Эксплуатация котлов. Практическое пособие для оператора котельной; НЦ ЭНАС - Москва, 2012. - 942 с.

**Amantayeva A.M.**

2nd year master's student of the Department  
of mechanization and automation of production processes

Almaty technological University

(Kazakhstan, Almaty)

**Adilbekov M.A.**

Ph. D., associate Professor of the Department  
of mechanization and automation of production processes

Almaty technological University

(Kazakhstan, Almaty)

## **THE STEAM BOILER AUTOMATION**

**Abstract:** *this scientific article examines the importance and necessity of automation of steam boilers, the main parameters and additional modern automation devices. The object of automation is steam boilers used at the belt TPP. The main boiler regulator is shown.*

**Keywords:** *steam boilers, control, automation, control system.*



**УДК 1**

**Неговора А.В.**

ФГБОУ ВО «Башкирский ГАУ»

(г. Уфа, Россия)

**Красильников М.Н.**

ФГБОУ ВО «Башкирский ГАУ»

(г. Уфа, Россия)

## **СИСТЕМА ПОДДЕРЖАНИЯ КОМФОРТНОГО МИКРОКЛИМАТА В САЛОНЕ ПЕРЕДВИЖНОЙ МАСТЕРСКОЙ**

*Аннотация:* в статье рассматривается система поддержания комфортного микроклимата в салоне передвижной мастерской.

*Ключевые слова:* ЖКХ, мастерские, автомобили.

На предприятиях ЖКХ для доставки аварийных бригад к местам проведения работ используют передвижные мастерские на базе грузовых автомобилей. Соответственно, встает задача отопления пассажирских салонов передвижных мастерских, где перевозятся и находятся во время смены рабочие. Так как производством фургонов и их установкой на автомобильное шасси занимаются малые предприятия, которые не имеют конструкторских бюро, то и задачу поддержания безопасного и комфортного для рабочих микроклимата в салоне они решают без должной конструкторской проработки. А заказчики, в свою очередь, не имеют возможности контролировать изготовителя вследствие отсутствия предложений в данной сфере. В результате, ошибки, допущенные при изготовлении передвижных мастерских, выявляются уже в процессе эксплуатации.

В настоящее время самым распространенным способом решения задачи отопления пассажирских салонов является установка воздушных отопителей, работающих на бензине или дизельном топливе [1]. Однако в процессе их эксплуатации выявляются следующие проблемы: низкая надежность обогревателя и сложность ремонта; недостаточная мощность отопителя; их функционал не позволяет сушить одежду или разогреть пищу; тепло они подают в одну точку, а для равномерного распределения тепла по салону необходимо прокладывать воздуховоды. Как вариант можно рассмотреть установку второго воздушного обогревателя, но это приведет к удвоению расходов, не позволит уменьшить количество недостатков. Было бы правильно разработать иной способ обогрева. Конечно, он также будет иметь свои плюсы и минусы, но это позволит маневрировать использованием того или иного устройства, тем самым перекрывая их минусы.

Всё выше перечисленное требует поиска новых конструктивных решений по выбору источника тепла для обогрева помещения с целью нивелировать недостатки воздушных обогревателей при следующих закупках передвижных мастерских.

Вариант отопления за счет охлаждающей жидкости скорее всего будет выглядеть так: охлаждающая жидкость от двигателя течет в радиатор, установленный в пассажирском помещении, где установлен радиатор и вентилятор. Однако от такой схемы придется отказаться по ряду причин? Основными из которых представляются следующие: зимой дизельный двигатель очень долго нагревается; врезание в систему охлаждения двигателя приведет к нарушению теплового баланса двигателя и быстрому его износу; радиатор отопления в пассажирском салоне будет занимать много места, долго нагреваться; вентилятор будет постоянно шуметь.

По имеющимся в открытых источниках информации [2,3], на полезную работу двигателя тратится 30...43% энергии сгоревшего топлива, с охлаждающей жидкостью отводится примерно 12...25% энергии, а с теплом

отработавших газов теряется 25...40% энергии. Таким образом, использовать тепло отработавших газов целесообразно и перспективно.

Попытки использовать тепло отработавших газов для отопления пассажирских салонов предпринимались неоднократно [4,5,6]. Наиболее убедительным представляется вариант движения выхлопных газов через газо-жидкостной радиатор, в котором тепло от газов передается охлаждающей жидкости. Затем жидкость с помощью насоса подается в радиатор, установленный в салоне, где повторится описанная выше история с громоздким и шумным агрегатом. Конструкция представляется весьма тяжелой и в практике примеры реализации подобного варианта не используются.

Анализ возможных решений позволил рекомендовать следующий вариант: близко к полу вдоль боковой стены пассажирского помещения будет расположена конструкция из двух–четырёх стальных труб прямоугольного сечения, соединенных параллельно и присоединенных к выхлопному коллектору, и, далее, вновь соединяющихся в выхлопную трубу. Проведенные эксперименты с прототипом обогревателя показали высокую степень отдачи теплоты отработавшими газами. При прохождении по трубам-теплообменникам температура отработавших газов снижается вдвое, а за 40 минут работы системы температура воздуха в салоне выросла на 40°C.

Устройство располагается вдоль всей боковой станы помещения (рис.1), поверх него можно установить столы, верстаки, шкаф для сушки одежды, иными словами, при всей своей габаритности нагреватель вписывается в интерьер салона передвижной мастерской.

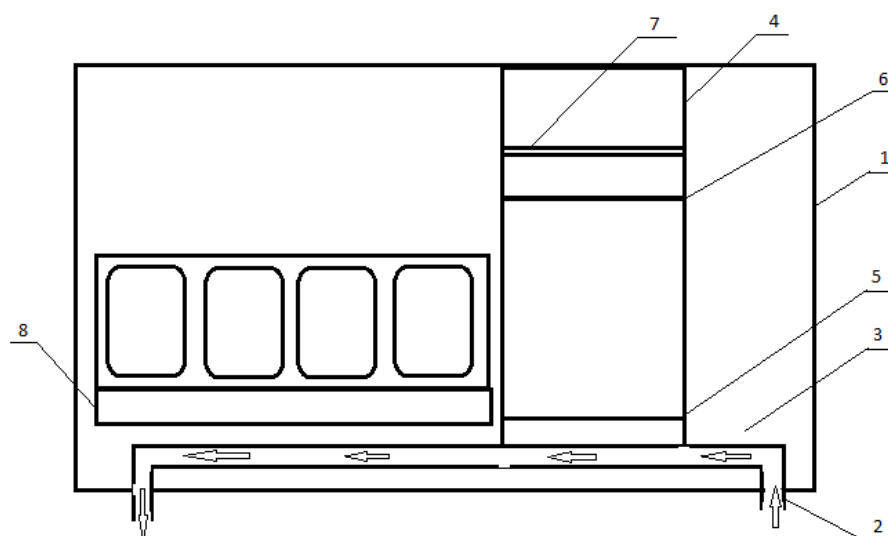


Рисунок 1. Вариант расположения нагревателя в салоне.

1 – габариты стены салона; 2 – нагреватель; 3 – зона разогрева пищи; 4 – шкаф для сушки одежды; 5 – полка для сушки обуви; 6 – перекладина для сушки спецодежды; 7 – полка для сушки головных уборов; 8 – пассажирские места.

Также расположение теплообменника вдоль всего помещения обеспечит равномерное распределение тепла по салону без необходимости прокладки дополнительных воздуховодов. Выхлопные газы штатного воздушного отопителя также можно направить в данный теплообменник и, тем самым, обнулить потери тепла с его выхлопными газами.

Проведенные экспериментальные исследования подтвердили эффективность работы предложенной системы (табл.1, рис.2).

Таблица 1. Динамика повышения температуры нагревателя и воздуха в пассажирском салоне

Время работы нагревателя, мин	Температура нагревателя, °С	Температура воздуха в помещении, °С
0	-10	-10
5	101	-10
10	108	-5
15	110	5
20	110	14

25	110	19
30	110	26
35	110	32
40	110	34

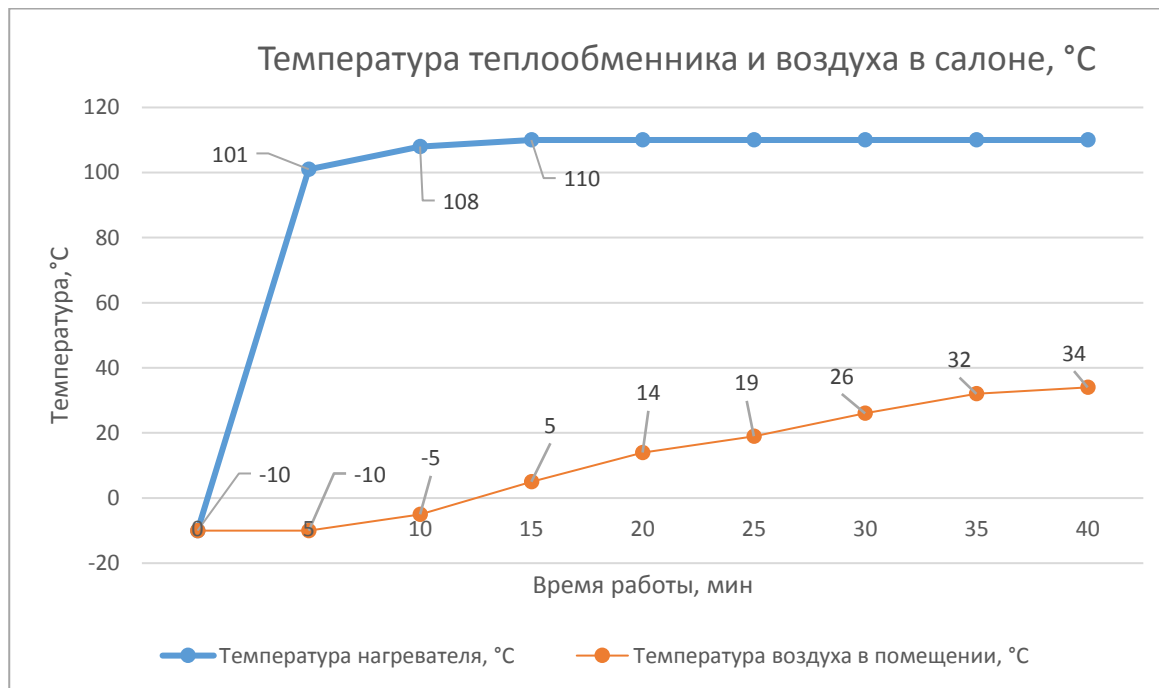


Рисунок 2. Динамика повышения температуры теплообменника и воздуха в пассажирском салоне.

Таким образом, разработана система обогрева пассажирского салона спецавтомобиля, позволяющая поддерживать оптимальную температуру в холодное время года за счет использования теплоты отработавших газов штатного двигателя автомобиля.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Стуканов В.А. Основы теории автомобильных двигателей и автомобиля / М.: Форум-ИНФРА-М, 2005. - 368 с.

Гусев Д.А., Разяпов М.М.. Повышение эффективности тепловой подготовки автотракторной техники путем применения теплоносителя смешанного типа/ Материалы научно-

практической конференции «АгроКомплекс-2011». Часть II. – Уфа: Башкирский ГАУ, 2011. – 176 с.

Неговора А.В., Гусев Д.А. Обоснование конструктивно - режимных параметров предпускового подогревателя/ Труды ГОСНИТИ. 2016. Т. 125. С. 90-96.

Неговора А.В., Разяпов М.М., Шерстнев Н.А. Повышение эффективности работы жидкостного предпускового подогревателя/ В сборнике: Технологии реновации машин и оборудования. – Уфа: Башкирский ГАУ, 2016. С. 184-188.

Неговора А.В., Разяпов М.М., Инсафудинов С.З. Современная концепция тепловой подготовки автотракторной техники в условиях низких температур/ Вестник Башкирского государственного аграрного университета. 2018. № 4 (48). С. 135-141.

Неговора А.В., Разяпов М.М., Курдин П.Г., Филиппов Ю.К., Токарев В.А. Современные проблемы эксплуатации автомобилей в условиях низких температур независимо от климатической зоны/ Журнал автомобильных инженеров. 2017. № 4 (105). С. 36-41.

**Negovora A.V.**

Bashkir GAU

(Ufa, Russia)

**Krasilnikov M.N.**

Bashkir GAU

(Ufa, Russia)

## **THE COMFORT MAINTENANCE SYSTEM CLIMATE IN THE INTERIOR OF THE MOBILE WORKSHOP**

***Abstract:** the article discusses the system for maintaining a comfortable microclimate in the interior of a mobile workshop.*

***Keywords:** house communal services, workshops, cars.*

УДК 1

**Разяпов М.М.**

К.Т.Н.

ФГБОУ ВО «Башкирский ГАУ»

(г. Уфа, Россия)

**Красильников М.Н.**

ФГБОУ ВО «Башкирский ГАУ»

(г. Уфа, Россия)

**ПРИМЕНЕНИЕ РЕКУПЕРАТОРА  
В СИСТЕМАХ ВЕНТИЛЯЦИИ САЛОНА  
ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

*Аннотация:* в статье рассматривается применение рекуператора в системах вентиляции салона пассажирских транспортных средств.

*Ключевые слова:* вентиляция, транспортное средство, рекуператор.

Географическое положение нашей страны и особенности климата на большей ее части вынуждает конструкторов пассажирских транспортных средств (автобусов, фургонов, приспособленных для перевозок людей и т.д.) принимать уделять большое внимание на отопление их пассажирских салонов. К легковым автомобилям эта проблема относится в гораздо меньшей степени из-за небольших объемов салонов [1,2].

Существуют различные способы отопления салонов: за счет теплоты охлаждающей жидкости ДВС, воздушными отопителями, работающими на бензине или дизельном топливе (Webasto). Также возможно организовать работу обогревателей от электричества, что актуально для электротранспорта.

Некоторые железнодорожные вагоны до сих пор отапливаются с помощью угля и другого твердого топлива.

Все такие системы объединяет одна проблема: ограниченная мощность источника энергии. Так, например, в результате использования теплоты охлаждающей жидкости для отопления салона автобуса, температура работающего двигателя перестала подниматься выше 60 градусов, что повлекло повышенный износ и быстрый выход из строя двигателей [3].

В то же время, из зоны внимания выпал такой важный элемент обеспечения микроклимата, как вентиляция. В соответствии со стандартами, салоны транспортных средств должны быть обеспечены вентиляцией из расчета 30м<sup>3</sup> в час на одного человека [4]. Авторы статьи провели исследование и выяснили на примере фургона, перевозящего 4 пассажиров, что потери тепла на вентиляцию составляют до 2кВт. Если к этому прибавить потери тепла через ограждающие конструкции, то затраты энергии затрачиваемые на отопление окажутся весьма значительными. При этом, теплый воздух выбрасывается наружу, практически, не успевая . В этой связи, проблема сохранения тепла без ухудшения характеристик системы вентиляции представляется актуальной.

Решение данной проблемы можно найти в строительном кластере. Относительно недавно для отопления помещений стали использовать, так называемые, рекуператоры приточно-вытяжной вентиляции. Подробную информацию о них можно получить в различных открытых источниках [5-8]. Суть разработки заключается в передаче тепла от вытягиваемого из помещения воздуха к воздуху, поступающему в вентилируемое помещение с улицы. Производителями заявлен высокий КПД таких устройств – сохраняется до 85% теплоты. При этом встроенный в рекуператор вентилятор требует минимальное количество электроэнергии.

Необходимо отметить некоторые минусы: достаточно высокая стоимость, питание от сети 220В и отсутствие информации о их применении на транспортных средствах в условиях вибрации.



В связи с тем, что при проектировании транспортных средств отдельное внимание уделяется вентиляционным каналам, предлагается сразу заложить в конструкцию системы отопления и вентиляции передачу теплоты от выходящего воздуха входящему. Например, в самом общем виде, устройство могло бы напоминать собой обычный бойлер. Сконструированный под конкретный салон, рекуператор легко вписать интерьер салона, при этом не требуется занимать много места.

К сожалению, на сегодняшний день, с целью экономии тепла в пассажирских салонах вентиляцию вообще исключают из работы: закрывают вентиляционные отверстия, воздушные отопители устанавливаются так, что забор воздуха осуществляется из помещения и так далее. Эпидемия коронавируса вынуждает более внимательно относиться к работе вентиляционных систем в транспортных средствах. Даже после того как опасность коронавируса уйдет, останутся грипп, ОРВИ и прочие заболевания, которые, в условиях замкнутых пространств с большим количеством людей имеют свойство накапливаться и передаваться здоровым людям.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРА:**

Патент РФ 230979. № 2001133376/06 Система подогрева городского автобуса/ В.В. Шульгин, Г.А. Николаенко, Д.А. Кулыгин, С.Д. Гулин, Г.И. Никифоров, Г.М. Золотарев (РФ). Оpubл. 20.06.2004, Бюл. № 17.

ГОСТ 30593-2015 «Автомобильные транспортные средства. Системы отопления, вентиляции и кондиционирования. Требования к эффективности и безопасности» Разработан ФГУП «НАМИ».

Неговора А.В., Махиянов У.А., Ахметов А.Ф. Совершенствование способов диагностирования топливоподающих систем дизелей с электронным управлением / Известия Международной академии аграрного образования. 2012. № 14-1. С. 260-265.

Неговора А.В., Разяпов М.М., Шерстнев Н.А. Повышение эффективности работы жидкостного предпускового подогревателя |В сборнике: Технологии реновации машин и

оборудования. "Промэкспо, станки и инструмент", "Сварка. Контроль. Диагностика". 2016. С. 184-188.

Gabitov I.I., Saifullin R.N., Farhshatov M.N., Negovora A.V., etc. Hardening of electrohydraulic injectors valve units of diesels at repair / Journal of Engineering and Applied Sciences. 2018. Т. 13. № S8. С. 6478-6486.

Габитов И.И., Неговора А.В., Федоренко В.Ф. Интеллектуализация технического сервиса топливоподающих систем дизелей/ Научное издание – М: ФГБНУ «Росинформагротех», 2018. – 496 с.

Черноиванов В.И., Габитов И.И., Неговора А.В. Цифровые технологии и электронные средства в системе технического обслуживания и ремонта автотракторной и комбайновой техники / Труды ГОСНИТИ. 2018. Т. 130. С. 74-81.

Гусев Д.А., Разяпов М.М. Повышение эффективности тепловой подготовки автотракторной техники путем применения теплоносителя смешанного типа /В сборнике: Особенности развития агропромышленного комплекса на современном этапе. "АгроКомплекс-2011". Уфа: Башкирский государственный аграрный университет - 2011. С. 33-35.

**Razyapov M.M.**

Ph.D.

Bashkir GAU

(Ufa, Russia)

**Krasilnikov M.N.**

Bashkir GAU

(Ufa, Russia)

## **THE APPLICATION OF THE RECUPERATOR IN INTERIOR VENTILATION SYSTEMS PASSENGER VEHICLES**

***Abstract:** the article discusses the use of a recuperator in the ventilation systems of the passenger compartment of passenger vehicles.*

***Keywords:** ventilation, vehicle, recuperator.*

---

**МЕДИЦИНСКИЕ НАУКИ (MEDICAL SCIENCE)**

**УДК 331.582.2**

**Маматова Д.М.**

Резидент 1-го года обучения, врач-реабилитолог  
ПФ НАО «Медицинский университет Семей»  
(Казахстан, г. Павлодар)

**МЕДИЦИНСКАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ  
В ПЕРИОД ВЫЗДОРОВЛЕНИЯ ПОСЛЕ  
ИНФЕКЦИОННЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ**

***Аннотация:** при большинстве инфекционных заболеваний наблюдается интоксикация средней или тяжелой степени, которая в сочетании с лихорадкой и гиподинамией существенно ослабляет больного. Токсическое действие на сердце, а иногда на сосудистую стенку и процессы свертывания крови, обезвоживание организма (при холере, дизентерии), нарушение обмена веществ не позволяют применять средства реабилитации в остром периоде.*

*Лечение инфекционного больного - комплексное и основано на анализе его состояния. В каждый определенный период болезни, в каждом конкретном случае назначают терапию с учетом этиологии и патогенетического механизма патологии. Выбор лекарственных средств, их доз, метод ведения зависят от состояния и возраста больного, формы течения болезни, сопутствующих заболеваний и осложнений.*

***Ключевые слова:** медицинская реабилитация, инфекционные заболевания, физические упражнения, восстановительные процессы.*

Особенно важно трофическое влияние физических упражнений, активирующих пластические (в том числе репаративно-регенераторные) и окислительно восстановительные процессы, которые способствуют отложению гликогена в мышцах и печени. Существенны также нормализация гомеостаза и активизация общей и иммунологической реактивности организма. Применение средств медицинской реабилитации с лечебной целью решает

задачи ликвидации остаточных нарушений после перенесенной болезни и восстановления равновесия организма со средой. Для лечения больного в период выздоровления не так важно инфекционное начало, как характер и степень поражения органов и систем. При всех инфекционных заболеваниях страдают, как правило, сердечно-сосудистая и бронхолегочная системы, поэтому метод восстановления строится по принципу ведения больных при сердечнососудистых и бронхолегочных заболеваниях. Если поражение больше касается желудочно-кишечного тракта или опорно двигательного аппарата, то метод медицинской реабилитации должен быть обоснован соответствующими клинико-функциональными показаниями.

Средства медицинской реабилитации должны применяться в начальном периоде выздоровления, при улучшении общего состояния больного и снижении температуры до нормальной, а в некоторых случаях - до субфебрильной. В этот период физические упражнения, различные виды массажа и физические факторы (по показаниям) оказывают тонизирующее действие, обеспечивая постепенную активизацию функций всех органов и систем и профилактику возможных осложнений со стороны легких (пневмония, плеврит, бронхит), периферических сосудов (тромбофлебит), опорно-двигательного аппарата (артрит, деформация суставов и др.).

На стационарных этапах медицинской реабилитации рекомендуют следующие режимы двигательной активности больных в период выздоровления.

- При постельном режиме физические упражнения выполняют вначале в и.п. лежа на спине, на боку. В занятия включают элементарные упражнения для всех суставов конечностей и мышц туловища. Выполнение движений в крупных суставах конечностей облегчают укорочением рычага и уменьшением объема, подведением скользящей плоскости. Некоторые упражнения выполняют с помощью методиста. Широко используют дыхательные упражнения (статического и динамического характера), упражнения на расслабление мышц (локальные и общие). По мере улучшения общего состояния больного добавляют

и.п. сидя, увеличивают дозировку нагрузки за счет увеличения числа повторений, темпа, вовлечения в движения более крупных групп мышц и усложнения упражнений. При подготовке к переводу на палатный режим особое внимание обращают на упражнения, направленные на укрепление мышц и увеличение объема движений в суставах нижних конечностей.

- При палатном режиме методика занятий ЛГ зависит от того, какие органы больше всего пострадали в процессе заболевания. В этот период осуществляется адаптация больных к постепенно возрастающим физическим нагрузкам. Упражнения выполняют в и.п. лежа, сидя и стоя, с полной амплитудой движений и вовлечением в работу большинства 316 мышечных групп. Применяют упражнения с гимнастическими предметами (палки, булавы, мячи), малоподвижные игры. Важно в это время концентрировать внимание на полном дыхании и сочетании дыхания с движениями. Помимо ЛГ применяют УГГ и дозированную ходьбу.

- При свободном режиме проводят подготовку к выписке больного. С помощью физических упражнений совершенствуют взаимосогласованность в деятельности всех систем органов и расширяют адаптацию организма к разнообразным нагрузкам. Используют ЛГ, прогулки, элементы спортивных игр и др.

Физические методы лечения применяют с целью купирования интоксикации (противовирусные методы), уменьшения проявлений воспаления (противовоспалительные методы) и коррекции иммунной дисфункции (иммуностимулирующие методы). Рекомендованы и психостимулирующие методы (продолжительная аэротерапия, электрофорез психостимуляторов).

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

- Волков С.Р., Волкова М.М. Здоровый человек и его окружение: Учебник. - М., 2012.
- Епифанов В.А. Восстановительная медицина: Учебник для мед. вузов. - М.: ГЭОТАР Медиа, 2012.

Ачкасов Е.Е., Руненко С.Д., Пузин С.Н., Султанова О.А., Таламбум Е.А. Врачебный контроль в физической культуре: Учеб. пособие. - М.: Триада-Х, 2012.

Епифанов В.А., Епифанов А.В. Реабилитация в неврологии. - М.: ГЭОТАР-Медиа, 2013.

Малявин А.Г, Епифанов В.А., Глазкова И.И. Реабилитация при заболеваниях органов дыхания. - М.: ГЭОТАР-Медиа, 2010. - 350 с.

### **Mamatova D.M.**

Resident of the 1st year of study, physician-rehabilitation therapist

Semey Medical University

(Kazakhstan, Pavlodar)

## **THE MEDICAL REHABILITATION IN THE PERIOD OF RECOVERY AFTER INFECTIOUS DISEASES**

***Abstract:** in most infectious diseases, moderate or severe intoxication is observed, which, in combination with fever and hypodynamia, significantly weakens the patient. The toxic effect on the heart, and sometimes on the vascular wall and blood coagulation processes, dehydration of the body (with cholera, dysentery), metabolic disorders do not allow the use of rehabilitation means in the acute period.*

*Treatment of an infectious patient is complex and based on an analysis of his condition. In each specific period of the disease, in each case, therapy is prescribed, taking into account the etiology and pathogenetic mechanism of the pathology. The choice of drugs, their doses, the method of administration depend on the condition and age of the patient, the form of the course of the disease, concomitant diseases and complications.*

***Keywords:** medical rehabilitation, infectious diseases, physical exercises, recovery processes.*

---

**ПРИРОДА И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ НАУКИ**  
(NATURE & AGRICULTURAL SCIENCES)

**УДК 1**

**Раджабов А.И.**

Самаркандский государственный университет  
(г. Самарканд, Республика Узбекистан)

**Истамкулова М.**

Самаркандский государственный университет  
(г. Самарканд, Республика Узбекистан)

**Аллаярова Ф.**

Самаркандский государственный университет  
(г. Самарканд, Республика Узбекистан)

**Гаффарова Н.**

Самаркандский государственный университет  
(г. Самарканд, Республика Узбекистан)

**СОДЕРЖАНИЕ ТЯЖЕЛЫХ МЕТАЛЛОВ  
В ПОЧВАХ САМАРКАНДСКОЙ ОБЛАСТИ**

***Аннотация:** в работе показаны результаты исследования содержания тяжелых металлов в почвах Самаркандской области. Установлено, количественное содержание мышьяка, серебра, никеля и вольфрама, свинца, цинка, меди, висмута, кобальта, хрома, молибдена, селена, лития, галлия и марганца почвах богарных и орошаемых зон.*

***Ключевые слова:** микроэлементы, почва, тяжелые металлы, кларк.*



Научно обоснованный прогноз почв и разработка методов охраны почв от загрязнения тяжелыми металлами должны базироваться на законах и факторах, которые управляют поведением тяжелых металлов в различных геохимических обстановках. Известно, что в общем виде практически для каждого отдельно взятого случая приходится различать четыре уровня концентраций: дефицит элемента, когда организм страдает от недостатка, оптимальное содержание, способствующее хорошему состоянию организма, терпимые концентрации, когда депрессия организма лишь начинает проявляться, и концентрации губительные (фатальные) для данного организма (Ковде, 1985).

В связи с этим исследование биогеохимической миграции химической элементов в долине реки Заравшан представляет существенный научно-практический интерес, поскольку полный сток в ее верховьях формируется под воздействием высокой природной ртутно-сурьмяной минерализации и стоков горнодобывающей промышленности.

В настоящее время существует тенденция о возможности поступления тяжелых и токсичных элементов с загрязненными оросительными водами, в результате длительного полива сельхозугодий региона, в почвы и сельскохозяйственные продукты.

Следовательно, очень важно иметь сведения о содержании тяжелых металлов в почвах каждого конкретного региона, в частности Самаркандской области, отличающейся специфической геохимической обстановкой.

были взяты пробы согласно по методика разработанной проблемной лаборатории микроэлементов образцы почвы подвергались озарению и экстракционному концентрированию. Подготовленные таким образом образцы пропускали через прибор “Сатурн” и путём использования атомно-адсорбционного метода определения в них содержания микроэлементов.

Сравнительный анализ почв богарных и орошаемых зон Самаркандской области показывает, что валовое содержание мышьяка колеблется от 20 до 30 мг/кг почвы, причем существенных различий в содержании его в богарных и

орошаемых почвах не обнаруживается (таблица). Хотя в почвах Ургутского и Гузалкентского районов содержание мышьяка несколько повышено. Содержание таких элементов как цинк, медь, висмут, ванадий, никель, молибден, вольфрам. Калий в почвах богарных и орошаемых зон области практически остается на одном уровне.

Что касается содержания свинца, то оно колеблется от 15 до 30 мг/кг почвы. Нужно отметить, что содержание свинца почвах, Нурабадского и Ургутского районов почти 1,5-2 раза больше, по сравнению содержания кобальта в почвах. Обнаруживается, что содержание кобальта в почвах орошаемых зон почти в 1,5-2 раза ниже, чем в богарных почвах. Содержание марганца колеблется от 500 до 700 мг/кг почвы. Низкое валовое содержания марганца обнаруживается в почвах Ургутского и Гузалкентского районов, что также подтверждается исследованиями сотрудников проблемной лаборатории микроэлементов СамГУ.

Сравнение полученных результатов в их кларковыми содержанием в почвах показывает следующее: содержание мышьяка повышено во всех почвах 4-6 раза (кларк 5 мг/кг), свинца 1,53-3 раза, за исключением почв Пастдаргомского района, где эти данные находится на уровне кларка; меди 1,5-2 раза (кларк 20 мг/кг); молибдена 1,5 раза, за исключением почв Ургутского района, где его содержание повышено в 2,5 раза. Установлено низкое содержание ванадия, хрома, олова и марганца во всех изученных почвах. Обнаружено почти на уровне кларка содержание никеля и цинка с небольшим их повышением.

Представляет особой интерес сравнение полученных нами результатов с результатами государственных стандартных образцов сероземных почв (Шафринский, 1986). Сравнение показывает, что содержание мышьяка, серебра, никеля, молибдена и вольфрама несколько повышено в изученных нами почвах, а содержание ванадия, галлия, кобальта, свинца (в орошаемых почвах) понижено; что касается свинца то в богарных почвах, слегка понижено: а

---

содержание хрома, лития, цинка в полнее согласуется с данными государственных стандартных образцов.

Таким образом, результаты почвенных анализов богарных и орошаемых зон Самаркандской области свидетельствуют о повышении содержания мышьяка, серебра, никеля, вольфрама в пахотном горизонте типичных сероземах содержания ванадия, галлия, марганца, кобальта (орошаемых почвах), что необходимо учитывать при возделывании различных сельскохозяйственных культур как с точки зрения применения микроэлементов, так и с точки зрения токсикологии.

В результате интенсивного разбития цветной металлургии в нашей стране возникает ряд проблем, которые могут оказать ощутимое влияние на элементы окружающей среды. В последние годы широко разрабатываются добычи таких цветных металлов, как сурьма, ртуть, мышьяк, медь, олово, вольфрам и так далее, где их месторождения в основном сосредоточены в горных районах Средней Азии.

В почвах Самаркандской области как в богарных, так и орошаемых зон содержание мышьяка, серебра, свинца, никеля, вольфрама повышено.

В почвах орошаемых зон установлено пониженное содержание марганца, ванадия, галлия и кобальта.

**Таблица**  
**Содержание микроэлементов в типичных сероземах (мг/кг сухой почвы)**  
**Богарная почва**

Место отбора проб	As	Ag	Pb	Zn	Cu	Bi	V	Ni	Co	Cr	Mo	Sn	W	Li	Ga	Mn
Кушработский район	20	0,3	15	70	30	10,5	80	50	10	80	3	3	15	20	10	700
Нурабадский район	20	0,2	20	70	40	10,5	80	50	15	70	3	5	15	40	10	600
Ургутский район	30	-	30	100	30	-	70	40	10	80	5	-	-	-	10	500
<b>Орошаемая почва</b>																
Пастдаргомский район	20	0,15	10	60	30	10,5	70	40	6	70	3	4	15	30	8	600
Гузалкентский район	30	0,2	15	60	40	10,5	70	50	8	80	3	6	15	30	10	500
Средний по карбонатному с серозему	13±5	1,0	17±2	70±2	34±4	-	90±10	15±4	12±1	85±7	1,4±0,3	4±1	2	32±7	13±2	-

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

- Ездакова А.А. Геохимическая экология растений бассейна реки Зеравшан в связи с различным содержанием лития в среде: Автореф. дисс. док-рабиол. наук: - Л., 1973. - 48 с.
- Приев Я.М., Риш М.А. Спектральные методы определения микроэлементов в биологическом материале. - Самарканд: СВАКУ, 1981. - 73 с.
- Круглова Е.К., Алиева М.М., Кобзева Г.И., Попова Т.Г. Микроэлементы в орошаемых почвах Узбекской ССР и применение микроудобрений. - Ташкент: Фан, 1984. - 252 с.
- Протасова Н.А., Щербаков А.П., Копаева М.Т. Редкие и рассеянные элементы в почвах Центрального Черноземья. Воронеж: Изд-во ВГУ, 1992. 168 с.

---

Протасова Н.А. Микроэлементы: биологическая роль, распределение в почвах. // СОЖ, 1998, N 12, с.32-37.

**Radzhabov A.I.**

Samarkand State University  
(Samarkand, Republic of Uzbekistan)

**Istamkulova M.**

Samarkand State University  
(Samarkand, Republic of Uzbekistan)

**Allayarova F.**

Samarkand State University  
(Samarkand, Republic of Uzbekistan)

**Gaffarova N.**

Samarkand State University  
(Samarkand, Republic of Uzbekistan)

**THE CONTENT OF HEAVY METALS  
IN SOILS OF SAMARKAND REGION**

***Abstract:** the work shows the results of a study of the content of heavy metals in the soils of the Samarkand region. The quantitative content of arsenic, silver, nickel and tungsten, lead, zinc, copper, bismuth, cobalt, chromium, molybdenum, selenium, lithium, gallium and manganese in the soils of rainfed and irrigated zones has been established.*

***Keywords:** trace elements, soil, heavy metals, clarke.*

МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
«НАУКА И ТЕХНИКА В XXI ВЕКЕ»

УДК 1

**Бархатинов Р.Р.**

магистрант

Российская академия народного хозяйства и государственной службы  
при Президенте Российской Федерации  
(г. Екатеринбург, Россия)

**ИССЛЕДОВАНИЕ ОБОБЩЕННОГО ОПЫТА  
СОВРЕМЕННЫХ ПРОБЛЕМ УПРАВЛЕНИЯ ВОПРОСАМИ  
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И ЛИКВИДАЦИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ  
(НА МАТЕРИАЛАХ КРУПНЕЙШИХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ  
ОБРАЗОВАНИЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ)**

*Аннотация:* в статье представлены результаты самостоятельного исследования и последующего обобщения опыта современных проблем управления вопросами предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в крупнейших муниципальных образованиях Свердловской области. Выявленные проблемы разделены и сгруппированы на основные и дополнительные, а также названо главное и наиболее актуальное с точки зрения распространенности и фактических управленческих затруднений направление деятельности органов местного самоуправления в рассматриваемой сфере.

*Ключевые слова:* муниципальное управление, отраслевое управление, планирование, вопросы местного значения, гражданская оборона, чрезвычайные ситуации.

Актуальность вопросов совершенствования деятельности органов местного самоуправления в сфере предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций на территории всех без исключения муниципальных образований Российской Федерации заключается в том, что названная сфера деятельности местных властей является одним из самых важных направлений деятельности

органов местного самоуправления с точки зрения обеспечения безопасности и устойчивого функционирования городского хозяйства.

В силу положений Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [1], деятельность, направленная на снижение рисков возникновения чрезвычайных ситуаций, снижение материального ущерба от возникающих чрезвычайных ситуаций обеспечивается путем выполнения соответствующих мероприятий, является прямой обязанностью органов местного самоуправления.

Не менее важным направлением деятельности органов местного самоуправления является обучение населения муниципального образования вопросам гражданской обороны, защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах.

Во исполнение полномочий по обеспечению первичных мер пожарной безопасности органами местного самоуправления Российской Федерации реализуются мероприятия, позволяющие стабилизировать обстановку в сфере безопасности жизнедеятельности населения на территории муниципальных образований, минимизировать возможность чрезвычайных ситуаций любого характера и их последствия.

Организуемая же органами местного самоуправления совокупность мероприятий по обучению населения городов и иных населенных пунктов, обеспечению средствами индивидуальной защиты и формированию необходимых материально-технических запасов, создаёт, в свою очередь, условия для снижения рисков гибели населения при возникновении чрезвычайных ситуаций.

В научном и управленческом плане наибольший профессиональный интерес муниципальных служащих к вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций заключается не только в том, что названное направление их деятельности является, с одной стороны – ежедневным и регулярным – то есть

особо актуальным, а с другой стороны носит сложный - комплексный и межотраслевой характер.

Кроме того, для органов местного самоуправления, при формировании долгосрочных и текущих планов, программ развития территорий, как показывает опыт, одной из самых главных проблем и в тоже время методологических ценностей является исследование аналогичной управленческой практики коллег по сопоставимым типовым проблемам местного самоуправления. Профессиональный обмен и заимствование опыта, межмуниципальное сотрудничество позволяют не только кратно снижать управленческие издержки на решение уже известных стандартных задач, но и существенным образом повышают эффективность и результативность достижения целей муниципального управления в тех или иных социальных сферах, при решении тех или иных вопросов местного значения.

Учитывая собственные научные интересы и аргументированную выше высокую актуальность анализа складывающейся управленческой практики по совершенствованию деятельности органов местного самоуправления в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций автором настоящей статьи была предпринята самостоятельная попытка исследования, осмысления и обобщения такового на примере крупнейших муниципалитетов Свердловской области – городов Екатеринбург, Нижний Тагил, Каменск-Уральский, Первоуральск, Серов, Новоуральск и ряда иных сопоставимых и сравнимых между собой муниципальных образований региона.

Результаты проведенного исследования позволили установить и констатироваться, что наиболее актуальными проблемами деятельности органов местного самоуправления в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в практике крупнейших муниципалитетов Свердловской области к сегодняшнему дню являются следующие:

1. Недостаточный уровень информирования населения об угрозе возникновения чрезвычайных ситуаций и в чрезвычайных ситуациях [3], [5], [6],



[8];

2. Низкая доля населения, обеспеченного доступом к системе вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112» [2], [5], [7];

3. Низкий уровень оснащенность либо высокий уровень изношенности технических средств и оборудования объектов гражданской обороны [4];

4. Недостаточная укомплектованность спасательных формирований - центров защиты населения и территории муниципальных образований - техникой и оборудованием [4], [7];

5. Отсутствие достаточного уровня финансирования мероприятий по обеспечению безопасности на водных объектах [2], [3], [7], [8];

6. Недостаточный уровень финансового, материально-технического, организационного и кадрового обеспечения работ, направленных на надлежащее содержание и обеспечение безопасности гидротехнических сооружений (например, плотин), а равно - безопасности населения при эксплуатации 13 гидротехнических сооружений, расположенных на муниципальных образований [5], [6], [8];

7. Недостаточное количество оповещающих об экстренных и чрезвычайных ситуациях электросирен, установленных на территории муниципальных образования [3], [4], [6], [7];

8. Недостаточный уровень оказания поддержки гражданам и их объединениями, участвующими в охране общественного порядка [2], [7], [8];

9. Недостаточный уровень созданных для организации и деятельности народных дружин условий [4], [6], [7];

10. Недостаточный уровень созданных для организации и деятельности добровольной пожарной охраны условий [3], [7];

11. Недостаточный уровень обеспечения выполнения нормативных требований к антитеррористической защищенности объектов, находящихся в муниципальной собственности [2], [6], [8];

12. Недостаточный уровень содержания и низкое качество либо

несвоевременность ремонта источников наружного противопожарного водоснабжения [5], [6], [7].

Дополнительными проблемами, с которыми сталкиваются уполномоченные профильные органы местного самоуправления, характерными практически для всех вышеназванных муниципальных образований, являются следующие:

Во-первых, доля внутренних территории муниципальных образований, охваченных централизованной системой оповещения и информирования населения об угрозе возникновения чрезвычайных ситуаций и в чрезвычайных ситуациях, как правило, является невысокой либо ниже нормативной;

Во-вторых, у муниципальных образований присутствуют явные организационные трудности по налаживанию деятельности муниципальных аварийно-спасательных формирований, поисково-спасательных отрядов, чья деятельность должна быть направлена на реагирование по сигналам о чрезвычайных происшествиях и чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера (в том числе и на водных объектах), возникающих в муниципалитетах.

В-третьих, практически во всех обследованных муниципалитетах по-прежнему чрезвычайно высоким остается показатель количества человек, погибших на водных объектах. Причем, - как в летний период (происшествия на открытых водоемах при купании), так и в зимний период (ввиду и в обстоятельствах зимней рыбалки). В силу вышесказанного очевидным представляется тот факт, что деятельность уполномоченных субъектов управления, направленная на обеспечение безопасности людей на водных объектах, очевидным образом, требует особенного усиления, контроля и внимания со стороны руководящих органов власти и должностных лиц.

В-четвертых, самостоятельный спектр организационных и финансовых трудностей составляют, как установлено, вопросы обеспечения безопасности жизни и здоровья граждан на территории муниципальных образований в части

закупки, установки, управления и обслуживания видеокамерами, ведущими в реальном времени видеозапись событий, запись в архив и экспорт архивной информации.

В-пятых, трудными для полноценной и своевременной реализации для муниципальных властей остаются и вопросы межведомственного взаимодействия в рассматриваемой сфере - вопросы оказания поддержки и содействия органам внутренних дел (полиции) и иным правоохранительным органам в охране общественного порядка, предупреждении чрезвычайных ситуаций и обеспечении гражданской обороны территорий – зачастую остаются нерешенными.

В-шестых, в части предотвращения и борьбы с пожарами, - одной из основных проблем на территориях муниципальных образований выделяется недостаточным уровень защищенности населения, проживающего в сельской местности, от пожаров. В большинстве небольших (особенно - сельских) населенных пунктов имеющиеся системы пожарной безопасности не соответствует требованиям нормативных документов. Более крупные муниципалитеты, как правило, не достаточно обеспечены наружными источниками пожарного водоснабжения.

В целом, завершая описание исследования, следует отметить, что вопросы предотвращения и борьбы с пожарами являются, по мнению автора настоящей статьи, и – одной из наиболее вероятностных форм чрезвычайных ситуаций, статистически возможных к возникновению на территории муниципальных образований, и одним из наиболее актуальных – главных направлений деятельности уполномоченных органов местного самоуправления, по которому последние испытывают наибольшую необходимость во всех видах и типах поддержки.

В частности, одним из самых проблемных аспектов, как установлено, является задача прикрытия населенных пунктов подразделениями пожарной охраны. Сложность заключается в том, что Федеральным законом Российской

Федерации от 22 июля 2008 г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» [9] регламентируется достаточно конкретное время прибытия первого подразделения к месту пожара, которое составляет в городской черте - 10 минут, в сельских поселениях - 20 минут. Имеющаяся сеть пожарных депо федеральной и областной противопожарных служб в рассмотренных муниципалитетах Свердловской области, как правило, не соответствует указанным требованиям. Вне нормативного радиуса действия пожарных частей находятся немалое количество деревень, сел, поселков и иных малочисленных населенных пунктов. Анализ специальной литературы и исследование передового опыта муниципальных образований других регионов России позволяет автору настоящей статьи заключить, что наиболее эффективными и перспективными путями решения названной проблемы, в целях прикрытия пожарными формирования удаленных сельских территорий и небольших по численности проживающих населенных пунктов, должно являться создание и учреждение общественных образований добровольной пожарной охраны. Причем, речь может идти не только о стационарных постах, но и о мобильных либо временных формированиях, образуемых и дислоцируемых в населенных пунктах, например, только на летний период. В случае же большей бюджетной обеспеченности, безусловно, должно приветствоваться более системное решение вопросов, которое уже лежит в плоскости обеспечения пожарной безопасности и защита населения от возгораний посредством строительства капитальных стационарных объектов пожарной инфраструктуры.

В заключение статьи её автор считает важным подчеркнуть, что проведенное исследование показало существенную схожесть перечня проблем у всех рассмотренных муниципальных образований. Как представляется, похожесть спектра проблем обусловлена не столько объединяющим муниципальные образования географическим фактором, сколько типовым характером проблем для рассматриваемой сферы муниципального управления в

целом.

Имплементация в действующие планы и прочий управленческий учёт в своей деятельности главами муниципалитетов, руководителями соответствующих отраслевых и функциональных подразделений местных администраций выявленных типовых проблем управления вопросами предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, как представляется способно как сократить временные издержки кадров, способствовать обеспечению реализации задач и целей единой государственной политики в области гражданской обороны и безопасности населения, территорий, так и способствовать своевременному предупреждению самих проблем в рассматриваемой сфере.

Таким образом, автор настоящей статьи выражает надежду на то, что представленный материал может иметь реальную методологическую полезность и для руководства всех муниципальных образований, расположенных на территории Российской Федерации.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение общественной безопасности населения Невьянского городского округа до 2021 года»: Постановление Администрации Невьянского городского округа от 20.10.2014 № 2547-п (в ред. от 03.10.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение безопасности жизнедеятельности населения и территории Серовского городского округа» на 2016 - 2022 годы»: Постановление Администрации Серовского городского

округа от 10.03.2016 № 366 (в ред. от 02.06.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления города Нижний Тагил до 2024 года»: Постановление Администрации г. Нижний Тагил от 11.12.2013 № 2944 (в ред. от 15.05.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение функционирования городского хозяйства в муниципальном образовании город Каменск-Уральский на 2020 - 2026 годы»: Постановление Администрации г. Каменска-Уральского от 10.10.2019 № 837 (в ред. от 20.05.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение общественного порядка, пожарной безопасности и защита населения от чрезвычайных ситуаций» на территории городского округа Первоуральск на 2017 - 2022 годы»: Постановление Администрации городского округа Первоуральск от 05.10.2016 № 2194 (в ред. от 27.02.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Муниципальной программы «Безопасность жизнедеятельности населения в муниципальном образовании «город Екатеринбург» на 2021 - 2025 годы»: Постановление Администрации г. Екатеринбурга от 28.10.2020 № 2191 (в ред. от 24.02.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение безопасности проживания населения Новоуральского городского округа» на 2020 - 2026 годы»: Постановление Администрации Новоуральского городского округа от 30.01.2020 № 169-а (в ред. от 18.06.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Технический регламент о требованиях пожарной безопасности: Федеральным законом Российской Федерации от 22 июля 2008 г. № 123-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

**Barkhatinov R.R.**

undergraduate

RANEPА

(Ekaterinburg, Russia)

**THE RESEARCH OF EXPERIENCE  
CONTEMPORARY ISSUE MANAGEMENT PROBLEMS  
PREVENTION AND ELIMINATION OF EMERGENCY SITUATIONS  
(BASED ON THE MATERIALS OF THE LARGEST MUNICIPAL  
DISTRICT OF THE SVERDLOVSK REGION)**

***Abstract:** the article presents the results of an independent research and subsequent generalization of the experience of modern problems of management of issues of prevention and elimination of emergencies in the largest municipalities of the Sverdlovsk region. The identified problems are divided and grouped into main and additional ones, and the main and most relevant from the point of view of prevalence and actual managerial difficulties, the direction of activity of local self-government bodies in the area under consideration is named.*

***Keywords:** municipal management, sectoral management, planning, local issues, civil defense, emergency situations.*

УДК 1

**Воронцова Ю.М.**

магистрант 3 курса,

института психологии

Северо-Восточный федеральный университет имени М.К. Аммосова

(г. Якутск, Россия)

## **ПРОБЛЕМА СУБЪЕКТИВНОГО ОЩУЩЕНИЯ ОДИНОЧЕСТВА В ПОЖИЛОМ ВОЗРАСТЕ**

*Аннотация:* в работе рассмотрены проблемы одиночества людей в пожилом возрасте и, в частности, субъективные ощущения одиночества.

*Ключевые слова:* психология, психология одиночества, пожилой возраст.

Основные методы исследования: наблюдение, беседа, методика диагностики субъективного ощущения одиночества Д. Рассела и М. Фергюсона. Эмпирическое исследование коррекционного воздействия построено на основе применения тренинга «Возрасты жизни» Мингалиевой М. Р. и упражнений из разработок «Игра — занятие не только для детей» М. Е. Родригеса. Достоверность полученных результатов подтверждена t-критерием Стьюдента.

В процессе работы были получены результаты, подтверждающие гипотезу о возможности коррекции субъективного чувства одиночества у пожилых людей методом социально- психологического тренинга.

Полученные результаты могут быть использованы в практике работы с людьми пожилого возраста.

Ключевые слова: одиночество, субъективное ощущение одиночества, пожилой возраст, процесс старения, жизненные позиции людей в пожилом возрасте.



В современных условиях многим пожилым людям приходится отказываться от привычного образа жизни, снижать уровень социальных притязаний, расставаться со своими надеждами и планами, переходить в иной социальный статус, пересматривать многие ценности, среди которых и переоценка сложившихся и устоявшихся социальных отношений, разрыв старых связей и поиск нового стиля взаимодействия между людьми.

Процесс старения, как и ощущение старости, во многом зависит от тех чувств, которые человек испытывает к этим явлениям.

Понятие «одиночество» имеет разный смысл в зависимости от контекста рассмотрения. Одиночество в социальном смысле предполагает отсутствие у человека близких людей, родственников, друзей. Это приводит к депривации общения. Однако наличие семьи не гарантирует избегания проблем одиночества. И человек, живущий в семье, может также испытывать чувство одиночества. В свою очередь, человек, не имеющий семьи, может вести активный образ жизни и иметь большое количество социальных контактов.

В психологическом смысле под понятие одиночество связывают с эмоциональным переживанием человека.

В контексте проблем общения одиночество рассматривается в работах К. А. Абульхановой–Славской, А. Г. Амбраумовой, Г. П. Орлова, И. С. Кона, А. А. Леонтьева и др. Суть понимания одиночества может быть сведена к следующему: индивид не может найти необходимый ему эмоциональный отклик в процессе общения и, как следствие, испытывает одиночество.

Одиночество, как психологический феномен, это состояние переживания человеком противоречия между желаемым и имеющимся содержанием общения и взаимодействия. Это может быть и сужение круга лиц, с которыми возможно общение человека в пожилом возрасте, а также и проблема непонимания, которую обусловить может множество факторов.

Проблемы пожилых и старых людей мало изучены. Социально-психологическая работа с пожилыми и старыми людьми в той форме, в какой она

сложилась в странах экономически благополучных, в России стала развиваться с начала 90-х годов, когда общество столкнулось с последствиями революционного перехода к «рыночным отношениям». И, тем не менее, в России накоплен определенный современный опыт работы с социально неблагополучными категориями пожилых и старых людей.

В зарубежной психологии проблеме одиночества посвящены труды представителей различных психологических направлений: Г. Зилбурга, Э. Эриксона, Фромм–Рейхмана, Р. Кноулеса, К. Роджерса и других. Несмотря на различия взглядов, они рассматривают одиночество как проявление слабой приспособляемости личности к самому себе или обществу.

В отечественной психологии проблема одиночества поднимается в связи с проблемой семейных отношений, развитием и воспитанием человека, в контексте ситуации тяжелой утраты у пожилых людей и др.

Обращаясь непосредственно к теме одиночества, отечественные психологи обращают внимание на социо–культурные истоки феномена одиночества и преимущественно рассматривается в контексте общения.

В пожилом возрасте возникает множество причин для переживания чувства одиночества. К старости, и особенно к одинокой старости, надо приспособляться, привыкать; адаптация к одинокой жизни имеет большое значение для лиц старших возрастов, проходит у всех по-разному

Многие ученые считают, что частые контакты с родственниками и детьми гораздо предпочтительнее, чем проживание вместе с ними. В то же время замечено, что контакты одиноких пожилых и старых людей с соседями, друзьями, знакомыми оказывают более благотворное влияние, чем контакты с собственными детьми, причем, у одиноких престарелых людей отмечается значительное учащение этих контактов.

Одиночество представляет собой сложное явление и воспринимается и оценивается людьми по-разному. Для одних это тоска и боль утраты того, что

было, для других это сужение круга общения, для третьих это может быть отчуждение.

Переживание одиночества, чувство одиночества возникает в связи с субъективной оценкой качества общения и социальных связей. Если пожилой человек находит для себя адекватные, интересные виды деятельности и при этом оценивает их как социально значимые, то вероятность ощущения одиночества у него будет гораздо ниже.

Переживание одиночества находит различную оценку со стороны самого пожилого человека. Обычные жалобы в этом случае на непонимание со стороны окружающих, отсутствие человека, который мог бы понять и разделить испытываемые чувства. В других случаях пожилой человек ищет конкретного виновника в создавшейся ситуации. В подобных переживаниях находит отражение отношение к собственному старению, приятие или неприятие его.

Цель данной работы заключалась в изучении субъективного ощущения одиночества пожилыми людьми и возможности его коррекции.

Психодиагностическое исследование проводилось в группе пожилых людей в количестве 32 человек, состоящих на обслуживании в отделении социального обслуживания №4 Центра социального обслуживания г. Якутска. Средний возраст опрашиваемых составил 74 года (63–87 лет). В составе группы 12 — мужчин, 20 — женщин.

Для психодиагностики чувства одиночества была использована методика диагностики субъективного ощущения одиночества Д. Рассела и М. Фергюсона.

Среднестатистический показатель ощущения одиночества в группе выявлен на уровне среднего. Несмотря на усилия прикрепленных к ним социальных работников делать все возможное, чтобы пожилые люди не чувствовали себя одиноким, тем не менее они испытывают ощущение одиночества.

Для коррекции ощущения одиночества был проведен тренинг «Возрасты жизни» (автор Мингалиева М. Р.) и упражнение из разработок «Игра — занятие не только для детей» (автор М. Е. Родригес) [10, 11].

Цель занятий заключалась в формировании у пожилых людей позитивного взгляда на жизнь, изменение поведения, позволяющего сглаживать ощущение одиночества. В тренинговое занятие «Возрасты жизни» были введены игровые упражнения, т.к. игра с пожилыми людьми рассматривается как важный компонент, вносящий разнообразие в жизнь, это занятие дает удовлетворение и расслабление. Игра помогает завязать новые отношения, сблизить людей, даже устранить между ними непонимание, существовавшие недоразумения. Но главная цель игровой деятельности в любом возрасте — веселье. Так как пожилые люди часто чувствуют себя одинокими, то игры способствуют развитию взаимоотношений и созданию ощущения принадлежности к определенной группе.

Тренинг включал различные упражнения, направленные на рефлекссию участников наиболее важных основ их жизни, образующих жизненный сценарий; на осмысление стереотипных представлений о различных возрастах, их ограничениях и возможностях; на осмысление психофизиологического здоровья личности, как основного критерия и условия развития человека в каждом из возрастов, необходимости беречь и полноценно использовать собственные ресурсы, на исследование стратегий в борьбе со стрессом и психосоматическими болезнями и т.п.

После проведения тренинга была проведена повторная диагностика.

Достоверность различий была проверена с помощью методики сравнения средних величин по  $t$ -критерию Стьюдента,  $t=3,0$ , что подтверждает статистически достоверные различия (Рисунок).

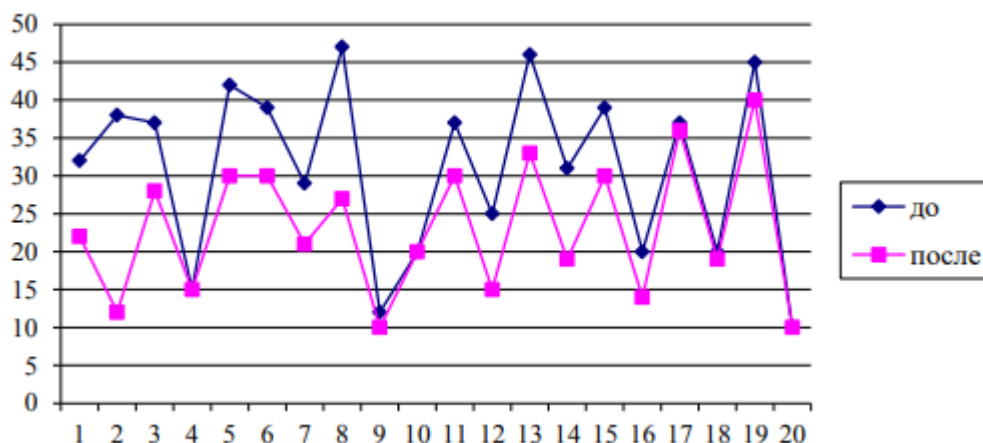


Рисунок. Уровни субъективного ощущения одиночества  
«до» и «после» тренинга.

Таким образом, проведение социально-психологического тренинга «Возрасты жизни» способно оказать влияние на снижение уровня субъективного ощущения одиночества этих людей. Пожилые люди нуждаются в постоянном общении и требуют повышенного внимания к себе. Это получило подтверждение и во время тренинговых занятий, когда во время занятий в группе поддерживалась диалогизация взаимодействия, постоянная обратная связь. А также полученные результаты повторного психологического исследования уровня субъективного ощущения одиночества пожилых людей, личностной и ситуативной тревожности.

Полученные результаты подтвердили выдвинутую гипотезу о возможности коррекции субъективного чувства одиночества у пожилых людей методом социально–психологического тренинга.

Однако, следует отметить, что не все пожилые люди, находящиеся на обслуживании, выразили желание принимать участие в исследовании. Интерес к исследованию проявили те пожилые люди, у которых присутствовала жизненная энергия, активность и нежелание поддаваться возрасту.

Тем не менее, полученные результаты имеют практическую значимость и могут быть использованы в практике работы с людьми пожилого возраста.

Обращение к проблемам старения, создание внутренней готовности к жизни на поздних этапах, в пожилом возрасте важно для каждого человека. Перспективы и особенности старения во многом зависят от успешного преодоления кризиса зрелого возраста, активной жизненной позиции и имеют решающее значение для удовлетворенности жизнью и адекватного восприятия собственной старости.

Важность проблемы обеспечения полноценной и достойной жизни людей преклонного возраста признана многими государствами, что нашло отражение в Принципах ООН в отношении пожилых людей. В настоящей социально-экономической ситуации вопросы качества жизни граждан старшего поколения России, их материального обеспечения, уважительного отношения к ветеранам со стороны общества, правовой и социальной защиты пожилых приобретает особую остроту и значимость.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Абдурахманов Р. А. Возрастная психология. Рабочий учебник для вузов (в четырех юнитах) // Юнита 1. Онтогенез психических процессов и личности человека. М.: СГУ, 1999. 68 с.

Азарнов Н. Н. Исследование трудностей взаимопонимания личностей в ситуациях общения. В сборнике: Цивилизация знаний: российские реалии Труды Пятнадцатой Международной научной конференции: в 2-х частях. 2014. С. 215–218

Белорусов С. А. Темы одиночества, старения и отношения к смерти в психологии и духовности. Психология зрелости и старения, №2(10), 2000. С.12–19

Бондаренко И. Н., Морозов Г. В., Пушина В. Н. Мониторинг положения пожилых людей в условиях рыночных отношений. Психология зрелости и старости, № 2, 2001. С. 83-100.

- Ермолаева М. В. Практическая психология старости. М: ЭКСМО-Пресс, 2002. 320 с.
- Ермолаева М. В. Переживание одиночества в старости. М: Центр геронтологии №1, 2002. 288 с.
- Перлман Д., Энн Пепло. Лабиринты одиночества. Перевод с англ. М: Прогресс, 1989.
- Шахматов Н. Г. Психическое старение. М, 1996. 304 с.
- Мингалиева М. В. Тренинг «Возрасты жизни» и развитие взаимопонимания между людьми разных возрастных групп. Психология зрелости и старения. М: Центр геронтологии №1, 2001. 26 с.
- Иванова Т. В. Игротерапия для взрослых. Психология зрелости и старения. М: Центр геронтологии, №1, 1999. С. 6.
- Краснова О. В., Лидерс Л. Г. Социальная психология старости. М: Academia, 2002. 288с.

**Vorontsova Y.M.**

3 year undergraduate student,  
Institute of Psychology  
North-Eastern Federal University  
(Yakutsk, Russia)

**THE PROBLEM OF SUBJECTIVE SENSATION  
LONELINESS IN THE OLDER AGE**

*Abstract: the paper deals with the problems of loneliness of people in old age and, in particular, the subjective feelings of loneliness.*

*Keywords: psychology, psychology of loneliness, old age.*

УДК 82

**Долова Т.Б.**

магистрант 2 курса филологического факультета  
Ингушский государственный университет  
(г. Магас, Россия)

**Научный руководитель:**

**Кодзоева Ф.З.**

доцент кафедры русской и зарубежной литературы  
Ингушский государственный университет  
(г. Магас, Россия)

**ДИАЛЕКТИЧЕСКИЙ ПОДХОД В ИЗОБРАЖЕНИИ  
ЭМОЦИОНАЛЬНОГО КОНЦЕПТА «ЛЮБОВЬ»  
ЧЕРЕЗ СЛОВА-АНТИПОДЫ И СЛОВА-ПРОТОТИПЫ  
В РОМАНЕ Э. М. РЕМАРКА «ТРИУМФАЛЬНАЯ АРКА»**

*Аннотация:* в статье проводится анализ диалектического подхода при изображении эмоционального концепта «любовь» в романе Э. М. Ремарка «Триумфальная арка», выявляются слова-антиподы и слова-прототипы, диалектический.

*Ключевые слова:* концепт, эмоциональный, любовь, роман, Ремарк, Триумфальная арка, слова-антиподы, слова-прототипы.

Согласно исследованиям И. В. Безверхой и А. А. Мангасаряна, эмоциональный концепт «любовь» может выражаться через такие родственные понятия, как «единение», «счастье», «чудо», которые имеют, как известно, положительную эмоциональную окраску, и одновременно через негативно окрашенные понятия «потеря», «страдание», «боль» [2, с. 118]. Нам эта точка зрения представляется приемлемой, так как мы придерживаемся теории



диалектического восприятия всех процессов бытия, в том числе и процессов эмоциональной концептуальности в языке и литературе. Например, для выражения одного и того же эмоционального концепта «любовь» используются как родственные ему понятия, так и понятия антонимического ряда.

Проведём характеристику эмоционального концепта «любовь» другим способом. Эмоциональный концепт «любовь» можно описать не только через слова-прототипы (термин А. Вежбицкой), но и через «слова-антиподы», используя при этом традиционный метод передачи эмоций – через употребление лексических единиц, называющих ту или иную эмоцию не напрямую, а опосредованно [3, с. 330].

Эмоциональный концепт «любовь» («Liebe») в романе Э. М. Ремарка «Триумфальная арка» («Arc de Triomphe»)

В романе слово «Liebe» встречается 111 раз. Мы добавили в список слов-антиподов слово «обыденность», являющемуся противоположностью слова «чудо»:

Die Dinge und ihr stummer Zwang. Die Trivialität, die schmale Gewohnheit in all dem irrlichternden Verleiten. Das blühende Ufer des Herzens an den Wassern der Liebe – aber wer man auch war, Poet, Halbgott oder Idiot – alle paar Stunden wurde man aus seinen Himmeln geholt, um zu urinieren [1, с. 36].

Немая власть вещей. Тривиальность и пошлая привычка, а вокруг так и мельтешат и проносятся блуждающие огоньки. Цветущий берег сердца у водоемов любви... Но кем бы ты ни был – поэтом, полубогом или идиотом, все равно, – каждые несколько часов ты должен спускаться с неба на землю, чтобы помочиться [4, с. 12].

Здесь мы видим слова-антиподы соматического характера: *stummer Zwang* (немая власть), *Trivialität* (тривиальность), *Gewohnheit* (привычка); симптоматического характера: *Verleiten* (соблазнение), *urinieren* (помочиться), подчёркивающие компонент «обыденность» и метафорические слова-прототипы, позволяющие выразить любовь как светлое чувство: «*das blühende*

Ufer des Herzens» (цветущий берег сердца), «an den Wassern der Liebe» (у водоёмов любви).

»Unsinn! So was ist das Unwichtigste von der Welt, solange es keine Liebe ist. Ich kannte eine Frau, die sagte, es sei leichter, mit einem Mann zu schlafen, als ihn beim Vornamen zu nennen.« [1, с. 89]

– Чепуха! Как раз это – самая пустяковая вещь на свете, если нет любви. Одна моя знакомая говорила мне, что легче переспать с мужчиной, чем назвать его по имени. [4, с. 31]

Слова-антиподы метафорического характера: Unsinn (чепуха), Unwichtigste (самая пустяковая вещь); симптоматического характера: schlafen (переспать) и прямое называние концепта с отрицанием: solange es keine Liebe ist (если нет любви) подчёркивают восприятие любви как высокого чувства, в свете которого становятся обыденными такие сложные вещи, как интимная близость с человеком и непростыми такие обыденные вещи, как назвать человека по имени.

»Ich weiß. Trotzdem – ich habe Angst diesmal.« »Aber Kate – es ist doch nicht das erstmal. Einfacher als der Blinddarm, den ich Ihnen vor zwei Jahren herausgenommen habe.« Ravic nahm sie leicht um die Schultern. »Sie waren meine erste Operation, als ich nach Paris kam. Das ist etwas wie eine erste Liebe. Ich werde schon aufpassen. Außerdem sind Sie mein Maskottchen. Sie haben mir Glück gebracht. Das sollen Sie auch weiter.« »Ja«, sagte sie und sah ihn an. [1, с. 133]

– Знаю. И все же... на этот раз мне страшно. – Но послушайте, Кэт... Ведь не в первый раз... К тому же это менее опасно, чем операция аппендицита, которую я сделал вам два года назад. – Равик бережно обнял ее за плечи. – Вы были первым человеком, которого я оперировал в Париже. Это как первая любовь. Я буду очень осторожен. К тому же вы мой талисман. Вы принесли мне счастье. Вы и впредь должны мне его приносить. – Да, – сказала она и с благодарностью посмотрела на него. [4, с. 47]

Слова-антиподы соматического характера: Angst (страх), einfacher (менее опасно). Слова-прототипы метафорического характера: leicht (бережно),

Maskottchen (талисман); соматического характера: Glück (счастье). Прямое наименование в качестве метафоры: wie eine erste Liebe (как первая любовь).

Снова речь идёт о физиологическом процессе – операции на аппендицит, но в контексте мы видим много слов, отражающих концепт «любовь». Здесь идёт речь о любви к профессии, к своему призванию, которое даёт и страсть, и счастье, и радость, и осторожность, а со стороны пациента – любовь к своему спасителю, выражающуюся через благодарность, несмотря на страх и боль.

Kate Hegström rührte sich in ihrer Ecke. »Waren Sie einmal glücklich, Ravic?«  
»Oft.« »Das meine ich nicht. Ich meine richtig glücklich. Atemlos, besinnungslos, mit allem, was Sie haben.« Ravic sah in das bewegte, schmale Gesicht vor ihm, das nur eine Deutung für Glück kannte, die schwankendste von allen: Liebe, und keine von den anderen. [1, с. 143]

Кэт встрепенулась. – Вы были когда-нибудь счастливы, Равик? – Был, и не один раз. – Я не о том. Я хочу сказать – счастливы по-настоящему, самозабвенно, до потери сознания, всем своим существом. Равик смотрел на узкое взволнованное лицо женщины, знавшей лишь самую зыбкую разновидность счастья – любовь. [4, с. 50]

Слова-прототипы соматического характера: rührte sich (встрепенулась), glücklich (счастливый), richtig glücklich (счастливы по-настоящему), atemlos (самозабвенно), besinnungslos (до потери сознания), bewegt (взволнованный); метафорического характера: mit allem, was Sie haben (всем своим существом). Слова-антиподы метафорического характера: oft (не один раз), eine Deutung für Glück (намёк на счастье), die schwankendste von allen (самая зыбкая из всех (разновидность счастья)).

То есть, герой Ремарка называет любовь самым зыбким намёком на счастье, а героиня ищет в любви самый высший смысл. Снова вступают в противоборство компоненты «обыденность», «прагматизм», «цинизм» и «высокие чувства», «истинное счастье», «самозабвенная любовь» [5, с. 72]. Автор подчеркивает, что война может сделать отношение человека к

возвышенным чувствам как к обыденным, а самые прагматические интересы возвести в ранг высоких ценностей.

Таким образом, в ходе исследования было выявлено, что для реалистического изображения эмоционального концепта «любовь» в романе «Триумфальная арка» Э. М. Ремарк использовал диалектический подход, который выразился в употреблении разнополюсных компонентов концепта любовь (слов-прототипов и слов-антиподов) в сочетании с его прямым наименованием (111 единиц). Данные компоненты можно, в свою очередь, разделить на лексические единицы соматического, метафорического и симптоматического характера, которые были выявлены и классифицированы нами в процессе работы над текстом.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Remarque E. M. [http://startdeutsch.ru/files/Remarque Erich Maria -  
\\_Arc de Triomphe.pdf](http://startdeutsch.ru/files/Remarque_Erich_Maria_-_Arc_de_Triomphe.pdf)

Безверхая, И. В., Мангасарян, А. А. Концепт «Liebe» в произведении Э. М. Ремарка «Триумфальная арка» / И. В. Безверхая, А. А. Мангасарян. – Актуальные вопросы современной филологии и журналистики. – № 2(29). – 2018. – С. 116 – 120.

Вежбицкая, А. Язык. Культура. Познание / А. Вежбицкая. – М.: Русские словари, 2014. – 416 с.

Ремарк, Э. М. Триумфальная арка / Э. М. Ремарк [Электронный ресурс] // bakumodernschool.az. – URL:<https://bakumodernschool.az/kitablar/xariji-dilde-olan-edebiyat/erih-mariya-remark-triumfalnaya-arka.pdf>. – 254 с.

Солодилова, И. А. Проблемы моделирования эмоциональных концептов / И. А. Солодилова // Вестник БашГУ. – 2010. – Т. 15, № 1. – С. 71 – 74].

**Dolova T.B.**

Undergraduate of the second year of philological faculty  
Ingush State University  
(Magas, Russia)

**Scientific supervisor:**

**Kodzoeva F.Z.**

assistant professor  
Department of Russian and foreign literature  
Ingush State University  
(Magas, Russia)

**THE DIALECTICAL APPROACH TO THE REPRESENTATION  
OF THE EMOTIONAL CONCEPT OF "LOVE"  
VIA THE WORDS-ANTIPODES AND WORDS-PROTOTYPES  
IN THE NOVEL "ARC DE TRIOMPHE" BY REMARQUE»**

***Abstract:** the article analyzes the dialectical approach to the representation of the emotional concept of "love" in the novel "Arc de Triomphe" by E. M. Remarque, identifies the words-antipodes and words-prototypes, dialectical.*

***Keywords:** concept, emotional, love, novel, E. M. Remarque, Arc de Triomphe, words-antipodes, words-prototypes.*

УДК 1

**Пинчук А.С.**

магистрант

РАНХиГС

(г. Екатеринбург, Россия)

**КЛАССИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ И АКТУАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ  
РЕАЛИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА  
СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

*Аннотация:* в статье представлен консолидированная её автором информация о классических направлениях и актуальных приоритетах реализации муниципальной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе, полученная в качестве обобщенного опыта деятельности органов местного самоуправления отечественных муниципальных образований в названной сфере. Самостоятельное исследование проводилось на основании анализа официальных сайтов нескольких десятков муниципальных образований из более чем десяти регионов Российской Федерации, анализа отчетной документации местных администраций, анализа содержания действующих либо в самом недавнем прошлом действовавших профильных отраслевых документов стратегического планирования.

*Ключевые слова:* безопасность, транспортная безопасность, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, вопросы местного значения, органы местного самоуправления, муниципальное управление, муниципальная политика.

Актуальность исследования деятельности органов публичной власти в сфере обеспечения безопасности дорожного движения заключается в том, что создание условий безопасного дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности в Российской Федерации, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения

качества жизни населения страны.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в целом ряде документов стратегического планирования федерального и регионального уровней определены в качестве важнейших приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

В частности, Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года [1], сокращение уровня смертности и травматизма населения, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий признано одним из главных направлений демографической политики страны.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [2], в свою очередь, выдвигает бескомпромиссные требования к результатам деятельности органов власти, которые должны быть направлены на резкое повышение уровня безопасности транспортной системы страны, сокращение темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, а также снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших.

Несмотря на то, что вопросами обеспечения вопросов безопасности дорожного движения в России, в основном, естественно, занимается Госавтоинспекция, всё же определенная группа полномочий имеется и у органов местного самоуправления. Ряд из них прямо обозначен в профильном отраслевом Федеральном законе от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [3]. Ряд – закреплен соответствующими положениями пункта 5 части 1 статьи 14, пункта 5 части 11 статьи 15, пункта 5 части 1 статьи 16 Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [4]. Например, Федеральный закон от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [5] в статье 7 к полномочиям органов местного самоуправления муниципальных

районов, городских округов и городских поселений в области организации дорожного движения, в частности, относит:

1) организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

2) ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

3) установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

4) осуществление иных полномочий, отнесенных Федеральным законом от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ к полномочиям органов местного самоуправления.

В остальном следует отметить, что механизм деятельности органов публичной власти Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения базируется на принципах партнерства федеральных органов исполнительной власти, региональных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех участников реализации политики.

Решение задачи по формированию и эффективному управлению вопросами обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется путем обоснованного выбора форм и методов публичного управления на основе разграничения уровней управления и распределения функций по вертикали и горизонтали между уполномоченными органами власти и управления.

К деятельности органов власти и управления по обеспечению безопасности дорожного движения на территории страны привлекаются не только органы местного самоуправления муниципальных образований, но и территориальные подразделения федеральных органов государственной власти в субъектах Федерации, а также хозяйствующие субъекты различных форм собственности в соответствии с действующим законодательством.



Сами же органы местного самоуправления, в пределах собственных полномочий и установленных федеральным, региональными нормативными актами ограничений, традиционно полностью самостоятельно определяют и вырабатывают основные цели и задачи, направления, принципы и приоритеты деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, способствующие снижению уровня смертности на автомобильных дорогах, достижению иных целей единой государственной политики, в каждом конкретном муниципальном образовании, что в совокупности и образует содержание муниципальной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Проблемная ситуация, породившая идею и творческую необходимость подготовки настоящей статьи заключается в том, что на сегодняшний день в специальной, учебной и научной литературе практически полностью отсутствуют обобщенные данные, содержательно описывающие как деятельности органов местного самоуправления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, так и классические, традиционные её направления, а равно – и актуальные приоритеты и тенденции развития муниципальной политики в рассматриваемой сфере. Подобная информация, конечно, существует, однако она весьма разобщена и требует тщательной консолидации, так как, по общему правилу, содержится лишь в реальных практических управленческих документах местных властей.

С учётом собственных научных интересов, автором настоящей статьи в рамках её подготовки была предпринята попытка преодоления вышеописанного теоретико-методологического пробела. Самостоятельное исследование официальных сайтов нескольких десятков муниципальных образований из более чем десяти регионов Российской Федерации, исследование отчетной документации местных администраций, анализ содержания действующих либо в самом недавнем прошлом действовавших профильных отраслевых документов стратегического планирования, принимаемых муниципалитетами во исполнение

положений Федерального закона от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ № «О стратегическом планировании в Российской Федерации» [6] позволили установить и утверждать, что к сегодняшнему дню на территории Российской Федерации, реализуемая органами местного самоуправления муниципальная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в самом обобщенном и укрупненном виде, осуществляется, как правило, именно в рамках следующих *классических направлений*:

1. Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
2. Участие в развитии системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении;
3. Организация мероприятий, направленных на сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
4. Совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в границах муниципального образования;
5. Планирование и осуществление комплекса мероприятий, направленных на снижение количества дорожно-транспортных происшествий, тяжести их последствий;
6. Планирование и осуществление комплекса мероприятий, направленных на снижение «правового нигилизма» населения в части соблюдения правил дорожного движения, а равно - формирование стереотипов законопослушного поведения участников дорожного движения;
7. Планирование и осуществление комплекса мероприятий, направленных на повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения;
8. Создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
9. Проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
10. Информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
11. Выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий;

12. Планирование и совместное участие в мероприятиях, направленных на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, вероятность гибели людей в которых наиболее высока;

13. Планирование и совместное участие в мероприятиях, направленных на максимальное снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

14. Организация и развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

15. Совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения и повышение эффективности её функционирования;

16. Профилактика ДТП среди несовершеннолетних;

17. Регулярное освещение проблем по безопасности дорожного движения в средствах массовой информации;

18. Организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональной автодороги внутри населенного пункта;

19. Обеспечение безопасного движения школьных автобусов;

20. Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;

21. Осуществление организационно-технических мероприятий, направленных на сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;

22. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в иных формах;

23. Формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;

24. Развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;

25. Совершенствование организации движения транспорта и пешеходов на территории муниципального образования;

26. Ликвидация и профилактика возникновения опасных для дорожного движения участков на сети дорог общего пользования муниципального и межмуниципального значения;

27. Оборудование перекрестков светофорами;

28. Обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

29. Обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки;

30. Организация, планирование и содействие деятельности по предупреждению аварийности на автомобильных дорогах и дорогах общего пользования;

31. Обеспечение безопасности дорожного движения путем проведения работ в рамках содержания автомобильных дорог;

32. Планирование, разработка и реализация комплекса мероприятий, направленных на снижение рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий, происходящих как по техническим причинам, так и в связи с «человеческим фактором»;

33. Планирование, разработка и реализация комплекса мероприятий, направленных на обеспечение транспортной безопасности, включающие меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности в целом и безопасности дорожного движения в частности (например, информационно-технических комплексов, видеокамер, систем слежения, распознавания лиц и видеонаблюдения и т.д.);

34. Установка дорожных и иных знаков, ремонт знаков безопасности, устройство искусственных неровностей, нанесение горизонтальной разметки на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, на территории жилых зон и иных территориях муниципального образования, не относящихся к автомобильным дорогам;

35. Обеспечение комфортных и безопасных условий движения по внутрипоселковым дорогам поселений муниципальных районов, районам городских округов и иным внутренним территориям муниципалитетов;

36. Обеспечение безопасности дорожного движения при перевозке организованных групп детей;

37. Повышение качества предоставления услуг по перевозке пассажиров и багажа;

38. Привлечение к организации деятельности по предупреждению дорожно-транспортных происшествий предприятий, учреждений, организаций всех форм собственности, а также общественных организаций.

Дополнительное самостоятельное исследование официальных сайтов нескольких десятков муниципальных образований из более чем десяти регионов Российской Федерации, исследование отчетной документации местных администраций, анализ содержания действующих либо в самом недавнем прошлом действовавших профильных отраслевых документов стратегического планирования, принимаемых муниципалитетами во исполнение положений Федерального закона от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ № «О стратегическом планировании в Российской Федерации» [6] позволили установить и утверждать, что к сегодняшнему дню на территории Российской Федерации, реализуемая органами местного самоуправления муниципальная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в самом обобщенном и укрупненном виде, сфокусирована на следующих ключевых тенденциях и **актуальных приоритетах:**

Во-первых, снижение детского дорожно-транспортного травматизма, а

равно - уменьшение числа детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях;

Во-вторых, снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов;

В-третьих, предупреждение опасного поведения на дорогах детей дошкольного и школьного возраста - участников дорожного движения;

В-четвертых, создание эффективной системы профилактических мер, направленных на повышение уровня правового воспитания участников дорожного движения, культуры их поведения, формирование у участников дорожного движения законопослушного поведения;

В-пятых, сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий, а равно - уменьшение числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, к уровню предыдущих периодов (года, квартала);

В-шестых, максимальное уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий из-за неудовлетворительного состояния дорог;

В-седьмых, максимальное уменьшение доли дорожно-транспортных происшествий, произошедших вследствие и в условиях неблагоприятных дорожных условий.

В-девятых, максимальное уменьшение случаев травматизма на дорогах, в том числе со смертельным исходом.

В заключение статьи её автор выражает надежду на то, что представленные результаты исследования могут быть и интересны, и полезны как для молодых ученых и исследователей в области современных тенденций отечественного муниципального управления, так и, вероятно, для практикующих специалистов местных администраций, задействованных реализации полномочий органов местного самоуправления по рассматриваемому направлению. Своевременный и учёт и знание классических направлений и актуальных приоритетов реализации муниципальной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, сложившихся к

сегодняшнему дню в реальной практической деятельности органов местного самоуправления, в случае их имплементации в деятельность коллег из всех иных муниципалитетов, может иметь не только теоретическую, методологическую и практическую ценность, но и в действительности максимально положительно повлиять на управленческие и социально-экономические показатели муниципалитета, воспринявшего предложенный обобщенный опыт, способствуя достижению таких позитивных эффектов как, например, снижение отрицательных последствий чрезвычайных ситуаций, повышение общей безопасности дорожного движения, сокращение количества и роста дорожно-транспортных происшествий и потерь от них (тяжести их последствий), но главное - снижение числа пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года: Указ Президента Российской Федерации от 09.10.2007 № 1351. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ. Доступ из справ.-



правовой системы «КонсультантПлюс».

О стратегическом планировании в Российской Федерации: Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

**Pinchuk A.S.**

Master's student

RANEPА

(Ekaterinburg, Russia)

## **THE CLASSIC DIRECTIONS AND CURRENT PRIORITIES OF THE IMPLEMENTATION OF MUNICIPAL POLICY IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AT THE PRESENT STAGE**

***Abstract:** the article presents the author's consolidated information about the classical directions and current priorities of the implementation of municipal policy in the field of road safety at the present stage, obtained as a generalized experience of the activities of local self-government bodies of domestic municipalities in this area. The independent study was conducted on the basis of the analysis of the official websites of several dozen municipalities from more than ten regions of the Russian Federation, the analysis of the reporting documentation of local administrations, the analysis of the content of existing or in the most recent past, the relevant industry documents of strategic planning.*

***Keywords:** safety, transport safety, road safety, road accidents, issues of local significance, local self-government bodies, municipal administration, municipal policy.*

УДК 1

**Шуховцев В.В.**

магистрант

РАНХиГС

(г. Екатеринбург, Россия)

**ФАКТИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ И НЕПОСРЕДСТВЕННЫЕ  
НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ МЕСТНОГО  
САМОУПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НА  
ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

*Аннотация:* в статье отражены результаты собственного исследования её автора, произведенного в целях поиска, агрегирования, и обобщения сложившихся к сегодняшнему дню реальных фактических и непосредственных направлений деятельности органов местного самоуправления в сфере осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на территории муниципального образования, каковых представлено порядка шестидесяти. В заключение статьи сделан вывод о возможной теоретической, методологической и практической ценности представленного материала как для молодых ученых и исследователей в области современных тенденций отечественного муниципального управления, так и для практикующих специалистов местных администраций, задействованных реализации полномочий органов местного самоуправления по рассматриваемому направлению.

*Ключевые слова:* муниципальное управление, вопросы местного значения, дороги, автомобильные дороги, строительство дорог.

Сфера транспорта играет важную роль в социально-экономическом развитии любой территорий. Уровень транспортного обеспечения и транспортного развития существенно влияет как на градостроительную, так и на инвестиционную ценность территории.

Автомобильные дороги имеют приоритетное стратегическое значение для муниципальных образований, так как они связывают территорию муниципалитета с соседними населенными пунктам территориями, поселениями, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, а также во многом определяют возможности развития любого современного города. По сети автомобильных дорог осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров, она обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики муниципального образования за счёт снижения транспортных издержек, затрат времени на перевозки.

В свою очередь, улучшение усилиями местных органов власти дорожных условий незамедлительно приводит к сокращению времени на перевозки грузов и пассажиров (за счет увеличения скорости движения); снижению стоимости перевозок (за счет сокращения расхода горюче-смазочных материалов); снижению износа транспортных средств (из-за повышения производительности труда); развитию инвестиций и туризма; повышению спроса на услуги дорожного сервиса; повышению транспортной доступности; сокращению числа дорожно-транспортных происшествий; улучшению экологической ситуации и так далее.

Предметом науки муниципального управления является выявление, изучение и обобщение знаний о фактических и непосредственных формах деятельности органов местного самоуправления по управлению в пределах своих полномочий той или иной социально-экономической сферой в целях решения вопросов местного значения.

В современной научной и специальной литературе вопросам деятельности органов местного самоуправления в сфере осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на территории муниципального образования посвящено довольно мало материала.

Несмотря на показанную актуальность и важность рассматриваемой сферы управления, в профильном отраслевом Федеральном законе от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» ей уделены всего пара абзацев: в пункте 5 статьи 14 указано, что «к вопросам местного значения городского поселения относятся: дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, организация дорожного движения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации» [1]. В пункте 21 статьи 14 указано, что «к вопросам местного значения городского поселения относятся: присвоение наименований элементам улично-дорожной сети (за исключением автомобильных дорог федерального значения, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, местного значения муниципального района)» [1].

Ряд полномочий органов местного самоуправления в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности также определен статьей 13 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Названные полномочия (общие направления) деятельности органов местного самоуправления в области дорожной деятельности и дорог на территории муниципальных образований – практически всё, что известно из «верхнего уровня» нормативно-правовых актов (федеральных законов).

В же остальном, и полномочия и реальные направления конкретной деятельности органов местного самоуправления складываются либо из переданных им регионами полномочий, либо из специальных норм и положений их уставов, либо из фактически сложившейся организационной и управленческой деятельности последних.

Вместе с тем, совершенно очевидно, что названными выше прямо поименованными федеральным законодателем общие направлениями решения вопросов местного значения в рассматриваемой сфере реальные направления конкретной деятельности органов местного самоуправления в области дорожной деятельности и дорог на территории муниципальных образований не ограничиваются.

Как было сказано выше, в современной специальной учебной и научной литературе по вопросам раскрытия и подробного описания непосредственных реальных направлений деятельности органов местного самоуправления в сфере осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на территории муниципальных образований содержится весьма немного материала.

С целью преодоления описанного выше пробела, а также с учётом собственных научных интересов, автором настоящей статьи в рамках её подготовки были исследованы интернет-сайты и профильные отраслевые нормативные правовые акты, документы стратегического планирования нескольких десятков разноплановых муниципальных образований. В результате было установлено, что в к сегодняшнему дню число традиционных реальных непосредственных направлений деятельности органов местного самоуправления в сфере осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на территории муниципальных образований входят следующие:

Качественное улучшение транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог местного значения в целом и улично-дорожной сети в частности;

Снижение доли автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;

Проведение ремонта автомобильных дорог местного значения;

Круглогодичное (зимнее и летнее) содержание автомобильных дорог в соответствии с нормативными требованиями;

Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

Увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;

Повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;

Обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;

Строительство, обустройство и увеличение протяженности тротуаров;

Текущий и капитальный ремонт действующих автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;

Строительство и реконструкция новых автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;

Ремонт, строительство и обустройство пешеходных дорожек;

Ремонт и строительство автомобильных дорог и тротуаров, образующих проезды и подходы к территориям, прилегающим к многоквартирным домам;

Мелкий ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

Обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования;

Усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;

Размещение дорожных знаков и указателей на улицах муниципального образования;

Приведение пешеходных переходов в соответствие с национальными стандартами и нормативными требованиями;

Ремонт автомобильных дорог и тротуаров, образующих проезды и проходы к территориям, прилегающим к многоквартирным домам;

Обеспечение сохранности вновь отремонтированных автомобильных дорог;

Подсыпка размытых частей автодорог;

Уборка различных предметов и мусора с элементов автомобильных дорог;

Расчистка дорог от снежных заносов в зимнее время;

Содержание дорожной одежды;

Содержание и ремонт пешеходной части автомобильных дорог;

Восстановление профиля водоотводных канав автогрейдерами;

Планировка проезжей части автомобильных дорог

Строительство и содержание мостовых сооружений;

Замена щитков дорожных знаков на стойках;

Замена стоек дорожных знаков;

Очистка дорог от снега средним автогрейдерами;

Борьба с зимней скользкостью дорог;

Полив автомобильных дорог;

Ремонт асфальтобетонного покрытия пересечения автомобильных дорог;

Проведение полной и тщательной инвентаризации автомобильных дорог общего пользования;

Оформление бесхозных объектов транспортной инфраструктуры;

Резервирование земельных участков для новых автодорог;

Строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

Организация центров придорожного обслуживания;

Организация обустройство остановок общественного транспорта;

Организация освещения световых точек;

Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания;

Восстановление искусственных дорожных знаков в местах высокой концентрации ДТП.

Другие виды и направления работ по поддержанию нормативного состояния и бесперебойного функционирования автомобильных дорог.

Дополнительно следует отметить, что, как показало проведенное исследование, в зону особенного внимания органов местного самоуправления в части осуществления собственных полномочий по осуществлению дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на территории муниципальных образований также входят такие направления как:

Во-первых, учёт в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения;

Во-вторых, обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог;

В-третьих, обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения в рамках полномочий органов местного самоуправления;

В-четвертых, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;

В-пятых, приведение местной сети автомобильных дорог общего пользования в соответствие с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию за счет поэтапного перехода на нормативы финансовых затрат по их содержанию, ремонту и капитальному ремонту;



В-седьмых, создание и разработка проектно-сметной документации для осуществления мероприятий по капитальному ремонту и реконструкции участков автомобильных дорог общего пользования;

В-восьмых, строительство новых дорог с гравийным покрытием в районах нового жилищного строительства;

В-девятых, повышение качества производства дорожных работ за счёт внедрения новых технологий и использования современных материалов;

В-десятых, строительный контроль (технический надзор) за выполнением работ по ремонту автомобильных дорог общего пользования;

В-одиннадцатых, составление и проверка достоверности определения сметной стоимости ремонта автомобильных дорог;

В-двенадцатых, разработка проектно-сметной документации на строительство мостовых переходов через реки и водоводы оросительных систем;

В-тринадцатых, организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональных автодорог по населенным пунктам;

В-четырнадцатых, увеличение количества, качества и ассортимента современной техники, машин и оборудования для производства дорожных работ и так далее. Таким образом, на основании всего исследованного массива данных, представляется возможным утверждать, что подавляющее число всех видов и типов работ, осуществляемых органами местного самоуправления в области дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на территории муниципальных образований возможно разделить и сгруппировать на пять следующих базовых укрупненных направлений: первое направление - ремонт автомобильных дорог общего пользования, элементов обустройства автомобильных дорог общего пользования муниципального образования; второе направление - осуществление сопутствующих ремонту автомобильных дорог и элементов автомобильных дорог контрольных мероприятий; третье направление - выполнение проектно-изыскательских работ; четвертое направление – мероприятия по постановке на учёт объектов транспортной инфраструктуры; пятое направление – иные виды административно-управленческих и дорожно-строительных работ.

Обобщая же все названные направления деятельности местных властей в рассматриваемой сфере можно констатировать и то, что вся деятельность органов местного самоуправления в области дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на территории муниципальных образований сводится к одной единой стратегической цели, а именно - обеспечению сохранности и развитию автомобильных дорог общего пользования, улучшения и приведения к нормативным требованиям их технического состояния с целью обеспечения максимального удобства и безопасности эксплуатации.

В заключение статьи её автор выражает надежду на то, что предпринятая попытка обобщения и консолидации информации о деятельности органов местного самоуправления в сфере дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на территории муниципальных образований будет представлять теоретическую, методологическую и практическую ценность как для молодых ученых и исследователей в области современных тенденций отечественного муниципального управления, так и, вероятно, для практикующих специалистов местных администраций, задействованных реализации полномочий органов местного самоуправления по рассматриваемому направлению.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ (в ред. от 20.07.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ (в ред. от 08.12.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

**Shukhovtsev V.V.**

Master's student

RANEPА

(Ekaterinburg, Russia)

**THE ACTUAL CONTENT AND DIRECT DIRECTIONS OF THE  
ACTIVITIES OF LOCAL SELF-GOVERNMENT BODIES IN THE FIELD  
OF ROAD ACTIVITIES AND ROAD INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT  
IN THE TERRITORY OF THE MUNICIPALITY**

***Abstract:** the article reflects the results of the author's own research, which was carried out in order to search, aggregate, and generalize the actual actual and direct activities of local self-government bodies in the field of road activities and road infrastructure development in the territory of the municipality, which have developed to date, about sixty of which are presented. In conclusion, the article concludes about the possible theoretical, methodological and practical value of the presented material both for young scientists and researchers in the field of modern trends in domestic municipal management, and for practicing specialists of local administrations involved in the implementation of the powers of local self-government bodies in this area.*

***Keywords:** municipal administration, local issues, roads, highways, road construction.*