

# ВЕСТНИК НАУКИ



ВЫПУСК №9 (54)



ТОМ 4

Международный научный журнал

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

Тольятти 2022

---

Международный научный журнал  
**«ВЕСТНИК НАУКИ»**

№ 9 (54) Том 4

СЕНТЯБРЬ 2022 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  
**ISSN 2712-8849**  
*сайт:* <https://www.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:*  
25.09.2022 г.  
*Периодическое*  
*электронное научное*  
*издание.*

## СОДЕРЖАНИЕ (CONTENT)

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

- 1. Galiullina E.I.**  
FEATURES OF THE FORMATION OF THE CORPORATE STRATEGIC MAP OF MTS COMPANY .....5-8
- 2. Бердиева А.Э., Чарыева А.Ш., Керими К.Ч.**  
СТАТИСТИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ.....9-13
- 3. Розыев И., Мовламов Д.А.**  
СОВРЕМЕННЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ КОММЕРЦИИ ..... 14-17

## ПЕДАГОГИКА И ОБРАЗОВАНИЕ (PEDAGOGY &amp; EDUCATION)

- 4. Абдраимова Б.Б.**  
ЛИЧНОСТНО-ОРИЕНТИРОВАННЫЙ ПРОЦЕСС ОБУЧЕНИЯ  
КАК ОБЪЕКТ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ДИАГНОСТИКИ ..... 18-22
- 5. Аразнепесова Г.Т., Гурбанмырадов Г., Аманов С.Б.**  
СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ В ОБУЧЕНИИ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ ..... 23-26
- 6. Войченко Е.Д.**  
ПРИМЕНЕНИЕ АКТИВНЫХ МЕТОДОВ ОБУЧЕНИЯ  
НА УРОКАХ ИСТОРИИ: К ПОСТАНОВКЕ ПРОБЛЕМЫ ..... 27-31
- 7. Родионова И.Г., Гаврилина А.В.**  
ЦИФРОВЫЕ КОМПЕТЕНЦИИ И ОБУЧЕНИЕ  
ИНОСТРАННЫМ ЯЗЫКАМ КАК НОВАЯ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ..... 32-37

## ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ (JURIDICAL SCIENCES)

- 8. Коваленко А.А.**  
АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ОБОРОТА ЭТИЛОВОГО СПИРТА, АЛКОГОЛЬНОЙ  
И СПИРТСОДЕРЖАЩЕЙ ПРОДУКЦИИ ..... 38-40
- 10. Шевелев И.В., Пагова Е.М.**  
ОСОБЕННОСТИ СОСТАВА ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩЕГО  
АДМИНИСТРАТИВНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО  
СЛУЖАЩЕГО ЗА НЕНАДЛЕЖАЩЕЕ ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ..... 55-60

## ПСИХОЛОГИЯ (PSYCHOLOGY)

- 11. Шачнева Ю.Ю.**  
ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ  
ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПОДРОСТКОВ ..... 61-64

## СПОРТ И ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА (SPORT)

- 12. Аннамырадов Р.А., Мырадова Г.Х.**  
ЗНАЧЕНИЕ СПОРТА В РАЗВИТИИ МОЛОДЕЖИ ..... 65-68
- 13. Дейнеко М.А., Клочков Д.А.**  
РАЗВИТИЕ ГИБКОСТИ У СПОРТСМЕНОВ ..... 69-75

**ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ (TECHNICAL SCIENCES)****14. Павлов А.С., Карпов Д.О.**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ФИШБОН  
ДЛЯ ВЫСОКОРАСЧЛЕНЕННЫХ КОЛЛЕКТОРОВ ..... 76-81**МАТЕМАТИКА (MATHEMATICS)****15. Розыев А.**

ОСНОВЫ ПРИКЛАДНОЙ МАТЕМАТИКИ И ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В ДРУГИХ ОБЛАСТЯХ ..... 82-85

**ТРАНСПОРТ И ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ (TRANSPORT & ROAD TRAFFIC)****16. Islomov Sh.E.**

ROAD VEHICLE MAINTENANCE AND REPAIR MARKET OUTLOOK ..... 86-91

**17. Эрназаров А.А.**МЕТОДИКА РАСЧЕТА КОЛИЧЕСТВА ВЫБРОСА ТОКСИЧНЫХ  
ВЕЩЕСТВ В ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ ТРАНСПОРТНЫМ ПОТОКОМ ..... 92-99**НЕФТЬ И ГАЗ (CRUDE OIL & NATURAL GAS)****18. Зохилова Х.Ш., Каланходжаева Ш.Т.**ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЛИКВИДИРОВАННЫХ РАЗВЕДОЧНЫХ СКВАЖИН С ЦЕЛЬЮ  
ПЕРЕИСПЫТАНИЯ ПРОДУКТИВНЫХ НЕФТЕНАСЫЩЕННЫХ ИНТЕРВАЛОВ XV-ГОРИЗОНТА ..... 100-104**ЭКОЛОГИЯ (ECOLOGY)****19. Агаджанова А.Б., Кероглыева М.Б., Гошамырадова А.О.**

ПОНЯТИЕ ЭКОЛОГИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЕЕ ОЦЕНКА ..... 105-108

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ (STATE & MUNICIPAL GOVERNMENT)****20. Пинчук А.С.**ИССЛЕДОВАНИЕ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ОПЫТА НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАБОТЫ  
ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ В ЧАСТИ ПРОФИЛАКТИКИ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА  
ДЕТЕЙ (НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ЛИЦ) ..... 109-123**21. Пинчук А.С.**ИССЛЕДОВАНИЕ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ОПЫТА ФОРМИРОВАНИЯ УСИЛИЯМИ МЕСТНЫХ  
АДМИНИСТРАЦИЙ, В ПРЕДЕЛАХ СОБСТВЕННЫХ ПОЛНОМОЧИЙ, НЕПОСРЕДСТВЕННЫХ МЕР И  
СПЕЦИАЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ПРЕОДОЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ И НЕГАТИВНЫХ ФАКТОРОВ  
В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИЯХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ  
ОБРАЗОВАНИЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ..... 124-137**22. Шуховцев В.В.**СРАВНИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ДОСТИГНУТЫХ КРУПНЕЙШИМИ МУНИЦИПАЛЬНЫМИ  
ОБРАЗОВАНИЯМИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЩЕСТВЕННО ПОЛЕЗНЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ  
ЭФФЕКТОВ ВСЛЕДСТВИЕ НАДЛЕЖАЩЕГО УПРАВЛЕНИЯ ВОПРОСАМИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ..... 138-149**23. Шуховцев В.В.**СРАВНИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПЕРЕДОВЫХ ПРАКТИК МУНИЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВОПРОСАМИ  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА (НА ПРИМЕРЕ  
КРУПНЕЙШИХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ) ..... 150-163



---

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ И МЕНЕДЖМЕНТ

(ECONOMIC SCIENCES & MANAGEMENT)

УДК 338.26

**Galiullina E.I.**

Student of Accounting, Analysis, and Audit program, group ZM-EUA20-2

Financial University under Government of Russian Federation

(Moscow, Russia)

### FEATURES OF THE FORMATION OF THE CORPORATE STRATEGIC MAP OF MTS COMPANY

***Abstract:** this article examines the peculiarities of the developing a corporate strategic map for Russia's largest telecom company, aimed at increasing the value of the organization*

***Keywords:** corporate strategy, corporate strategic map, strategic goals.*

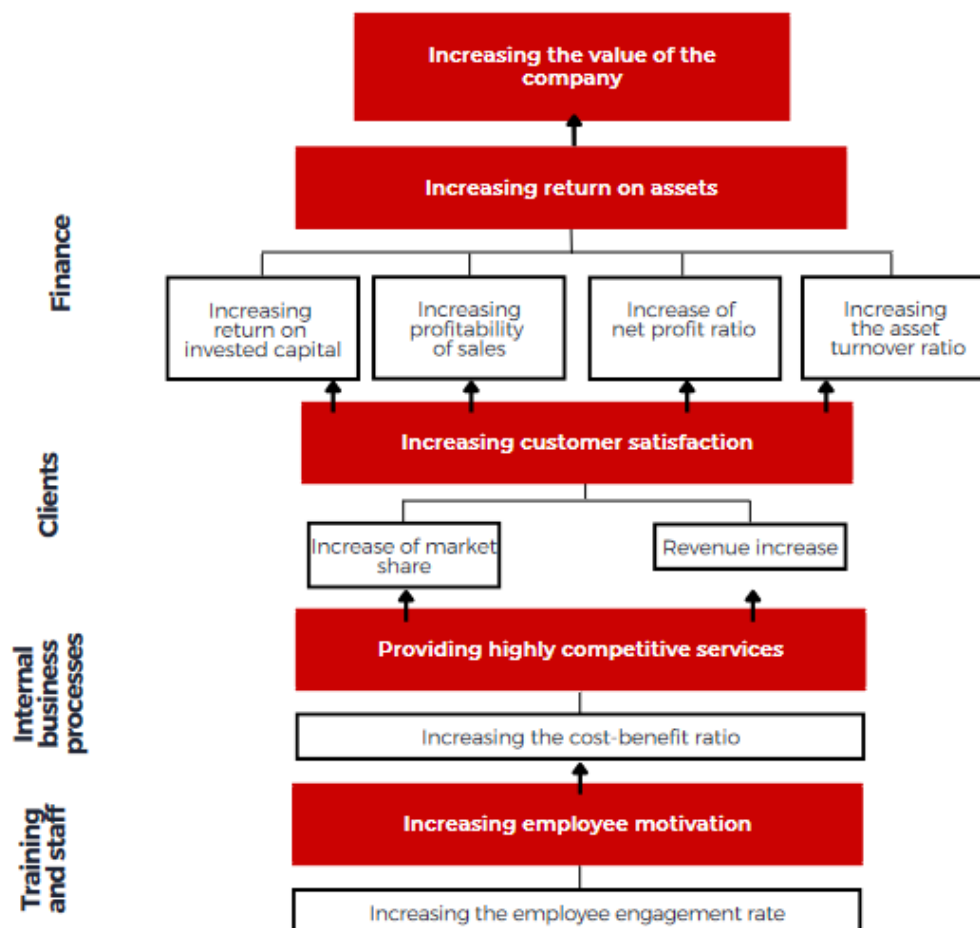
The classical geographical map is an abstraction of the surrounding world: trees, rivers, mountains on the map. A corporate strategy map works on the same principle - it is an abstraction of an organization's business and its strategy [5, p. 1].

The key purpose of a strategy map is to visualize the organization's strategy in some way. In turn, visualization improves strategy development and implementation. In addition, this tool gives employees insight into how their work contributes to the achievement of top-level strategic goals [1, p. 177]. When employees know that their efforts are contributing to the company's overall goals, it's a huge boost to their productivity and morale.

Using the strategic map, the company gets the opportunity to create more flexible internal business processes [2, p. 4]. In addition, the strategy map helps to identify gaps in the achievement of the company's core strategy. If a company is unable to display its strategy on one page, this means that it has not developed and understood the strategy enough. Many companies can explain their strategy in a few pages, but the

ability to digest a complex strategy into a simple one-page format helps an organization quickly understand what it is striving for. The strategy map is simple, but at the same time one of the most important documents in the implementation of corporate strategy.

Figure 1 shows the strategic map of MTS, aimed at increasing the value of the company.



**Figure 1. MTS strategic map**

The strategy of MTS company should be defined as an increase in the value of the enterprise (that is, an increase in the value of the economic value-added indicator EVA) [4, p. 3]. The change in the value of this indicator is highly dependent on the change in the value of the return on assets. For this reason, increasing the level of return on assets is a key strategic goal within the framework of the “finance” block of the implemented BSC [3, p. 100]. In turn, in order to increase the economic value added, and hence to increase the return on assets, it is necessary that the main strategic goal of

the “customers” block is to increase customer satisfaction, therefore, the target values of market share and revenue indicators must be achieved. The achievement of strategic goals in the BSC "finance" and "clients" blocks is inherently influenced by internal business processes, the main strategic goal of which is the provision of highly competitive services. At the same time, in order to compete effectively in the market, MTS company needs to frequently modify the products sold and reduce the time to bring them to the market. To do this, you need to constantly analyze the efficiency of resource use with using cost-benefit ratio. Undoubtedly, increasing the motivation of employees working within the organization improves the efficiency of internal business processes, which in turn affects the quality of services provided to customers and their satisfaction. For this reason, it is necessary to achieve the target value of the indicator of employee involvement in the activities of MTS company.

Summarizing the above, it is worth noting that each of the strategic goals of the BSC blocks directly and indirectly affect the main strategy of the organization. In addition, these goals are interconnected with each other. Therefore, it is important to justify the links between strategic goals, as well as the links between these goals and the strategy of the organization. At the same time, the relationship should be not only expressed in a qualitative form, but also in a quantitative one, in other words, the relationship of strategic goals should also be justified at the level of quantitative indicators. This is where the complexity of building a strategic map lies.

#### **BIBLIOGRAPHY:**

Vinokurov S. I. Strategic maps as a tool for the company's active work // Baikal Scientific Journal. 2010. №5

Tugarinov P. N. Development of a strategic map as a tool for the strategic management of a telecommunications company // Economics. 2017. №7 (28)

Masino N. N., Rastov M. A. Strategic map of innovative development as an instrument of the intellectual system of strategic management // Vestnik OmGU. Series: Economy. 2015. №2

Ende. (2017). Financial Performance Analysis Using Economic Value Added. IOP Conference Series: Material Science and Engineering 180 012250

Aleksey Savkin, "Strategy Map: How-To Guide, PDF Template, and Examples," *BSC Designer*, October 21, 2014 [Электронный ресурс]. URL: <https://bscdesigner.com/strategy-maps-guide.htm> (дата обращения 22.09.2022).



**УДК 332.12**

**Бердиева А.Э.**

старший преподаватель, к.э.н. кафедры «Статистика»

Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

**Чарыева А.Ш.**

преподаватель кафедры «Статистика»

Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

**Керими К.Ч.**

преподаватель кафедры «Статистика»

Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

## **СТАТИСТИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ**

*Аннотация:* в данной статье рассматриваются особенности оценки инновационного потенциала страны. Приведены методы и стратегии влияния системы развития предпринимательства на инновационное развитие страны. Даны рекомендации по внедрению технологий в отрасль.

*Ключевые слова:* анализ, метод, исследование, инновации, технологии, статистика.

Эффективное функционирование бизнеса в условиях информационной экономики требует серьезных изменений в организации хозяйственной деятельности. Только те предприятия, которые могут генерировать инновации, становятся успешными. Последние рассматриваются как важный источник

конкурентных преимуществ в деятельности глобально действующих предприятий, а в ряде отраслей - еще и без каких-либо альтернативных условий выживания. В то же время информационная революция изменила среду функционирования современных предприятий, создав, прежде всего, принципиально новые условия для активизации их инновационного развития. Его ресурсы во многом определяются характером и спецификой существующих бизнес-моделей.

Инновационная деятельность имеет ряд специфических черт: она характеризуется повышенной рискованностью, непредсказуемостью результатов, отсроченным эффектом (долгосрочным характером получения результатов) и в то же время потенциальной возможностью получения высокой прибыли. Эффективность инновационной деятельности определяется степенью результативности нововведений по сравнению с затратами предпринимателя на их внедрение и реализацию. Нововведения часто приносят отсроченный эффект, который не проявляется сразу после их окончания.

Мотивация к внедрению инноваций появляется только тогда, когда новые методы управления или новые технологии, во-первых, какое-то время оставались недоступными для других производителей, а во-вторых, создавали возможность сделать продукт дешевле или качественнее. Иными словами, инновации имеют смысл в условиях, когда они способствуют формированию конкурентоспособности как выпускаемой продукции, так и компании. Основным стимулом для инноваций является конкуренция. Инновации становятся способом получить конкурентное преимущество, укрепить позиции компании в отрасли и дают возможность получить наилучшие финансовые результаты.

Таким образом, можно утверждать, что инновация способствует способности определенного хозяйствующего субъекта лидировать и побеждать в конкурентной борьбе, что приводит к получению дополнительной прибыли (ренды). Поэтому инновации следует рассматривать исключительно как

неотъемлемую часть конкурентного рынка, что обязательно предполагает наличие системной связи между инновациями, предпринимательством и конкуренцией. В этой системной связи ключевую роль играет инновационный рынок, на котором встречаются и конкурируют предприниматели.

В основу линейной модели положена гипотеза «технологического толчка» (от науки к рынку), основные положения которой таковы: во-первых, развитие научной мысли происходит относительно независимо от практики (рынка) и выражается в объективно обусловленном изменении научных парадигм; во-вторых, обратная зависимость между экономической средой (потребностями рынка) и научно-техническим развитием незначительна.

В рамках этой гипотезы инновационный процесс рассматривается как последовательное превращение идеи в коммерческий продукт через стадии фундаментальных, прикладных исследований, опытно-конструкторских и технологических разработок, маркетинга, производства и, наконец, реализации. Но в экономиках промышленно развитых стран эта упрощенная модель стала «нерабочей» в последние 30-40 лет. Это связано с тем, что идеи, лежащие в основе инноваций, распространяются в обществе по большому количеству различных каналов. Несостоятельность линейной модели еще и в том, что она не учитывает влияния внешней среды (рынка) на события, связанные с НИОКР, и просто не способна отразить всю сложность взаимоотношений науки и производства.

Изучение теоретико-методологических основ формирования и развития инновационного потенциала предприятий доказало целесообразность использования четырехкомпонентной матрицы процессов оценки и мониторинга развития инновационного потенциала на основе модифицированного подхода, адаптированного к инновациям. Этот подход предполагает оценку четырех компонентов, три из которых отражают компоненты инновационного потенциала - ресурсы, компетенции и способности, а четвертый отражает

конкретное воплощение реализации инновационного потенциала - инновационные проекты.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Алибеков И. Ю. Теория вероятностей и математическая статистика в среде MATLAB. Учебное пособие. М.: Лань, 2019. 184 с.

Боголюбов Н. Н., Боголюбов Н. Н. Введение в квантовую статистическую механику. М.: Едиториал УРСС, 2018. 384 с.

Гмурман В. Е. Теория вероятностей и математическая статистика. Учебник. М.: Юрайт, 2018. 480 с.

Горленко О. А., Борбаць Н. М. Статистические методы в управлении качеством. Учебник и практикум для СПО. М.: Юрайт, 2019. 270 с.

Далингер В. А., Симонженков С. Д., Галюкшов Б. С. Теория вероятностей и математическая статистика с применением mathcad. Учебник и практикум для СПО. М.: Юрайт, 2018. 146 с.

#### **Berdieva A.E.**

Senior Lecturer, Ph.D. Department "Statistics"

Turkmen State Institute of Economics and Management

(Turkmenistan, Ashgabat)

#### **Charyeva A.Sh.**

Lecturer, Department "Statistics"

Turkmen State Institute of Economics and Management

(Turkmenistan, Ashgabat)

**Kerimi K.Ch.**

Lecturer, Department "Statistics"

Turkmen State Institute of Economics and Management

(Turkmenistan, Ashgabat)

**STATISTICAL INDICATORS OF THE INNOVATIVE  
POTENTIAL OF THE COUNTRY**

***Abstract:** this article discusses the features of assessing the country's innovative potential. Methods and strategies for the influence of the entrepreneurship development system on the country's innovative development are given. Recommendations are given for the introduction of technologies in the industry.*

***Keywords:** analysis, method, research, innovations, technologies, statistics.*

**УДК 519.667**

**Розыев И.**

старший преподаватель кафедры «Высшая математика»  
Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

**Мовламов Д.А.**

старший преподаватель кафедры «Высшая математика и информатика»  
Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

## **СОВРЕМЕННЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ КОММЕРЦИИ**

*Аннотация:* в данной статье рассматриваются особенности развития электронной коммерции. Приведены методы и стратегии влияния системы электронной торговли. Даны рекомендации по внедрению технологий в отрасль.

*Ключевые слова:* анализ, метод, исследование, коммерция, технологии.

Электронная коммерция относится к компаниям и частным лицам, которые покупают и продают товары и услуги через Интернет. Электронная торговля работает в различных сегментах рынка и может осуществляться на компьютерах, планшетах, смартфонах и других интеллектуальных устройствах. Почти все вообразимые продукты и услуги доступны через транзакции электронной коммерции, включая книги, музыку, билеты на самолет и финансовые услуги, такие как инвестирование в акции и онлайн-банкинг.

Как отмечалось выше, электронная коммерция — это процесс покупки и продажи материальных товаров и услуг в Интернете. В нем участвует более одной стороны, а также обмен данными или валютой для обработки транзакции.



Это часть более крупной отрасли, известной как электронный бизнес (электронный бизнес), которая включает в себя все процессы, необходимые для работы компании в Интернете.

Электронная торговля помогла предприятиям (особенно тем, у кого узкий охват, например, малый бизнес) получить доступ к более широкому присутствию на рынке, предоставив более дешевые и эффективные каналы распространения своих продуктов или услуг.

Предоставление товаров и услуг не так просто, как может показаться. Это требует тщательного изучения продуктов и услуг, которые вы хотите продавать, рынка, аудитории, конкуренции, а также ожидаемых коммерческих затрат.

Как только это определено, вам нужно придумать название и создать юридическую структуру, например, корпорацию. Затем настройте сайт электронной коммерции с платежным шлюзом. Например, владелец малого бизнеса, который управляет магазином одежды, может создать веб-сайт, рекламирующий свою одежду и другие сопутствующие товары в Интернете, и позволить покупателям совершать платежи с помощью кредитной карты или через службу обработки платежей, такую как PayPal.

Электронная торговля изменила то, как люди покупают и потребляют товары и услуги. Все больше и больше людей обращаются к своим компьютерам и умным устройствам, чтобы заказывать товары, которые можно легко доставить на дом. Таким образом, это нарушило ритейл-ландшафт. Amazon и Alibaba приобрели значительную популярность, вынуждая традиционных ритейлеров вносить изменения в методы ведения бизнеса.

Но это не все. Чтобы не отставать, отдельные продавцы все чаще участвуют в транзакциях электронной торговли через свои личные веб-сайты. А цифровые торговые площадки, такие как eBay или Etsy, служат биржами, где множество покупателей и продавцов собираются вместе для ведения бизнеса.

На самом деле электронная торговля восходит к 1960-м годам, когда компании использовали электронную систему, называемую электронным

обменом данными, для облегчения передачи документов. Только в 1994 году была совершена самая первая транзакция. произошло. Это включало продажу компакт-диска между друзьями через веб-сайт розничной торговли в Интернете под названием NetMarket.

С тех пор отрасль претерпела столько изменений, что привело к значительной эволюции. Традиционные розничные продавцы из кирпича и раствора были вынуждены использовать новые технологии, чтобы остаться на плаву, поскольку такие компании, как Alibaba, Amazon, eBay и Etsy, стали нарицательными. Эти компании создали виртуальный рынок товаров и услуг, к которому потребители могут легко получить доступ.

Новые технологии продолжают облегчать людям процесс совершения покупок в Интернете. Люди могут связываться с компаниями через смартфоны и другие устройства, а также загружая приложения для совершения покупок. Введение бесплатной доставки, которая снижает затраты для потребителей, также помогло повысить популярность индустрии электронной коммерции.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Божко М.Д. Основные технологии продвижения маркетингового агентства (на примере международной компании IPSOS COMCON) / М.Д. Божко, А.А. Башкарев // Неделя науки СПбПУ : материалы науч. конф. с междунар. участием. – Санкт-Петербург, 2020. – С. 17-19.

Гранкина С.В. Маркетинговое агентство: «тогда и сейчас» / С.В. Гранкина, А.В. Дроздов // Научное образование. – 2020. – № 4 (9). – С. 124-126.

Дахдужева К.Д. Разработка плана коммуникационной кампании продвижения для рекламного агентства в медиа и социальных сетях // Экономика и предпринимательство. – 2020. – № 5 (118). – С. 666-668.

Кириченко О.В. Анализ интернет-рекламы российских маркетинговых агентств // 71-я научно-техническая конференция учащихся, студентов и магистрантов : тез. докл. – Минск, 2020. – Ч. 3. – С. 770-771.

Киселева С.В. Продвижение digital-агентства на рынке рекламных услуг в условиях нарастающей конкуренции // Трибуна ученого. – 2020. – Вып. 7 – С. 1

**Rozyev I.**

Senior Lecturer of the Department of Higher Mathematics  
Institute of Telecommunications and Informatics of Turkmenistan  
(Turkmenistan, Ashgabat)

**Mowlamov D.A.**

Senior Lecturer of the Department of Higher Mathematics and Informatics  
Turkmen State Institute of Economics and Management  
(Turkmenistan, Ashgabat)

**BASICS OF THE SYSTEM OF NATIONAL  
ACCOUNTS AND THEIR FEATURES**

***Abstract:** this article discusses the features of the development of e-commerce. Methods and strategies for the influence of the e-commerce system are given. Recommendations are given for the introduction of technologies in the industry.*

***Keywords:** analysis, method, research, commerce, technology.*

---

**ПЕДАГОГИКА И ОБРАЗОВАНИЕ (PEDAGOGY & EDUCATION)**

**УДК 37**

**Абдраимова Б.Б.**

институт фармацевтического образования и исследований  
специалист отдела контроля качества образования  
(г. Ташкент, Республика Узбекистан)

**ЛИЧНОСТНО-ОРИЕНТИРОВАННЫЙ  
ПРОЦЕСС ОБУЧЕНИЯ КАК ОБЪЕКТ  
ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ДИАГНОСТИКИ**

***Аннотация:** в статье дается краткий анализ диагностики успешности учебной деятельности выявляются определенные закономерности в деятельности преподавателей и студентов, анализ которых позволяет выстраивать стратегию дальнейших действий.*

***Ключевые слова:** когнитивная парадигма, инструментарий, инновационность, креативность, инновационная активность, инновационная деятельность.*

Одним из основных вопросов в личностно-ориентированном образовании является вопрос технологий и способов определения результативности образования. Когнитивная парадигма имеет достаточный инструментарий, позволяющий количественно и качественно осуществлять замеры знаний, умений и навыков учащихся. Однако личностно-ориентированная парадигма основывается не только, и не столько на требованиях общества, сколько на индивидуально-психологических и личностных свойствах.

Научно обоснованные подходы к управлению образовательным учреждением обусловили острую потребность в информации, отражающей состояние учебно-воспитательного процесса, динамику его изменений.

Информационному обеспечению управленческой системы с целью достижения желаемого результата способствует система педагогической

диагностики, ориентированная на целевое управление. Система педагогической диагностики позволяет получить объективную информацию о сильных и слабых сторонах деятельности учебного заведения и на ее основе корректировать эту деятельность и прогнозировать дальнейшее развитие образования.

Сегодня эффективно действующим оказывается учитель, реагирующий на новые социальные ожидания, мобильный, способный к творческому росту и профессиональному самосовершенствованию, к восприятию и созданию инноваций и тем самым к обновлению своих знаний, обогащению педагогической теории и практики. Педагогическое образование направлено на подготовку именно такого учителя. Современные процессы в обществе, изменение социокультурных приоритетов вызывают необходимость обновления парадигмы образования, то есть объективно обуславливают особую значимость инноваций в педагогической сфере. При этом основополагающим принципом инноваций для высшей педагогической школы должна оставаться гуманитарная сущность образования, направленность его на высокое профессиональное, нравственное и общекультурное развитие будущего педагога.

Между тем, весь опыт передового отечественного и мирового высшего образования показывает, что методологической основой качественной подготовки специалистов является сочетание базового (единого для всех) и вариативного принципов обучения. Базовое содержание обеспечивает усвоение фундаментальных знаний, необходимых каждому специалисту независимо от специализации, приобщение к педагогической культуре, развитие педагогического мышления, побуждает к активной профессиональной деятельности, в том числе к поиску эффективных методов личностно-ориентированного обучения детей разного уровня развития. А вариативная направленность подготовки позволяет расширить возможности выпускника в выборе путей профессионального и личностного становления, в реализации индивидуальных творческих способностей.

Разрушение административно-командной системы нередко приводит к отмене любых форм государственного управления и традиционных форм контроля, не находя адекватной замены. Какова эффективность внедряемых в практику образования инноваций? Системный анализ и объективную оценку этих процессов призвана осуществлять педагогическая диагностика. Она предполагает комплексную экспертизу и определение целей, содержания, технологии инноваций, сопоставление их целей и результатов.

Основными предметами диагностических разработок могут быть:

- преемственность в развитии инновационных процессов и интеграция их в мировой и национальной культуре;
- опережающее конструирование системы инновационного процесса;
- взаимосвязь и взаимодействие науки и практики;
- результаты независимой периодической экспертизы инновационной деятельности;
- степень эффективности обратной связи и анализ результатов реализации инновационных идей.

Диагностика инновационных процессов в высшей педагогической школе выделяет такие наиболее приоритетные направления их развития:

- становление многоуровневой системы профессиональной подготовки специалистов;
- разработка и широкое внедрение образовательных стандартов высшего образования;
- разработка региональных вариантов профессиональной подготовки специалистов, вариативных учебных планов, учебных программ, учебников и учебников пособий, методических материалов;
- соединение педагогического процесса в деятельности вузов, колледжей и лицеев, привлекающих инновации;



- разработка инновационных технологий обучения: личностно-ориентированного, диалогового, модульного, рефлексивно-творческого, информационно-компьютерного и др.;

- разработка новых педагогических специальностей, например по экологии, валеологии и др. В последние годы идет активный поиск оптимального соотношения традиционной и многоуровневой систем профессиональной подготовки кадров. Диагностическая оценка показывает, что эффективные результаты достигаются здесь только при гармоническом их сочетании и постепенном переходе к многоуровневой системе по мере создания благоприятных условий.

Диагностирование качества знаний и умений студентов нуждается в систематическом отслеживании степени обученности с целью поэтапного решения учебных задач, установления и устранения пробелов в осваиваемом учебном материале с последующей коррекцией в ходе учебного процесса и прогнозированием содержания и технологии обучения.

При подобной диагностике успешности учебной деятельности выявляются определенные закономерности в деятельности преподавателей и студентов, анализ которых позволяет выстраивать стратегию дальнейших действий. Совместные со студентами обсуждения, анализ результатов обучения и вывод их в обозримые графики, таблицы и диаграммы, составление личностно-ориентированных перспективных корректирующих заданий позволяют представить студента не только как объект учебных действий, но и как субъект в организации учебного процесса.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Б.Б.Абдраимова //Естественные направления диагностической деятельности учителя.// Международный научный журнал “ВЕСТНИК НАУКИ” №7 (40) Т.3. 5-11стр

V.B. Abdraimova //The introduction of the methodology of pedagogical diagnostics in the student-centered education of the university.// 4th International Multidisciplinary Scientific Conference on Ingenious Global Thoughts Hosted from Boston, USA <https://conferencepublication.com> June 30th 2021

V.B. Abdraimova //Analysis Of Pedagogical-Diagnostic Method In The Preparation Of Future Teachers-Biologists // International Journal of Academic Pedagogical Research (IJAPR) ISSN: 2643-9123 Vol. 5 Issue 4, April - 2021, Pages: 147-148

Б.Б.Абдраимова, Таълимда бошқарувни такомиллаштиришга ижтимоий-педагогик ёндашув// Муғаллим ҳам узликсиз билимлендириў (илмий-методик журнал) 2020 йил №1 22-24 бет

**Abdraimova V.B.**

Institute of Pharmaceutical Education and Research  
Specialist of the Department of Quality Control of Education  
(Tashkent, Republic of Uzbekistan)

**PERSONALITY-ORIENTED  
THE LEARNING PROCESS AS AN OBJECT  
PEDAGOGICAL DIAGNOSTICS**

***Abstract:** the article provides a brief analysis of the diagnosis of the success of educational activities, identifies certain patterns in the activities of teachers and students, the analysis of which allows you to build a strategy for further action.*

***Keywords:** cognitive paradigm, tools, innovativeness, creativity, innovative activity, innovative activity.*

**УДК 811.111**

**Аразнепесова Г.Т.**

преподаватель, кафедры «Иностранные языки»

Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

**Гурбанмырадов Г.**

преподаватель кафедры «Иностранные языки»

Туркменский Сельскохозяйственный университет им. Ниязова  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

**Аманов С.Б.**

студент кафедры «Экономическая теория»

Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

## **СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ В ОБУЧЕНИИ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ**

*Аннотация:* в данной статье рассматриваются особенности развития методик обучения английскому языку. Приведены методы и стратегии влияния системы обучения и методик на знание студентов иностранных языков. Даны рекомендации по внедрению технологий в отрасль.

*Ключевые слова:* анализ, метод, исследование, образование, обучение, английский язык.

В то время как традиционные методы, такие как аудио и прямой методы, все еще предлагают полезные элементы, они явно устарели в современном классе. Коммуникативный подход, который был в моде в конце 90-х годов, до сих пор считается последним достижением в современном обучении языкам.

Однако стало ясно, что потребности современных студентов опережают лучшие стратегии учителей и книгоиздателей.

Традиционный дизайн учебного плана и планирование занятий вращались вокруг тем, которые считались полезными для учащихся. Это означало, что учащиеся должны были выучить грамматику и словарный запас, которые, по мнению педагогов, должны были знать учащиеся.

Студенческий вклад был минимальным, если не сказать больше.

Из этого мы узнали, почему крайне важно строить планы уроков вокруг занятий, с которыми все учащиеся могут чувствовать себя комфортно и относиться к ним.

Подход, основанный на задачах, представляет собой существенный сдвиг парадигмы, поскольку акцент на содержании сместился на навыки и компетенции. Таким образом, планирование и проектирование — это не то, чему учат, а то, почему этому учат.

Этот подход изолирует индивидуальные навыки и компетенции, чтобы преподавать **материал, который учащиеся действительно должны знать** для достижения своих целей и задач.

Примерами задач могут быть *заказ в ресторане, бронирование номера в гостинице* или, возможно, более сложные задачи, такие как *критика фильма* или *высказывание своего мнения о ситуациях на рынке*. При таком подходе изучаемый язык вращается вокруг самой задачи, а не наоборот.

Чтобы этот метод работал, учителя должны понимать потребности и ожидания своих учеников, чтобы разрабатывать уроки, которые помогут их ученикам добиться успеха. Грамматика, словарный запас и языковые навыки — это лишь те средства, которые позволяют учащимся достигать конечных результатов.

Прежде чем применять подход, основанный на задачах, преподаватели должны задать себе вопрос: «Почему *мои ученики изучают английский язык?*»

Педагоги должны затем искать способы помочь своим учащимся достичь своих личных и / или профессиональных целей.

Ответы на эти вопросы помогут создать программу, актуальную для ваших учащихся.

Подобно подходу, основанному на задачах, подход, основанный на проектах, предназначен для удовлетворения реальных потребностей, учащихся путем адаптации языка к навыкам и компетенциям, которые им действительно нужны лично и / или профессионально.

Применение этого подхода начинается с определения одной глобальной цели, которую преследует отдельный человек или группа учащихся.

Например, если вы преподаете бизнес-английский, вы должны сначала понять, почему учащиеся посещают этот класс, и спланировать это соответствующим образом.

В то время как предыдущие два подхода в значительной степени сосредоточены на навыках и компетенциях, которые учащиеся должны развивать, этот подход фокусируется на том, что на самом деле необходимо освоить языковым учащимся. В частности, собственно слова, которые учащимся необходимо понять для выполнения конкретных заданий.

Этот подход основан на основном языке, который учащиеся должны знать с учетом своих потребностей. Опять же, профессиональные студенты нуждаются в очень специфической лексике, относящейся к их области. Например, «прибыль» является важным термином для студентов, изучающих бизнес, примерно так же, как «скальпель» для студентов-медиков.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Антипова Л. В. Английский язык для изучающих биотехнологии и общественное питание (a2-b2) : учебное пособие для среднего профессионального образования / Л. В. Антипова [и др.] ; под редакцией Л. В. Антиповой. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 20XX. — 217 с.

Архипович, Т. П. Английский язык для гуманитариев (b1). В 2 ч. Часть 1 : учебник и практикум для среднего профессионального образования / Т. П. Архипович, В. А. Шишкина. — Москва : Издательство Юрайт, 20XX. — 445 с.

Агабекян, И.П. Английский для инженеров: Учебное пособие / И.П. Агабекян, П.И. Коваленко. - Рн/Д: Феникс, 20XX. - 317 с

Аксенова, Г.Н. Английский для юристов: Учебник для студентов вузов / А.А. Лебедева, Г.Н. Аксенова, Е.В. Бараник; Под ред. А.А. Лебедева. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 20XX. - 359 с.

Арнольд, И.В. Стилистика. Современный английский язык: Учебник для вузов / И.В. Арнольд; Науч. ред. П.Е. Бухаркин. - М.: Флинта, Наука, 20XX. - 384 с.

**Araznepesova G.T.**

Turkmen State Institute of Economics and Management  
(Turkmenistan, Ashgabat)

**Gurbanmyradov G.**

Turkmen Agricultural University named after S.A. Niyazov  
(Turkmenistan, Ashgabat)

**Amanov S.B.**

Turkmen State Institute of Economics and Management  
(Turkmenistan, Ashgabat)

**MODERN APPROACHES IN TEACHING ENGLISH**

***Abstract:** this article discusses the features of the development of methods of teaching English. The methods and strategies of the influence of the teaching system and methods on the knowledge of students of foreign languages are given. Recommendations are given for the introduction of technologies in the industry.*

***Keywords:** analysis, method, research, education, teaching, English.*



УДК 372.893

**Войченко Е.Д.**

магистрант института истории, философии и политических наук  
Рязанский государственный университет имени С.А. Есенина  
(Россия, г. Рязань)

## **ПРИМЕНЕНИЕ АКТИВНЫХ МЕТОДОВ ОБУЧЕНИЯ НА УРОКАХ ИСТОРИИ: К ПОСТАНОВКЕ ПРОБЛЕМЫ**

*Аннотация:* в данной статье рассматривается применение активных методов обучения истории и их влияние на процесс получения новых знаний учащимися, проанализированы принципы реализации активных методов обучения и их отличительные признаки.

*Ключевые слова:* активные методы обучения, урок истории, процесс обучения, история.

Сегодня школьный предмет «История» является одним из ключевых с точки зрения идеологической, культурологической и нравственно-патриотической направленности. В связи с этим возникает вопрос: как сделать современный урок истории по-настоящему интересным и увлекательным, так, чтобы дети уходили с урока не только с информацией о каких-то исторических событиях, но и проявляли интерес к учебной дисциплине?

Современный учитель истории должен не только объяснять новый материал, но и научить ребенка мыслить, привить навыки практических действий. Этому и способствует применение методов активного обучения. В современных реалиях данная проблема становится актуальной, так как обычное, объяснительно-иллюстративное изложение материала наталкивается на безразличие со стороны учеников, поэтому учителю следует искать альтернативные методы преподавания предмета.

Активные методы обучения – это система методов, обеспечивающих активность и разнообразие мыслительной и практической деятельности учащихся в процессе освоения учебного предмета. Эти методы стимулируют познавательную деятельность обучающихся; строятся в основном на диалоге, предполагающем свободный обмен мнениями о путях разрешения той или иной проблемы. Данные методы обучения характеризуются значительным уровнем активности учащихся [1, с. 237]. Возможности реализации разнообразных методов обучения в смысле активизации учебной деятельности различные, а их выбор зависит от содержания и структуры соответствующего метода, мастерства педагога и способов использования.

Безусловно, активным метод остается вне зависимости от того, кто его применяет, но для достижения конкретных результатов нужна соответствующая подготовка педагога.

Интерес к применению активных методов обучения определен широким потенциалом их употребления в системе исторического школьного образования, потому что адаптировать данные методы к разным возрастным группам школьников не представляет особых трудностей.

Организация учебного процесса, использующего активные методы обучения, предполагает учет целого ряда принципов:

Принцип индивидуализации рассчитывает на создание системы многоступенчатой подготовки учащихся, учитывающей индивидуальные особенности детей, и предоставляет возможность каждому школьнику максимально раскрыть способности для получения соответствующего этим способностям знания. Принцип гибкости предполагает сочетание вариативной подготовки, основанной на учете пожеланий и запросов учеников, с возможностью оперативного, реализуемого в процессе обучения, изменения её векторов [2, с.34].

Принцип сотрудничества осуществляет развитие отношений взаимопомощи и ответственности учащихся, а также развитие доверия и

уважения к личности ребенка, с предоставлением ему возможности для проявления самостоятельной инициативы и индивидуальной ответственности за результат.

Все методы активного обучения имеют ряд отличительных признаков:

**Проблемность.** Основное предназначение данного признака состоит в том, чтобы ввести обучаемого в проблемную ситуацию, для выхода из которой ему не хватает имеющихся знаний, и он должен сам активно сформировать новые знания с помощью педагога и с участием других учащихся, базируясь на известном ему чужом и своем жизненном опыте, здравом смысле и логики [3, с.56].

**Адекватность учебно-познавательной деятельности характеру приобретаемых практических задач и функций обучаемого.** Реализуя данный признак, можно сформировать эмоционально-личностное восприятие учащимися учебного материала.

**Взаимообучение.** Основным элементом многих уроков с применением активных методов обучения является коллективная деятельность и дискуссионная форма обсуждения.

**Индивидуализация.** Учебно-познавательная деятельность должна быть реализована с учетом индивидуальных возможностей и способностей учащегося. Также подразумевается развитие механизмов самообучения, самоконтроля и саморегуляции.

**Исследование изучаемых проблем и явлений.** Реализация данного признака позволяет формировать базовые навыки, которые необходимы для успешного самообучения, основанного на умении обобщать и анализировать, творчески подходить к использованию знаний и опыта [4, с.12].

**Непосредственность, самостоятельность взаимодействия учащихся с учебной информацией.** В процессе обучения учитель выходит на уровень обучающихся и в роли помощника (или тьютора) принимает участие в процессе

их взаимодействия с учебным материалом, реализуя тем самым, принципы педагогики сотрудничества.

Мотивация. Активность деятельности учащихся реализуется системой мотивации. Этому способствует творческий характер учебно-познавательной деятельности, игровой характер проведения занятий, состязательность, а также эмоциональная вовлеченность [5, с.56].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что активные методы обучения дополняют традиционные методы, изменяя позиции учеников с пассивно потребительской на активно преобразующую.

В процессе реализации активных форм на уроках истории акцент внимания делается на следующих приоритетных моментах:

- эффективном взаимодействии ученика и учителя;
- создании педагогом благоприятных условий для развития мотивации и экспериментальной деятельности обучаемых;
- создании благоприятного эмоционального фона, который способствует чувственному восприятию материала.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

- Анцибор М.М. Активные формы и методы обучения. Тула.: ТГУ, 2007. 237с.
- Беспалько В.П. Программированное обучение //Высшая школа. 2006. №14. С. 34-39
- Ильина Г.А. Педагогика.: Просвещение, 2015. 56с.
- Курганов С.Ю. Ребенок и взрослый в учебном диалоге // Просвещение. 2017. №2. С. 12-14
- Кларин М.В. Педагогическая технология в учебном процессе. М.: Наука, 2005. 56 с.

**Voychenko E.D.**

Graduate student of the Institute of History,  
Philosophy and Political Sciences  
Ryazan State University named after S.A. Yesenin  
(Ryazan, Russia)

**USE OF ACTIVE TEACHING  
METHODS AT HISTORY LESSONS:  
TOWARDS FORMULATION OF PROBLEM**

***Abstract:** this article examines the use of active methods of teaching history and their impact on the process of acquiring new knowledge by students, analyzes the principles of implementing active teaching methods and their distinctive features.*

***Keywords:** active teaching methods, history lesson, learning process, history.*

УДК 378.147

**Родионова И.Г.**

старший преподаватель

Ульяновский филиал

Российская академия народного хозяйства и государственной службы

при Президенте Российской Федерации

(г. Ульяновск, Россия)

**Гаврилина А.В.**

старший преподаватель

Ульяновский филиал

Российская академия народного хозяйства и государственной службы

при Президенте Российской Федерации

(г. Ульяновск, Россия)

## **ЦИФРОВЫЕ КОМПЕТЕНЦИИ И ОБУЧЕНИЕ ИНОСТРАННЫМ ЯЗЫКАМ КАК НОВАЯ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ**

***Аннотация:** в работе рассмотрены цифровые компетенции, которые стали неотъемлемым элементом в обучении иностранным языкам. Обозначается вектор будущих изменений в технологиях и методиках преподавания иностранных языков. Раскрывается содержание новой действительности, с которой уже сейчас сталкиваются в своей профессиональной деятельности преподаватели иностранных языков на примере высших учебных заведений.*

***Ключевые слова:** цифровые компетенции, обучение иностранным языкам, цифровая реальность, цифровые технологии, методики обучения, тренды.*

Сегодня – цифровые технологии стали основой деятельности и функционирования большинства сфер деятельности человека. Существует мнение о том, что цифровая трансформация – процесс по внедрению цифровых

технологии и переносу привычных процессов в цифровую действительность – затрагивает в основном экономическую сферу, на практике же это не так.

Особое место в ходе цифровой трансформации заняла и образовательная сфера. Специалисты данной сферы, начиная с административных уровней управления и заканчивая профессорско-преподавательским составом столкнулись с необходимостью приобретения новых – цифровых компетенций, владение которыми стало неотъемлемой составляющей для дальнейшего развития образовательной среды. А постоянно возникающие новые образовательные технологии, такие как MOOC (массовые открытые онлайн курсы), цифровые обучающие сервисы и т.п. создают существенную конкуренцию для традиционного высшего образования и вместе с тем ускоряют цифровой переход. Наиболее остро стоит вопрос конкурирования между традиционным изучением иностранного языка и обучением онлайн.

Рассматривая статистику использования цифровых технологий для дистанционного обучения, можно увидеть, что в Российской Федерации доля таких людей составляет 11 694 млн. от общей численности населения и эта цифра постепенно увеличивается. Растущая доля указанных лиц не только в России, но и в других активно развивающихся странах делает наличие цифровых компетенций обязательным [1, с. 31].



**Рис. 1.** Распределение доли использующих дистанционные (цифровые) технологии в обучении по странам, 2020-2021 гг.

Сотрудникам из числа профессорско-преподавательского состава, занимающимся преподаванием иностранных языков необходимо обладать следующими цифровыми компетенциями [2]:

1. Умение грамотно применять и использовать средства визуализации и мультимедиа (различные техники презентации, видео- и аудио материалы, VR и AR технологии).
2. Овладение передовыми цифровыми технологиями и их грамотное внедрение в процесс обучения (различные квизы, ролевые игры и работа с языковыми компетенциям в цифровом пространстве).
3. Способность к командной работе и применению сетевых коллабораций (внедрение в образовательный процесс носителей языка для более глубокого обучения студентов, посредством налаживания сотрудничества, преимущественно в сетевом пространстве).

Кроме того, преподавателям иностранного языка следует овладеть такими компетенциями как: высокий уровень гибкости и способность к изменениям, умение использовать инновации, умение научить студентов работе



в цифровом пространстве, поскольку это требует высокого уровня самостоятельности от студентов [3].

Таким образом, компетентный преподаватель иностранного языка должен развивать в себе названные ранее цифровые компетенции, а также тесно связанные с ними «мягкие» навыки, которые облегчат работу со студентами.

Рассматривая те изменения, которые происходят с приходом цифровых технологий можно выделить следующие векторы дальнейшего их хода:

1. Игрофикация преподавания посредством цифровых сервисов – речь в данном случае идёт о игровом формате обучения, который заметно более лучше позволяет обучать языку. Формат игры может быть различным и зависит от используемого ресурса. Наиболее популярным можно назвать изучение языка в формате квиза или по вырезкам из наиболее популярных фильмов/сериалов.

2. Цифровая трансформация применяемых методик – укоренение использования таких цифровых сервисов как онлайн-переводчики, голосовые помощники, синхронный перевод роликов. Всё это задаёт общую тенденцию к отходу от привычного изучения грамматического устройства языка и переходу к изучению его назначения – т.е. использование в коммуникации.

Таким образом, можно говорить о том, что цифровые технологии глубоко проникают во все сферы деятельности человека, включая образовательную сферу. Изменениям подвергаются все уровни управления. Профессорско-преподавательский состав в высших учебных заведениях сталкивается с необходимостью выработки цифровых компетенций и корреспондирующих им «мягких навыков». Особенно актуальной такая необходимость становится для преподавателей гуманитарных дисциплин, в особенности преподавателей иностранных языков. Обилие различных ресурсов создаёт высокий уровень конкуренции. В целом намечены два вектора развития: игрофикация процесса обучения и цифровая трансформация применяемых методик, что требует дополнительного изучения и рассмотрения.

---

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Цифровая экономика: 2022: краткий статистический сборник / Г. И. Абдрахманова, С. А. Васильковский, К. О. Вишневецкий и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М.: НИУ ВШЭ, 2022. — 124 с.

Гриневич, Л. А. Цифровизация высшего образования в современной России: теория и практика / Л. А. Гриневич // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. — 2021. — № 57. — С. 242-248. — DOI 10.31773/2078-1768-2021-57-242-248. — EDN DQWARW.

Ботавина, Е. Б. Влияние цифровых технологий на изучение иностранных языков / Е. Б. Ботавина, Т. А. Кайдалова, И. В. Пигасова // Современное педагогическое образование. — 2020. — № 2. — С. 8-11. — EDN VHYCTM.

**Rodionova I.G.**

senior lecturer

Ulyanovsk branch of

Russian Academy of National Economy and Public Administration

under President of Russian Federation

(Ulyanovsk, Russia)

**Gavrilina A.V.**

senior lecturer

Ulyanovsk branch of

Russian Academy of National Economy and Public Administration

under President of Russian Federation

(Ulyanovsk, Russia)

**DIGITAL COMPETENCES AND FOREIGN  
LANGUAGE TEACHING AS A NEW REALITY**

**Abstract:** *the paper considers digital competencies that have become an integral element in teaching foreign languages. The vector of future changes in technologies and methods of teaching foreign languages is indicated. The content of the new reality is revealed, which foreign language teachers are already facing in their professional activities on the example of higher educational institutions.*

**Keywords:** *digital competencies, teaching foreign languages, digital reality, digital technologies, teaching methods, trends.*

## ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ (JURIDICAL SCIENCES)

УДК 342.924

**Коваленко А.А.**

студент 2 курса, Факультет Юриспруденция  
Тихоокеанский государственный университет  
(г. Хабаровск, Россия)

### АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБОРОТА ЭТИЛОВОГО СПИРТА, АЛКОГОЛЬНОЙ И СПИРТСОДЕРЖАЩЕЙ ПРОДУКЦИИ

*Аннотация:* в статье выявлены основные тенденции развития государственного (административно - правового) регулирования производства и оборота алкогольной продукции на протяжении ряда исторических этапов развития российской государственности

*Ключевые слова:* регулирование алкогольного рынка, административно-правовое регулирование, алкогольный рынок.

Федеральный закон от 22 ноября 1995 г. № 171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции» (далее – ФЗ № 171-ФЗ), отнеся спиртную продукцию к объектам, лимитировано оборотоспособным, установил, как соучастников оборота алкогольной продукции, так и особые условия, связанные с ее производством и оборотом.

Представляется, что в административно-правовом регулировании социальных взаимоотношений выражается база государственного регулирования. Говоря об административной ответственности как о государственном принуждении, необходимо подчеркнуть, что к людям, занятым производством и оборотом спиртной продукции, имеют все шансы быть сразу применены меры, направленные как на предостережение и пресечение

преступлений, так и на взыскание за свершение преступления (наказания штрафного характера).

Кодекс РФ об административных правонарушениях принимает во внимание в своем большинстве наказания штрафного характера, ну а в процессе лицензионного контроля за производством и оборотом этилового спирта, спиртной и алкоголесодержащей продукции употребляются меры профилактического и пресекающего характера, к которым, а именно, относятся замедление деяния и аннулирование лицензии.

Проекция реализации государственного регулирования взаимоотношений в сфере оборота этилового спирта, спиртной и алкоголесодержащей продукции в текущее время прослеживается в распоряжении Правительства РФ от 26 ноября 2015 г. № 2413-р «Об утверждении проекта мероприятий по стабилизации ситуации и развитию конкурентной борьбы на алкогольном рынке», в согласовании с которым определен курс на уменьшение масштабов злоупотребления спиртной продукцией, профилактику алкоголизма среди населения Российской Федерации, а также на помощь добросовестной конкуренции на алкогольном рынке.

В контексте вышеназванного распоряжения Правительства РФ выделены преимущественно важные направления административно-правового регулирования:

- усиление уголовной и административной ответственности за противозаконную реализацию и хранение алкогольной продукции;
- усиление ответственности физических лиц за продажу алкогольной продукции, включая ограничение перемещения физическими лицами на территории Российской Федерации;
- запрет реализации «сухого алкоголя»;
- установление ответственности за незаконную реализацию алкогольной продукции дистанционным способом, предусматривающей в том

числе внесудебную блокировку сайтов, распространяющих информацию о розничной продаже алкогольной продукции в сети Интернет.

В текущее время несоблюдение правил розничной реализации спиртной и алкоголесодержащей продукции имеет возможность влечь административную ответственность по ч. 3 ст. 16 КоАП РФ. Вместе с этим утвержденный состав административного преступления не позволяет привлечь к ответственности людей, а также охватывает эти размеры административных штрафов, которые не содействуют предупреждению совершения преступления, потому что несопоставимы с прибылью от оборота недобросовестными торговцами незаконной алкогольной продукции.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Пьянов Н. А. Государственное регулирование как самостоятельная научная проблема / Н. А. Пьянов // Журнал российского права. – 2018. – № 5

Явич Л. С. Проблемы правового регулирования советских общественных отношений / Л. С. Явич. – М. : Госюриздат, 2019.

**Kovalenko A.A.** Pacific National University  
(Khabarovsk, Russia)

### ADMINISTRATIVE LEGAL REGULATION OF TRAFFIC OF ETHYL ALCOHOL, ALCOHOLIC AND ALCOHOL-CONTAINING PRODUCTS

*Abstract:* the article reveals the main trends in the development of state (administrative and legal) regulation of the production and circulation of alcoholic beverages over a number of historical stages in the development of Russian statehood.

*Keywords:* alcohol market regulation, legal regulation, alcohol market.

































УДК 342.951

**Шевелев И.В.**

студент 3 курса магистратуры юридического института

Сыктывкарский государственный университет

имени Питирима Сорокина

(Россия, г. Сыктывкар)

**Научный руководитель:**

**Патова Е.М.**

к.и.н., доцент кафедры государственно-правовых дисциплин,

Сыктывкарский государственный университет

имени Питирима Сорокина

(Россия, г. Сыктывкар)

**ОСОБЕННОСТИ СОСТАВА ПРАВОНАРУШЕНИЯ,  
ПРЕДУСМАТРИВАЮЩЕГО АДМИНИСТРАТИВНУЮ  
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО СЛУЖАЩЕГО  
ЗА НЕНАДЛЕЖАЩЕЕ ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ**

*Аннотация:* данная статья рассматривает основания административной ответственности госслужащего, а также особенности состава правонарушения, за которое положена административная ответственность в соответствии с кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации. Дается понятие состава административного правонарушения, определение административная ответственность государственных служащих.

*Ключевые слова:* государственный служащий, административное правонарушение, состав правонарушения, должностное лицо, специальный субъект.

Административная ответственность регламентируется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях и другими нормативными правовыми актами.

Административная ответственность государственных служащих – это применение судами, и иными определенно установленными законодательством органами, указанных определенной статьей КоАП РФ санкций к государственному служащему за его административные правонарушения [1].

Государственные служащие, также как и обычные граждане РФ несут административную ответственность на общих основаниях.

Но административное законодательство выделяет определенную категорию лиц, которые несут административную ответственность в особом порядке, данных лиц называют – должностные лица.

В административном кодексе, а именно в примечании к ст. 2.4 КоАП РФ, под должностными лицами понимаются государственные служащие, которые имеют определенные административно-хозяйственные или организационно-распорядительные функции [2].

В данном случае должностные лица выступают специальным субъектом в составе административного правонарушения совершенного государственным служащим.

Данное определение должностного лица дает понять о том, что законодатель трактует его не однозначно, и содержание данного понятия могут раскрываться по-разному.

Ответственность должностных лиц имеет особую значимость в институте административной ответственности.

КоАП РФ имеет ряд статей, где в качестве специального субъекта (должностного лица) выступает государственный служащий.

Необходимо обратить внимание на основания, при которых государственный служащий несет административную ответственность.

Административная ответственность государственных служащих возникает при совершении им правонарушения, в силу несоблюдения определенных правил, которые входят в его служебные обязанности.

Правовая доктрина административного права выделяет следующие разновидности административных правонарушений, которые совершают государственные служащие, как должностные лица:

- 1) прямое нарушение правил, установленных служебными обязанностями государственного служащего;
- 2) вынесение незаконных указаний своим непосредственным подчиненным;
- 3) нарушение контроля за непосредственными подчиненными государственным служащим.

Вторая и третья разновидность, следственно, являются специфическими именно для должностных лиц [3].

В.Н. Закопырин считает, что административная ответственность госслужащих – это реализация административно-правовых санкций, применение к ним административных наказаний [4, с. 164].

Таким образом, наступление административной ответственности связано с совершением деяния, содержащего все признаки состава административного правонарушения, предусмотренного КоАП РФ.

Состав административного правонарушения – совокупность определенных элементов (признаков), за которые может наступить административная ответственность, при отсутствии одного из них не возможность привлечения к ответственности.

Признаками (элементами) состава административного правонарушения являются:

1. объект,
2. объективная сторона,
3. субъект,

#### 4. субъективная сторона.

Государственный служащий может выступать как специальный субъект (должностное лицо), так же он может выступать как обычное физическое лицо, которое совершило административное правонарушение.

Важным отличием является, то, что государственный служащий выступает должностным лицом только в тех случаях, когда он совершает административную ответственность вследствие исполнения своих служебных обязанностей, а на общих основаниях государственный служащий несет ответственность тогда когда он совершает административное правонарушения, которое не связано с его служебными обязанностями, так он выступает как обычное физическое лицо, которое совершило правонарушение.

Также, в большинстве случаев при совершении правонарушения госслужащим наряду с административным наказанием он также понесет дисциплинарную ответственность.

В этом случае основанием привлечения госслужащего к дисциплинарной ответственности будет не совершение административного правонарушения, а нарушение служебной дисциплины (например, нанесение ущерба репутации сотрудника).

По мнению профессоров П.С. Медведева и Д.П. Ратаева, государственный служащий, не совершив дисциплинарного проступка, не может совершить административного правонарушения, т.е. в качестве основания административной ответственности они считают совершение им деяния, сочетающего признаки дисциплинарного проступка и административного правонарушения[7, с. 227].

Так в данном случае, можно сделать вывод о том что, главной особенностью состава правонарушения, предусматривающего административную ответственность госслужащего за ненадлежащее исполнение обязанностей, является то, что государственный служащий выступает в качестве специального субъекта в составе административного правонарушения.



## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 31.07.2020 г.; с изм. и доп. от 11.08.2020 г.) // СПС «Консультант Плюс» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://consultant.ru>, свободный.

Федеральный закон «О государственной гражданской службе Российской Федерации» от 27.07.2004 № 79-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации, № 31, 02.08.2004, ст.3215

Дымшаков Д.Н., Перезовова О.В. Виды ответственности госслужащих за неправомерные действия и особенности их выражения // Современная экономика и общество глазами молодых исследователей: Сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. V Уральского вернисажа науки и бизнеса: В 3-х т. / Под общ. ред. Е.П. Велихова. Челябинск, 2018. С. 276.

Закопырин В.Н., Дазмарова Т.Н., Зверев А.В. Административная ответственность государственных служащих // Гос. служба и кадры. 2019. № 1. С. 164.

Карпеня К.С. К вопросу об административной ответственности государственных служащих в Российской Федерации // Молодой ученый. 2011. № 8 (31). Т. 2. С. 54.

Мартиросян Д.А. Правовое регулирование административной ответственности государственных служащих // Современная юриспруденция: актуальные вопросы, достижения и инновации: Сб. ст. XXII Междунар. науч.-практ. конф. Пенза, 2019. С. 136.

Медведев П.С., Ратаев Д.П. Административная ответственность государственных служащих // Вопросы рос. и междунар. права. 2017. Т. 7. № 5А. С. 227.

---

Пузанова Ж.В., Семенова И.В. Государственный служащий в современной России: престиж и востребованность профессии // Теория и практика общественного развития. 2017. № 12. С. 27.

**Shevelev I.V.**

1st year student of the magistracy of the Institute of Law Syktyvkar State University  
named after Pitirim Sorokin  
(Russia, Syktyvkar)

**Scientific adviser:**

**Patova E.M.**

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of State and  
Legal Disciplines, Syktyvkar State University named after Pitirim Sorokin  
(Russia, Syktyvkar)

**FEATURES OF THE COMPOSITION  
OF THE OFFENSE PROVIDING FOR  
ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY OF  
A CIVIL SERVANT FOR IMPROPER PERFORMANCE OF DUTIES**

***Abstract:** this article examines the grounds of administrative responsibility of a civil servant, as well as the specifics of the composition of the offense for which administrative responsibility is imposed in accordance with the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation. The concept of the composition of an administrative offense is given. The definition of administrative responsibility of civil servants is given.*

***Keywords:** civil servant, administrative offense, offense, official, special subject.*

---

## ПСИХОЛОГИЯ (PSYCHOLOGY)

УДК 159.9.072.43

**Шачнева Ю.Ю.**

студентка

ФГБОУ ВО «Кемеровский государственный университет»

(Россия, г. Кемерово)

### ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПОДРОСТКОВ

***Аннотация:** в данной статье рассматривается проблема становления ребенка, как личности, процесс осуществления психолого-педагогического сопровождения подростков, первичное оценивание и дальнейшее отслеживание изменений, которые происходят с подростком, выявление проблем в различных сферах, а также формирование процесса адаптации к условиям окружающей среды.*

***Ключевые слова:** процесс, адаптация, психологическая устойчивость, личность, образовательная среда, подросток, возрастная группа, психолог-педагог, социализация.*

Актуальность данной темы заключается в том, что при всех возможностях, которые на данный момент имеют место в системе образования школьников, недостаточное внимание уделяется психолого-педагогическому сопровождению развития подростка, в том числе настолько важного критерия психологической устойчивости, который в условиях современного общества может оказать существенное влияние на формирование его личности. К тому же программы, используемые для работы с психологическим состоянием учащихся недостаточно приближены к актуальным требованиям общества.

Таким образом мы говорим о важности создания комплексной системы психолого-педагогического сопровождения, связанного с возможностью

выявлять, контролировать, а также корректировать психологическую устойчивость подростков к всевозможным жизненным ситуациям.

Для этого была разработана программа «Исследование социально-психологической адаптации обучающихся средней школы к условиям образовательной среды».

Целью данной программы стало формирование психологической устойчивости обучающихся средней школы в процессе повышения эффективности социально-психологической адаптации к окружающей среде.

В процессе работы получилось исследовать процесс формирования психологической устойчивости, рассмотреть проблемы формирования психологической устойчивости обучающихся в процессе социально-психологической адаптации к окружающей среде, а также оценить возможные условия коррекционной работы с детьми, у которых возникают трудности при формировании психологической устойчивости в процессе социально-психологической адаптации к окружающей среде. Также было разработано тематическое планирование по выбранному направлению. Таблица тематического планирования приведена ниже.

**Таблица 1**

| № | Мероприятие  | Кол-во часов |
|---|--|--------------|
| 1 | Проведение психологической диагностики. Определение уровня психологической устойчивости.   | 2            |
| 2 | Определение влияния процесса социально-психологической адаптации на формирование психологической устойчивости.   | 2            |
| 3 | Анкетирование родителей. (Проводится для родителей тех детей, у кого возникли сложности с формированием психологической устойчивости в процессе адаптации) | 4            |
| 4 | Анализ полученных результатов. Индивидуальная работа с детьми.   | 1            |
| 5 | Беседа на тему «Мои успехи и неудачи».<br>Игра «Без маски»   | 1            |

|   |   |   |
|---|---|---|
| 6 | Психологический тренинг. Обучение технике расслабления, снижения напряжения. Снятие психологических «зажимов» и формирования приемов релаксации состояния. Упражнение «Хорошее в плохом»      | 2 |
| 7 | Лекция «Как научиться общаться с людьми без проблем». Упражнения «Интервью», «Я тебя понимаю».  | 1 |
| 8 | Проведение повторного тестирования на выявление проблем формирования психологической устойчивости обучающихся, в процессе социально-психологической адаптации обучающихся в окружающей среде. | 2 |

В условиях современного образования большое внимание уделяется формированию психологически-комфортной среды для каждого учащегося. В результате чего, возникает потребность не только в поддержке со стороны педагогического состава школы, а также со стороны семьи и близкого окружения ребенка. Достаточно часто на психологическое состояние подростков оказывают влияние недопонимания и конфликты со сверстниками и членами семьи, а также личные комплексы или трудности, возникшие в процессе адаптации. Любые сложности, возникшие в процессе формирования ребенка как личности, могут негативно отразиться на его психологическом состоянии.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Психологическая помощь детям и подросткам с расстройствами поведения, Мамайчук И.И., Смирнова, Руденко Л.Г.

Как использовать психологические методы для успешного общения педагога с учениками и их родителями, Руденко Л.Г.

Психологическая диагностика / Под ред. М.К. Акимовой, К.М. Гуревича. – СПб., 2006.

Настольная книга практического психолога. Кн.1. Система работы психолога с детьми разного возраста/ Е.И. Рогов. – М., 2006

**Shachneva Yu.Yu.**

student

Kemerovo State University

(Kemerovo, Russia)

**PSYCHOLOGICAL AND PEDAGOGICAL  
CONDITIONS FORMATION  
OF PSYCHOLOGICAL ADOLESCENT RESILIENCE**

***Abstract:** this article discusses the problem of the formation of a child as a person, the process of psychological and pedagogical support of adolescents, the initial assessment and further monitoring of changes that occur with a teenager, the identification of problems in various fields, as well as the formation of the process of adaptation to environmental conditions.*

***Keywords:** process, adaptation, psychological stability, personality, educational environment, teenager, age group, psychologist-teacher, socialization.*

---

## СПОРТ И ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА (SPORT)

УДК 796.01

**Аннамырадов Р.А.**

преподаватель, кафедры «Физкультура»

Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

**Мырадова Г.Х.**

преподаватель, кафедры «Физкультура»

Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

### ЗНАЧЕНИЕ СПОРТА В РАЗВИТИИ МОЛОДЕЖИ

*Аннотация:* в данной статье рассматриваются особенности развития физкультуры и его значение для молодежи. Приведены методы и стратегии влияния системы обучения и методик на знание студентов физических упражнений. Даны рекомендации по внедрению технологий в отрасль.

*Ключевые слова:* анализ, метод, исследование, образование, обучение, физкультура, спорт.

Польза от спорта многочисленна и может оказать глубокое влияние на жизнь. Участие в командных видах спорта способствует здоровью и благополучию, укрепляет уверенность и может помочь сохранить психическое здоровье.

Спорт отражает реальную жизнь: есть конкуренция, работа в команде, победы, поражения, конфликты и решения. Членство в спортивной команде учит ценить заботу о других, развитие доверия и уверенности в себе, а также проявление уважения к авторитету и другим товарищам по команде.

Быть частью команды может укрепить уверенность, а уверенным детям, как правило, легче справляться со школой и социальными ситуациями. Но даже просто быть частью группы, независимо от природных спортивных способностей, дает возможность общаться с другими.

Хорошо известно, что физические упражнения и занятия спортом полезны для организма множеством способов. Спорт также приносит пользу мозгу, стимулируя пути вознаграждения мозга и повышая уровень нейрохимических веществ, повышающих настроение, таких как дофамин. Повышение уровня дофамина и других нейрохимических веществ вызывает чувство благополучия и снижает риск тревоги и депрессии, которые являются двумя наиболее распространенными психическими расстройствами, встречающимися у подростков.

Исследования показывают, что регулярные физические упражнения также положительно влияют на нервную систему, что снижает общий уровень стресса.

Положительное влияние регулярных физических упражнений на мозг снижает риск самолечения молодых людей с помощью веществ, помогающих избавиться от стресса и психических расстройств.

### Важность Юношеского Спорта

**10 ноября 2021 г.**

Работа в команде учит детей ценным социальным навыкам. Они учатся делиться, ценить различные наборы навыков, доверять другим, а также поддерживать и поощрять друг друга. Поскольку спорт может играть такую важную роль в жизни молодых людей, важно обеспечить, чтобы все спортивные команды и среда были разнообразными, справедливыми, инклюзивными, поддерживающими и безопасными. Эти условия очень влияют на развитие молодых спортсменов, поэтому создание равных и безопасных условий должно иметь приоритет над победой.



Наряду с социальными преимуществами занятия спортом также могут научить ответственности и дисциплине. Эти навыки можно применять во всех аспектах жизни — от здоровья и физических упражнений до отношений с другими людьми и школьных привычек. Изучая эти навыки на ранней стадии, спортсмены осознают свою ценность как личности и берут на себя ответственность за собственный успех.

Была обнаружена корреляция между регулярными физическими упражнениями и психическим здоровьем учащихся в целом по мере их перехода в подростковый возраст. Среди студентов, которые занимались от шести до семи дней в неделю, 25,1% чувствовали себя грустными в течение двух недель или более за последние 12 месяцев, по сравнению с 35,7% студентов, которые сообщили, что тренировались от нуля до одного дня (Фонд женского спорта, 2004). Среди студентов, которые занимались от шести до семи дней, 15% сообщили о суицидальных мыслях, а 6,4% сообщили о попытках самоубийства в прошлом году, по сравнению с 24,6% и 10,3% студентов, которые занимались от нуля до одного дня, соответственно (Журнал Американской академии спорта).

Физическая активность в целом связана с улучшением успеваемости, включая оценки и результаты стандартных тестов. Кроме того, такая деятельность может повлиять на отношение и академическое поведение, включая повышение концентрации, внимания и улучшение поведения.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Бурухин С. Ф. Методика обучения физической культуре. Гимнастика. М.: Юрайт, 2019. 174 с.

Виленский М. Я., Горшков А. Г. Физическая культура. Учебник. М.: КноРус, 2020. 216 с.

Германов Г. Н., Корольков А. Н., Сабирова И. А. Теория и история физической культуры и спорта. Учебное пособие для СПО. В 3-х томах. Том 1. Игры олимпиад. М.: Юрайт, 2019. 794 с.

Зайцев А. А., Зайцева В. Ф., Луценко С. Я. Элективные курсы по физической культуре. Практическая подготовка. М.: Юрайт, 2020. 227 с.

Качанов Л. Н., Шапекова Н., Марчибаева У. Лечебная физическая культура и массаж. Учебник. М.: Фолиант, 2018. 272 с.

**Annamyradov R.A.**

Lecturer, Department of "Physical Education"

Turkmen State Institute of Economics and Management

(Turkmenistan, Ashgabat)

**Myradova G.Kh.**

Lecturer, Department of "Physical Education"

Turkmen State Institute of Economics and Management

(Turkmenistan, Ashgabat)

**THE SIGNIFICANCE OF SPORT IN YOUTH DEVELOPMENT**

***Abstract:** this article discusses the features of the development of physical education and its significance for young people. The methods and strategies of the influence of the teaching system and methods on the students' knowledge of physical exercises are given. Recommendations are given for the introduction of technologies in the industry.*

***Keywords:** analysis, method, research, education, training, physical culture, sport.*

**УДК 796.89.1**

**Дейнеко М.А.**

преподаватель кафедры физического воспитания

Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана

(Россия, г. Москва)

**Клочков Д.А.**

студент кафедры физической культуры и спорта

Московский государственный университет спорта и туризма

(Россия, г. Москва)

## **РАЗВИТИЕ ГИБКОСТИ У СПОРТСМЕНОВ**

*Аннотация:* в данной статье рассмотрено понятие гибкости, рассмотрены разновидности гибкости и факторы, на нее влияющие. В статье рассмотрены требования, повышающие эффективность растяжки, приведены предложения по совершенствованию методики развития гибкости у спортсменов, занимающихся боевыми искусствами.

*Ключевые слова:* единоборства, спорт, гибкость, растяжка, физическое воспитание.

Гибкость – это способность человека выполнять двигательные действия с максимально возможной амплитудой. Гибкость бывает двух типов: активная, которая выполняется за счёт мышечных усилий, и пассивная, которая проявляется за счёт внешнего воздействия.

Гибкость тела человека не является одинаковой во всех суставах. Кроме того, в зависимости от вида тренировок гибкость различных суставов может меняться. Также для отдельного сустава гибкость может быть различной в разных направлениях. [1] [3]

Существуют 3 разновидности гибкости, каждая из которых может быть развита у спортсмена в большей или меньшей степени:

- 1) Динамическая (кинетическая) гибкость – возможность выполнения динамических движений;
- 2) Статически-активная гибкость – способность принятия и поддержания растянутого положения только мышечным усилием;
- 3) Статически-пассивная гибкость – способность принятия растянутого положения и его поддержание своим телом.

Факторы, влияющие на гибкость спортсмена:

- 1) Физиологические особенности строения организма;
- 2) Тип суставов;
- 3) Эластичность сухожилий и связок, окружающих сустав;
- 4) Способность мышцы расслабляться и сокращаться;
- 5) Температура тела;
- 6) Пол спортсмена.

Одним из факторов, влияющим на гибкость, является различие между участками таза у людей разного пола. У юношей, чаще всего, кости таза более тяжёлые и крупные, граница входа нижних конечностей в таз не закруглена, полость менее широкая. Седалищная кость и крестец у юношей более узкие, чем у девушек. У девушек более широкие бёдра, вследствие чего диапазон движения в тазовой области у них больше. Недостаточная гибкость мышц может привести к хроническим болям, частым разрывам связок и другим негативным последствиям, которые вынудят спортсмена сделать паузу в тренировках. Для того чтобы избежать частых травм, каждый спортсмен должен досконально изучить основные правила и принципы гибкости.[5] [7] [8]

Правильная и эффективная растяжка (гибкость) предполагает выполнение следующих требований:

- 1) Все движения совершать плавно, исключить рывки и резкие перемещения;

2) Во время растяжки мышцы и сухожилия расслабить;  
3) Контролировать дыхание, избегать его задержки;  
4) Сконцентрироваться на правильности выполнения упражнения;  
5) Тянуть сухожилия по всей длине растягиваемой конечности, равномерно распределяя нагрузку;

6) Выполняя упражнения в динамике резко мышцы не расслаблять. Только почувствовав максимальное напряжение в сухожилиях, спортсмен может на несколько секунд замереть и затем расслабиться, находясь в статичном положении; [2] [9]

7) Поддерживать системность и регулярность тренировок. При отсутствии нагрузки связки сокращаются, возвращаясь к изначальному положению;

8) После растяжки уделять внимание силовым занятиям, которые позволят укрепить растянувшиеся мышечные волокна.

Можно сказать, что упражнения на развитие гибкости в единоборствах требуют тщательной разминки и разогрева мышц, но не менее важным фактором успеха является максимальное расслабление, позволяющее почувствовать внутренний покой и ощутить приток крови к мышцам, а также концентрация, направленная на осознанное расслабление и достижение поставленной цели.[8] [10]

Что касается суставов, важно их строение: самые подвижные – шаровидные. Яйцевидные и седловидные имеют две оси вращения, а цилиндрические – всего одну. У плоских суставов вращение невозможно, а только скольжение двух суставных поверхностей. Костные выступы также вносят свой вклад: если они стоят на пути движения суставов, то серьезно ограничивают их подвижность. Влияние связочного аппарата: толстые связки, суставная капсула могут значительно ограничивать подвижность разных сегментов тела. К тому же амплитуда движений может быть ограничена действием мышц-антагонистов. [4] [6]

Таким образом, гибкость зависит не только от эластичности связок и особенностей суставов, но и от способности сочетать напряжение с принудительным расслаблением. Также злоупотребление силовыми упражнениями негативно сказывается на гибкости тела.

Существуют два основных метода тренировки гибкости – метод многократного растягивания и метод статического растягивания.

Метод многократного растягивания основан на свойстве мышц растягиваться значительно больше при многократных повторениях упражнения с постепенным увеличением амплитуды движений. Вначале упражнение выполняется с небольшой амплитудой, с ее увеличением к 8-12 повторению до максимума. Пределом оптимального числа повторений упражнения является начало уменьшения размаха движений. Высококвалифицированным спортсменам, например, удастся непрерывно выполнять упражнения с максимальной или близкой к ней амплитудой до 40 раз. Пределом оптимального числа повторений упражнения является начало уменьшения размаха движений или возникновение болевых ощущений, которые необходимо избегать.

Количество повторений упражнений меняется в зависимости от характера и направленности упражнения на развитие подвижности в том или ином суставе, темпа движений, возраста и пола занимающихся. Активные динамические упражнения обычно выполняются в более высоком темпе, чем все другие, а их дозировка существенно зависит от разрабатываемого сустава и задач тренировки. Пассивные динамические упражнения с партнером выполняются в более медленном темпе при такой же дозировке. Наиболее эффективно использование комплексов из нескольких активных динамических упражнений на растягивание по 8-15 повторений каждого из них. В течение одного учебно-тренировочного занятия может быть несколько таких серий упражнений, выполняемых с незначительным отдыхом или попеременно с упражнениями другой направленности (обычно технической, силовой или скоростно-силовой).

При определении максимального количества повторения упражнений на какой-либо сустав в одном тренировочном занятии рекомендуется придерживаться следующих числовых параметров:

- 1) Для позвоночного столба 90-100 повторений с целью развития гибкости и 40-50 повторений для поддержания достигнутого уровня гибкости;
- 2) Плечевой сустав 50-60 повторений для развития гибкости и 30-40 повторений для поддержания гибкости;
- 3) Лучезапястный сустав 30-35 повторений для развития гибкости и 20-25 повторений для поддержания гибкости;
- 4) Тазобедренный сустав 60-70 повторений для развития гибкости и 30-40 повторений для поддержания гибкости;
- 5) Коленный сустав 20-25 повторений для развития гибкости и 20-25 повторений для поддержания гибкости;
- 6) Голеностопный сустав 20-25 повторений для развития гибкости и 10-16 повторений для поддержания гибкости.

Метод статического растягивания основан на зависимости величины растягивания от его продолжительности. Спортсмену необходимо расслабиться, а затем выполнить упражнение, удерживая конечное положение от 10-15 с до нескольких минут. Комплексы статических упражнений на растягивание можно выполнять с партнером. Изометрическое растягивание – это тип статического растягивания, при котором добавляется сопротивление групп растянутых мышц, их изометрическим сокращением. Например, спортсмен упирается ногой в стену, пытаясь сдвинуть ее, зная, что этого не произойдет. Никакого движения не происходит, но мышца напрягается. Этот тип растягивания эффективнее для развития пассивной гибкости и мышечной силы. Его можно выполнять при помощи партнера, оборудования, собственных рук, использовать стену, пол, опоры.

Этот тип упражнений не рекомендуется использовать детям и пожилым людям, т.к. у первых кости еще недостаточно окрепли, а у вторых могут быть очень хрупки, ведь нагрузка на кости, при таком растягивании, очень высока.

Существует несколько типовых режимов изометрического растягивания:

1) Принять положение, как для пассивного растягивания, 7-15 с изометрического усилия, 20 с отдых и расслабление.

2) Принять положение, 7-15 с изометрическое усилие, 2-3 с смягчение, при помощи партнера, рук или оборудования плавное доведение в более растянутое положение в течение 10-15 с. Затем отдых 20 с.

3) Принять положение, 7-15 с изометрическое напряжение растягиваемых мышц, 7-15 с изометрическое напряжение мышц-антагонистов (мышц, выполняющих действие, обратное первому). Например, бицепс и трицепс мышцы-антагонисты. Бицепс сгибает руку, трицепс – разгибает.

Рекомендуется делать от 1 до 5 повторов на каждую группу мышц. Изометрическое растягивание не следует выполнять чаще одного раза в 24-36 часов. Лучше всего чередовать через день со статическим и пассивным растягиванием.

Если перед спортсменом стоит задача увеличения гибкости, то упражнения на растягивание необходимо выполнять ежедневно. Для поддержания гибкости на уже достигнутом уровне можно сократить количество занятий до 2-3 в неделю. При этом возможно и сокращение объемов выполнения упражнений на растягивание в каждом тренировочном занятии. Обычно в течение дня на выполнение упражнений на гибкость затрачивается в сумме от 15 до 60 мин.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

- Ашмарин Б.А. - Теория и методика физического воспитания: Учебник / Б.А. Ашмарин.- М.: Просвещение, 1990.  
Ашмарин, Ю.А. Виноградов, З.Н. Вяткина. - М.: Просвещение, 1990.



- Демидов В.М. Опыт организации работ по улучшению двигательной подготовленности учеников /В.М. Демидов// Физическая культура в школе. – 1991.
- Дуранов М.Е. Исследовательский подход /М.Е. Дуранов, А.Г. Гостев// Педагогическая деятельность. – 1996.
- Лях В.И. Двигательные способности школьников: основы теории и методики развития. - М.: Терра-Спорт, 2000
- Масленников С.М. Родительский час в спортивном зале /С.М. Масленников//Физическая культура в школе.- 1990.
- Матвеев Л.П. - Теория и методика физического воспитания. ТП: Учебник /Л.П. Матвеев. - М.: Физкультура и спорт, 1976.
- Сермеев Б.В. Спортсменам о воспитании гибкости: Учебное пособие /Б.В. Сермеев. - М.: Просвещение 1970.
- Харабуги Г.Д. - Теория и методика физического воспитания: Учебник /Г.Д. Харабуги.- М.: Физкультура и спорт, 1974.
- Чудновец В.Н. Турнир рыцарей спорта /В.Н. Чудновец// Физическая культура в школе. – 1995.

**Deyneko M.A.**

Bauman Moscow State Technical University

(Moscow, Russia)

**Klochkov D.A.**

Moscow State Institute for Tourism Industry of Yuri Senkevich

(Moscow, Russia)

## **FLEXIBILITY DEVELOPMENT OF ATHLETES**

***Abstract:** in the article the concept of flexibility, the varieties of flexibility and the factors that affects on it is considered. The article considers the requirements that increase the stretching effectiveness, proposals for improving the methodology for developing flexibility in martial arts athletes.*

***Keywords:** martial arts, sport, flexibility, stretching, physical education.*

---

**ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ (TECHNICAL SCIENCES)**

**УДК 608.2**

**Павлов А.С.**

инженер II категории  
ТО «СургутНИПИнефть»  
(г. Тюмень, Россия)

**Карпов Д.О.**

инженер II категории  
ТО «СургутНИПИнефть»  
(г. Тюмень, Россия)

**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ  
ФИШБОН ДЛЯ ВЫСОКОРАСЧЛЕНЕННЫХ КОЛЛЕКТОРОВ**

***Аннотация:** объектом исследования является технология бурения скважин “фишбон”, используемая в условиях сильно расчлененных коллекторов. В ходе выполнения работы построена гидродинамическая модель залежи ачимовских отложений реального месторождения. Выполнены расчеты вариантов разработки залежи с применением скважин, построенных по технологии “фишбон” и скважин с традиционными типами заканчивания. Проведено их сравнение.*

***Ключевые слова:** фишбон, гидродинамическое моделирование, разработка ачимовских отложений.*

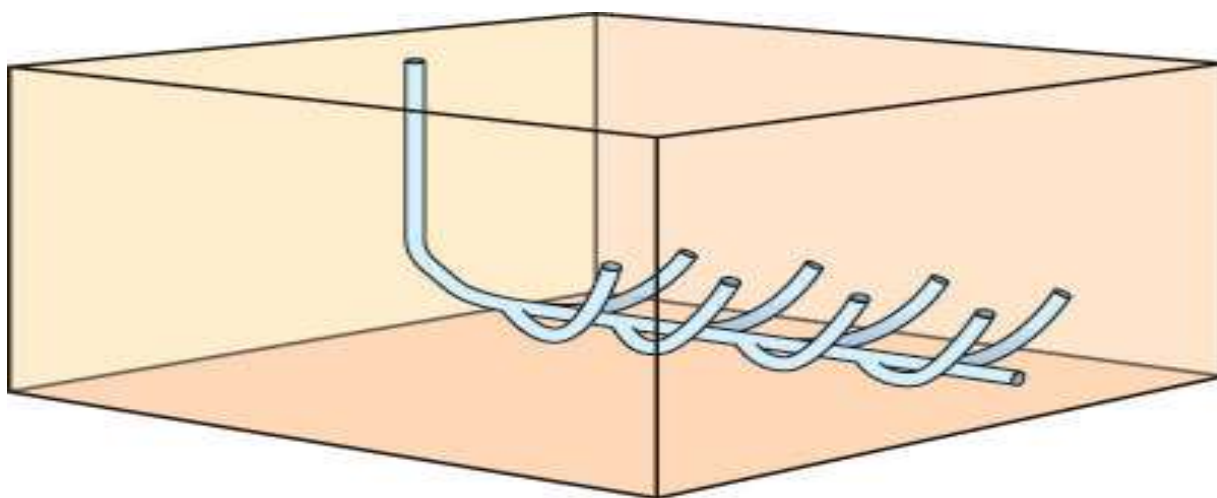
Большие объемы нефти сосредоточены в сильнорасчлененных коллекторах и относятся к трудноизвлекаемым запасам. Такими являются ачимовские отложения, залегающие на глубине от 3 до 4 километров, характеризуются сложным геологическим строением – высокой расчлененностью, низкой проницаемостью неоднородностью по разрезу. Для увеличения эффективности разработки таких пластов предлагается бурение

скважин по технологии “фишбон” вместо традиционных наклонно-направленных и горизонтальных скважин.

Фишбон представляет собой многоствольную скважину с особой траекторией, при которой от основного горизонтального ствола отходят многочисленные ответвления.

По данным некоторых источников Лео Ранни (Leo Ranney) был первым, кто предпринял попытки бурить горизонтально-разветвленные скважины. [1]

Продуктивность скважины повышается за счёт большей зоны дренирования, приходящейся на одну скважину. Благодаря такой конструкции, каждое ответвление можно направить в целевые участки недр, не затрагивая пропластки с газом либо водой, за счёт чего значительно увеличивается охват нефтенасыщенных участков пласта по сравнению с традиционной горизонтальной скважиной. [2]



**Рис. 2.** Иллюстрация скважины фишбон

Динамика работы скважины в этом случае зависит от характеристик каждого из стволов и фильтрационно-емкостных свойств вскрытых участков пласта. Дебит каждого ответвления в данном случае можно рассчитать стандартными методами по аналогии с горизонтальными скважинами. Например, используя формулу Ю.П. Борисова [3]:

$$Q = \frac{2\pi kh\Delta P}{\mu \left( \ln \left( \frac{4R_k}{L} \right) + \frac{h}{L} \ln \left( \frac{h}{2\pi r_c} \right) \right)},$$

где:  $Q$  – дебит нефти, м<sup>3</sup>/с,

$k$  – проницаемость пласта, м<sup>2</sup>

$h$  – эффективная толщина пласта, м

$\Delta P$  – депрессия, Па

$\mu$  – коэффициент динамической вязкости флюида, Па·с

$R_k$  – радиус контура питания скважины, м

$r_c$  – радиус скважины, м

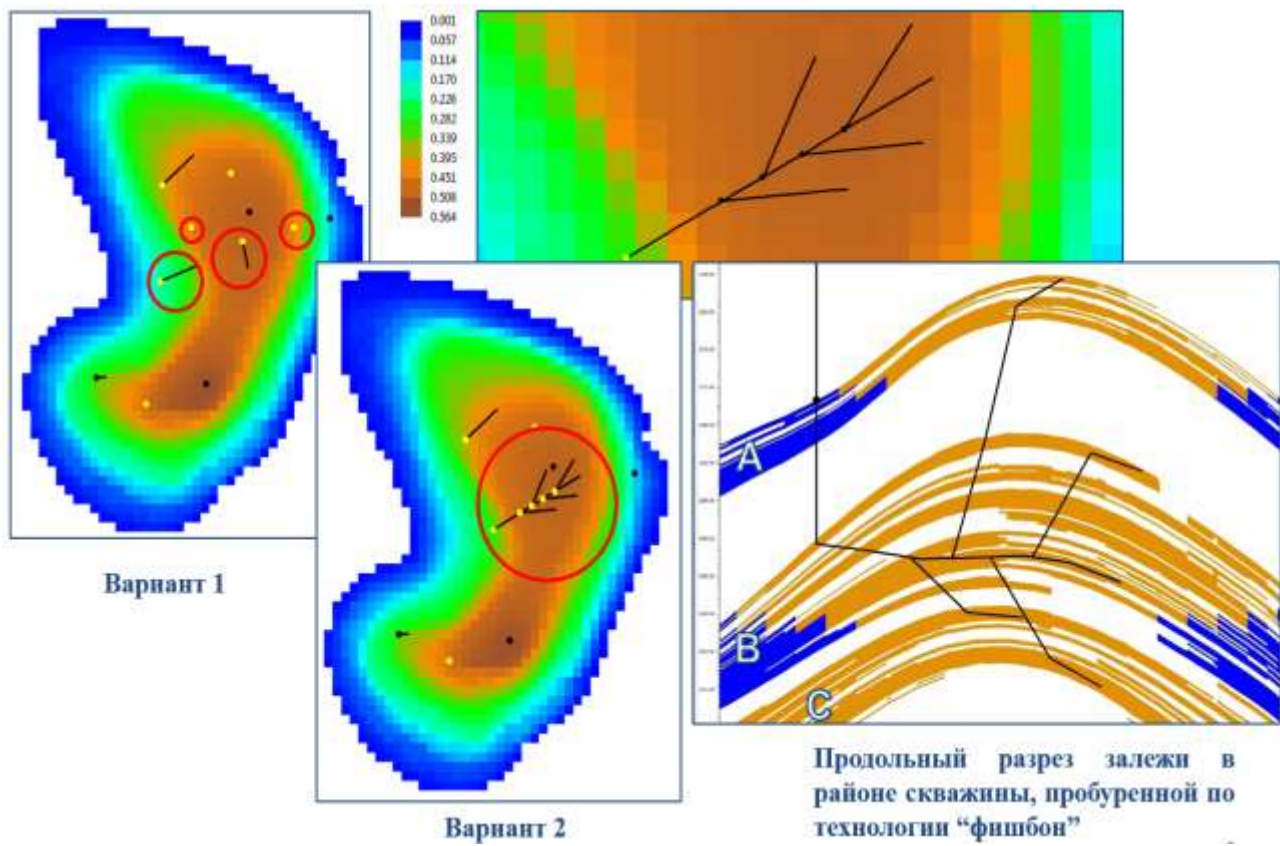
$L$  – длина горизонтального участка скважины, м

Для расчетов использовалась геологическая модель реально существующей залежи ачимовских отложений с высокой расчлененностью, на основании которой построены две гидродинамические модели в гидродинамическом симуляторе «Техсхема 15».

Геологическая модель обладает следующими характеристиками:

- коэффициент начальной нефтенасыщенности – 0,56;
- коэффициент пористости – 0,21;
- проницаемость – 20 мД;
- Расчлененность – 16;

Исследование включает в себя два варианта гидродинамических расчетов для сравнения их эффективности. В первом варианте предусмотрена реализация утвержденных проектных решений разработки залежи, включающее в себя бурение наклонно-направленных скважин и зарезки боковых горизонтальных стволов. Во втором варианте рассматривается замена двух наклонно-направленных скважин и двух боковых горизонтальных ствола на одну скважину, пробуренную по технологии “фишбон”. Экономические расчеты проводились в программном комплексе «Economics 19».



**Рис. 2.** Расположение скважин по вариантам разработки

Для экономических расчетов использовались следующие данные:

- Стоимость бурения наклонно-направленной скважины 41 млн.руб.
- Стоимость резки бокового ствола 38 млн.руб.
- Стоимость 1 барреля нефти 70,6 доллара
- Курс доллара США – 61,2 руб/доллар

По результатам гидродинамических расчетов вариантов разработки были получены технологические показатели, представленные в таблице 1.

**Таблица 1. Технологические показатели разработки залежи ачимовских отложений**

|                                    | Вариант 1 (ПТД)   | Вариант 2 (фишбон) |
|------------------------------------|-------------------|--------------------|
| Входной дебит нефти                | 14 т/сут          | 80 т/сут           |
| Дебит нефти на 10 год разработки   | 5,5 т/сут         | 30 т/сут           |
| Обводненность на 10 год разработки | 57%               | 51%                |
| Накопленная добыча нефти за 10 лет | 108 тыс.т.        | 144 тыс.т.         |
| Стоимость скважин                  | 158 млн.р.        | 211 млн.р.         |
| <b>ЧДД по участку</b>              | <b>844 млн.р.</b> | <b>1007 млн.р.</b> |

По результатам расчетов можно сделать вывод, что вариант с использованием скважины фишбон является экономически более эффективным в сравнении с вариантом с бурением двух наклонно-направленными скважинами и зарезки двух боковых горизонтальных ствола для разработки трудноизвлекаемых запасов ачимовских отложений.

#### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

- Григорян А.М. Многозабойное бурение, Нефтегазовое хозяйство. – 1953. – №4.
- Соловьев Э.Ф., Варламов С.Е. Скважинные фильтры, Оборудование для нефтегазового комплекса 2008. №3. С. 14.
- Борисов Ю.П., Пилатовский В.П., Табаков В.П. Разработка нефтяных месторождений горизонтальными и многозабойными скважинами, Недра, 1964. С. 211.

**Pavlov A.S.**

2nd category engineer

SurgutNIPIneft

(Tyumen, Russia)

**Karpov D.O.**

2nd category engineer

SurgutNIPIneft

(Tyumen, Russia)

## **EVALUATION OF EFFICIENCY USAGE TECHNOLOGY FISHBONE FOR HIGHLY DISSECTED COLLECTORS**

***Abstract:** the object of the study is the technology of drilling “fishbone” wells for highly dissected reservoirs. In the course of the work, hydrodynamic model based on real achimov deposits was created. Calculations of reservoir development options using “fishbone” wells and wells with conventional completions were performed. They were compared.*

***Keywords:** fishbone, hydrodynamic modeling, development of achimov deposits.*

---

## МАТЕМАТИКА (MATHEMATICS)

УДК 519.667

**Розыев А.**

старший преподаватель кафедры «Высшая математика и информатика»  
Туркменский государственный институт экономики и управления  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

### ОСНОВЫ ПРИКЛАДНОЙ МАТЕМАТИКИ И ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В ДРУГИХ ОБЛАСТЯХ

*Аннотация:* в данной статье рассматриваются особенности развития прикладной науки. Приведены методы и стратегии влияния системы математического счета и использование математики в других науках. Даны рекомендации по внедрению технологий в отрасль.

*Ключевые слова:* анализ, метод, исследование, математика, наука.

Прикладная математика — это применение математических методов в различных областях, таких как физика, техника, медицина, биология, финансы, бизнес, информатика и промышленность. Таким образом, прикладная математика представляет собой сочетание математической науки и специальных знаний. Термин «прикладная математика» также описывает профессиональную специальность, в которой математики работают над практическими задачами, формулируя и изучая математические модели.

В прошлом практическое применение мотивировало развитие математических теорий, которые затем стали предметом изучения чистой математики, где абстрактные понятия изучаются сами по себе. Таким образом, деятельность прикладной математики тесно связана с исследованиями в области чистой математики.



Исторически прикладная математика состояла в основном из прикладного анализа, прежде всего дифференциальных уравнений; теория приближения (в широком понимании, включая представления, асимптотические методы, вариационные методы и численный анализ); и прикладная вероятность. Эти области математики имели непосредственное отношение к развитию ньютоновской физики, и фактически различие между математиками и физиками не проводилось резко до середины XIX века.

Сегодня термин «прикладная математика» используется в более широком смысле. Он включает классические области, отмеченные выше, а также другие области, которые становятся все более важными в приложениях. Даже такие области, как теория чисел, которые являются частью чистой математики, теперь важны для приложений (таких как криптография), хотя обычно они не считаются частью области прикладной математики как таковой.

Нет единого мнения относительно того, что представляют собой различные отрасли прикладной математики. Такая категоризация усложняется тем, как со временем меняются математика и наука, а также тем, как университеты организуют факультеты, курсы и степени.

Многие математики проводят различие между «прикладной математикой», связанной с математическими методами, и «приложениями математики» в науке и технике. Биолог, использующий популяционную модель и применяющий известную математику, не занимался бы прикладной математикой, а скорее использовал бы ее; однако математические биологи поставили проблемы, которые стимулировали развитие чистой математики. Такие математики, как Пуанкаре и Арнольд отрицают существование «прикладной математики» и утверждают, что существуют только «приложения математики». Точно так же нематематики смешивают прикладную математику и приложения математики. Использование и развитие математики для решения промышленных задач также называют «производственной математикой».

Иногда термин «прикладная математика» используется для разграничения традиционной прикладной математики, которая развивалась вместе с физикой, и многих областей математики, применимых сегодня к реальным задачам, хотя нет единого мнения относительно точного определения.

Математики часто проводят различие между «прикладной математикой», с одной стороны, и «приложениями математики» или «прикладной математикой» как внутри, так и вне науки и техники, с другой. Некоторые математики подчеркивают термин «прикладная математика», чтобы отделить или разграничить традиционные прикладные области от новых приложений, возникающих в областях, которые ранее считались чистой математикой. Например, с этой точки зрения эколог или географ, использующий популяционные модели и применяющий известную математику, будет заниматься не прикладной, а скорее применимой математикой. Даже такие области, как теория чисел, которые являются частью чистой математики, теперь важны для приложений (таких как криптография), хотя они обычно не считаются частью области прикладной математики как таковой. Такие описания могут привести к тому, что применимая математика будет рассматриваться как набор математических методов, таких как реальный анализ, линейная алгебра, математическое моделирование, оптимизация, комбинаторика, вероятность и статистика, которые полезны в областях, выходящих за рамки традиционной математики и не относящихся к математической физике.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

- Баврин, И. И. Высшая математика: учебник по естественно–научным направлениям и специальностям / И. И. Баврин. – Москва: Академия, 2010. – 611 с.
- Выгодский, М. Я. Справочник по высшей математике / М. Я. Выгодский. – Москва: АСТ: Астрель, 2010. – 703 с.

---

Высшая математика / А. И. Астровский, Е. В. Воронкова, О. П. Степанович: учебно-методический комплекс. – Минск: Издательство МИУ, 2009. – 383 с.

Высшая математика: учебник / К. В. Балдин, В. Н. Башлыков, А. В. Рукосуев. – Москва: Флинта: МПСИ, 2010. – 359 с.

Высшая математика для экономистов: курс лекций / П. С. Геворкян [и др.]. – Москва: Эконом, 2009. – 351 с.

Высшая математика: курс лекций: для студентов экономических специальностей / Г. М. Булдык. – Минск: ФУАинформ, 2010. – 541 с.

**Rozyev A.**

Senior Lecturer of the Department of Higher Mathematics and Informatics  
Turkmen State Institute of Economics and Management  
(Turkmenistan, Ashgabat)

## **BASICS OF THE SYSTEM OF NATIONAL ACCOUNTS AND THEIR FEATURES**

***Abstract:** this article discusses the features of the development of applied science. Methods and strategies for the influence of the mathematical counting system and the use of mathematics in other sciences are given. Recommendations are given for the introduction of technologies in the industry.*

***Keywords:** analysis, method, research, mathematics, science.*

## ТРАНСПОРТ И ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

(TRANSPORT & ROAD TRAFFIC)

УДК 631.354

**Islomov Sh.E.**

Senior lecturer of the Department of "Engineering of Transport Vehicles"

Jizzakh Polytechnic Institute

(Jizzakh, Republic of Uzbekistan)

### ROAD VEHICLE MAINTENANCE AND REPAIR MARKET OUTLOOK

***Abstract:** the article is devoted to the problem of the development of the motor vehicle maintenance market. The study highlights several conditions that affect the preferences of car owners when choosing an enterprise that performs repairs and maintenance of road transport.*

***Keywords:** car maintenance, motor transport enterprise, car park, car repair.*

#### **Introduction**

One of the most massive industries that has long taken a leading position in the country's transport complex is road transport. At the stage of formation of market relations in Uzbekistan, it received a new impetus for its development and is now one of the fastest growing sub-sectors of the national economy.

Reliable operation of transport is one of the necessary conditions for the integrity of the country, ensuring national security.

In accordance with the Decree of the President of the Republic of Uzbekistan "On measures to provide transport services to the population and further improve the system of passenger transportation by bus in cities and villages," realization of transit potential and increase of competitiveness of transport system of Uzbekistan will contribute to formation of world-class transport infrastructure in Uzbekistan and creation of a solid basis for successful integration of Uzbekistan into the world transport system and change of role of transport industry in formation of gross national

product. The implementation of complex infrastructure projects aimed at increasing the attractiveness of transport corridors will generate additional revenues in the amount of more than \$1 billion.

### **Methods**

The determining conditions for increasing the service life and improving the productivity of vehicles are their competent operation and maintenance.

Effective functioning of motor transport is ensured by car service which basic purpose - maintaining consumer qualities and physical properties of vehicles: decrease in intensity of wear of knots and details, prevention of defects in work of knots, units, the engine.

This sector of consumer services is developing dynamically, but remains very young and faces a number of serious problems.

The emerging diversity of the car business makes it necessary to study market trends and forecast the functioning of the maintenance and repair network of motor vehicles.

The study highlights several conditions that affect the preferences of car owners when choosing an enterprise that performs repairs and maintenance of road transport:

1. Location of the office and the car shop.
2. List of work on the repair of cars.
3. Price list for work performed.
4. Does the car service perform warranty work on cars.
5. Is it possible to deliver non-working cars by special vehicles.
6. Advertising and technical descriptions of the available equipment and its photographs.
7. Information about the availability and prices of related goods.
8. Procedure for receiving vehicles for repair and maintenance (pre-recording by phone, personal arrival of the car owner, mandatory provision of a passport for the vehicle, etc.).
9. Location of the nearest gas stations.

10. Current Customer Service Rules. Procedure for resolving disputes.

11. Is it possible to repair cars on credit cards and on cashless settlements.

12. Discounts provided to regular customers.

13. Recommendations for operation, maintenance and maintenance of various vehicles.

14. Answers to the most common customer questions.

The next node factor of the scheme under consideration - consumer income - also has a multiplier effect on changing demand. At the same time, the direct impact of revenue on the volume of car service is not so significant (for various income groups, the need for maintenance and repair is mainly determined by the technical condition of the car). Feedback is much stronger in the contour of interdependencies in question - through an increase in the fleet of vehicles and a change in its structure. This is determined by the various possibilities for acquiring a car, which are highly differentiated by income groups.

The circuit formed by the quality factor of work in the auto service industry directly depends on the efficiency of its work. Even if consumer income remains unchanged, it can have a stimulating effect on the growth of the car fleet and the development of the car service industry itself. Therefore, it is this circuit that should be the focus of further research in forecasting the development of the auto service industry.

### **Results**

The proposed conceptual framework allows forecasting the demand for maintenance and repair of vehicles based on an integrated approach that takes into account the full range of main factors and their interrelationships that determine demand.

The second component of market relations is supply. It is through taking into account the preferences of sellers and buyers that a system of prices for products and services is formed in various markets.

In a market economy, no activity will cost anything until it is claimed by the buyer. Therefore, it is very important - what work and how the company will perform. The client wins a reasonable price-quality ratio, trying to make the second higher than the first.

### **Discussion**

The study of the literature on the topic, as well as the studies conducted, made it possible to make forecasts for the development of the maintenance and repair market:

1. Increase in the number of cars owned by citizens, increasing the demand for maintenance and repair of vehicles.
2. Formation of networks with the participation of large foreign network operators from independent car service enterprises
3. Complexity of management technologies and reliance on multiple sources of income (trade in spare parts and related goods, additional equipment, additional services).
4. An increase in body and painting work due to an increase in the number of accidents due to increasing traffic density on the roads.
5. Increase the scope of work for additional equipment providing increased comfort for drivers and passengers of transport.
6. Increasing demand for tuning.
7. Acute shortage of skilled personnel and increasing demand for training.
8. Increased demand for technical information and new tools for its systematization and use.

The organization of service of domestic equipment does not yet correspond to the modern level. The low level of service development reduces the competitiveness of our equipment. The market urgently needs an early increase in the number of repair and service enterprises that will provide new jobs.

### **Conclusions**

The success of the maintenance enterprise depends on a comprehensive study of the needs and a consumer assessment of the quality of the work performed. A

modern enterprise development strategy involves an integrated approach that combines the material aspects of production, as well as other less tangible elements that go beyond the field of rational motives. We are talking about optimizing the production process, and good advertising, and competent management, and a culture of relations with the consumer. Only the desire to use all available resources rationally, consumer orientation can lead to the planned results of activities, which in turn ensures the financial stability of the organization in the market and its solvency.

### REFERENCE:

Islomov, S., & Nomozboyev, O. (2021). AVTOTRANSPORT KORXONALARINI INNOVATSION JIHOZLASHGA TA'SIR QILIVCHI EKSPLUATATSION OMILLAR. *Academic research in educational sciences*, 2(4), 216-223.

Mansurovna, M. L., & Eshquvvatovich, I. S. (2021). Study of the influence of operating factors of a vehicle on accident by the method of expert evaluation. *Journal of Academic Research and Trends in Educational Sciences*, 1(1), 10-17.

Eshquvvatovich, I. S., & Sattorovich, Q. I. (2021). DETERMINATION OF THE MAIN FACTORS AFFECTING THE TECHNOLOGICAL EQUIPMENT OF MOTOR TRANSPORTATION ENTERPRISES. *Journal of Academic Research and Trends in Educational Sciences*, 1(1), 1-9.

Eshquvvatovich, I. S., & Abdukarimovich, U. B. (2022). INFLUENCE OF CAR ERGONOMICS ON TRAFFIC SAFETY. *Journal of Academic Research and Trends in Educational Sciences*, 1(5), 22-29.

Исломов, Ш. Э., & Мамаева, Л. М. (2022). АВТОТРАНСПОРТ КОРХОНАЛАРИДА АВТОМОБИЛЛАРНИ САҚЛАШ УСУЛИНИ ТАНЛАШ УСЛУБИЯТИ. *Academic research in educational sciences*, 3(5), 244-250.

Исломов, Ш. Э., & Одилов, Н. Э. Ў. (2022). АВТОМОБИЛ ТРАНСПОРТИ МАЖМУАСИ ИШТИРОКИДА АТРОФМУҲИТ СИФАТИНИНГ ТЕХНОГЕН ЎЗГАРИШИ. *Academic research in educational sciences*, 3(5), 479-486.

Islomov, S. E., & Mamaeva, L. M. (2022). AVTOMOBIL TRANSPORTI VOSITALARIDAN AJRALIB CHIQAIDIGAN ZARARLI MODDALARNING UMUMIY KONSENTRATSIYASINI ANIQLASH. *Academic research in educational sciences*, 3(6), 878-884.

Эрназаров, А. А. Закономерность образования задержек автотранспортных средств перед перекрестками / А. А. Эрназаров // Транспорт: наука, техника, управление. Научный



---

информационный сборник. – 2022. – № 7. – С. 48-52. – DOI 10.36535/0236-1914-2022-07-8. – EDN TBIGNG.

Эрназаров, А. А. Математическая модель проезда регулируемых перекрестков / А. А. Эрназаров // Грузовик. – 2022. – № 5. – С. 10-14. – EDN YTBKVO.

Ernazarov, A. (2022). The CALCULATION OF THE AMOUNT OF EMISSIONS OF HARMFUL SUBSTANCES BY CARS AT URBAN INTERSECTIONS. Acta of Turin Polytechnic University in Tashkent, 12(1), 51-54.

Эрназаров А.А. (2022). НЕОБХОДИМОСТЬ СИНХРОНИЗАЦИИ ПЕРЕКРЕСТКОВ НА АВТОМАГИСТРАЛИ. Вестник науки, 1 (3 (48)), 110-113.

Эрназаров А.А., & Хаккулов К.Б. (2021). БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ДОРОГАХ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН. Вестник науки, 4 (1 (34)), 232-235.

Ernazarov, A. A. (2020). The relevance of the use of computer-aided design systems for teaching students of higher educational institutions. Scientific Bulletin of Namangan State University, 2(8), 348-353.

Эрназаров А.А. (2019). НЕОБХОДИМОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПРИ ОБУЧЕНИИ СТУДЕНТОВ ИНЖЕНЕРНЫХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ. Вестник науки, 1 (11 (20)), 20-26.

УДК 502/7

**Эрназаров А.А.**

Базовый докторант кафедры «Наземные транспортные системы»

Андижанский машиностроительный институт

(Андижан, Республика Узбекистан)

**МЕТОДИКА РАСЧЕТА КОЛИЧЕСТВА  
ВЫБРОСА ТОКСИЧНЫХ ВЕЩЕСТВ  
В ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ ТРАНСПОРТНЫМ ПОТОКОМ**

*Аннотация:* в статье приведена методика расчетов эмиссии вредных веществ транспортными средствами в окружающую среду.

*Ключевые слова:* экология, выхлопные газы, автотранспортный поток, вредные вещества.

Токсичность автомобилей в условиях эксплуатации и ее воздействие на окружающую среду определяется большим количеством факторов, влияние которых необходимо детально исследовать. Основное решение данной задачи является - математическое моделирование процессов. Существуют различные методики для оценки количества выбросов, произведенные автотранспортными потоками в окружающую среду токсичных и загрязняющих веществ на городских магистралях. Определение величины выбросов автотранспортных потоков на автомагистралях городов используются при проведении расчетов загрязнения экологии выбросами автомобильного транспорта. Расчеты выбросов автотранспортных потоков проведены в соответствии с ГОСТом 56162-2019 **ВЫБРОСЫ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ В АТМОСФЕРУ** Метод расчета количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу потоками автотранспортных средств на автомобильных дорогах разной категории [1]

Исходными данными определения выбросов автомобильного транспорта в окружающую среду принимаются результаты натуральных исследований интенсивности и структуры обследуемых автомобильных потоков с классификацией на категории ТС. Для расчетов используются среднее удельное значение исследуемых показателей выбросов, которые отражают закономерности происходящих изменений в процессе автотранспортного движения в условиях городов, которые определяются эффективным выбором передаточного отношения крутящего момента между двигателем и трансмиссии автомобиля. Так необходимо учитывать то, что в городских условиях автомобильный транспорт совершает постоянные разгоны и торможения, двигаясь с различной скоростью на различных участках автомагистрали. Согласно методике, расчет выбросов следующих вредных веществ: углеводороды (СН); оксид углерода (СО); оксид азота NO<sub>x</sub>; формальдегид; диоксид серы (SO<sub>2</sub>); сажа; соединения свинца; бензапирен и др.

В исследованиях выбросы автотранспортным потоком *i*-го токсичного, вредного вещества ( $M_{L_i}$ ) которое определяется для исследуемой автомагистрали, имеющей изменение интенсивности и структуры автотранспортных потоков в интервалах 15-25%. В случаях, когда наблюдается изменение на большую величину автотранспортных характеристик исследуемая автомагистраль разбивается на участки, рассматриваемые как отдельные источники загрязнения [2].

Магистраль в своем составе имеет несколько регулируемых перекрестков в случаях интенсивности движения автотранспортных средств более 400-500 авт/час. Для автомагистралей с установленной наблюдениями повышенной интенсивностью движения потока необходимо принимать в расчетах выброс ТС (MP) на перекрестке [3].

На исследуемых перекрестках наблюдается повышенный выброс токсичных веществ автомобилем в следствие торможения и частых остановок ТС на запрещающий сигнал светофора и движением в режиме разгона на

разрешающий сигнал. Необходимо разделение на участки перед светофором на выбранной автомагистрали, на которых происходит образование очередей автомобилей, которые работают в режиме холостого хода во время простоя на запрещающий сигнал светофора.

Так для участка магистрали с регулируемым перекрестком суммарный выброс  $M$  (2.17) можно рассчитать по формуле [4] :

$$M = \sum_1^n (M_{P_1} + M_{P_2}) + M_{L_1} + M_{L_2} + \sum_1^m (M_{P_3} + M_{P_4}) + M_{L_3} + M_{L_4} \quad (2.17)$$

где:

$M_{P_1}, M_{P_2}, M_{P_3}, M_{P_4}$  - эмиссия в окружающую среду автомобилями в зоне перекрестка во время действия запрещающего сигнала;

$M_{L_1}, M_{L_2}, M_{L_3}, M_{L_4}$  - эмиссия в окружающую среду автомобилями при движении по исследуемой автомагистрали в определенный период;

$n$  и  $m$  - количество остановок потока ТС перед перекрестком на улицах перекрестка его образующих за двадцатиминутный период времени наблюдения;

1, 2, 3, 4 индексы направлений движения автомобилей на перекрестке 1,2 -с большей интенсивностью, 3 и 4 с меньшей интенсивностью движения на перекрестке.

Расчет производимого выброса  $i$ -го загрязняющего вещества (2.18) (г/с) автотранспортным потоком при движении на исследуемой автомагистрали (или ее участке) с конкретной протяженностью участка  $L$ (км) определяется по следующей формуле [5]:

$$M_{L_i} = \frac{L}{3600} \sum_1^k M_{k,i}^{\Pi} G_k r_{V_{k,i}} \quad (2.18)$$

$M_{k,i}^{\Pi}$  (гкм) – заданные пробеговые выбросы  $i$ -го ВВ автомобилями  $k$ -й группы в городских обстановке эксплуатации, берется из таблицы 2.8

$k$ - установленное количество движущихся групп автотранспортных средств;

$G_k$  (1/час) - реальная интенсивность движения автомобилей, число автотранспортных средств каждой из  $k$  групп, которые проходят через

определенное сечение участка УДК за единицу времени по всем полосам движения в обоих направлениях;

$r_{V_{k,i}}$  - поправочный коэффициент, который учитывает среднюю скорость движения автомобилей ( $V_{k,i}$  (км/час) на автомагистрали или ее участке, который определяется по табл. 2,9);

$\frac{1}{3600}$  - коэффициент при пересчете "час" в "секунду";

$L$  (км) – определенная протяженность автомагистрали, из состава которой исключена протяженность расстояния очереди автомобилей находящимся перед запрещающим сигналом светофорного объекта и длина зоны перекрестка

Таблица 2.8

Пробеговые значения выброса  $M_{L_i}$  (г/км) для разных групп ТС

| ТС   | Номер группы | Выбросы г/км |      |       |     |       |        |       |                     |
|--|--------------|--------------|------|-------|-----|-------|--------|-------|---------------------|
|  |              | CO           | NO   | CH    | Саж | SO    | Форма  | Соед  | Бензап              |
|  |              |              |      |       | а   |       | ль     | и     | ирен                |
|  |              |              |      |       |     |       | дегид  | нени  |                     |
|  |              |              |      |       |     |       |        | я     |                     |
|  |              |              |      |       |     |       |        | свин  |                     |
|  |              |              |      |       |     |       |        | ца    |                     |
| Легковые   | I            | 19,1         | 1,82 | 2,14  | -   | 0,064 | 0,006  | 0,018 | $1,6 \cdot 10^{-6}$ |
| Легковые Д   | Id           | 2,0          | 1,31 | 0,26  | 0,1 | 0,22  | 0,0031 | -     | -                   |
| Грузовые грузоподъемностью до 3 т (а на СНГ)           | cII          | 69,3         | 2,94 | 11,6  | -   | 0,21  | 0,021  | 0,025 | $4,6 \cdot 10^{-6}$ |
| Грузовые К грузоподъемностью более 3 т (в т.ч. на СНГ) | cIII         | 75,1         | 5,22 | 13,42 | -   | 0,23  | 0,024  | 0,035 | $6,4 \cdot 10^{-6}$ |

|                      |     |      |      |      |      |      |       |       |                      |
|----------------------|-----|------|------|------|------|------|-------|-------|----------------------|
| Автобусы К           | IV  | 97,7 | 5,31 | 13,5 | -    | 0,33 | 0,033 | 0,042 | 6,5·10 <sup>-6</sup> |
| Грузовые Д.          | V   | 8,5  | 7,72 | 6,14 | 0,31 | 1,24 | 0,22  | -     | 6,4·10 <sup>-6</sup> |
| Автобусы Д.          | VI  | 8,7  | 8,1  | 6,51 | 0,3  | 1,44 | 0,311 | -     | 6,6·10 <sup>-6</sup> |
| Грузовые газ, на СПГ | VII | 39,1 | 2,7  | 1,32 | -    | 0,17 | 0,003 | -     | 2,1·10 <sup>-6</sup> |

Таблица 2.9

Приведенные значения коэффициентов  $r_{V_{k,i}}$ , которые учитывают количественные изменения выбрасываемых ВВ

|               | Скорость движения автомобилей V, км/час |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|               | 10                                      | 15   | 20   | 25   | 30   | 35   | 40   | 45   | 50   | 60   | 75   | 80   | 100  |
| $r_{V_{k,i}}$ | 1,34                                    | 1,27 | 1,21 | 1,15 | 0,51 | 0,87 | 0,74 | 0,62 | 0,51 | 0,32 | 0,46 | 0,52 | 0,64 |

Примечание: при расчете для диоксида азота величина  $r_{V_{k,i}}$ , принимаются постоянным и приравненным к 1 при принятых скоростях 80 км/час при движении ТС.

#### Расчет выбросов ВВ ТС на регулируемых перекрестках

В исследованиях при проведении расчетов оценки состояния загрязнения воздуха в районах перекрестков необходимо учитывать факторы, которые характерны для режима движения автомобилей в зоне пересечения автомагистралей: разгон, торможение, холостой ход. При расчете выброса  $i$ -го загрязняющего вещества на запрещающем сигнале светофора в районе перекрестков рассчитывается [6]:

$$M_{P_i} = \frac{P}{40} \sum_{n=1}^{N_c} \sum_{k=1}^{N_{gr}} (M'_{P_{i,k}} G_{k,n}), \text{ г/мин}, \quad (2.19)$$

где  $P$  (минуты) - длительность запрещающего сигнала светофора (красный + желтый);

$N_{gr}$  - число групп автомобилей на перекрестке;

$N_c$  - число циклов запрещающего сигнала светофора;

$M'_{P_{i,k}}$  (г/мин) – удельная эмиссия  $i$ -го ЗВ транспортными средствами,  $k$ -ой группы;

$G_{k,n}$  - общее число автомобилей  $k$ -ой группы.

$M'_{P_{i,k}}$  берутся из табл.2.10, указано усредненные единицы удельного выброса (г/мин), с учетом режима движения автомобилей в зоне пересечения перекрестка (разгон, торможение, холостой ход), а значения  $G_k$ ,  $P$ ,  $N_{ц}$ , - берутся по результатам экспериментальных исследований регулируемых пересечений

Таблица 2.10

$M'_{P_{i,k}}$  удельное значение выбросов

| Автомобили группам                              | погруппа | Принятые расчетные выбросы, г/мин |      |      |      |      |          |        |                     |
|---|----------|-----------------------------------|------|------|------|------|----------|--------|---------------------|
|   |          | СО                                | СН   | NOx  | Саж  | SO2  | Форм-гид | свинец | Бензапирен          |
| Легковые  | I        | 3,52                              | 0,24 | 0,04 | -    | 0,02 | 0,0007   | 0,004  | $2,1 \cdot 10^{-6}$ |
| Легковые Д                                      | Id       | 0,12                              | 0,07 | 0,08 | 0,03 | 0,05 | 0,0007   | -      | -                   |
| Грузовые К грузопод-ю до 3 т и микроавтобусы    | II       | 6,33                              | 1,0  | 0,07 | -    | 0,02 | 0,0016   | 0,004  | $4,1 \cdot 10^{-6}$ |
| Грузовые К грузопод-ю более 3 т (в т.ч. на СНГ) | III      | 18,2                              | 2,95 | 0,21 | -    | 0,02 | 0,0061   | 0,007  | $4,5 \cdot 10^{-6}$ |
| Автобусы К                                      | IV       | 16,2                              | 2,65 | 0,17 | -    | 0,03 | 0,013    | 0,007  | $4,6 \cdot 10^{-6}$ |
| Грузовые Д                                      | V        | 2,86                              | 0,32 | 0,82 | 0,08 | 0,07 | 0,016    | -      | $6,4 \cdot 10^{-6}$ |

|   |     |      |      |      |      |      |        |   |                      |
|---|-----|------|------|------|------|------|--------|---|----------------------|
| Автобусы Д                                      | VI  | 3,06 | 0,44 | 0,71 | 0,09 | 0,09 | 0,023  | - | 6,2·10 <sup>-6</sup> |
| Грузовые<br>газобаллонные,<br>работающие на СПГ | VII | 6,45 | 0,25 | 0,08 | -    | 0,01 | 0,0005 | - | 3,7·10 <sup>-6</sup> |

Исходными данными определения выбросов автомобильного транспорта в окружающую среду принимаются результаты натуральных исследований интенсивности и структуры обследуемых автомобильных потоков с классификацией на категории ТС. Для расчетов используются среднее удельное значение исследуемых показателей выбросов, которые отражают закономерности происходящих изменений в процессе автотранспортного движения в условиях городов с учётом того что в городских условиях автомобильный транспорт совершает постоянные разгоны и торможения, двигаясь с различной скоростью на различных участках автомагистрали.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Базаров, Б.И. Экологическая безопасность автотранспортных средств. -Ташкент: Chinor ENK, 2012.- 125 с.

Эрназаров, А. А. Закономерность образования задержек автотранспортных средств перед перекрестками / А. А. Эрназаров // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. – 2022. – № 7. – С. 48-52. – DOI 10.36535/0236-1914-2022-07-8. – EDN TBIGNG.

Эрназаров, А. А. Математическая модель проезда регулируемых перекрестков / А. А. Эрназаров // Грузовик. – 2022. – № 5. – С. 10-14. – EDN YTBKVO.

Ernazarov, A. (2022). The CALCULATION OF THE AMOUNT OF EMISSIONS OF HARMFUL SUBSTANCES BY CARS AT URBAN INTERSECTIONS. Acta of Turin Polytechnic University in Tashkent, 12(1), 51-54.



Эрназаров А.А. (2022). НЕОБХОДИМОСТЬ СИНХРОНИЗАЦИИ ПЕРЕКРЕСТКОВ НА АВТОМАГИСТРАЛИ. Вестник науки, 1 (3 (48)), 110-113.

Эрназаров А.А., & Хаккулов К.Б. (2021). БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ДОРОГАХ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН. Вестник науки, 4 (1 (34)), 232-235.

Ernazarov, A. A. (2020). The relevance of the use of computer-aided design systems for teaching students of higher educational institutions. Scientific Bulletin of Namangan State University, 2(8), 348-353.

Эрназаров А.А. (2019). НЕОБХОДИМОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПРИ ОБУЧЕНИИ СТУДЕНТОВ ИНЖЕНЕРНЫХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ. Вестник науки, 1 (11 (20)), 20-26.

**Ernazarov A.A.**

Basic doctoral student of the Department "Ground Transport Systems"

Andijan Engineering Institute

(Andijan, Republic of Uzbekistan)

**METHOD OF CALCULATING QUANTITY  
RELEASE OF TOXIC SUBSTANCES  
INTO ENVIRONMENT BY TRAFFIC FLOW**

*Abstract: the article presents a methodology for calculating the emission of harmful substances by vehicles into the environment.*

*Keywords: ecology, exhaust gases, traffic flow, harmful substances.*

---

## НЕФТЬ И ГАЗ (CRUDE OIL & NATURAL GAS)

УДК 553

**Зохидова Х.Ш.**

студент

Филиал РГУ нефти и газа (НИУ) имени И. М. Губкина в г. Ташкенте  
(Республика Узбекистан, г. Ташкент)

**Каланходжаева Ш.Т.**

преподаватель

Филиал РГУ нефти и газа (НИУ) имени И. М. Губкина в г. Ташкенте  
(Республика Узбекистан, г. Ташкент)

### **ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЛИКВИДИРОВАННЫХ РАЗВЕДОЧНЫХ СКВАЖИН С ЦЕЛЬЮ ПЕРЕИСПЫТАНИЯ ПРОДУКТИВНЫХ НЕФТЕНАСЫЩЕННЫХ ИНТЕРВАЛОВ XV-ГОРИЗОНТА**

***Аннотация:** основной целью данной работы является выявление продуктивных пропластков в карбонатном разрезе XV-горизонта на основе переинтерпретации предыдущих каротажных данных.*

***Ключевые слова:** эксплуатация, геофизические исследования скважин, горизонт, кислотный гидро-разрыв пласта, призабойная зона пласта, скин-фактор, УВ (углеводороды).*

Геофизические исследования скважин – это комплекс методов, которые используются для изучения горных пород и контроля технического состояния буровых. По назначению делятся на две группы: методы каротажа и скважинной геофизики. Методы каротажа изучает породы, которые находятся в радиусе 1-2 километра. Также ГИС проводится на всех этапах геологоразведочных работ, которые касаются нефти и газа.

В современном мире благодаря росту развития нынешней промышленности и потребности в новых энергетических мощностях увеличивается спрос на разумную разработку существующих месторождений углеводородов и других энергетических материалов. Так как в разведку и разработку вступали новые всё более сложные и глубоко залегающие коллекторы и подземные хранилища было необходимо усовершенствование теории, техники и технологии методов ГИС, изобретение и внедрение новых методов ГИС, увеличивающих оперативность и надежность решения важнейших геологических задач.

В Республики Узбекистан стоит вопрос увеличения роста добычи углеводородов в энергетической промышленности. С этой целью в стране с помощью государственно – частного партнерства и инвестиций вводят новые методологии и передовые технологии поиска, разведки и разработки перспективных месторождений. Так как бурение новых скважин на геологически-недоразведанных участках на данный момент является сложным процессом и создает излишнюю увеличению затрат, что приводит к дальнейшему эксплуатацию скважин невыгодным процессом. Таким образом эксплуатация, ремонт и ввод в эксплуатацию старых скважин увеличивается все больше и является подходящим решением. Первым этапом является изучение и интерпретация материалов старого фонда скважин. Этот этап станет толчком в разработке остаточных углеводородов и уточнения геологических и извлекаемых запасов для будущего заложения точек, под строительство новых скважин.

В должной степени эксплуатировать перспективные пласты не позволили ошибки в технологии бурения скважин предыдущих лет, недостаточный контроль за производственным процессом. За счет этого возможные для извлечения углеводороды остаются по сей в категории «скрытыми», что негативно сказывается на экономических показателях нашей топливно-энергетической отрасли. В данной научной работе рассматривается

переинтерпретация результатов ГИС, старого фонда скважин для выявления нефтенасыщенных пропластков в карбонатном разрезе XV-горизонта.

В основе были взяты ранее проведенные геофизические исследования и хронология бурения скважин. В процессе исследования, было обнаружено, что вскрытие и дальнейшее углубление в продуктивном горизонте велось на утяжеленном буровом растворе, а создаваемое противодействие на пласт, приводило к кольматации призабойной зоны пласта (ПЗП). Во многих скважинах, также отмечались катастрофические поглощения и прокачки кольматантов для достижения проектной отметки забоя. Все эти действия привели к увеличению показателя скин-фактора ПЗП и обширную зону поглощения бурового раствора (забитие трещин и каверн), что оттеснило флюид и сделало невозможным приток в результате освоения. На диаграммах (рис. 1.) были выделены предполагаемые участки для переиспытания и участки, рекомендуемые к освоению, с предварительным проведением перфорации (реперфорации) и дальнейшим проведением кислотного гидроразрыва пласта (КГРП) для максимального снижения показателя скин-фактора ПЗП.

Рекомендуется провести дренирование в скважине, так как суть этого метода заключается в повышении давления на забое скважины с последующим резким снижением расхода, соответственно и давлением, приводящим к разрушению кольматированной породы призабойной зоны пласта.

В комплекс методов входят: ДС (Кавернометрия), СП (Метод потенциалов самопроизвольной поляризации), ДТ (акустический каротаж), НГК (Нейтронный-Гамма каротаж), БК (Боковой каротаж), ИК (Индукционный каротаж), ГК (Гамма каротаж).

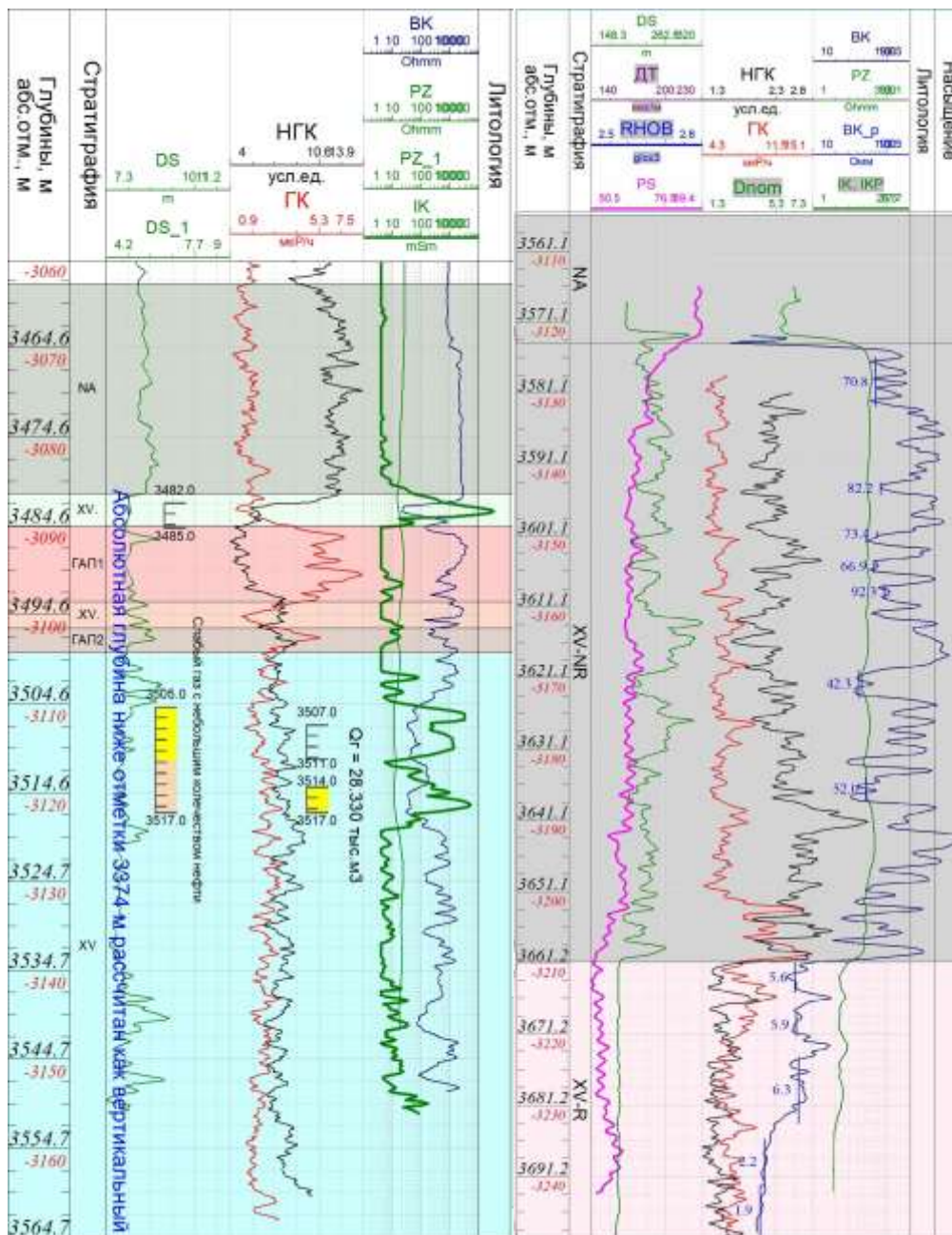


Рис. 1. Каротажные диаграммы методов ГИС

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Золоева Г.М., Лазуткина Н.Е. «Комплексная интерпретация данных ГИС с целью оценки параметров коллекторов»: Учебное пособие. – М.: МАКС Пресс, 2009. – 148 с.

Латышова М.Г., Мартынов В.Г, Соколова Т.Ф. «Практическое руководство по интерпретации данных ГИС»: Учеб.пособие для вузов. – М.: ООО «Недра-Бизнесцентр», 2007. – 327 с.

Нефтегаз 2023 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.neftegaz-expo.ru/ru/articles/2016/geofizicheskie-issledovaniya-skvazhin/> (дата обращения: 24.09.22).

Международный студенческий научный вестник [Электронный ресурс]. URL: <https://eduherald.ru/ru/article/view?id=15890> (дата обращения: 24.09.22).

**Zokhidova Kh.Sh.**

student

Branch of Gubkin Russian State University of Oil and Gas (NIU) in Tashkent  
(Tashkent, Uzbekistan)

**Kalanhodjayeva Sh. T.**

teacher

Branch of Gubkin Russian State University of Oil and Gas (NIU) in Tashkent  
(Tashkent, Uzbekistan)

**COMMISSIONING OF ABANDONED EXPLORATION  
WELLS FOR THE PURPOSE OF RETESTING OF PRODUCTIVE  
OIL-SATURATED INTERVALS OF THE XV-HORIZON**

***Abstract:** the main purpose of this work is to identify productive interlayers in the carbonate section of the XV-horizon based on reinterpretation of previous logging data.*

***Keywords:** operation, well logging, well data, horizon, acid fracturing, bottomhole formation zone, skin factor, hydrocarbons.*

---

## ЭКОЛОГИЯ (ECOLOGY)

УДК 632.15

**Атаджанова А.Б.**

преподаватель кафедры «Экология промышленности»

Международный университет нефти и газа имени Ягшигелди Какаева  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

**Кероглыева М.Б.**

преподаватель кафедры «Экология промышленности»

Международный университет нефти и газа имени Ягшигелди Какаева  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

**Гошамырадова А.О.**

преподаватель кафедры «Экология промышленности»

Международный университет нефти и газа имени Ягшигелди Какаева  
(Туркменистан, г. Ашгабад)

## ПОНЯТИЕ ЭКОЛОГИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЕЕ ОЦЕНКА

*Аннотация:* в данной статье рассматриваются особенности оценки экологии промышленности страны. Приведены методы и стратегии влияния системы развития защиты окружающей среды. Даны рекомендации по внедрению технологий в отрасль.

*Ключевые слова:* анализ, метод, исследование, экология, промышленность.

Общество сталкивается с огромными проблемами, возникающими из-за давления на окружающую среду и природные ресурсы, таких как изменение климата, химические риски и нехватка ресурсов земли, материалов и энергии. Сложность этих вопросов, включая развитие технологий, социальные изменения, экономический рост и экологическую политику, создала растущий



спрос на знания и навыки в области промышленной экологии. Инженеры из программы промышленной экологии анализируют и вносят свой вклад в устойчивые технические решения в промышленности, консалтинге, государственных учреждениях и исследованиях.

Промышленная экология рассматривает промышленность как созданную человеком экосистему, функционирующую аналогично природным экосистемам, где отходы или побочный продукт одного процесса используются в качестве входных данных для другого процесса. Промышленная экология взаимодействует с природными экосистемами и пытается перейти от линейной к циклической или замкнутой системе. Как и природные экосистемы, промышленная экология находится в постоянном движении.

Промышленные процессы, от добычи сырья до утилизации продукции, оказывают неблагоприятное воздействие на окружающую среду. Промышленная экология направлена на снижение нагрузки на окружающую среду, вызванную промышленностью, при одновременном поощрении инноваций, эффективности использования ресурсов и устойчивого роста. Промышленная экология признает, что промышленность будет продолжать работать и расширяться, однако она поддерживает промышленность, которая заботится об окружающей среде и несет меньше нагрузки на планету. Она рассматривает промышленные объекты как часть более широкой экологии, а не как внешнюю, обособленную сущность.

В рамках концепции промышленной экологии промышленность взаимодействует с природой и использует отходы и побочные продукты других отраслей в качестве сырья для своих собственных процессов. Промышленная экология варьируется от чисто промышленных экосистем до чисто природных экосистем с рядом гибридных промышленных/природных экосистем между ними. Охватывая как промышленное управление, так и технологии, промышленная экология включает в себя другие концепции и инструменты



устойчивости, такие как анализ материальных потоков; экологически безопасные технологии; конструкция для разборки; и дематериализация.

Принципы промышленной экологии, определенные Тиббсом (1992), таковы:

- Создавайте промышленные экосистемы — замкните петлю; рассматривать отходы как ресурс; создавать партнерские отношения с другими отраслями для торговли побочными продуктами, которые используются в качестве исходных материалов для других процессов.

- Сбалансировать промышленные входы и выходы на естественном уровне - управлять взаимодействием между окружающей средой и промышленностью; расширить знания о поведении экосистемы, времени восстановления и емкости; расширить знания о том, как и когда промышленность может взаимодействовать с природными экосистемами и ограничениями.

- Дематериализация промышленной продукции - использовать меньше первичных материалов и энергии, становясь более ресурсоэффективным; повторное использование материалов или замена более экологически безопасными материалами; делать больше с меньшими затратами.

- Повысить эффективность производственных процессов - перепроектировать продукцию, процессы, оборудование; повторно использовать материалы для экономии ресурсов.

- Использование энергии - включить энергоснабжение в промышленную экологию; использовать альтернативные источники энергии, которые меньше или совсем не влияют на окружающую среду.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

Александрова О.Б., Гаршина О.П. Экономика отрасли (машиностроение). Учебное пособие - Сызрань, - 2011. - с.148

---

Кузнецов В.А Черепяхин А.А. Колтунов И.И., Пыжов В.В., Шлыкова А.В.  
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО  
ПРОИЗВОДСТВА. Учебное пособие - Москва издательство «Форум», - 2009. -  
с.163

Матвеев А.Н., Самусенок В.П., Юрьев А.Л. Оценка воздействия на окружающую  
среду: Учебное пособие. - Иркутск: Изд-во Иркут. гос. ун-та, 2007. - 179 с.

Варламова С.И., Варламова И.С., Климов Е.С. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ  
БЕЗОПАСНОСТЬ И ПРОБЛЕМЫ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ //  
научный журнал. Успехи современного естествознания. - 2005. - № 6 - С. 79-80

**Atajanova A.B.**

Yagshygeldi Kakayev international university of oil and gas  
(Turkmenistan, Ashgabat)

**Keroglyeva M.B.**

Yagshygeldi Kakayev international university of oil and gas  
(Turkmenistan, Ashgabat)

**Goshamyradova A.O.**

Yagshygeldi Kakayev international university of oil and gas  
(Turkmenistan, Ashgabat)

**THE CONCEPT OF THE ECOLOGY  
OF THE INDUSTRY AND ITS ASSESSMENT**

*Abstract: this article discusses the features of assessing the ecology of the country's industry.  
Methods and strategies of influence of the environmental protection development system are given.  
Recommendations are given for the introduction of technologies in the industry.*

**Keywords:** *analysis, method, research, ecology, industry.*

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ**

(STATE & MUNICIPAL GOVERNMENT)

**УДК 369.032**

**Пинчук А.С.**

магистрант Уральского института управления

– филиала РАНХиГС (УИУ РАНХиГС)

(г. Екатеринбург, Россия)

**ИССЛЕДОВАНИЕ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ОПЫТА  
НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАБОТЫ  
ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
В ЧАСТИ ПРОФИЛАКТИКИ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ  
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА ДЕТЕЙ  
(НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ЛИЦ)**

*Аннотация:* в статье представлены результаты проведенного её автором исследования межмуниципального опыта более чем двух десятков муниципальных образований из различных регионов России, касающегося формирования усилиями местных администраций, в пределах собственных полномочий, непосредственных мер и специальных мероприятий, направленных на преодоление проблем и негативных факторов в области обеспечения безопасности дорожного движения в части профилактики и предотвращения дорожно-транспортного травматизма детей (несовершеннолетних лиц). Исследование проводилось на основании анализа официальных сайтов, анализа отчетной документации местных администраций, анализа содержания действующих либо в самом недавнем прошлом действовавших профильных отраслевых документов стратегического планирования. В заключение статьи высказано мнение об особой и самостоятельной важности акцентуации работы уполномоченных специалистов органов местного самоуправления по направлению профилактики детского и подросткового дорожно-транспортного травматизма посредством организации и проведения всевозможных акций, конкурсов. Даны примеры и рекомендации по их названиям и формам, а равно – и примерному их содержанию.

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

Главной проблемой дорожно-транспортного комплекса любого отечественного муниципального образования является отставание развития дорожной отрасли, её транспортной системы и инфраструктурных сетей и объектов от резко возрастающих темпов автомобилизации, увеличившегося пассажиропотока и растущего объема грузоперевозок.

Указанной проблеме всегда корреспондирует проблема-спутница – проблема обеспечения вопросов безопасности дорожного движения.

Увеличение экономической активности населения и рост парка автотранспортных средств доказанным образом привели к резкому повышению числа дорожно-транспортных происшествий. Увеличение количества дорожно-транспортных происшествий в последние годы сопровождается увеличением количества лиц, погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают и получают ранения свыше 270 тыс. человек. На дорогах за последние 7 лет погибло 7900 детей в возрасте до 16 лет, были травмированы 166020 детей.

Следовательно, актуальность исследования вопросов совершенствования деятельности органов публичной власти в целом и органов местного самоуправления в частности в сфере обеспечения безопасности дорожного

движения представляется объективно высокой и понятной на основе собственного жизненного опыта для каждого гражданина Российской Федерации. Проблема аварийности на автомобильном транспорте занимает одно из ведущих мест в ряде важнейших социально-экономических проблем не только в федеральной повестке, но и для каждого отдельного муниципального образования.

Переходя собственно к административному аспекту рассматриваемой сферы отметим, что вопросами обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации, в основном, естественно, занимается Госавтоинспекция и смежные с ней по компетенции федеральные органы исполнительной власти и их подразделения. Вместе с тем, 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» [1]. 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» [2]. 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» [3] в статье 7 к полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов и городских поселений в области организации дорожного движения, в частности, относит:

1) организацию 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) установку, замену, 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.

Принципиально важно указать на то, что содержащийся в основах федерального законодательства круг деятельности и перечень полномочий органов местного самоуправления в решении задач обеспечения безопасности дорожного движения **является открытым**. По мнению автора настоящей статьи, подобный подход законодателя должен заслуживать исключительно высокой позитивной оценки, так как он, во-первых, не связывает и не сковывает органы местной власти в возможностях влиять на острые и крайне опасные процессы в сфере дорожного движения, каждый день подвергают опасности жизни без преувеличения каждого жителя муниципального образования; во-вторых, подобный подход полностью отвечает самому правовому духу местного самоуправления; в-третьих, по всей видимости, таким образом законодатель показал понимание неизбежной необходимости комплексного подхода к решению задачи обеспечения безопасности дорожного движения как со стороны органов Госавтоинспекции, так и со стороны общественности, муниципальной власти.

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.

В рамках подготовки настоящей статьи её автором было обследовано порядка двадцати принципиально различных муниципальных образований, -как с точки зрения географии расположения, правового статуса, структуры дорог, так и с точки зрения численности их населения. В результатах исследования был учтен и воспринят опыт следующих муниципальных образований: города Усолье-Сибирское [4]; города Искитиме Новосибирской области [5], города Ростова-на-Дону [6], муниципального образования городской округ Симферополь [7], города Черногорска [8], муниципального образования «Киясовский район» [9], города Сургута [10], города Новодвинска [11], города Радужный [12], города Кургана [13], города Костромы [14], города Мегиона [15], муниципального образования Тверской области «Калининский район» [16], Темниковского муниципального района [17], Суздальского района [18], Узловского района [19], муниципального образования «Котлас» [20], города Брянска [21], город Калуги [22], города Оренбурга [23], города Орла [24], а также ряда иных сопоставимых муниципальных образований Российской Федерации.

Обобщение полученных в ходе исследования данных позволило автору статьи, в качестве рекомендаций, сформулировать тезис о том, что базовым набором для любой отечественной местной администрации должен являться некоторый стандартный набор непосредственных мер и специальных мероприятий, который должен, в свою очередь, состоять из трех следующих минимально необходимых блоков (направлений):

Блок первый, объединяющий мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения. Деятельность в указанном направлении должна предусматривать совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, других участников дорожного движения, широкое внедрение современных средств контроля за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации, разработку мер правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также совершенствование



профилактической работы.

Блок второй, объединяющий организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов. Деятельность в указанном направлении должна предусматривать улучшение условий движения транспортных средств и пешеходов, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование организации пешеходного движения, снижение влияния дорожных условий на возникновение ДТП, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации ДТП.

Блок третий, состоящий из направлений деятельности, направленных на пропаганду и обучение учащихся, граждан правилам безопасности на дорогах и улицах. Подобные мероприятия должны быть направлены на широкий охват и повышение качества обучения Правилам дорожного движения всех категорий населения муниципального образования.

Именно последний – третий блок – является, по мнению автора настоящей статьи наиболее социально важным, имеющим повышенную актуальность. По мнению автора настоящей статьи, как практика обследованных муниципальных образований, так и собственная позиция автора позволяют говорить о том, что во всём спектре направленных на предотвращение дорожно-транспортных происшествий мер, конечно же, по самым разным соображениям и основаниям, самыми первостепенными и важными должны являться меры и мероприятия, направленные на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма.

Самостоятельное исследование официальных сайтов нескольких десятков муниципальных образований из примерно такого же числа 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» [25] позволили установить следующие наиболее эффективные направления работы органов местного самоуправления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в части профилактики и предотвращения дорожно-транспортного травматизма детей (несовершеннолетних лиц):

**1.** Проведение родительских собраний по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств, применению обучающимися световозвращающих элементов, соблюдению детьми ПДД при управлении вело- и мототранспортом и разъяснению требований законодательства Российской Федерации по вопросам содержания и воспитания детей;

**2.** Организация и проведение в преддверии учебного года обследования улично-дорожной сети по школьным маршрутам и пешеходных переходов у образовательных организаций;

**3.** Обновление документации по проведению профилактической работы на учебный год; приказов о назначении школьного инструктора по безопасности движения и организации в школе (детском саду) работы по предупреждению детского транспортного травматизма и ответственных за проведение ежедневных пятиминутных бесед-напоминаний о соблюдении Правил дорожного движения на последних уроках с учащимися 1 - 11 классов, воспитанниками детских садов и их родителями в приемных группах. Информационных стендов «Уголок безопасности», транспортных площадок, схем безопасных маршрутов школьников на автомобильных дорогах по пути «Дом - Школа - Дом» и т.п.;

**4.** Создание или обновление во всех образовательных организациях муниципального образования уголков, кабинетов по БДД, детских автогородков;

**5.** Организация и проведение инструктажей работников образовательных организаций по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в период школьных каникул;

**6.** Проведение профилактических рейдов на пешеходных переходах вблизи образовательных организаций с вручением памяток-листовок пешеходам и водителям-родителям;

7. Разработка, утверждение и реализация комплекса мер по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и предупреждению ДТП с участием детей во время летних каникул;

8. Проведение бесед по правилам безопасного поведения на дорогах в школах, дошкольных образовательных организациях (детских садах), лагерях, площадках;

9. Иные специальные мероприятия, преимущественно профилактического характера.

Наиболее эффективными для детско-юношеского и подросткового восприятия имеют именно мероприятия, проводимые в форматах различных акций и всевозможных конкурсов по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма по типу (с условными названиями): «Безопасное колесо»; «За безопасность дорожного движения - всей семьей»; «Конкурс рисунков и плакатов»; «Зеленый огонек»; «Неделя БДД»; «КВН по БДД»; «Слет юных инспекторов дорожного движения»; «Конкурс рисунков и плакатов по Правилам дорожного движения (школьный уровень)»; Конкурс творческих работ по тематике безопасности дорожного движения «С уважением к дороге»; «Неделя безопасности дорожного движения»; «Я, велосипед и дорога»; акции «Перекресток» с участием школьников и учащихся дошкольных образовательных организаций.

В заключение статьи, в качестве методологической поддержки для уполномоченных лиц местных администраций, её автор считает возможным отметить следующее: проведенное исследование межмуниципального опыта позволило установить, что наиболее эффективными и действенными являются следующие примеры организуемых мер и мероприятий, направленных на профилактику и предотвращение дорожно-транспортного травматизма среди детей и подростков, а именно:

Во-первых, организация и проведение инструктажей и практических занятий по типу (с условным названием) «Правила поведения на дорогах и в

общественном транспорте», «Оказание первой доврачебной помощи пострадавшим (при ушибах, переломах, ранениях)» и др.

Во-вторых, организация и проведение театрализованных представлений в дошкольных образовательных организациях по типу (с условным названием) «Наш друг светофор»;

В-третьих, организация и проведение родительских собраний в образовательных организациях муниципального образования с участием инспекторов ГИБДД по типу (с условным названием) «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма»;

В-четвертых, организация и проведение конкурсов рисунков и плакатов по (о) Правилах дорожного движения;

В-пятых, организация и проведение конкурсов юных инспекторов движения по типу (с условным названием) «Безопасное колесо»;

В-шестых, организационное содействие участию детей и подростков в региональных акциях по типу (с условным названием) «Внимание! На дороге - дети»;

В-седьмых, организация и проведение конкурсов для дошкольных образовательных организаций и структурных подразделений школ муниципального образования по типу (с условным названием) «Зеленый огонек»;

В-восьмых, организация и проведение иных комплексных мер по активизации пропаганды Правил дорожного движения в целях предупреждения дорожных происшествий с детьми.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

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».

Об утверждении муниципальной программы города Усолье-Сибирское «Безопасность дорожного движения города Усолье-Сибирское» на 2019 - 2024 годы»: Постановление администрации г. Усолье-Сибирское от 18.01.2019 № 59. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения в городе Искитиме Новосибирской области на 2018 - 2022 годы»: Постановление администрации города Искитима от 13.09.2018 № 1444 (в ред. от 17.12.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения»: Постановление Администрации города Ростова-на-Дону от 30.11.2018 № 1209. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения на территории муниципального образования городской округ Симферополь Республики Крым»: Постановление Администрации г. Симферополя от 30.11.2018 № 6058. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Черногорске на 2019 - 2021 гг.»: Постановление Администрации г. Черногорска от 14.12.2018 № 2878-п (в ред. от 03.07.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного

поведения участников дорожного движения в муниципальном образовании «Киясовский район» на 2018 - 2020 годы»: Постановление Администрации Киясовского района от 26.12.2018 № 533. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении программы мероприятий по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения на территории города Сургута на 2018 - 2021 годы: Постановление Администрации города Сургута от 21.11.2018 № 8805. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения на территории муниципального образования «Город Новодвинск» на 2019 - 2022 годы»: Постановление Мэрии г. Новодвинска от 29.12.2018 № 922-па. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об итогах реализации муниципальной программы города Радужный «Профилактика правонарушений в сфере общественного порядка, безопасности дорожного движения, незаконного оборота и злоупотребления наркотиками в городе Радужный на 2019 - 2025 годы и на период до 2030 года» в 2019 году: Решение Думы города Радужный от 28.05.2020 № 570. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной Программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане» (вместе с «Системой программных мероприятий муниципальной Программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане»): Постановление Администрации города Кургана от 08.11.2019 № 7422. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы города Костромы «Безопасность дорожного движения на территории города Костромы»: Постановление Администрации города Костромы от 24.10.2018 № 2381 (в ред. от 28.04.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Профилактика правонарушений в

сфере общественного порядка, безопасности дорожного движения, незаконного оборота и злоупотребления наркотиками в городском округе город Мегион на 2019 - 2025 годы: Постановление Администрации города Мегиона от 20.12.2018 № 2777 (в ред. от 29.03.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства и обеспечение безопасности дорожного движения муниципального образования Тверской области «Калининский район» на 2016 - 2018 годы»: Постановление администрации МО «Калининский район» от 14.01.2016 № 5. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Темниковского муниципального района на 2018 - 2025 годы»: Постановление Администрации Темниковского муниципального района Республики Мордовия от 31.08.2018 № 453. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в Суздальском районе на 2019 - 2021 годы»: Постановление администрации Суздальского района от 26.02.2019 № 461 (в ред. от 04.09.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие автомобильных дорог и повышение безопасности дорожного движения на территории Узловского района в 2017 - 2021 годах»: Постановление администрации муниципального образования Узловский район от 11.04.2017 № 364 (в ред. от 24.09.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы МО «Котлас» «Повышение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании «Котлас» на 2019 - 2023 годы»: Постановление Администрации МО «Котлас» от 28.09.2018 № 1933. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы города Брянска «Повышение

безопасности дорожного движения в городе Брянске»: Постановление Брянской городской администрации от 29.12.2018 № 4194-п (в ред. от 13.07.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы муниципального образования «Город Калуга» «Развитие транспортной системы и безопасность дорожного движения»: Постановление Городской Управы г. Калуги от 14.02.2020 № 46-п. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Оренбурге»: Постановление Администрации города Оренбурга от 14.11.2019 № 3296-п (в ред. от 20.07.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении ведомственной целевой программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения в городе Орле на 2019 - 2021 годы»: Постановление Администрации города Орла от 30.11.2018 № 5306 (в ред. от 30.12.2019). 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 of the Ural Institute of Management

– branch of RANEPА

(Ekaterinburg, Russia)

**RESEARCH OF INTER-MUNICIPAL EXPERIENCE  
OF MOST EFFECTIVE AREAS OF WORK LOCAL SELF-GOVERNMENT  
BODIES IN FIELD OF ROAD SAFETY IN TERMS OF PREVENTION &  
PREVENTION ROAD TRAFFIC INJURIES OF CHILDREN (MINORS)**



**Abstract:** *the article presents the results of a study conducted by its author of the intermunicipal experience of more than two dozen municipalities from various regions of Russia, concerning the formation by the efforts of local administrations, within their own powers, of direct measures and special measures aimed at overcoming problems and negative factors in the field of road safety in terms of prevention and prevention of traffic accidents.transport injuries of children (minors). The study was carried out on the basis of an analysis of official websites, an analysis of the reporting documentation of local administrations, an analysis of the content of existing or in the most recent past operating specialized sectoral strategic planning documents. In conclusion of the article, the opinion is expressed about the special and independent importance of accentuating the work of authorized specialists of local self-government bodies in the direction of prevention of child and adolescent road traffic injuries through the organization and holding of various actions, contests. Examples and recommendations on their names and forms, as well as their approximate content, are given.*

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

УДК 369.032

**Пинчук А.С.**

магистрант Уральского института управления

– филиала РАНХиГС (УИУ РАНХиГС)

(г. Екатеринбург, Россия)

**ИССЛЕДОВАНИЕ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ОПЫТА  
ФОРМИРОВАНИЯ УСИЛИЯМИ МЕСТНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ,  
В ПРЕДЕЛАХ СОБСТВЕННЫХ ПОЛНОМОЧИЙ,  
НЕПОСРЕДСТВЕННЫХ МЕР И СПЕЦИАЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ,  
НАПРАВЛЕННЫХ НА ПРЕОДОЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ И НЕГАТИВНЫХ  
ФАКТОРОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИЯХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ  
ОБРАЗОВАНИЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

*Аннотация:* в статье представлены результаты проведенного её автором исследования межмуниципального опыта более чем двух десятков муниципальных образований из различных регионов страны, касающегося формирования усилиями местных администраций, в пределах собственных полномочий, непосредственных мер и специальных мероприятий, направленных на преодоление проблем и негативных факторов в области обеспечения безопасности дорожного движения на территориях муниципальных образований Российской Федерации. Исследование проводилось на основании анализа официальных сайтов, 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 вопросов совершенствования деятельности органов публичной власти в целом и органов местного самоуправления в

частности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения представляется объективно высокой и понятной на основе собственного жизненного опыта для каждого гражданина Российской Федерации.

Проблема аварийности на автомобильном транспорте занимает одно из ведущих мест в ряде важнейших социально-экономических проблем не только в федеральной повестке, но и для каждого отдельного муниципального образования.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач для территорий и органов публичной власти всех уровней. Аварийность на автомобильном транспорте наносит материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети.

Ущерб от дорожно-транспортных происшествий отрицательно влияет на развитие экономики муниципальной экономики

В разрезе муниципального управления, ситуация повышенного дорожно-транспортного травматизма влечет для территорий, их властей и жителей, также ряд нижеследующих и подобных им рисков:

Во-первых, макроэкономические риски, обуславливающие увеличение объема необходимых финансовых средств для реализации мероприятий за счет увеличения стоимости работ;

Во-вторых, техногенные риски - увеличение объемов обслуживаемых транспортных потоков, усиливающих негативное влияние на эксплуатационное состояние дорог;

В-третьих, законодательные риски, возникающие вследствие изменения правовых актов;

В-четвертых, информационные риски - низкая информированность о целях, направлениях и результатах деятельности в сфере обеспечения

безопасности дорожного движения;

В-пятых, социальные риски - недостаточная пропаганда безопасного дорожного движения и повышения культуры поведения участников дорожного движения.

Таким образом, решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения относится к наиболее приоритетным управленческим задачам органов местного самоуправления, а корреспондирующая им цель обеспечения безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия устойчивому развитию муниципальных образований России.

Переходя собственно к административному аспекту рассматриваемой сферы отметим, что вопросами обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации, в основном, естественно, занимается Госавтоинспекция и смежные с ней по компетенции федеральные органы исполнительной власти и их подразделения. Вместе с тем, 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» [1]. 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» [2], многочисленными положениями 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» [3].

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, актуальные приоритеты и тенденции развития муниципальной политики в рассматриваемой сфере, а равно и полезную практическую информацию об опыте формирования усилиями местных администраций, в пределах собственных полномочий, непосредственных мер и специальных мероприятий, направленных на преодоление проблем и негативных факторов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

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.

В рамках подготовки настоящей статьи её автором было обследовано порядка двадцати принципиально различных муниципальных образований, -как с точки зрения географии расположения, правового статуса, структуры дорог, так и с точки зрения численности их населения. В результатах исследования был учтен и воспринят опыт следующих муниципальных образований: города Усолье-Сибирское [4]; города Искитиме Новосибирской области [5], города Ростова-на-Дону [6], муниципального образования городской округ Симферополь [7], города Черногорска [8], муниципального образования «Киясовский район» [9], города Сургута [10], города Новодвинска [11], города Радужный [12], города Кургана [13], города Костромы [14], города Мегиона [15], муниципального образования Тверской области «Калининский район» [16], Темниковского муниципального района [17], Суздальского района [18], Узловского района [19], муниципального образования «Котлас» [20], города Брянска [21], город Калуги [22], города Оренбурга [23], города Орла [24], а также

ряда иных сопоставимых муниципальных образований Российской Федерации.

Соответственно, самостоятельное исследование официальных сайтов нескольких десятков муниципальных образований из примерно такого же числе 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» [25] позволили установить и утверждать, что из опыта деятельности местных администраций, направленной на преодоление проблем и негативных факторов в области обеспечения безопасности дорожного движения на территориях муниципальных образований Российской Федерации, наиболее интересными и эффективными являются **следующие непосредственные меры:**

1. Проведение комплексного анализа состояния безопасности дорожного движения на территории района с последующей выработкой рекомендаций субъектам профилактики ДТП;

2. Разработка проектов муниципальных комплексных и целевых программ по обеспечению безопасности дорожного движения, контроль за их выполнением, целевым использованием выделенных денежных средств;

3. Более частное, более полное и интенсивное предоставление органам исполнительной власти региона, органам Госавтоинспекции со стороны органов местного самоуправления, общественных организаций информации о текущем состоянии безопасности дорожного движения на территории муниципального образования, а также внесение конструктивных предложений по усилению мер и повышению обеспечения безопасности дорожного движения;

4. Организация заслушивания руководителей субъектов профилактики по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, устранения причин и условий, способствующих совершению ДТП;

5. Укрепление взаимодействия и налаживание тесного сотрудничества с населением, средствами массовой информации.

Исследованный опыт деятельности местных администраций, направленной на преодоление проблем и негативных факторов в области обеспечения безопасности дорожного движения на территориях муниципальных образований Российской Федерации показал, что наиболее интересными и эффективными являются **следующие специальные мероприятия:**

**10.** Организация специальных мероприятий, направленных на улучшение порядка освидетельствования лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения;

**11.** Приобретение измерителей скорости (например, «АРЕНА»);

**12.** Организация специальных мероприятий, направленных на эвакуацию транспортных средств в случаях, установленных законодательством, на специализированную стоянку с использованием эвакуаторов;

**13.** Организация ремонта и содержание дорог на территории муниципального образования, а также обустройство улично-дорожной сети в соответствии с требованиями ГОСТов и иных нормативных актов;

**14.** Проведение бесед по правилам безопасного поведения на дорогах в школах, дошкольных образовательных организациях (детских садах), лагерях, площадках;

**15.** Паспортизация новых улиц населенных пунктов муниципального образования;

**16.** Разработка, утверждение и реализация комплекса мер по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и предупреждению ДТП с участием детей во время летних каникул;

**17.** Проведение профилактических рейдов на пешеходных переходах вблизи образовательных организаций с вручением памяток-листовок пешеходам и водителям-родителям;

**18.** Организация проведения на постоянной основе единого «Дня безопасности дорожного движения» на всей территории муниципального образования (в городских и сельских поселениях);

**19.** Организация и проведение инструктажей работников образовательных организаций по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в период школьных каникул;



**20.** Привлечение средств массовой информации для пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения и создания стереотипов законопослушного поведения;

**21.** Усиление ответственности руководителей предприятий за выпуск на линию транспортных средств с техническими неисправностями;

**22.** Создание или обновление во всех образовательных организациях муниципального образования уголков, кабинетов по БДД, детских автогородков;

**23.** Строительство современных автодромов для подготовки водителей, для сдачи экзамена по получению водительских прав на управление транспортными средствами категорий всех категорий;

**24.** Обновление документации по проведению профилактической работы на учебный год; приказов о назначении школьного инструктора по безопасности движения и организации в школе (детском саду) работы по предупреждению детского транспортного травматизма и ответственных за проведение ежедневных пятиминутных бесед-напоминаний о соблюдении Правил дорожного движения на последних уроках с учащимися 1 - 11 классов, воспитанниками детских садов и их родителями в приемных группах. Информационных стендов «Уголок безопасности», транспортных площадок, схем безопасных маршрутов школьников на автомобильных дорогах по пути «Дом - Школа - Дом» и т.п.;

**25.** Организация и проведение в преддверии учебного года обследования улично-дорожной сети по школьным маршрутам и пешеходных переходов у образовательных организаций;

26. Проведение родительских собраний по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств, применению обучающимися световозвращающих элементов, соблюдению детьми ПДД при управлении вело- и мототранспортом и разъяснению требований законодательства Российской Федерации по вопросам содержания и воспитания детей;

27. Проведение мероприятий в рамках Всемирного Дня памяти жертв ДТП;

28. Иные специальные мероприятия, преимущественно профилактического характера.

В заключение статьи следует отметить, что как показало проведенное теоретическое исследование, формирование и организацией подобных непосредственных мер и специальных мероприятий занимаются как специализированные функциональные подразделения местных администраций, так и специально создаваемые коллегиальные совещательные органы по типу комиссий по координации деятельности субъектов профилактики ДТП либо комиссий по безопасности дорожного движения. Ввиду повышенной общественной важности рассматриваемого направления работы, деятельность и тех, и других, как правило, курируется либо лично главой администрации, либо его первым заместителем.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

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: Федерального закон от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы города Усолье-Сибирское «Безопасность дорожного движения города Усолье-Сибирское» на 2019 - 2024 годы»: Постановление администрации г. Усолье-Сибирское от 18.01.2019 № 59. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения в городе Искитиме Новосибирской области на 2018 - 2022 годы»: Постановление администрации города Искитима от 13.09.2018 № 1444 (в ред. от 17.12.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения»: Постановление Администрации города Ростова-на-Дону от 30.11.2018 № 1209. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения на территории муниципального образования городской округ Симферополь Республики Крым»: Постановление Администрации г. Симферополя от 30.11.2018 № 6058. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Черногорске на 2019 - 2021 гг.»: Постановление Администрации г. Черногорска от 14.12.2018 № 2878-п (в ред. от 03.07.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения в муниципальном образовании «Киясовский район» на 2018 - 2020 годы»: Постановление Администрации Киясовского района от 26.12.2018 № 533. Доступ из справ.-правовой системы

«КонсультантПлюс».

Об утверждении программы мероприятий по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения на территории города Сургута на 2018 - 2021 годы: Постановление Администрации города Сургута от 21.11.2018 № 8805. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения на территории муниципального образования «Город Новодвинск» на 2019 - 2022 годы»: Постановление Мэрии г. Новодвинска от 29.12.2018 № 922-па. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об итогах реализации муниципальной программы города Радужный «Профилактика правонарушений в сфере общественного порядка, безопасности дорожного движения, незаконного оборота и злоупотребления наркотиками в городе Радужный на 2019 - 2025 годы и на период до 2030 года» в 2019 году: Решение Думы города Радужный от 28.05.2020 № 570. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной Программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане» (вместе с «Системой программных мероприятий муниципальной Программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане»): Постановление Администрации города Кургана от 08.11.2019 № 7422. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы города Костромы «Безопасность дорожного движения на территории города Костромы»: Постановление Администрации города Костромы от 24.10.2018 № 2381 (в ред. от 28.04.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Профилактика правонарушений в сфере общественного порядка, безопасности дорожного движения, незаконного оборота и злоупотребления наркотиками в городском округе город Мегион на 2019 - 2025 годы: Постановление Администрации города Мегиона от 20.12.2018

№ 2777 (в ред. от 29.03.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства и обеспечение безопасности дорожного движения муниципального образования Тверской области «Калининский район» на 2016 - 2018 годы»: Постановление администрации МО «Калининский район» от 14.01.2016 № 5. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Темниковского муниципального района на 2018 - 2025 годы»: Постановление Администрации Темниковского муниципального района Республики Мордовия от 31.08.2018 № 453. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в Суздальском районе на 2019 - 2021 годы»: Постановление администрации Суздальского района от 26.02.2019 № 461 (в ред. от 04.09.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие автомобильных дорог и повышение безопасности дорожного движения на территории Узловского района в 2017 - 2021 годах»: Постановление администрации муниципального образования Узловский район от 11.04.2017 № 364 (в ред. от 24.09.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы МО «Котлас» «Повышение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании «Котлас» на 2019 - 2023 годы»: Постановление Администрации МО «Котлас» от 28.09.2018 № 1933. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы города Брянска «Повышение безопасности дорожного движения в городе Брянске»: Постановление Брянской городской администрации от 29.12.2018 № 4194-п (в ред. от 13.07.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы муниципального образования «Город Калуга» «Развитие транспортной системы и безопасность дорожного движения»: Постановление Городской Управы г. Калуги от 14.02.2020 № 46-п. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Оренбурге»: Постановление Администрации города Оренбурга от 14.11.2019 № 3296-п (в ред. от 20.07.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении ведомственной целевой программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения в городе Орле на 2019 - 2021 годы»: Постановление Администрации города Орла от 30.11.2018 № 5306 (в ред. от 30.12.2019). 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 of the Ural Institute of Management

– branch of RANEPА (UIU RANEPА)

(Ekaterinburg, Russia)

**RESEARCH OF INTER-MUNICIPAL EXPERIENCE  
OF FORMATION BY EFFORTS OF LOCAL ADMINISTRATIONS,  
WITHIN THEIR OWN POWERS, DIRECT MEASURES & SPECIAL  
MEASURES AIMED AT OVERCOMING PROBLEMS & NEGATIVE  
FACTORS IN FIELD OF ROAD SAFETY IN TERRITORIES OF  
MUNICIPALITIES OF RUSSIAN FEDERATION**

*Abstract: the article presents the results of the study conducted by its author of the*

*intermunicipal experience of more than two dozen municipalities from different regions of the country concerning the formation by the efforts of local administrations, within their own powers, of direct measures and special measures aimed at overcoming problems and negative factors in the field of road safety in the territories of municipalities of the Russian Federation. The study was carried out on the basis of an analysis of official websites, an analysis of the reporting documentation of local administrations, an analysis of the content of existing or in the most recent past operating specialized sectoral strategic planning documents.*

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

УДК 369.032

**Шуховцев В.В.**

магистрант Уральского института управления

– филиала РАНХиГС (УИУ РАНХиГС)

(г. Екатеринбург, Россия)

**СРАВНИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ  
ДОСТИГНУТЫХ КРУПНЕЙШИМИ МУНИЦИПАЛЬНЫМИ  
ОБРАЗОВАНИЯМИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
ОБЩЕСТВЕННО ПОЛЕЗНЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ  
ЭФФЕКТОВ ВСЛЕДСТВИЕ НАДЛЕЖАЩЕГО УПРАВЛЕНИЯ  
ВОПРОСАМИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

*Аннотация:* в статье отражены результаты собственного исследования её автора, произведенного на основе анализа официальных сайтов и профильных документов стратегического планирования двух десятков наиболее крупных муниципальных образований Свердловской области, позволившего выявить, установить, агрегировать, обобщить и сгруппировать общие и специальные общественно полезные социально-экономические эффекты, достигнутые местными властями вследствие надлежащего управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства.

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

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для любой управляемой органами публичной власти территории страны. Развитие экономики муниципального образования во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая, в свою очередь, зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования.



Справедлива группа и обратных утверждений: недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики муниципального образования - в значительной мере сдерживается рост экономики и благоустроенности населенных пунктов, сокращается производство, скорость обмена товарами и услугами, разрушенные дороги способствуют оттоку населения.

В то же время отсутствие развитой сети автомобильных дорог, её неспособность обеспечить даже минимально необходимые уровни продвижения товара и подвижности населения - одна из главных причин фактической деградации системы расселения населения, порождающей целый комплекс проблем развития территории любого муниципалитета.

Именно поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования имеет первостепенное инфраструктурное значение для решения вопросов местного значения.

Автомобильные дороги современных населенных пунктов подвержены сильнейшему влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Соответственно, в с управленческой точки зрения, состояние сети дорог населенных пунктов определяется не чем иным как своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции дорог, координируемых органами публичной власти, а также напрямую зависит от объемов финансирования и избранной местными властями стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

На базовом уровне, предельно рамочно, полномочия органов местного самоуправления в сфере управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства определены в профильных нормативных актах - Федеральном законе от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об

общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [1], Федеральном законе 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» [2]. Однако непосредственная управленческая практика рождается в ежедневном последовательном управленческом процессе, постоянно развиваясь, совершенствуясь и непрерывно видоизменяясь.

Поскольку в сферу научных интересов автора настоящей статьи входят непосредственные вопросы муниципального управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства, то, закономерно, в фокусе внимания, находятся различные аспекты и тенденции развития названной сферы общественных отношений.

Свердловская область традиционно, вот уже многие годы, занимает медианное положение в рейтингах качества дорожного покрытия на автомобильных дорогах общего пользования различных категорий, о чём говорят ежегодно публикуемые Росстатом данные о качестве дорог регионального или межмуниципального значения в России, характеризующие степень соответствия последних нормативным требованиям в различных субъектах Российской Федерации [3]. Средние позиции Свердловской области, для целей настоящего исследования, подходят наилучшим образом, ведь это значит, что сложившийся в практике расположенных на её территории органов местного самоуправления управленческий опыт является, в самом позитивном смысле, средним усредненным, типовым, универсальным и всеобщим применимым.

С целью выявления, обобщения, систематизации и развития наилучшего опыта муниципального управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства автором настоящей статьи в рамках её подготовки было осуществлено самостоятельное сравнительное исследование достигнутых крупнейшими муниципальными образованиями

Свердловской области общественно полезных социально-экономических эффектов вследствие надлежащего управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства.

Исследование проводилось методом анализа документов стратегического планирования и данных, опубликованных на официальных сайтах следующих, предварительно ранжированных по численности населения (от большего к меньшему) муниципальных образований: муниципального образования «город Екатеринбург» [4], города Нижний Тагил [5] [6], Каменск-Уральского городского округа [7] [8], городского округа Первоуральск [9] [10], Серовского городского округа [11], Новоуральского городского округа [12], городского округа Верхняя Пышма [13], Асбестовского городского округа [14], городского округа Ревда [15], Березовского городского округа [16], Полевского городского округа [17], городского округа Краснотурьинск [18], Верхнесалдинского городского округа [19], Качканарского городского округа [20], городского округа Красноуфимск [21], муниципального образования Алапаевское [22], Режевского городского округа [23], муниципального образования город Ирбит [24] [25], городского округа Сухой Лог [26].

Проведенное сравнительное исследование позволило выявить достигнутые крупнейшими муниципальными образованиями Свердловской области общественно полезных социально-экономических эффектов вследствие надлежащего управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства и сгруппировать их для удобства понимания и восприятия в две группы.

К первой категории отнесены полезные социально-экономические эффекты общего характера, то есть влияющие по большей части на всю экономику и социальную сферу территории комплексно; а ко второй категории – специального характера, то есть более точечные, отраслевые и секторальные эффекты.

Проведенное исследование позволило установить, что полученными

вследствие надлежащего и крайне результативного управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства крупнейшими муниципальными образованиями Свердловской области были достигнуты следующие общественно полезные социально-экономические эффекты *общего характера*:

1. Улучшение транспортной доступности территорий муниципального образования в любое время года;
2. Увеличение комфортности и безопасности автопассажирских перевозок;
3. Повышении безопасности дорожного движения на всей территории муниципального образования;
4. Повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения;
5. Улучшить состояние дорожной сети муниципального образования в целом;
6. Снижение отрицательных последствий чрезвычайных ситуаций;
7. Оживление социальной сферы муниципалитета;
8. Активизация экономической деятельности на территории муниципального образования;
9. Расширение локальных рынков сбыта продукции и услуг в пределах территории муниципального образования и на его периферии (агломерации);
10. Поступление дополнительных налогов в местный бюджет;
11. Создание новых рабочих мест;
12. Сокращение негативного влияния дорожно-транспортного комплекса на окружающую среду;
13. Улучшение транспортного обслуживания населения.
14. Снижение транспортной составляющей в цене товаров и услуг.

Проведенное исследование позволило установить, что полученными вследствие надлежащего и крайне результативного управления вопросами

осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства крупнейшими муниципальными образованиями Свердловской области были достигнуты следующие общественно полезные социально-экономические эффекты *частного характера*:

1. Сокращение доли автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным требованиям;

2. Создание условий для повышения уровня безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального образования;

3. Обеспечение постоянной круглогодичной связи всех частей и районов муниципального образования сетью автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием;

4. Сокращение смертности на территории муниципального образования прямо и косвенно связанной с проблемой бездорожья, в том числе - благодаря своевременному оказанию медицинской помощи;

5. Увеличение сроков эксплуатации автомобильных дорог, за счет повышения качества своевременного выполнения дорожных работ;

6. Обеспечение своевременного и в целом нормативного времени прибытия к населению скорой медицинской помощи и противопожарных служб;

7. Уменьшение износа автомашин.

8. Повышение уровня доступности для населения медицинских услуг, услуг образования и культуры.

Таким образом, надлежащее управление вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства со стороны муниципальной власти, как показало проведенное исследование, действительно способно в достаточно короткие сроки и существенным образом привести к позитивным зримым транспортным и внетранспортным эффектам. Транспортный эффект заключается в получении прямых выгод, получаемых в результате улучшения дорожных условий, для лиц, пользующихся автомобильными дорогами. Транспортный эффект включает в себя экономию

затрат на эксплуатацию транспортных средств, сокращение времени нахождения в пути, повышение эффективности использования транспортных средств, снижение количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших, повышение комфортности движения и улучшение удобства в пути следования. Внетранспортный эффект связан с влиянием совершенствования и развития сети автомобильных дорог общего пользования местного значения на социально-экономическое развитие района и экологическую обстановку.

В заключение статьи её автор считает важным коротко указать на то, что базовыми направлениями работы органов местного самоуправления на обследованных территориях по направлению осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства, и приведшие к показанным позитивным результатам, стали такие как: непосредственный ремонт муниципальных автомобильных дорог; обеспечение соответствия технических характеристик проезжей части отремонтированных автомобильных дорог нормативным требованиям; снижение аварийности на отремонтированных автомобильных дорогах; обеспечение сохранности отремонтированных автомобильных дорог и другие.

Ключевым «правилом успеха», как показало исследование, стало применение программно-целевого метода управления в развитии автомобильных дорог общего пользования, что в свою очередь, позволило системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли муниципальных образований в условиях ограниченных финансовых ресурсов и координировать усилия бюджетов всех уровней.

Как показало проведенное исследование, базовым условием успеха управленческих мероприятий в рассматриваемой сфере являлась активная совместная деятельность всех подразделений местных администраций по выполнению планов доходов местного бюджета и планомерная работа по выполнению программ ремонта и содержания автомобильных дорог

муниципального образования. Залогом успеха достижения названных эффектов являлась глубокая погруженность и активная аналитическая работа на стадии стратегического планирования стороны специалистов – муниципальных служащих, а также аккуратная концентрация финансовых и иных ресурсов именно на приоритетных направлениях развития автомобильных дорог местного значения, обеспечивающих наибольший социально-экономический эффект.

### 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».

Статистический показатель «Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям на конец года регионального или межмуниципального значения». [Электронный ресурс] URL: <https://fedstat.ru/indicator/50215> (дата обращения: 24.09.2022).

Об утверждении муниципальной программы «Развитие системы общественного транспорта и обеспечение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании «город Екатеринбург» на 2017 - 2021 годы»: Постановление Администрации г. Екатеринбурга от 31.10.2016 № 2168 (в ред. от 19.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование современной городской среды в городе Нижний Тагил на 2017 - 2024 годы»: Постановление Администрации г. Нижний Тагил от 13.06.2017 № 1388-ПА (в ред. от 14.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».



Об утверждении муниципальной программы «Развитие и содержание объектов городского и коммунального хозяйства города Нижний Тагил до 2024 года»: Постановление Администрации г. Нижний Тагил от 07.11.2014 № 2315-ПА (в ред. от 27.04.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение функционирования городского хозяйства в Каменск-Уральском городском округе на 2020 - 2026 годы»: Постановление Администрации г. Каменска-Уральского от 10.10.2019 № 837 (в ред. от 24.05.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование современной городской среды на территории Каменск-Уральского городского округа на 2017 - 2024 годы»: Постановление Администрации г. Каменска-Уральского от 24.05.2017 № 424 (в ред. от 16.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Безопасность дорожного движения в городском округе Первоуральск на 2018 - 2023 годы» (вместе с «Муниципальная программа «Безопасность дорожного движения в городском округе Первоуральск на 2018 - 2028 годы»): Постановление Администрации городского округа Первоуральск от 18.10.2017 № 2088 (в ред. от 12.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Программы профилактики нарушений обязательных требований при осуществлении муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения на территории городского округа Первоуральск на 2021 - 2023 годы: Постановление Администрации городского округа Первоуральск от 17.12.2020 № 2458. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспорта, дорожного хозяйства и благоустройство на территории Серовского городского округа» на 2021 - 2024 годы»: Постановление Администрации Серовского городского



округа от 16.11.2020 № 1550 (в ред. от 14.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства в Новоуральском городском округе» на 2020 - 2026 годы»: Постановление Администрации Новоуральского городского округа от 10.01.2020 № 18-а (в ред. от 09.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие жилищно-коммунального хозяйства, дорожного хозяйства и транспортного обслуживания, повышение энергетической эффективности на территории городского округа Верхняя Пышма до 2020 года»: Постановление Администрации городского округа Верхняя Пышма от 30.09.2014 № 1707 (в ред. от 08.08.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Асбестовского городского округа до 2024 года»: Постановление администрации Асбестовского городского округа от 05.12.2013 № 777-ПА. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной целевой программы «Обеспечение содержания, ремонта, реконструкции и нового строительства автомобильных дорог общего пользования городского округа Ревда и сооружений на них» до 2020 года»: Постановление администрации городского округа Ревда Свердловской области от 15 ноября 2010 г. № 2624. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Березовского городского округа: Постановление администрации Березовского городского округа от 30.11.2018 №1029-1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства на

территории Полевского городского округа на 2019 - 2024 годы»: Постановление Администрации Полевского городского округа от 07.11.2016 № 394-ПА (в ред. от 12.11.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы городского округа Краснотурьинск «Развитие транспорта, дорожного хозяйства городского округа Краснотурьинск до 2024 года»: Постановление Администрации городского округа Краснотурьинск от 28.04.2015 № 574 (в ред. от 06.08.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства Верхнесалдинского городского округа до 2021 года»: Постановление Администрации Верхнесалдинского городского округа от 15.10.2014 № 3156 (в ред. от 23.04.2015). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Качканарского городского округа до 2035 года: Постановление Администрации Качканарского городского округа от 27.12.2018 № 1162. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование современной городской среды на территории городского округа Красноуфимск на 2018-2024 годы»: Постановление главы городского округа Красноуфимск от 22.09.2017 № 940. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспортного комплекса муниципального образования Алапаевское до 2024 года»: Постановление Администрации муниципального образования Алапаевское от 29.12.2018 № 1103 (в ред. от 16.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении комплексной программы «Развитие Режевского городского округа» на 2016 - 2021 годы»: Постановление Правительства Свердловской области от 13 мая 2016 года № 308-ПП. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении комплексной программы «Развитие Муниципального образования город Ирбит» на 2018 - 2025 годы»: Постановление Правительства Свердловской области от 26.12.2018 № 977-ПП (в ред. от 19.11.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении комплексной программы «Развитие Муниципального образования город Ирбит» на 2018 - 2025 годы»: Постановление Правительства Свердловской области от 26.12.2018 № 977-ПП (в ред. от 07.11.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие жилищно-коммунального и дорожного хозяйства, организации благоустройства и повышения энергетической эффективности в городском округе Сухой Лог»: Постановление Главы городского округа Сухой Лог от 25.10.2013 № 2242-ПГ (в ред. от 25.11.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

**Shukhovtsev V.V.**

Master's student of the Ural Institute of Management

– branch of RANEPА

(Ekaterinburg, Russia)

**COMPARATIVE STUDY ACHIEVED BY  
LARGEST MUNICIPALITIES OF SVERDLOVSK REGION SOCIALLY  
USEFUL SOCIO-ECONOMIC EFFECTS DUE TO PROPER  
MANAGEMENT OF IMPLEMENTATION OF ROAD  
ACTIVITIES & DEVELOPMENT OF ROAD FACILITIES**

***Abstract:** the article reflects the results of its author's own research, based on the analysis of official websites and profile strategic planning documents of two dozen of the largest municipalities of the Sverdlovsk region, which made it possible to identify, establish, aggregate, summarize and group general and special socially useful socio-economic effects achieved by local authorities due to proper management of the implementation of the road activities and development of the road economy.*

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

УДК 369.032

**Шуховцев В.В.**

магистрант Уральского института управления

– филиала РАНХиГС (УИУ РАНХиГС)

(г. Екатеринбург, Россия)

**СРАВНИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПЕРЕДОВЫХ ПРАКТИК  
МУНИЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВОПРОСАМИ  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ  
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА (НА ПРИМЕРЕ КРУПНЕЙШИХ  
МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ)**

*Аннотация:* в статье отражены результаты собственного исследования её автора, произведенного на основе анализа официальных сайтов и профильных документов стратегического планирования двух десятков наиболее крупных муниципальных образований Свердловской области, позволившего выявить, установить, агрегировать, обобщить и сгруппировать общие и специальные наилучшие современные практики в сфере муниципального управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства, позволившие обследованным муниципалитетам существенным образом увеличить результативность и повысить социально-экономическую эффективность состояния рассматриваемой сферы местного хозяйства.

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

Проблематика дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства в населенных пунктах Российской Федерации и между ними является предельно актуальной и, по всем известным обстоятельствам, останется такой на долгие годы для каждого, без исключения, муниципального образования страны.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы любого государства. От уровня транспортно-

эксплуатационного состояния, частоты и качества ремонта, глубины модернизации автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих связь регионов и муниципальных образований между собой, во многом зависит решение задачи достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий для предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения.

Длительный срок эксплуатации автомобильных дорог общего пользования, расположенных в границах городских поселений, без проведения капитального ремонта, в ситуации постоянного увеличения интенсивности движения транспорта, износ дорожного покрытия, а также погодноклиматические условия приводят к существенному изменению требований к качеству дорожного полотна и повышению условий дорожного движения. Увеличение плотности транспортных потоков, интенсивности движения приводят к увеличению нагрузок на покрытие автомобильных дорог. На состояние дорог оказывает влияние и несоответствие категории автомобильной дороги существующей интенсивности движения. Наиболее распространенными дефектами асфальтобетонных покрытий являются износ, выкрашивание, выбоины, трещины и т.д.

Справедливо и обратное суждение о том, что несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации территории приводит к существенному росту расходов экономических агентов (фирм, домохозяйств, общественного сектора), снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Кроме того, само дорожное хозяйство как отрасль является важнейшим элементом производственной инфраструктуры, определяющей состояние транспортной системы России и оказывающий огромное влияние на рост всех отраслей экономики. Ремонт и модернизация сферы дорожного хозяйства являются факторами, стимулирующими социально-экономическое развитие страны, региона, отдельного муниципального образования.

Названные выше и иные проблемы автодорожного комплекса ставят перед органами власти всех уровней в число первоочередных задач требование о повышении качества управления – планирования, реализации и контроля проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведения технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения и так далее.

На базовом уровне, предельно рамочно, полномочия органов местного самоуправления в сфере управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства определены в профильных нормативных актах - Федеральном законе от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [1], Федеральном законе 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» [2]. Однако непосредственная управленческая практика рождается в ежедневном последовательном управленческом процессе, постоянно развиваясь, совершенствуясь и непрерывно видоизменяясь.

Поскольку в сферу научных интересов автора настоящей статьи входят непосредственные вопросы муниципального управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства, то, закономерно, в фокусе внимания, находятся различные аспекты и тенденции развития названной сферы общественных отношений.

Свердловская область традиционно, вот уже многие годы, занимает медианное положение в рейтингах качества дорожного покрытия на автомобильных дорогах общего пользования различных категорий, о чём говорят ежегодно публикуемые Росстатом данные о качестве дорог регионального или межмуниципального значения в России, характеризующие

степень соответствия последних нормативным требованиям в различных субъектах Российской Федерации [3]. Средние позиции Свердловской области, для целей настоящего исследования, подходят наилучшим образом, ведь это значит, что сложившийся в практике расположенных на её территории органов местного самоуправления управленческий опыт является, в самом позитивном смысле, средним усредненным, типовым, универсальным и всеобщим применимым.

С целью выявления, обобщения, систематизации и развития наилучшего опыта муниципального управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства автором настоящей статьи в рамках её подготовки было осуществлено самостоятельное сравнительное исследование передовых практик на примере крупнейших муниципальных образований Свердловской области.

Исследование проводилось методом анализа документов стратегического планирования и данных, опубликованных на официальных сайтах следующих, предварительно ранжированных по численности населения (от большего к меньшему) муниципальных образований: муниципального образования «город Екатеринбург» [4], города Нижний Тагил [5] [6], Каменск-Уральского городского округа [7] [8], городского округа Первоуральск [9] [10], Серовского городского округа [11], Новоуральского городского округа [12], городского округа Верхняя Пышма [13], Асбестовского городского округа [14], городского округа Ревда [15], Березовского городского округа [16], Полевского городского округа [17], городского округа Краснотурьинск [18], Верхнесалдинского городского округа [19], Качканарского городского округа [20], городского округа Красноуфимск [21], муниципального образования Алапаевское [22], Режевского городского округа [23], муниципального образования город Ирбит [24] [25], городского округа Сухой Лог [26].

Проведенное сравнительное исследование позволило выявить передовые практики муниципального управления вопросами осуществления дорожной



деятельности и развития дорожного хозяйства в деятельности органов местного самоуправления и сгруппировать их для удобства понимания и восприятия в две группы. К первой категории отнесены меры (управленческие инструменты, технологии, механизмы, направления деятельности) общего характера, а ко второй категории – специального характера, то есть более уникальные, встречающиеся в практике деятельности органов местного самоуправления сравнительно реже, однако, обладающие кратно большим потенциалом и управленческой эффективностью.

Проведенное исследование позволило установить, что наиболее результативными и перспективными мероприятиями *общего характера*, действительно способствующими существенному росту качества муниципального управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства в практике крупнейших муниципальных образований Свердловской области являются следующие:

1. Приведение сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствие с нормативными требованиями - нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям к автомобильным дорогам, путем осуществления работ, направленных на повышение прочности, ровности, коэффициента сцепления, ликвидации колеи и ямочности;

2. Активное проведение капитального ремонта существующих автомобильных дорог общего пользования в границах муниципального образования;

3. Увеличение затрат на выполнение комплекса работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;

4. Кратное увеличение количества закупленной техники, машин и оборудования для производства дорожных работ;

5. Формирование и реализации самостоятельного направления деятельности дорожных служб, направленной на сохранение и восстановление



существующей дорожной сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

6. Ужесточение управленческого контроля за своевременностью и качеством выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог;

7. Более активное и интенсивное проведение мероприятий, направленные на улучшение состояния и технической оснащенности объектов дорожной инфраструктуры, приведение их в соответствие с современными требованиями;

8. Ликвидация имеющихся «узкие» мест с целью увеличения пропускной способности звеньев, ограничивающих передвижение транспорта, а равно – создание условий для полной реализации технических возможностей современных подвижных средств;

9. Реализация проектов по инновационной модернизации автомобильных дорог, составляющих основные направления опорной сети дорог муниципальных образований, за счет, прежде всего, принципиально более качественному улучшению дорожного покрытия. Например, применение современных дорожно-строительных материалов, обеспечивающих высокое качество дорожных конструкций и позволяющих производство работ в сложных климатических условиях;

10. Усиление управленческого контроля за производством типовых работ и осуществлением таких регулярных мероприятий по ремонту и содержанию дорог как: зимнее содержание дорог - механизированная очистка дорог и тротуаров от снега, ручная посыпка, ручная чистка тротуаров, подъездов, механизированная россыпь противогололедных материалов, поправка дорожных знаков, очистка обочин от снега, расчистка снега, другие виды работ; летнее содержание дорог - механизированная очистка дорог и тротуаров от пыли и грязи, мойка проезжей части, прочистка бордюрного камня, подметание тротуаров, побелка бордюрного камня, установка дорожных знаков, разметка проезжей части, монтаж светофора, другие виды работ.

Проведенное исследование позволило установить, что наиболее

результативными и перспективными мероприятиями *специального характера*, действительно способствующими существенному росту качества муниципального управления вопросами осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства в практике крупнейших муниципальных образований Свердловской области являются следующие:

1. Разработка и реализация организационных мероприятий, направленных на существенное улучшение точности разработки и проектно-сметной документации, а также усиление контроля за точностью её содержания. Например, проверки достоверности определения сметной стоимости ремонта автомобильных дорог;

2. Повышение частоты и тщательности процессов инвентаризации автомобильных дорог всех категорий;

3. Более активная позиция местных администраций в вопросах, касающихся регистрации прав муниципальной собственности на бесхозные автомобильные дороги;

4. Непосредственная оптимизация транспортной сети муниципальных автомобильных дорог общего пользования;

5. Организация обследований и проведения проектно-изыскательских мероприятий для определения объемов и видов необходимых работ по ремонту и реконструкции участков муниципальных автомобильных дорог и дорожно-уличной сети с последующим составлением сметной документации с привлечением лучших специалистов и проектных организаций, обладающих наибольшей экспертностью в названных вопросах (в том числе и зарубежных, из Москвы и Санкт-Петербурга);

6. Совершенствование порядков и технологий проведения конкурсных и иных установленных законодательством процедур для определения исполнителей дорожных ремонтно-строительных работ;

7. Анализ и имплементация наилучшего зарубежного опыта в вопросах повышения уровня реконструкции сети автомобильных дорог общего

пользования для осуществления круглогодичного, бесперебойного и безопасного движения автомобильного транспорта, строительство новых автомобильных дорог;

8. Формирование более точечных, максимально адресных перечней подлежащих ремонту дорог, а также дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к многоквартирным домам, требующих замены асфальтового покрытия.

9. Формирование уникальных инновационных управленческих практик в части возмещения муниципальным казенным предприятиям, собственником которых является муниципальное образование, затрат на оказание услуг (выполнение работ), связанных с ремонтом действующей сети автомобильных дорог общего пользования муниципального образования;

10. Совершенствование системы, принципов и подходов к финансированию дорожного хозяйства муниципального образования;

11. Привлечение внимания общественности муниципального образования через местные телевизионные каналы, газеты, блогосферу, иные средства массовой информации к задаче усиления обратной связи с местными властями по вопросам актуальности работ по содержанию автомобильных дорог, включающим в себя своевременное устранение ямочности и других дефектов дорожных покрытий, нанесение дорожной разметки, установку и замену ограждений, устройство освещения и другие работы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, удобства эксплуатации автодорог и увеличения срока службы их покрытий.

Самостоятельного внимания заслуживает опыт ряда муниципальных образований, которые достигли особенно высоких результатов в решении проблем приведения в нормативное состояние автомобильных дорог путём усиления работы по межведомственному взаимодействию с органами исполнительной власти субъекта Федерации в части привлечения средств из целевого бюджетного территориального дорожного фонда региона.

Таким образом, применение всей совокупности и даже части названных мероприятий, как показало исследование, способно в достаточно короткие сроки существенным образом привести к позитивным зримым транспортным и внетранспортным эффектам. Транспортный эффект, как известно, отражает прямые выгоды для лиц, пользующихся автомобильными дорогами, получаемые в результате улучшения дорожных условий. Этот эффект выражается в экономии затрат на эксплуатацию транспортных средств, сокращении времени нахождения в пути, повышении эффективности использования транспортных средств, снижении риска дорожно-транспортных происшествий, повышении комфортности движения и удобств в пути следования. Внетранспортный эффект, соответственно, отражает влияние совершенствования и развития сети автомобильных дорог на социально-экономическое развитие муниципального образования. В числе наиболее значимых социально-экономических последствий модернизации и развития автомобильных дорог на обследованных территориях встречалось: повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения; активизация экономической деятельности, расширение рынков сбыта продукции; создание новых рабочих мест; сокращение негативного влияния дорожно-транспортного комплекса на окружающую среду; снижение отрицательных последствий чрезвычайных ситуаций; улучшение транспортного обслуживания сельского хозяйства; ликвидация бездорожья в сельской местности; повышение качества транспортного обслуживания населения; обеспечение бесперебойного транспортного сообщения по территории.

В заключение статьи её автор приходит к результирующему выводу о том, что претендующая на высокие результаты по-настоящему по-современному организованная деятельности органов местного самоуправления в сфере осуществления дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства – это деятельность направленная на создание благоприятных организационно-правовых и экономических условий для обеспечения качественного содержания,

своевременного ремонта автомобильных дорог и сооружений на них в границах города и сельских поселений, а также на инициативное привлечение и эффективное использование целевых ассигнований из областного, местного бюджетов и других источников.

Базовым условием успеха управленческих мероприятий в рассматриваемой сфере, как показало проведенное исследование, является активная совместная деятельность всех подразделений местной администрации по выполнению планов доходов местного бюджета и планомерная работа по выполнению программ ремонта и содержания автомобильных дорог муниципального образования. Залогом успеха достижения названной ключевой задачи является глубокое погружение и активная аналитическая работа на стадии стратегического планирования со стороны специалистов – муниципальных служащих, а также аккуратная концентрация финансовых и иных ресурсов именно на приоритетных направлениях развития автомобильных дорог местного значения, обеспечивающих наибольший социально-экономический эффект.

### **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».

Статистический показатель «Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям на конец года регионального или межмуниципального значения». [Электронный ресурс] URL: <https://fedstat.ru/indicator/50215> (дата обращения: 09.10.2021).

Об утверждении муниципальной программы «Развитие системы общественного транспорта и обеспечение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании «город Екатеринбург» на 2017 - 2021 годы»: Постановление Администрации г. Екатеринбурга от 31.10.2016 № 2168 (в ред. от 19.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование современной городской среды в городе Нижний Тагил на 2017 - 2024 годы»: Постановление Администрации г. Нижний Тагил от 13.06.2017 № 1388-ПА (в ред. от 14.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие и содержание объектов городского и коммунального хозяйства города Нижний Тагил до 2024 года»: Постановление Администрации г. Нижний Тагил от 07.11.2014 № 2315-ПА (в ред. от 27.04.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение функционирования городского хозяйства в Каменск-Уральском городском округе на 2020 - 2026 годы»: Постановление Администрации г. Каменска-Уральского от 10.10.2019 № 837 (в ред. от 24.05.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование современной городской среды на территории Каменск-Уральского городского округа на 2017 - 2024 годы»: Постановление Администрации г. Каменска-Уральского от 24.05.2017 № 424 (в ред. от 16.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Безопасность дорожного движения в городском округе Первоуральск на 2018 - 2023 годы» (вместе с «Муниципальная программа «Безопасность дорожного движения в городском округе Первоуральск на 2018 - 2028 годы»): Постановление Администрации городского округа Первоуральск от 18.10.2017 № 2088 (в ред. от 12.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Программы профилактики нарушений обязательных требований при осуществлении муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения на территории городского округа Первоуральск на 2021 - 2023 годы: Постановление Администрации городского округа Первоуральск от 17.12.2020 № 2458. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспорта, дорожного хозяйства и благоустройство на территории Серовского городского округа» на 2021 - 2024 годы»: Постановление Администрации Серовского городского округа от 16.11.2020 № 1550 (в ред. от 14.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства в Новоуральском городском округе» на 2020 - 2026 годы»: Постановление Администрации Новоуральского городского округа от 10.01.2020 № 18-а (в ред. от 09.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие жилищно-коммунального хозяйства, дорожного хозяйства и транспортного обслуживания, повышение энергетической эффективности на территории городского округа Верхняя Пышма до 2020 года»: Постановление Администрации городского округа Верхняя Пышма от 30.09.2014 № 1707 (в ред. от 08.08.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Асбестовского городского округа до 2024 года»: Постановление администрации Асбестовского городского округа от 05.12.2013 № 777-ПА. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной целевой программы «Обеспечение содержания, ремонта, реконструкции и нового строительства автомобильных дорог общего



пользования городского округа Ревда и сооружений на них» до 2020 года»: Постановление администрации городского округа Ревда Свердловской области от 15 ноября 2010 г. № 2624. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Березовского городского округа: Постановление администрации Березовского городского округа от 30.11.2018 №1029-1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства на территории Полевского городского округа на 2019 - 2024 годы»: Постановление Администрации Полевского городского округа от 07.11.2016 № 394-ПА (в ред. от 12.11.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы городского округа Краснотурьинск «Развитие транспорта, дорожного хозяйства городского округа Краснотурьинск до 2024 года»: Постановление Администрации городского округа Краснотурьинск от 28.04.2015 № 574 (в ред. от 06.08.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства Верхнесалдинского городского округа до 2021 года»: Постановление Администрации Верхнесалдинского городского округа от 15.10.2014 № 3156 (в ред. от 23.04.2015). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Качканарского городского округа до 2035 года: Постановление Администрация Качканарского городского округа от 27.12.2018 № 1162. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Формирование современной городской среды на территории городского округа Красноуфимск на 2018-2024 годы»: Постановление главы городского округа Красноуфимск от 22.09.2017 № 940. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспортного комплекса муниципального образования Алапаевское до 2024 года»: Постановление Администрации муниципального образования Алапаевское от 29.12.2018 № 1103 (в ред. от 16.07.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении комплексной программы «Развитие Режевского городского округа» на 2016 - 2021 годы»: Постановление Правительства Свердловской области от 13 мая 2016 года № 308-ПП. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».



Об утверждении комплексной программы «Развитие Муниципального образования город Ирбит» на 2018 - 2025 годы»: Постановление Правительства Свердловской области от 26.12.2018 № 977-ПП (в ред. от 19.11.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении комплексной программы «Развитие Муниципального образования город Ирбит» на 2018 - 2025 годы»: Постановление Правительства Свердловской области от 26.12.2018 № 977-ПП (в ред. от 07.11.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об утверждении муниципальной программы «Развитие жилищно-коммунального и дорожного хозяйства, организации благоустройства и повышения энергетической эффективности в городском округе Сухой Лог»: Постановление Главы городского округа Сухой Лог от 25.10.2013 № 2242-ПГ (в ред. от 25.11.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

### **Shukhovtsev V.V.**

Master's student of the Ural Institute of Management

– branch of RANEPА

(Ekaterinburg, Russia)

## **COMPARATIVE STUDY OF BEST PRACTICES OF MUNICIPAL MANAGEMENT IN IMPLEMENTATION OF ROAD ACTIVITIES & DEVELOPMENT OF ROAD FACILITIES (EXAMPLE OF LARGEST MUNICIPALITIES OF SVERDLOVSK REGION)**

***Abstract:** the article reflects the results of its author's own research, based on the analysis of official websites and profile strategic planning documents of two dozen of the largest municipalities of the Sverdlovsk region, which made it possible to identify, establish, aggregate, summarize and group general and special best modern practices in the field of municipal management of road activities and road development, which allowed the surveyed municipalities to significantly increase the effectiveness and increase the socio-economic efficiency of the state of the considered sphere of local economy.*

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