

Научно-исследовательский центр «Иннова»

**ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЕ
НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ:
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА**

Сборник научных трудов по материалам
XXIV Международной научно-практической
конференции, 15 апреля 2024 года, г.-к. Анапа

Анапа
2024

УДК 00(082) + 001.18 + 001.89

ББК 94.3 + 72.4: 72.5

Ф94

Научный редактор:
Скорикова Екатерина Николаевна

Редакционная коллегия:

Бондаренко С. В., к.э.н., профессор (Россия, г. Краснодар), **Дегтярев Г. В.**, д.т.н., профессор (Россия, г. Краснодар), **Хилько Н. А.**, д.э.н., доцент (Россия, г. Анапа), **Ожерельева Н. Р.**, к.э.н., доцент (Россия, г. Анапа), **Жиянова Н. Э.**, к.э.н., профессор (Узбекистан, г. Ташкент), **Климов С. В.** к.п.н., доцент (Россия, г. Пермь), **Михайлов В. И.** к.ю.н., доцент (Россия, г. Москва).

Ф94 ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА. Сборник научных трудов по материалам XXIV Международной научно-практической конференции (г.-к. Анапа, 15 апреля 2024 г.). – Анапа: Изд-во «НИЦ ЭСП» в ЮФО, 2024. - 52 с.

ISBN 978-5-95356-423-6

В настоящем издании представлены материалы XXIV Международной научно-практической конференции «Фундаментальные научные исследования: теория и практика», состоявшейся 15 апреля 2024 года в г.-к. Анапа. Материалы конференции посвящены актуальным проблемам науки, общества и образования. Рассматриваются теоретические и методологические вопросы в социальных, гуманитарных, естественных и других науках.

Издание предназначено для научных работников, преподавателей, аспирантов, всех, кто интересуется достижениями современной науки.

За содержание и достоверность статей, а также за соблюдение законов об интеллектуальной собственности ответственность несут авторы. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов статей. При использовании и заимствовании материалов ссылка на издание обязательна.

Информация об опубликованных статьях размещена на платформе научной электронной библиотеки (eLIBRARY.ru). **Договор № 2341-12/2017К от 27.12.2017 г.**

Электронная версия сборника находится в свободном доступе на сайте:
www.innova-science.ru.

УДК 00(082) + 001.18 + 001.89
ББК 94.3 + 72.4: 72.5

ISBN 978-5-95356-423-6

© Коллектив авторов, 2024.
© Изд-во «НИЦ ЭСП» в ЮФО
(подразделение НИЦ «Иннова»), 2024.

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА:

АНАЛИЗ НЕИСПРАВНОСТЕЙ КОЛЕСНЫХ ПАР

Дорогина Мелитта Геннадьевна..... 5

НАЗНАЧЕНИЕ И ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

АВТОМАТИЧЕСКОГО СЦЕПНОГО УСТРОЙСТВА.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ВИДЫ

Мухамбетов Тимур Ринатович..... 11

КОММУНИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:

СВЯЗЬ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ И РАЗВИТИЕ

Семеновых Никита Ильич..... 17

ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Семенюг Данила Назарович 23

ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

РОЛЬ ПЕРЕДОВОГО ПЕДАГОГИЧЕСКОГО ОПЫТА

ПРИ ВНЕДРЕНИИ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В

ШКОЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Кутуев Денис Аскатович..... 29

ЯЗЫКОЗНАНИЕ. ФИЛОЛОГИЯ

СИСТЕМНОСТЬ В ЛЕКСИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ ЯЗЫКОВ:

ДИНАМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ЛЕКСИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ

ГЛАГОЛОВ ДЕСТРУКЦИИ В ТАДЖИКСКОМ И АНГЛИЙСКОМ

ЯЗЫКАХ

Мирзоева Шахноза Юсуфовна..... 35

ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ

СТРАТЕГИИ ТВОРЧЕСКОЙ АДАПТАЦИИ

*В АУДИОВИЗУАЛЬНОМ ПЕРЕВОДЕ**Николаев Никита Михайлович..... 41***ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ***ОСОБЕННОСТИ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ**НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ**Смитюх Илона Петровна 46*

ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 629.4

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА: АНАЛИЗ НЕИСПРАВНОСТЕЙ КОЛЕСНЫХ ПАР

Дорогина Мелитта Геннадьевна

студент

Научный руководитель: Маринич Виталий Александрович,

преподаватель

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,

Колледж железнодорожного транспорта,

город Екатеринбург

***Аннотация.** В данной статье рассматривается система осмотра и освидетельствования колесных пар подвижного состава с целью обеспечения безопасности движения. Описываются этапы осмотра колесных пар под вагонами, включая выявление дефектов при прибытии и отправлении поездов, на пунктах технического обслуживания и после аварий.*

This article examines the inspection and certification system for the wheelsets of rolling stock aimed at ensuring the safety of movement. The stages of wheelset inspection under wagons are described, including defect identification upon arrival and departure of trains, at technical maintenance points, and after accidents.

***Ключевые слова:** система, осмотр, освидетельствование, колесные пары, подвижной состав, безопасность движения, этапы, дефекты, поезда, техническое обслуживание, аварии*

***Keywords:** system, inspection, certification, wheelsets, rolling stock, safety of movement, stages, defects, trains, technical maintenance, accidents*

Для проверки состояния эксплуатируемых колесных пар, своевременного

изъятия из-под вагонов колесных пар с дефектами, угрожающими безопасности движения, а также для проверки качества подкатываемых и отремонтированных колесных пар существует система их осмотра и освидетельствования – *обыкновенного и полного*.

Осмотр колесных пар под вагонами производится на станциях формирования и оборота поездов в момент их прибытия с ходу (выявление ползунов, крупных выщербин, раковин и т.п.); после прибытия и перед отправлением; на пунктах технического обслуживания станции, где предусмотрена стоянка для технического осмотра вагонов; после крушений, аварий, столкновений неповрежденных вагонов; при текущем отцепочном ремонте.

Обыкновенное освидетельствование колесных пар выполняется при каждой подкатке их под вагон, если перед этим они не подвергались полному освидетельствованию. До очистки колесной пары производится предварительный осмотр. По характерным наслоениям грязи можно выявить трещины в элементах колесной пары, по скоплениям ржавчины или масла и растрескиванию краски с внутренней стороны ступицы колеса сдвиг и ослабление ее на оси. После обмывки и очистки доступные части оси проверяют магнитным дефектоскопом. Затем производят внешний осмотр колесной пары и проверку соответствия всех размеров и износов установленным нормам. Колесные пары с роликовыми подшипниками подвергаются также промежуточной ревизии букс.

Полное освидетельствование колесных пар производится при формировании и ремонте со сменой элементов; при нечетких клейме и знаках последнего полного освидетельствования; через одну обточку колесных пар при предельном прокате и других неисправностях поверхности катания; во время полной ревизии букс; при ремонте вагонов на заводах; после крушений и аварий у поврежденных вагонов и в ряде других случаев. Колесную пару тщательно осматривают, демонтируют буксовые узлы, обмывают и очищают от старой краски, ось проверяют дефектоскопированием. По окончании освидетельствования колесные пары принимает представитель ОТК или колесный мастер, затем на них наносят установленные клейма и знаки, окрашивают и сушат.

В процессе полного освидетельствования колесных пар кроме тщательной проверки всех элементов и соответствующих измерений проверяют магнитным дефектоскопом шейки, предподступичные части (для чего снимают внутренние и лабиринтные кольца) и среднюю часть оси. Можно проверить подступичные части и шейки, не снимая внутренних колец, с помощью ультразвукового дефектоскопа. После полного освидетельствования на торцах шеек осей колесных пар, признанных годными, выбивают установленные клейма и знаки.

Нормальная работа вагонов и безопасность движения поезда во многом зависят от исправности колесных пар. Чаще всего изнашиваются и повреждаются поверхности катания и гребни колесных пар. Для проверки состояния колесных пар осмотрщики вагонов в пунктах формирования и оборота поездов пользуются специальным контрольно-измерительным инструментом: абсолютным шаблоном для измерения проката и толщины гребня колес; шаблоном для измерения вертикального подреза гребня; толщиномером для измерения обода колеса; штангенциркулем для измерения расстояния между внутренними гранями ободов колес.

Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободке, диске и ступице колеса, при наличии остrokонечного наката на гребне колесной пары, а также при износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути подвижного состава. Основными неисправностями колесных пар являются прокат, ползуны, трещины, подрезы, выщербины и раковины на поверхности катания колес и др. Наиболее опасны трещины в осях и колесах.

Прокатом колес называют естественный износ поверхности их катания вследствие трения о рельсы. При достаточно большом прокате гребень колеса может касаться болтов рельсовых креплений, что представляет прямую угрозу безопасности движения. Поэтому к эксплуатации не допускаются вагоны, у которых колесные пары имеют прокат более, а толщину обода менее размеров, установленных ПТЭ.

Ползунами называют стертые места (выбоины) на поверхности катания обода колеса, образующиеся при неправильном торможении, когда колеса, сильно зажатые тормозными колодками, перестают вращаться и ползут по рельсам (идут юзом). Ползуны крайне опасный дефект, вызывающий сильные удары колес о рельсы при движении вагонов, разрушающий путь и ходовые части вагонов. О появлении ползуна можно судить по характерному ритмичному стуку колес о рельсы. Глубину ползуна определяют абсолютным шаблоном по разности промеров в середине выбоины (наиболее глубокой ее части) и в месте нормального проката колеса. Изображение ползуна и наvara на колесной паре представлено на рисунке 1.

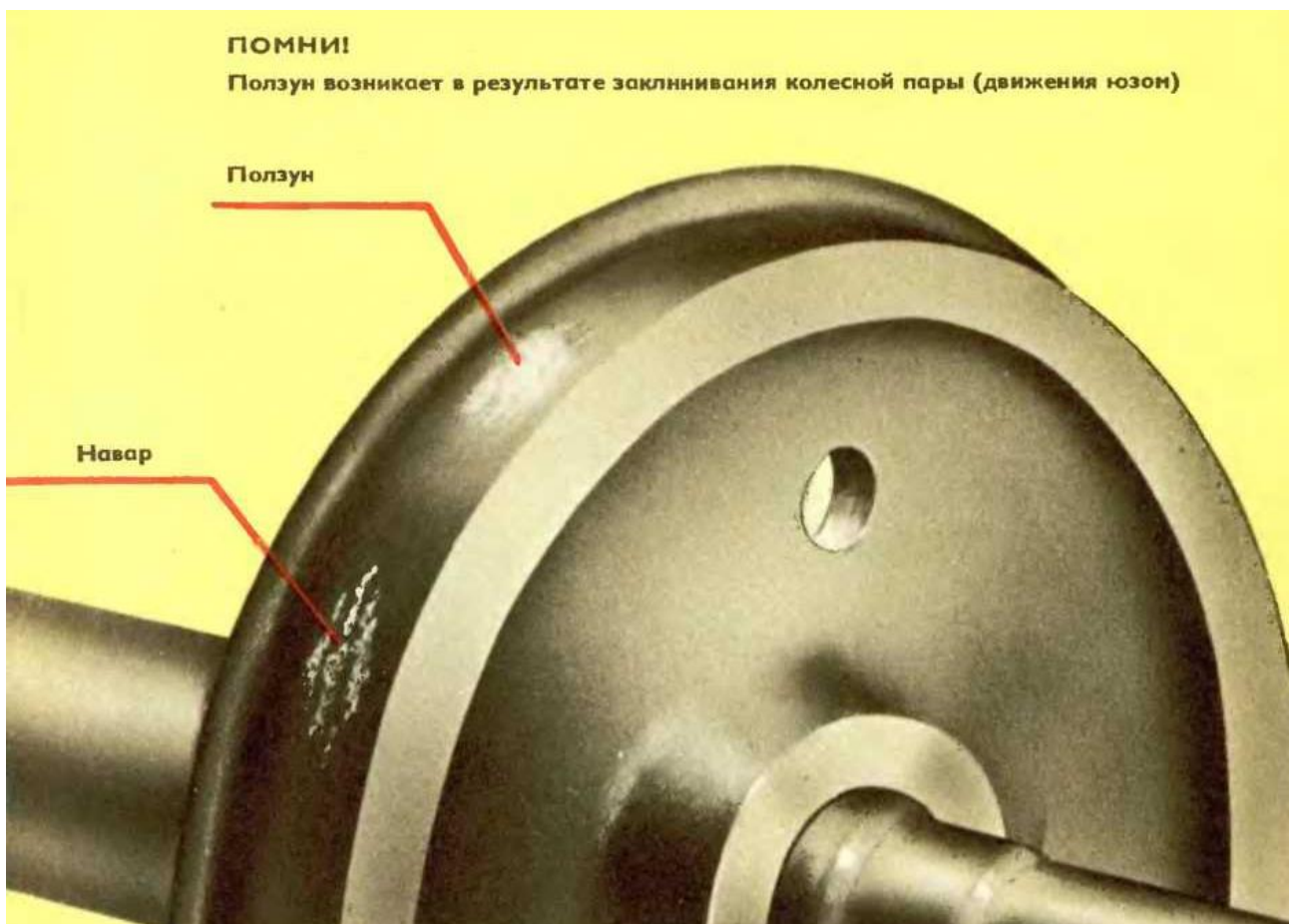


Рисунок 1 – Изображение ползуна и наvara на колесной паре

Выщербиной называют небольшое местное углубление на поверхности катания обода колеса, появляющееся вследствие наличия ползуна. Выщербины могут также появиться из-за скрытых пороков металла.

Выщербина на колесной паре железнодорожного вагона представляет

собой глубокий выем, ямку или вмятину, образованную в результате износа или механического повреждения. Этот вид дефекта часто возникает из-за износа колесных пар или при столкновениях с препятствиями на пути движения поезда. Выщербины могут приводить к ухудшению качества контакта между колесом и рельсом, что может вызывать увеличение трения, повышенный шум, а также дополнительные нагрузки на инфраструктуру железнодорожного пути. Важно регулярно осуществлять проверку колесных пар на наличие выщербин и своевременно устранять их для обеспечения безопасности и эффективности работы железнодорожного транспорта.

В связи с повышением скоростей движения поездов и применением композиционных колодок участились повреждения поверхности катания колес в виде кольцевых выработок и так называемых *наваров* (рис 1.), т.е. смещений металла, образующих возвышение на поверхности катания. Изображение выщербины на колесе с указанием размеров представлено на рисунке 2.

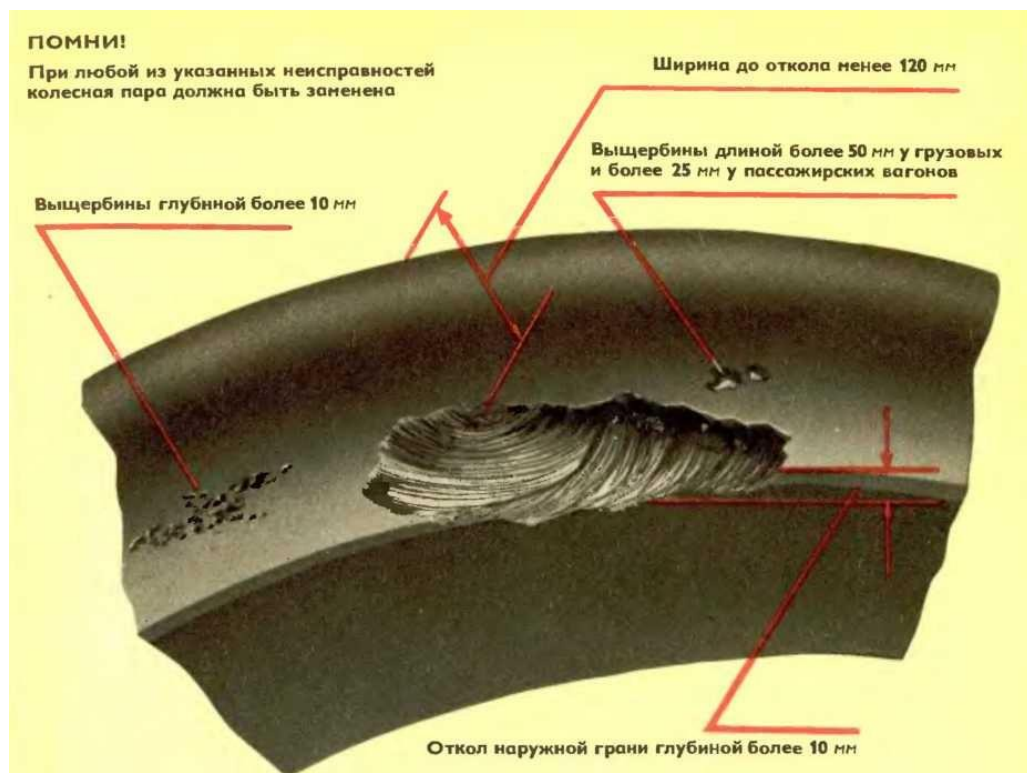


Рисунок 2 – Изображение выщербины на колесе с указанием размеров

Тонкий гребень. Тонкий гребень на колесной паре железнодорожного вагона представляет собой небольшую выступающую часть металла,

образованную в результате износа или повреждения. Этот вид дефекта обычно возникает из-за неправильной эксплуатации или износа колесных пар. Тонкий гребень может возникнуть из-за неравномерного износа колесной бандажной поверхности или из-за столкновений с другими объектами на пути движения поезда. Появление тонкого гребня может привести к увеличению вибраций, неровностей движения и ухудшению сцепления между колесом и рельсом, что может потенциально увеличить риск аварии. Поэтому обнаружение и исправление тонкого гребня важны для безопасности железнодорожного транспорта.

Список литературы

1. Гундорова Е. П. Технические средства железных дорог: Учебник для техникумов и колледжей ж.-д. транспорта. — М.: Маршрут, 2003. — 496 с. ISBN 5-89035-078-1
2. Пономарев, В. М. Комплексная безопасность на железнодорожном транспорте и метрополитене. В двух частях. Часть 2. Безопасность движения и безопасность в чрезвычайных ситуациях.: монография / В. М. Пономарев, В. И. Жуков, В. Г. Стручалин. — Москва: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015.
3. Амосов, А. В. Фонд оценочных средств Техническая эксплуатация железных дорог и безопасность движения. Часть 1.: методическое пособие / А. В. Амосов. — Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2020.
4. Бондаренко, А. А. Основы диагностики объектов и устройств железнодорожной инфраструктуры. Часть 1. Железнодорожный путь: учебное пособие / А. А. Бондаренко, И. К. Михалкин, О. Б. Симаков. — Москва: УМЦ ЖДТ, 2022. — 552 с.

УДК 629.4

**НАЗНАЧЕНИЕ И ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ
АВТОМАТИЧЕСКОГО СЦЕПНОГО УСТРОЙСТВА.
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ВИДЫ**

Мухамбетов Тимур Ринатович

студент

Научный руководитель: Маринич Виталий Александрович,

преподаватель

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта,
город Екатеринбург

***Аннотация.** В данной статье рассматривается функциональное назначение автосцепного устройства, его основные компоненты и конструктивные особенности. Освещается процесс классификации автосцепок по различным критериям, включая типы взаимодействия и методы соединения. Дается обзор современных требований к автосцепным устройствам, включая технические характеристики и правила приемки.*

This article examines the functional purpose of the auto-coupling device, its main components, and structural features. The process of classifying auto-couplers based on various criteria, including types of interaction and connection methods, is illuminated. An overview of modern requirements for auto-coupling devices is provided, including technical specifications and acceptance criteria.

***Ключевые слова:** автосцепное устройство, основные компоненты, конструктивные особенности, классификация, критерии, взаимодействие, методы соединения, требования, технические характеристики, правила приемки*

***Keywords:** auto-coupling device, main components, structural features,*

classification, criteria, interaction, connection methods, requirements, technical specifications, acceptance criteria

Автосцепное устройство предназначено для сцепления вагонов между собой и с локомотивом, передачи растягивающих и сжимающих усилий от одного вагона к другому, а также для смягчения действия продольных усилий. При автосцепном устройстве сцепление подвижного состава происходит автоматически, без участия сцепщика.

Конструкция автосцепки постоянно совершенствуется, при этом широко используются более прочные материалы. Рабочая нагрузка современной автосцепки увеличилась в 3 раза по сравнению с первым вариантом и составляет не менее 250 т при растяжении и до 300 т при сжатии.

Классификация автосцепных устройств. Все существующие автосцепные устройства *по способу взаимодействия между собой* подразделяются на три типа: нежесткие, жесткие и полужесткие, а *по способу соединения* механические и унифицированные.

Нежесткими принято называть автосцепки, которые в сцепленном состоянии допускают относительные вертикальные перемещения сцепленных корпусов, а в случае разницы по высоте рам вагона, располагаются ступенчато, сохраняя горизонтальное положение. Корпуса в таких конструкциях располагаются на жесткой опоре. Отклонения в горизонтальной плоскости обеспечиваются в таких конструкциях сравнительно простыми шарнирами на концах корпуса автосцепки (СА-3).

Жесткие автосцепки не допускают относительных вертикальных перемещений сцепленных корпусов, а при отклонении рам располагаются по одной прямой. На концах корпусов таких автосцепок необходимы сложные шарниры, обеспечивающие угловые отклонения в различных направлениях (метро)

Полужесткие автосцепки подобны нежестким, но они имеют ограничители, предотвращающие саморасцепы при увеличенных вертикальных относительных смещениях корпусов. В жестких и полужестких автосцепках корпуса размещаются на подпружиненных опорах (СА-3М).

Механические автосцепки используют для сцепления подвижного состава между собой, межвагонные коммуникации соединяют вручную. *Унифицированные* автосцепки применяют на специальном подвижном составе: вагонах метрополитена, некоторых типах зарубежных электропоездов и дизель-поездов и др. Автосцепные устройства подвижного состава Российских дорог общего назначения бывают двух типов: вагонного и паровозного. Автосцепное устройство вагонного типа устанавливается на грузовых и пассажирских вагонах, тепловозах, вагонах дизель-поездов и электропоездов и тендерах паровозов, а паровозного – на паровозах, мотовозах, автодрезинах и некоторых специальных вагонах. Четырехосные грузовые и пассажирские вагоны оснащены типовой нежесткой автосцепкой СА-3. Шестиосные и восьмиосные вагоны оборудованы нежесткой или полужесткой модернизированной автосцепкой СА-3М.

Согласно ГОСТ Р 54749–2011 Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки ***автосцепки должны обеспечивать:***

- автоматическое сцепление при разнице высот продольных осей автосцепок от 0 до 140 мм, относительном поперечном смещении этих осей в горизонтальном направлении от 0 до 160 мм и угле поворота в горизонтальной плоскости от 0° до 4,5°, а также угле 8° при относительном смещении в горизонтальном направлении 40 мм, что соответствует сцеплению вагонов в нормативных кривых;
- сохранение сцепленного состояния железнодорожного подвижного состава при движении, в том числе по расчетным круговым и S-образным кривым, указанным в таблице 1, а также переломам профиля пути 55‰, сопряженным вертикальной кривой радиусом 250 м;
- расцепление единиц железнодорожного подвижного состава в сжатом и свободном состоянии воздействием извне через расцепной привод;
- автоматическое сохранение расцепленного положения до разведения единиц железнодорожного подвижного состава;
- автоматическое восстановление готовности к сцеплению после

разведения расцепленных автосцепок;

– восстановление сцепления воздействием извне ошибочно расцепленных вагонов без их разведения;

– возможность визуального контроля положения механизма сцепления без захода человека между единицами железнодорожного подвижного состава;

– возможность ограничения вертикальных перемещений.

Автосцепка СА-3 является тягово-ударной нежесткого типа. Автоматической сцепке присвоено обозначение СА-3 (советская автосцепка, третий вариант). На каждом грузовом вагоне установлено две автосцепки, которые устанавливаются по концам рамы вагона.

Работа автосцепки. Автосцепки сцепляются автоматически при нажатии на вагон локомотива или другого вагона. При сцеплении малый зуб одной автосцепки входит в зев другой. В процессе сцепления замки уходят внутрь головных частей автосцепок, а затем, когда малые зубья заходят в глубь зева, замки опускаются под действием своего веса в нижнее положение, автосцепка запирается, т.е. замки ее как бы заклинивают. По сигнальным отросткам замков определяют, сцеплены автосцепки или расцеплены; при сцепленных автосцепках сигнальные отростки не видны. Перед сцеплением автосцепок рукоятки расцепных рычагов у обоих вагонов должны находиться в вертикальном положении. В сцепленном состоянии это соответствует замкнутому положению автосцепок, а в расцепленном при разведенных вагонах – состоянию готовности к сцеплению.

Ударно-центрирующий прибор, состоящий из ударной розетки, прикрепленной в средней части к концевой балке рамы, двух маятниковых подвесок и центрирующей балочки, на которую опирается корпус автосцепки, воспринимает продольные ударные усилия, а также возвращает отклоненный корпус автосцепки в среднее положение.

Расцепной привод закреплен на концевой балке рамы. Он состоит из дву-плечего рычага, кронштейна с полочкой, державки и цепи для соединения рычага с приводом механизма автосцепки.

Для расцепления автосцепок необходимо при помощи расцепного привода

повернуть валик подъемника, а вместе с ним и подъемник замка, который своим широким пальцем нажимает на нижнее плечо предохранителя. Верхнее его плечо приподнимается выше противовеса замкодержателя, т.е. предохранитель от саморасцепа выключается.

При дальнейшем вращении валика подъемника широкий палец подъемника уводит замок внутрь корпуса. В это время узкий палец подъемника подходит к расцепному углу замкодержателя и нажимает на него снизу. Замкодержатель поднимается по шипу корпуса вверх, пропускает узкий палец подъемника мимо расцепного угла, а затем под действием собственного веса падает на шип корпуса. Одновременно с этим узкий палец подъемника заходит за расцепной угол замкодержателя – автосцепки расцеплены. О расцепленном состоянии автосцепки судят по сигнальному отростку замка, выступающему снизу корпуса.

Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений.

Автосцепка специального подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должна иметь ограничитель вертикальных перемещений.

Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполнявший техническое обслуживание состава поезда перед отправлением. При контроле технического состояния осмотрщик должен обращать внимание на характерные признаки неисправностей, приводящих к саморасцепу автосцепок и другим нарушениям работы автосцепного устройства:

- наличие посторонних предметов под головками маятниковых подвесок и на центрирующей балочке;
- наличие посторонних предметов под хвостовиком автосцепки (в месте прохождения розетки);
- отсутствие сигнального отростка замка;
- излом направляющего зуба замка (определяемый по выходу его из отверстия корпуса автосцепки);
- трещины в узлах автосцепного устройства, выявляемые по следам

коррозии, наличию пылевого валика в летнее время, инея – в зимнее;

– укороченная или удлиненная цепь расцепного привода автосцепки;

– несоответствие допускаемому расстоянию от упора головы автосцепки до ударной розетки;

– отсутствие стопорных болтов в автосцепках сцепленных вагонов рефрижераторных секций.

Список литературы

1. Гундорова Е. П. Технические средства железных дорог: Учебник для техникумов и колледжей ж.-д. транспорта. — М.: Маршрут, 2003. – 496 с. ISBN 5-89035-078-1

2. Пономарев, В. М. Комплексная безопасность на железнодорожном транспорте и метрополитене. В двух частях. Часть 2. Безопасность движения и безопасность в чрезвычайных ситуациях.: монография / В. М. Пономарев, В. И. Жуков, В. Г. Стручалин. — Москва: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015.

3. Амосов, А. В. Фонд оценочных средств Техническая эксплуатация железных дорог и безопасность движения. Часть 1.: методическое пособие / А. В. Амосов. — Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2020.

4. Бондаренко, А. А. Основы диагностики объектов и устройств железнодорожной инфраструктуры. Часть 1. Железнодорожный путь: учебное пособие / А. А. Бондаренко, И. К. Михалкин, О. Б. Симаков. – Москва: УМЦ ЖДТ, 2022. – 552 с.

УДК 629.4

КОММУНИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: СВЯЗЬ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ И РАЗВИТИЕ

Семеновых Никита Ильич

студент

Научный руководитель: Маринич Виталий Александрович,

преподаватель

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,

Колледж железнодорожного транспорта,

город Екатеринбург

***Аннотация.** В данной статье описывается структура первичной сети связи, включающая магистральные, дорожные и территориальные уровни, а также их вторичные сети. Дается обзор типов линий связи, используемых в первичных сетях, таких как воздушные и кабельные линии передачи, а также их применение на железных дорогах.*

This article describes the structure of the primary communication network, including mainline, road, and territorial levels, as well as their secondary networks. An overview of the types of communication lines used in primary networks, such as aerial and cable transmission lines, and their application in railways, is provided.

***Ключевые слова:** первичная сеть связи, магистральные, дорожные, территориальные уровни, вторичные сети, линии связи, воздушные, кабельные линии передачи, железные дороги*

***Keywords:** primary communication network, mainline, road, territorial levels, secondary networks, communication lines, aerial, cable transmission lines, railways*

Основу железнодорожных сетей связи, обеспечивающих управление технологическими процессами на всех уровнях транспортной системы

(железнодорожные станции и узлы, территориальные управления и управления железных дорог, ОАО «РЖД») составляют средства проводной связи. Базой для развития и создания таких сетей являются первичные сети связи.

Первичная сеть состоит из совокупности линий передачи, сетевых узлов и сетевых станций. Сосредоточенная здесь аппаратура образует типовые каналы и тракты, предназначенные для передачи всех видов информации. Структура первичной сети связи соответствует иерархии управления отраслью и включает в себя четыре уровня. Структурная схема сети связи ОАО «РЖД» представлена на рисунке 1.

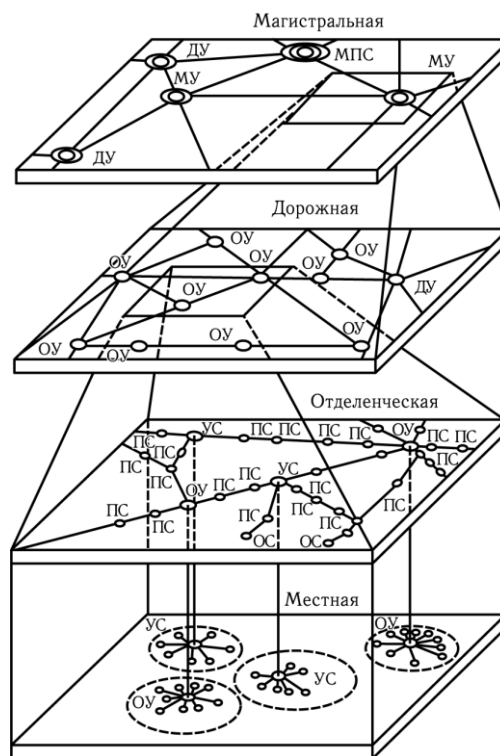


Рисунок 1 – Сеть связи железнодорожного транспорта

Магистральная первичная связь содержит типовые каналы и групповые тракты, соединяющие главный магистральный узел связи (Центральную станцию связи – филиал ОАО «РЖД» – ЦСС) со всеми магистральными узлами связи управлений дорог (дорожные узлы связи – ДУ).

Дорожная первичная сеть содержит линии передачи и узлы связи, в которых располагают аппаратуру каналов и групповых трактов для организации передачи всех видов информации в пределах дороги, т.е. между управлением

дороги (ДУ) и ее территориальными управлениями (отделенческими узлами связи ОУ).

Территориальная первичная сеть содержит линии передачи, ОУ, промежуточные узлы связи (ПС) и отдельные оконечные станции (ОС), на которых установлена аппаратура образования необходимого числа каналов для организации всех видов связи территориального управления дороги с оконечными пунктами связи.

Местная сеть связи обычно организуется в пределах крупных железнодорожных узлов и станций.

По каналам и трактам первичной сети организуется вторичная сеть связи. В зависимости от вида электросвязи вторичные сети носят названия:

- телефонная;
- телеграфная;
- сети передачи данных;
- звукового вещания;
- телевизионного вещания.

Магистральная и дорожная вторичные сети служат для организации связи ОАО «РЖД» с управлениями дорог и между соседними дорогами. *Дорожная вторичная сеть* обеспечивает обмен информацией между управлением и территориальными управлениями данной дороги, а *территориальная вторичная сеть* – между станциями внутри территориального управления.

Основой первичных сетей связи являются линии связи или направляющие системы, по которым организуются тракты систем передачи. Направляющие системы передают электромагнитную энергию в заданном направлении. Их традиционно разделяют на воздушные и кабельные (симметричные и коаксиальные) проводные линии, а также металлические и диэлектрические волноводы.

Воздушные линии связи предназначены для создания пучков каналов передачи информации: телефонных, телеграфных, передачи данных, а на железных дорогах – еще и для сигналов телеуправления, телеконтроля и телесигнализации.

Воздушные линии обладают большой механической прочностью, имеют

длительные сроки службы, позволяют осуществлять связь на значительные расстояния. В низкочастотном диапазоне непосредственная дальность передачи по однородной линии с медными проводами достигает 250 км, в то время как по симметричному кабелю дальность передачи не превышает 30...40 км. Еще одним достоинством воздушных линий является простота обнаружения и устранения повреждений.

В то же время эти линии имеют ряд недостатков:

- невозможность передачи частот выше 350 кГц;
- зависимость электрических параметров цепей от метеорологических условий;
- громоздкость конструкций;
- подверженность электромагнитным воздействиям;
- значительная стоимость 1 канало-километра связи.

Элементами воздушных линий связи являются провода и опоры. Наибольшее распространение на линиях связи получили *стальная, медная и биметаллическая проволоки*, из которых состоят провода.

Кабельные линии. Кабель представляет собой несколько изолированных металлических жил, заключённых, как правило, в металлическую или полимерную оболочку, поверх которой в зависимости от условий прокладки и эксплуатации наложен соответствующий защитный покров. Структурная схема кабеля представлена на рисунке 2.

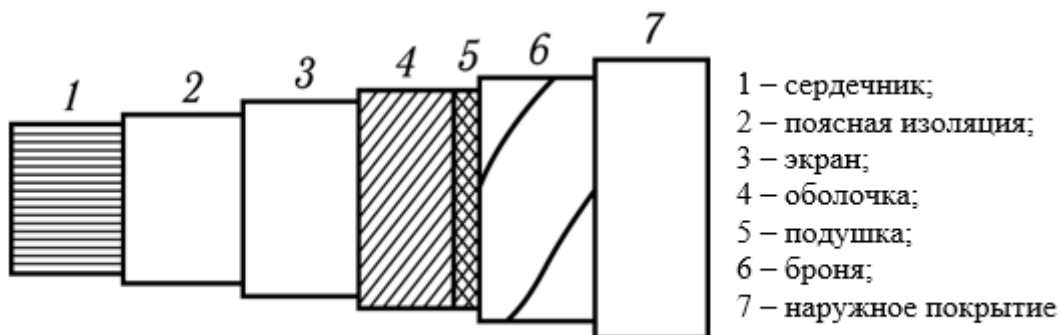


Рисунок 27.2 – Структура кабеля

На железнодорожном транспорте применяют следующие кабели:

Магистральные высокочастотные кабели связи. Эта группа кабелей предназначена, как правило, для связи протяженностью до 12 500 км;

Низкочастотные кабели многоканальной связи. Такие кабели используют для cableирования телефонных и телеграфных узлов, устройства вводов цепей воздушных линий, кабельных вставок в воздушные линии, ответвлений от магистрального кабеля, соединительных линий между телефонными станциями.

Волоконно-оптическая линия связи (ВОЛС) – линия передачи, в которой информация передается по оптическим диэлектрическим волноводам, называемым «оптическим волокном». Использование ВОЛС имеет целый ряд преимуществ по сравнению с передачей информации по металлическому кабелю. Эти преимущества вытекают из особенностей распространения сигнала в оптическом волокне. Схема системы связи с использованием ВОЛС представлена на рисунке 3.

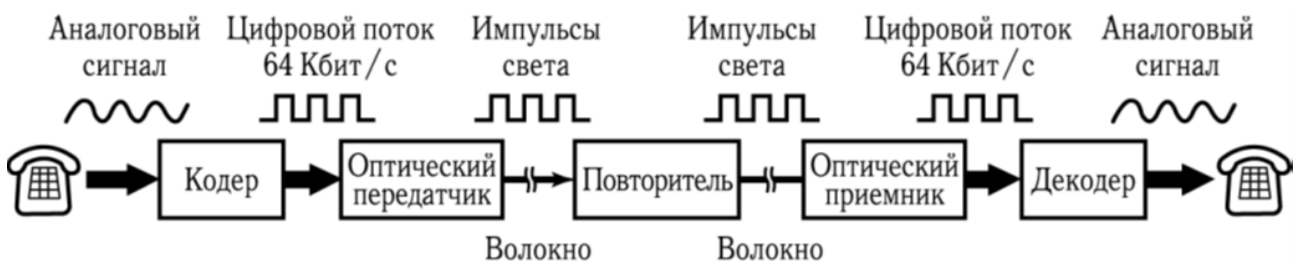


Рисунок 3 – Типовая схема системы связи с использованием ВОЛС

Аналоговый сигнал, генерируемый оконечным оборудованием данных, например, телефоном, терминалом и т.д., поступает в аналого-цифровой преобразователь (кодер), который преобразует его в бинарный цифровой поток. Цифровой поток используется для модуляции в оптическом передатчике, который передает серию оптических импульсов в волоконно-оптический кабель. На приемной стороне импульсы света преобразуются обратно в электрический сигнал при помощи оптического приемника. Декодерная часть коммуникационной системы преобразует бинарный электрический поток обратно в аналоговый сигнал. Обычно кодеры и декодеры, а также оптические приемники и передатчики совмещаются в одном устройстве, так что образуется двунаправленный канал связи.

Список литературы

1. В. А. Кононов, А. А. Лыков, А. Б. Никитин Основы проектирования электрической централизации промежуточных станций: Учеб. пособие для вузов ж.-д. трансп./ Под ред. В. А. Кононова – М.: УМК МПС России, 2003. – 316 с.

2. Сапожников, В. В. Электрическая централизация стрелок и светофоров: учебное пособие / В. В. Сапожников, В. А. Кононов. – Москва: Издательство «Маршрут», 2002. – 168 с.

3. Кондратьева, Л. А. Системы регулирования движения на железнодорожном транспорте: учебное пособие / Л. А. Кондратьева. – Москва: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2016. – 322 с.

4. Бондаренко, А. А. Основы диагностики объектов и устройств железнодорожной инфраструктуры. Часть 1. Железнодорожный путь: учебное пособие / А. А. Бондаренко, И. К. Михалкин, О. Б. Симаков. – Москва: УМЦ ЖДТ, 2022. – 552 с.

УДК 629.4

ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Семенюг Данила Назарович

студент

Научный руководитель: Маринич Виталий Александрович,

преподаватель

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,

Колледж железнодорожного транспорта,

город Екатеринбург

***Аннотация.** Данная статья описывается применение кодового принципа передачи управляющих команд и контрольных сигналов, а также преимущества использования микропроцессорных систем диспетчерской централизации.*

This article describes the application of the code transmission principle for sending control commands and monitoring signals, as well as the advantages of using microprocessor-based dispatcher control systems.

***Ключевые слова:** кодовый принцип передачи, управляющие команды, контрольные сигналы, микропроцессорные системы, диспетчерская централизация*

***Keywords:** code transmission principle, control commands, monitoring signals, microprocessor systems, dispatcher centralization*

Устройства, позволяющие выполнять управление стрелками и сигналами и контролировать их состояние на станциях участка железнодорожной линии из единого пункта и одним лицом – ДНЦ, получили название «Диспетчерская централизация».

ДЦ является наиболее современным и эффективным средством

регулирование движения поездов и совмещает в себе устройства телеуправления (ТУ) и телесигнализации (ТС), автоблокировку на перегонах и ЭЦ на станциях участка управления. Применяется, в основном, на однопутных линиях.

Кодовый принцип передачи управляющих ТУ и известительных ТС приказов, применяемый в ДЦ, дает возможность по одному каналу связи управлять всеми стрелками и светофорами станций участка и получать контроль их состояния на центральном посту.

При диспетчерской централизации ДНЦ является как командиром, так и исполнителем. Он сам, без участия ДСП промежуточных станций, руководит движением поездов, планирует станционную маневровую работу, принимает меры для организации пакетного движения поездов, производит безостановочное скрещение поездов на станциях.

Единое руководство движением поездов при ДЦ позволяет повысить участковую скорость, сократить станционные интервалы, увеличить пропускную способность участка, сократить штат работников службы перевозок («Д») по расчету 60 человек на 100 километров участка.

Системы диспетчерской централизации.

С конца прошлого столетия широкое распространение получили две системы диспетчерской централизации:

Циклическая ДЦ системы «Нева». Для построения приказов ТУ-ТС используются только частотные коды. «Нева» позволяет управлять 1 120 объектами и получать сведения о состоянии 1 380 объектов;

Циклическая ДЦ системы «Луч». Передача сигнала ТУ осуществляется одной частотой с использованием фазовых признаков импульса, а ТС – частотных импульсов. Система позволяет управлять 5 120 объектами и получать сведения о состоянии 1 840 объектов. Большая емкость по числу команд управления и контроля позволяет использовать «Луч» для управления крупными станциями, входящими в диспетчерский участок.

В настоящее время на железных дорогах применяются следующие микропроцессорные системы:

ДЦ «Сетунь»;

ДЦ «Дон»;

ДЦ «Тракт»;

ДЦ «Диалог».

Главным преимуществом данных систем является тот факт, что количество контролируемых ими объектов практически неограниченно.

Аппараты диспетчерского управления.

В системах ДЦ «Нева» и «Луч» для управления движением поездов на небольших станциях и разъездах из одного пункта служит пульт-манипулятор, а для контроля за движением поездов на участке, показаниями светофоров и положением стрелок на станциях – выносное табло.

Пульт-манипулятор состоит из секции манипулятора с маршрутными и вспомогательными кнопками, секции поездографа с движущейся график-лентой и секции связи. На секции связи размещены кнопки вызова дежурных по станции, микрофоны, педаль и микротелефонная трубка. Перед пультом-манипулятором располагается рабочее место диспетчера. За пультом-манипулятором устанавливается выносное табло типа «Домино», на котором отражена вся необходимая световая индикация.

С помощью секции манипулятора диспетчер выполняет все необходимые действия по выбору станции, заданию маршрутов, открытию или закрытию сигналов, передаче стрелок на местное управление, вызову работников к телефону и посылке других управляющих приказов. С манипулятора можно одновременно управлять только одной станцией.

В нижней части управляющей панели манипулятора располагаются станционные кнопки черного цвета для выбора станции. В средней части панели размещаются маршрутные кнопки, а по краям панели – вспомогательные. Центральный ряд маршрутных кнопок желтого цвета предназначен для главного пути, кнопки для остальных путей имеют головки белого цвета. Число маршрутных кнопок по горизонтали определяется в зависимости от схемы путей станции: поперечная или продольная. Если на участке расположены станции только с

поперечной схемой путей, то на панели манипулятора кнопки располагаются тремя вертикальными рядами: два крайних ряда соответствуют путям подхода к станции (один, два или три), средний – станционным путям. На станциях с продольной схемой путей кнопки располагаются четырьмя вертикальными рядами: кнопки первого и четвертого рядов соответствуют путям подходов к станции, а кнопки второго и третьего рядов – путям станции. Число кнопок в каждом вертикальном ряду соответствует числу путей наиболее крупной станции данного участка. Назначение вспомогательных кнопок указано надписями над каждой кнопкой.

Набор маршрута диспетчер осуществляет нажатием кнопок по принципу «откуда-куда». Правильность установки маршрута контролируется по выносному табло, на котором размещается светосхема участка с индикацией работы устройств ДЦ и контролем положения поездов. Если кнопки задания маршрутов являются общими для всего участка, световая ячейка «Задание» устанавливается одна на панели манипулятора над маршрутными кнопками.

Выносное табло. На нем для каждой станции контролируется состояние станционных путей и направление движения находящихся на них поездов, занятость стрелочных изолированных участков, состояние перегонов. Каждый станционный путь на светосхеме состоит из трех ячеек: средняя показывает состояние пути, две крайние указывают направление движения принятого на путь поезда.

При задании маршрута с момента нажатия кнопок начала и конца маршрута до получения контроля об установке маршрута лампочки концевых ячеек светят белым мигающим светом. При получении контроля об установке маршрута лампочки ячеек станционных путей и стрелочных участков по трассе маршрута высвечиваются белым светом, а в сигнальном повторителе светофора лампочка загорается зеленым светом.

При вступлении поезда на стрелочные изолированные секции ячейки высвечиваются красным светом, а при освобождении их ячейки гаснут. С каждой стороны станции контролируется состояние двух блок-участков приближения

(удаления).

На табло под каждой станцией размещаются следующие контрольные лампы:

КА – контрольная аварийная (включается при потере контроля стрелки, перегорании лампы красного огня светофоров, прекращении подачи питания в станционные релейные шкафы);

ЦК – контроля поступления сигналов ТС;

КРН и КРЧ – контроля положения разъединителей высоковольтной линии АБ соответственно в нечетной и четной горловинах;

КОС – контроля сброса нагрузки рабочей цепи электродвигателя стрелки;

ЗМН и ЗМЧ – контроля замыкания маршрута соответственно в нечетной и четной горловинах;

СУ – сезонное управление станцией;

ЗМ – резервное управление стрелками;

АМ – контроля автоматической установки маршрутов.

Приказы телеуправления ДНЦ и последовательность работы.

Для управления диспетчерским кругом ДНЦ должен иметь возможность посылать необходимые приказы как на станции диспетчерского управления (ДУ), так и на станции с местным управлением (МУ) и следить за их выполнением, то есть получать со станций контрольные извещения.

Приказы ДНЦ, поступающие на станции, называются «управляющими», а поступающие от станции на пост управления с информацией о состоянии устройств – «известительными».

Все приказы ДНЦ предаются с пульта управления в закодированном виде (частотно-импульсным током).

На станции, находящихся на диспетчерском управлении, диспетчером с пульта управления посылаются следующие приказы:

«М» – установка маневрового маршрута;

«БС» – перевод стрелок без открытия сигнала;

«МУ» – передача на местное управление. Позволяет управлять стрелками

и открывать сигналы с выездом на первый участок удаления с маневровой колонки на станции;

«ТС» – вызов к телефону, установленному в помещении ДСП;

«ТК» – вызов к тому же телефону, осуществленный по кодовой линии при помощи аппаратуры ДЦ;

«ВА» – акустический вызов к телефону, расположенному в горловине станции;

«ВК» – проверочный вызов всех контрольных кодов станции с целью проверки состояния объектов;

Для станций, которые находятся на местном управлении, посылаются приказы:

«РОН» / «РОЧ» – разрешение на отправление поезда со станции на перегон нечетного или четного соответственно;

Список литературы

1. В. А. Кононов, А. А. Лыков, А. Б. Никитин Основы проектирования электрической централизации промежуточных станций: Учеб. пособие для вузов ж.-д. трансп./ Под ред. В. А. Кононова – М.: УМК МПС России, 2003. – 316 с.

2. Сапожников, В. В. Электрическая централизация стрелок и светофоров: учебное пособие / В. В. Сапожников, В. А. Кононов. – Москва: Издательство «Маршрут», 2002. – 168 с.

3. Кондратьева, Л. А. Системы регулирования движения на железнодорожном транспорте: учебное пособие / Л. А. Кондратьева. – Москва: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2016. – 322 с.

4. Бондаренко, А. А. Основы диагностики объектов и устройств железнодорожной инфраструктуры. Часть 1. Железнодорожный путь: учебное пособие / А. А. Бондаренко, И. К. Михалкин, О. Б. Симаков. – Москва: УМЦ ЖДТ, 2022. – 552 с.

ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 37.026

РОЛЬ ПЕРЕДОВОГО ПЕДАГОГИЧЕСКОГО ОПЫТА ПРИ ВНЕДРЕНИИ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ШКОЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Кутуев Денис Аскатович

магистрант

Научный руководитель: Хуснуллин Ильфат Хамзиевич,

к.ф.-м.н., доцент

ФГБОУ ВО «Башкирский государственный педагогический
университет им. М. Акмуллы»,

город Уфа

***Аннотация.** В данной статье описывается значимость инновационных процессов для представления передового педагогического опыта современного школьном образовании. Также проведено анкетирование педагогических работников с целью определения актуальности представленной проблемы.*

This article describes the importance of innovative processes for the presentation of advanced pedagogical experience in modern school education. A survey of teaching staff was also conducted in order to determine the relevance of the presented problem.

***Ключевые слова:** передовой педагогический опыт, инновационные технологии, анкетирование, педагог, образование*

***Keywords:** advanced pedagogical experience, innovative technologies, questionnaire, teacher, education*

Мастерство, эрудиция, опыт, качество никогда не приходят сами собой. Качество – всегда результат количества – прочитанного, осмысленного, проверенного на практике. Накопленный опыт, если он не сочетается с повседневным самообразованием, повышением педагогической эрудиции,

овладением новыми знаниями, может со временем стать тормозом на пути к требованиям, предъявляемым жизнью. [1, с.84]

В концепции обучения, используемой на современном этапе, увеличилась необходимость в учителе, способном усовершенствовать программу собственной работы с помощью креативного ее овладения, внедрения достижений науки, а также современного педагогического навыка. Учебным заведениям также, как и преподавателям даны обширный потенциал ради проявления инициативы педагогического творчества, с целью результативного применения передового педагогического опыта. [3, с.7]

В то же время это устанавливает для образовательных учреждений огромное обязательство, которое потребует с учителей многоплановой преподавательской эрудиции, фундаментальных знаний в сфере основ образовательного процесса, способа организации, технологии воспитания и обучения, высочайшей степени педагогического искусства. [4, с.53]

«Сегодня нужен учитель с высоким уровнем нравственности, профессионализма, способный к самореализации, саморегуляции, самоопределению в любой педагогической ситуации. Совершенно очевидно, что от выявления до распространения педагогического опыта предстоит достаточно долгий путь через изучение, обобщение и описание. Какой воспитатель откажется дать благоразумный совет только начинающему собрату? Практика, факт – дело единичное, и если в воспитании признавать деятельность одной практики, то даже и такая передача советов невозможна. Передаётся мысль, выделенная из опыта, а не сам опыт» (К.Д. Ушинский). [2, с.16]

Огромную роль в модернизации образования играет изучение, обобщение распространение и внедрение передового педагогического опыта. [5, с.34]

С целью определения актуальности исследования было проведено анкетирование 55 педагогических работников. Участникам было предложено ответить на шесть вопросов, - связанных с применением инновационных технологий. Результаты исследования:

Первый вопрос был направлен на выявление мотивации в самосовершенствовании педагогического стиля. Исследование показало, что 55% респондентов заинтересованы в инновационном подходе к обучению.



Рис. 1 Результаты ответа на вопрос «Есть ли у Вас интерес к инновациям в педагогической деятельности?»

Второй вопрос направлен на освещение вопроса использования инновационных технологий - в образовательном процессе в настоящее время. По результатам опроса, 67% опрошенных как минимум один раз применяли современные методики на уроках.



Рис. 2 Результаты ответа на вопрос «Включаете ли Вы инновационные технологии в свою повседневную педагогическую деятельность?»

Третий вопрос был направлен на выявление причин, по которым стоит использовать инновационные технологии. Респонденты большинством голосов считают, что повышается интерес детей к учению и воспитанию, более полно реализуются опыт, силы и способности учителя, а также возрастает интерес создавать что-то свое, необычное и лучше, чем было.



Рис.3 Результаты ответа на вопрос «Отметьте три главные причины, чем привлекательна инновационная деятельность»

Четвертый вопрос направлен на подробное изучение информированности педагогов о конкретных инновационных технологиях. Анкетирование показало, что с проектными, игровыми, здоровьесберегающими, ТРИЗ и кейс-технологиями знакомы 91% респондентов.

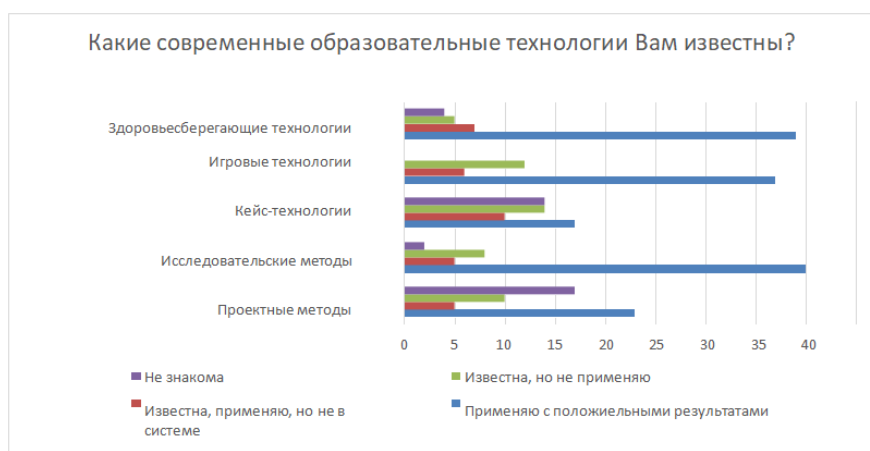


Рис.4 Результаты ответана вопрос «Какие современные образовательные технологии Вам известны?»

Пятый вопрос направлен на выявление профессиональной позиции в отношении инновационных технологий и их применения в образовательном процессе. Большая часть педагогических сотрудников считает, что изменится качество преподавания, а также качество учебных достижений и результатов.



Рис.5 Результаты ответа на вопрос «Какова Ваша профессиональная позиция в отношении информационных технологий и их применения в образовательном процессе?»

Шестой вопрос направлен на выявление причины, которая является препятствием в освоении и разработке новшеств. Больше всего респондентов ответило, что существует слабая информированность о нововведениях в образовании.

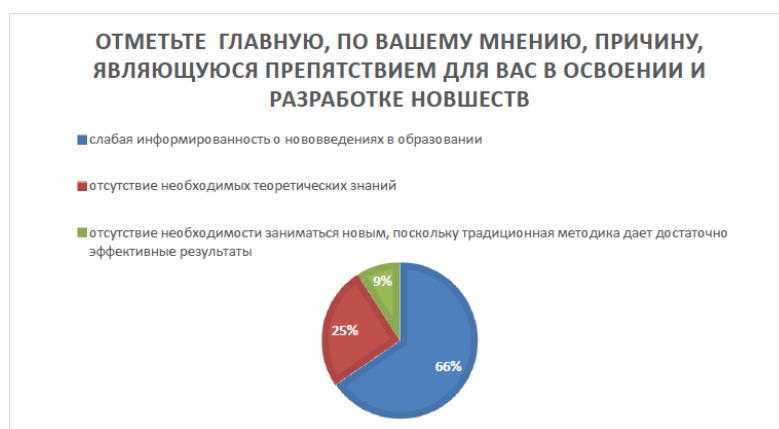


Рис. 6 Результаты ответа на вопрос «Отметьте главную, по Вашему мнению причину, являющуюся препятствием в освоении и разработке новшеств»

Таким образом, анкетирование позволило убедиться в том, что освещение инновационных подходов в образовании является актуальной проблемой.

Список литературы

1. Данилова, А. К. Адреса передового педагогического опыта: сборник статей. - Санкт-Петербург: СПБАППО, 2009. - 125 с.
2. Краевский В. В. Методология педагогических исследований/ Под ред.

Пискунова А. И.-М., 1997

3. М. Н. Скаткин. Методология и методика педагогических исследований. – М., 1986, с. 7

4. Молчанова А. В., Соколова Л. В. Педагогический опыт: изучение, обобщение и пропаганда его идей / Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2015. №4–2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pedagogicheskiy-opyt-izuchenie-obobschenie-i-propaganda-ego-idey> (дата обращения: 21.03.2024).

5. Зулфикаров, И. М. Роль передового педагогического опыта в процессе непрерывного образования / И. М. Зулфикаров. — Текст: непосредственный / Молодой ученый. — 2012. — № 6 (41). — С. 395–397. — URL: <https://moluch.ru/archive/41/4935/> (дата обращения: 07.04.2024).

ЯЗЫКОЗНАНИЕ. ФИЛОЛОГИЯ

УДК 81

СИСТЕМНОСТЬ В ЛЕКСИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ ЯЗЫКОВ: ДИНАМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ЛЕКСИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ ГЛАГОЛОВ ДЕСТРУКЦИИ В ТАДЖИКСКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ

Мирзоева Шахноза Юсуфовна

соискатель кафедры иностранных языков

Таджикский государственный медицинский университет

имени Абуали ибни Сино, Республика Таджикистан

***Аннотация.** Системность языковых знаков может рассматриваться во внешнем и во внутреннем аспектах. Внешняя системность языковых знаков трактуется как отражение системных отношений, присущих референтам определенной предметной области, обозначаемым данной совокупностью знаков. С этой точки зрения системность лексики видится в наличии лексико-семантических или тематических групп слов. Однако подобного рода системность свойственна в конечном счете лишь фиксированным предметным областям, например, сферы науки, техники.*

***Ключевые слова:** системность языки английский таджикский аспекты знаки лексический система совокупность*

***Abstract.** The consistency of language signs can be considered in external and internal aspects. The external consistency of language signs is interpreted as a reflection of the systemic relations inherent in the referents of a certain subject area, denoted by a given set of signs. From this point of view, the consistency of vocabulary is seen in the presence of lexical-semantic or thematic groups of words.*

***Keywords:** systemness languages English Tajik aspects signs lexical system*

aggregate

Внутренняя системность языковых знаков заключается в том, что лексические единицы, каким бы большим ни было их число, на семантическом уровне трактуются как сочетание определенного числа единиц низшего уровня (сем), между которыми устанавливаются парадигматические и синтагматические отношения. Выявление лексической системы языка в этом случае видят в определении набора этих элементарных смыслов и закономерностей их сочетания. Однако язык представляет собой знаковую систему с неопределенным числом референтов, в связи с чем ни число лексем, ни число составляющих их компонентов не может быть ограниченным

Системность в лексике может трактоваться лишь как совокупность определенных типов отношений между лексемами в плане содержания. Эти отношения определяют в конечном счете лексические значения слова, его семантическую структуру. Возникает, следовательно, вопрос, касающийся определения возможных изменений в значении слов, то есть – исчисления типов значений слов и создания общей типологии лексических значений слова.

Нельзя не согласиться с В. Г. Гак, который отмечал, что в общей истории семасиологии формировались разнообразные изменения значения слов. Однако необходимо найти основание для их исчисления. Изменения значения слова обусловливается «изнутри», парадигматически, изменением его собственного семического состава, либо «извне», в пределах словосочетания, что в конечном счете тоже ведет к изменению семантической структуры слова

В парадигматическом плане развитие значений слов определяется логическими отношениями между понятиями: отношениями включения, пересечения и, в меньшей степени, контрадикторными. Отношения исключения, играющие известную роль в исторической семасиологии, в развитии значения слова на синхронном уровне почти не проявляются

Отношения включения между понятиями на семантическом уровне формируют процессы расширения ($A. a - A$) или сужений ($A - A. a$), которые могут происходить в сфере понятийного ядра значения слова, его экспрессивной

окраски, его функционально-стилистической характеристики, в связи с чем создаются три типа бинарных оппозиций в значении слов: широкое / узкое, логическое / экспрессивное, общее / специальное

Отношение пересечения понятий лежит в основе следующих процессов: метафорический перенос (А. б – Б. а), метонимический перенос (А. б – Б), опущение или добавление семантической оси (А. б – А, А – А. б), замена семантической оси (А – Б). При этом создаются оппозиции значений слов: прямое / переносное, простое / осложненное.

Отношение контрадиктарности ведет к антонимическому развитию значения слова.

В синтагматическом плане возможны два пути развития слова в пределах словосочетания: фразеологизация (А+Б-В) и превращение его в служебный элемент (А+Б – Б). В обоих случаях отдельная номинация (словосочетание) переходит в единую номинацию, равноценную одному слову.

Не всякое многозначное слово обладает полным набором таких значений. Элементарные значения этих оппозиций могут по-разному сочетаться между собой, некоторые из них взаимоисключаются.

Взаимосвязь и взаимообусловленность лексических единиц, образующих совокупность словарного состава любого языка, можно рассматривать как проявление системности в лексике [Гинзбург 1995: 88].

Сложность и многообразие связей, объективно существующих между лексическими единицами, группами и подсистемами лексем, объединяющих их в единое целое, не отражены и не могут быть отражены ни в одной отдельно взятой классификационной модели. Авторы известных в лингвистике классификаций обычно исходят из одного или лишь нескольких аспектов языковых единиц (морфемная, словообразовательная структура, этимология и т.п.), либо подходят к словарному составу с позиции квантитативной оценки (частотность), указывая на наличие других зависимостей, но не вскрывая их (Д. Н. Шмелев, Р. С. Гинзбург, Ю. Д. Апресян).

Исследование наиболее частотных слов современного таджикского и

английского языков и изучение ряда квалифицированно выделенных подсистем показывает, что все аспекты, стороны, грани словарных единиц находятся в крайне сложных коррелятивных связях, учет которых необходим для более глубокого проникновения в сущность лексических явлений.

Особая трудность задачи исследования в области словарного состава, как отмечает Р. С. Гинзбург, в значительной степени объясняется двумя факторами:

1. Органическая связь лингвистического и экстралингвистического в естественном языке делает отношения между лексическими единицами еще более сложными и многообразными

2. Лексический состав естественного языка в каждый данный период складывается в результате длительного исторического развития.

Поэтому в словарном составе, как правило, во всех его подсистемах, имеются элементы нового, развивающегося и своеобразные отпечатки «старого», отмирающего [Гинзбург 1995: 88]. Это в ряде случаев нарушает регулярность системных связей языковых явлений, ограничивает генерирующие системных связей языковых явлений, ограничивает генерирующую силу продуктивных образований, а также значительно затрудняет проникновение в сущность закономерностей, действующих в данный период развития языка.

Из всех многочисленных и многообразных отношений, существующих между лексическими единицами, наиболее существенными представляется взаимозависимость парадигматических и синтагматических связей внутри словарного состава. Под лексической парадигмой в данной работе понимается иерархическое строение словарных подсистем, компоненты которых объединены хотя бы одним общим типом связи и противопоставлены по этому же типу связи (например, синонимико-антонимические группы, слово образовательные ряды).

Под лексической синтагматикой понимается функционирование лексических единиц в речевой цепи, компоненты которой обнаруживают множественные связи. Каждая из них может быть абстрагирована и проложена в основу выделения лексической парадигмы. Системность в лексике проявляется во взаимосвязанности и взаимообусловленности парадигматически и синтагматически,

выступающих как общее и отдельное по отношению к слову.

Множественность связей лексических единиц наиболее наглядно прослеживается в лексико-семантических классификациях, в частности, в разбиении лексического состава на лексико-семантические поля.

Если исходить из того, что разные лексико-семантические варианты многозначной леммы относятся к разным лексико-семантическим полям (например, поле деструкции, поле движения и поле речи), то, очевидно, что эти разные поля оказываются взаимосвязанными через лексико-семантические варианты, входящие как компоненты в семантическую структуру одной леммы.

Обозначая термином «лексико-семантическое поле» систему лексических единиц, выделенных по экстралингвистическому критерию общности денотатов (например, поле деструкции, поле чувств и т.п.), мы тем самым предполагаем, что внутри такого поля возможны классификации на более мелкие подсистемы по связям, присущим данному лексико-семантическому полю как средству вербальной категоризации, объективно существующей действительности, и по ингерентным лингвистическим связям, объективно существующим в системе языка. Так, для современного таджикского и английского языков можно прежде всего наблюдать эти связи в иерархическом членении лексико-семантического поля на подсистемы, объединенные категориальными лексико-грамматическими признаками класса слов (например, поле деструкций – глаголы деструкций, лексические единицы, обозначающие деструкции).

Членение лексико-семантического поля на гиперлексемные объединения, в которых наиболее наглядно проявляются семантико-словообразовательные связи, обнаруживает принципиально ту же взаимозависимость лексических единиц – компонентов гиперлексемных единств.

Список литературы

1. Аминова, А. А. Семантические модификации глагольного слова в русском языке (на примере отдельно взятых глаголов разных лексико-тематических групп) / А. А. Аминова / Ученые записки Казанского государственного

университета. Серия: Гуманитарные науки. - Казань: Изд-во Казанского гос. ун-та, 2006. - Т. 148.-КН.3.-С. 14–21.

2. Апресян, Ю. Д. О регулярной многозначности / Ю. Д. Апресян / Известия АН СССР. Отделение литературы и языка. - Т. XXX Вып. 6. - М., 1971. - С. 509–523.

3. Балалыкина, Э. А. Русское словообразование / Э. А. Балалыкина, Г. А. Николаев. - Казань: Изд-во Казанского ун-та, 1985. – 183 с.

20. Балли, Ш. Общая лингвистика и вопросы французского языка / Ш. Балли. - М.: Изд-во иностранной литературы, 1955. – 416 с.

4. Балли, Ш. Французская стилистика / Ш. Балли [пер. с фр. К. А. Долина], [под ред. Е. Г. Эткинда]. -М.: Изд-во иностранной литературы, 1961. – 394 с.

5. Баранчеева, Е. И. К вопросу о границах ЛСГ (на примере ЛСГ глаголов обработки) / Е. И. Баранчеева / Аспирантский сборник НГПУ. - Новосибирск, 2003. - Ч. 3. - С. 73–78.

6. Бахмутова, Н. И. О понятии регулярности в развитии переносных значений слов / Н. И. Бахмутова / Проблемы развития языка: межвуз. сб. ст. - Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1977. - Вып. 1. — С. 26–35.

7. Бахмутова, Н. И. О типологии регулярных переносных значениях глагола / Н. И. Бахмутова / Русский глагол в сопоставительном освещении: сб. ст. - Саратов, 1984.-С. 106–116.

8. Шмелев, Д. Н. Очерки по семасиологии русского языка / Д. Н. Шмелев. - М., 1964.-244 с

9. Berggren, D. The use and abuse of metaphor / D. Berggren / The Review of Metaphysics. - 1962. - Vol. 16. - №2.

10. Бессарабова, Н. Д. Метафора как языковое явление / Н. Д. Бессарабова / Значение и смысл слова. - М., 1987. - С. 156–173.

ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ

УДК 81.25

СТРАТЕГИИ ТВОРЧЕСКОЙ АДАПТАЦИИ В АУДИОВИЗУАЛЬНОМ ПЕРЕВОДЕ

Николаев Никита Михайлович

аспирант

«Нижегородский государственный лингвистический
университет им. Н. А. Добролюбова»,
город Нижний Новгород

***Аннотация.** Данная статья рассматривает важность стратегий творческой адаптации текста при аудиовизуальном переводе с целью сохранения смысла, аутентичности и эмоциональной составляющей оригинала. Описываются ключевые аспекты локализации текста, сохранения аутентичности персонажей и учета темпа речи, которые способствуют созданию качественных и привлекательных переводов для широкой аудитории.*

This article explores the importance of creative text adaptation strategies in audiovisual translation to preserve the meaning, authenticity, and emotional impact of the original content. Key aspects of text localization, maintaining character authenticity, and considering speech tempo are described, contributing to the creation of high-quality and engaging translations for a wide audience.

***Ключевые слова:** аудиовизуальный перевод, локализация, аутентичность персонажей, темп речи, стратегии адаптации текста*

***Keywords:** audiovisual translation, localization, character authenticity, speech tempo, text adaptation strategies*

Стратегии творческой адаптации текста при аудиовизуальном переводе являются неотъемлемой частью процесса переноса информации из письменного

формата в аудиовизуальный контекст [1]. При создании перевода для фильмов, сериалов, видеороликов и других медиапроектов необходимо учитывать не только лингвистические аспекты, но и особенности зрительного и звукового восприятия. В данной статье мы рассмотрим различные стратегии, которые помогут сохранить смысл и стиль оригинала, адаптируя текст таким образом, чтобы он органично вписывался в новый аудиовизуальный формат. Важным аспектом стратегий творческой адаптации текста является учет культурных особенностей и контекста. Переводчики должны быть внимательны к культурным нормам, ценностям и традициям, чтобы адаптировать текст таким образом, чтобы он был понятен, актуален и приемлем для целевой аудитории. Это включает в себя не только перевод лексических единиц, но и адаптацию шуток, образов, обычаев и других элементов, которые могут потребовать изменений или пояснений для новой культурной среды. Такой подход позволяет создать перевод, который не только передает смысл и содержание оригинала, но и учитывает менталитет и особенности аудитории, делая его более доступным и привлекательным для широкого круга читателей или зрителей.

Одной из ключевых стратегий творческой адаптации текста при аудиовизуальном переводе является локализация. Локализация текста при аудиовизуальном переводе играет решающую роль в успешной адаптации контента для различных культурных и языковых сред. Этот процесс включает в себя не только перевод слов и фраз, но и адаптацию всего контекста с учетом особенностей аудитории. Например, шутки и реалии, понятные в одной стране, могут потребовать изменений или замены в другой, чтобы сохранить смысл и эффект оригинала. Локализация также помогает избежать недопонимания или недопонимания, что важно для успешной коммуникации и восприятия контента [2]. Другим важным аспектом локализации текста является адаптация культурных особенностей и традиций, которые могут быть непонятны или неактуальны для целевой аудитории. Переводчики и локализаторы должны учитывать эти аспекты при работе над аудиовизуальным контентом, чтобы обеспечить его понимание и приемлемость для зрителей. Это может включать изменения в диалогах, сценах или

образах, чтобы сделать контент более релевантным и привлекательным для новой аудитории. Кроме того, локализация текста также включает в себя адаптацию языковых особенностей, таких как рифмы, игры слов, лексические нюансы и диалекты. Передача этих элементов на другой язык требует не только знания языка, но и творческого подхода, чтобы сохранить оригинальный стиль и характер текста. Правильная локализация помогает не только сохранить смысл и эмоциональную окраску оригинала, но и создать качественный и привлекательный перевод, который будет понятен и ценен для аудитории.

Другой важной стратегией творческой адаптации текста является сохранение аутентичности персонажей. Сохранение аутентичности персонажей является фундаментальным аспектом успешной адаптации текста при аудиовизуальном переводе. Каждый персонаж имеет свои уникальные черты характера, манеру речи и поведения, которые делают его неповторимым. При переносе диалогов на другой язык важно не только передать их смысл, но и учесть индивидуальные особенности каждого героя, чтобы сохранить их целостность и достоверность. Это помогает зрителям лучше понять и сопереживать персонажам, а также создает более глубокое вовлечение в сюжет и атмосферу произведения. При работе над аутентичностью персонажей, переводчики и локализаторы должны учитывать не только языковые особенности, но и культурные нюансы и контекст, в котором действуют герои [3]. Это включает в себя понимание традиций, ценностей и общественных норм, которые могут влиять на поведение и речь персонажей. Сохранение аутентичности персонажей помогает не только сохранить их оригинальность, но и подчеркнуть их роль в развитии сюжета и взаимодействии с другими героями. Кроме того, важно помнить, что аутентичность персонажей влияет на общую атмосферу и эмоциональную составляющую произведения. Передача индивидуальности и характера героев через их диалоги и поведение способствует созданию более живого и убедительного мира, который привлекает и удерживает внимание зрителей. Поэтому сохранение аутентичности персонажей является неотъемлемой частью успешного аудиовизуального перевода, который стремится не только передать смысл, но и сохранить дух и индивидуальность

оригинала.

Кроме того, важным аспектом творческой адаптации текста при аудиовизуальном переводе является сохранение ритма и темпа речи. Сохранение ритма и темпа речи при аудиовизуальном переводе играет важную роль в передаче эмоций, настроения и динамики сцен. Каждый персонаж имеет свой уникальный стиль общения, который отражает его характер и эмоциональное состояние. Поэтому при переносе диалогов на другой язык необходимо учитывать не только смысловую нагрузку, но и интонации, паузы и акценты, которые создают особый ритм и мелодику речи. Это позволяет сохранить атмосферу оригинала и передать зрителям не только информацию, но и эмоциональное воздействие сцен. При работе над темпом речи важно учитывать не только скорость произнесения слов, но и паузы и интонации, которые передают эмоциональный оттенок и настроение персонажей. Быстрые и энергичные диалоги могут создавать напряжение и динамику в сценах боевиков или драм, в то время как медленные и задумчивые разговоры могут усилить интимность и напряжение в романтических или драматических сюжетах. Правильная передача темпа речи помогает подчеркнуть ключевые моменты сюжета и эмоциональные перипетии персонажей. Кроме того, изменение темпа речи может служить важным средством для подчеркивания смысла и акцентов в диалогах. Передача эмоций и нюансов через изменения в скорости произнесения слов помогает зрителям лучше понять состояние и намерения персонажей, а также углубиться в атмосферу и контекст сцен. Поэтому внимательное внимание к темпу речи при аудиовизуальном переводе является необходимым для создания качественного и эффективного перевода, который сохраняет дух и энергию оригинала.

Стратегии творческой адаптации текста при аудиовизуальном переводе играют ключевую роль в создании качественных и привлекательных переводов, которые сочетают в себе точность, аутентичность и креативный подход. Локализация текста, сохранение аутентичности персонажей и учет темпа речи являются основными аспектами, которые помогают передать не только смысловую нагрузку оригинала, но и эмоциональное воздействие и характер произведения.

Правильно выбранные стратегии адаптации позволяют сохранить индивидуальность и стиль оригинала, адаптируя его таким образом, чтобы он органично вписывался в новый аудиовизуальный контекст и был понятен и ценен для широкой аудитории. Таким образом, тщательный подход к творческой адаптации текста при аудиовизуальном переводе способствует созданию качественных переводов, которые удовлетворяют потребности и ожидания зрителей по всему миру.

Список литературы

1. Лутков Евгений Александрович Мультиформатность аудиовизуального перевода / Вестник ВолГУ. Серия 9: Исследования молодых ученых. 2016. №14. URL:<https://cyberleninka.ru/article/n/multiformatnost-audiovizualnogo-perevoda> (дата обращения: 07.03.2024).

2. Фененко Н. А. Лингвокультурная адаптация текста при переводе: пределы возможного и допустимого / Вестник ВГУ. Серия: Лингвистика и межкультурная коммуникация. 2001. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lingvokulturnaya-adaptatsiya-teksta-pri-perevode-predely-vozmozhnogo-i-dopustimogo> (дата обращения: 10.03.2024).

3. Хрусталева А. С. ПЕРЕВОДЧЕСКИЕ ПРИЕМЫ ТРАНСЛЯЦИИ КУЛЬТУРЫ В ПЕРЕВОДЕ / Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2023. №5–5 (80). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perevodcheskie-priemy-translyatsii-kultury-v-perevode> (дата обращения: 11.03.2024).

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 34

ОСОБЕННОСТИ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ

Смитюх Илона Петровна

студентка 1 курса

Негосударственный университет Синергия,

г. Санкт-Петербург

***Аннотация.** В статье проанализированы нормы, регламентирующие виды и особенности уголовной ответственности несовершеннолетних. Также автором обозначены отличительные признаки уголовной ответственности несовершеннолетних от ответственности совершеннолетних лиц*

***Ключевые слова:** уголовная ответственность, несовершеннолетние, преступность несовершеннолетних, назначение наказания, возраст уголовной ответственности*

The article analyzes the norms governing the types and features of criminal liability of minors. The author also identifies the distinguishing features of the criminal responsibility of minors from the responsibility of adults.

***Keywords:** criminal liability, minors, juvenile delinquency, sentencing, age of criminal responsibility*

В настоящее время в обществе существует много различных проблем, но преступность несовершеннолетних является одной из самых важных и серьезных проблем современности. Она обусловлена различными факторами, прежде всего, сложной криминальной ситуацией в государстве и увеличением количества преступлений, совершаемых лицами, не достигшими возраста привлечения к уголовной ответственности. Уголовная ответственность несовершеннолетних – это особая категория, так как ответственность данных лиц отлична от той,

которую несут совершеннолетние преступники. В первую очередь необходимо отметить то, что основной проблемой является непосредственно возраст наступления уголовной ответственности. Обратимся к определению понятия «несовершеннолетний» данное в уголовном кодексе РФ (далее – УК РФ). В ч. 1 ст. 87 УК РФ указывает на то, что лица, которым на момент совершения преступления исполнилось четырнадцать, но не исполнилось восемнадцать лет, являются несовершеннолетними. Таким образом, законодатель закрепляет низший и высший уровень возраста для признания лица несовершеннолетним. Но не за все преступления уголовная ответственность наступает с четырнадцати лет, только за отдельные составы преступлений, которые перечисляются законодателем в ч. 2 ст. 20 УК РФ. К ним законодатель относит убийство, умышленное причинение тяжкого вреда здоровью, изнасилование, кража, грабеж, разбой, вымогательство, неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения и др. За преступления, которые не вошли в данный перечень, уголовная ответственность наступает с шестнадцатилетнего возраста. Необходимо обратить внимание на то, что в зарубежной практике присутствует закрепление наступления уголовной ответственности с возраста двенадцати лет. Многие отечественные ученые и практика выступают с предложением о том, что необходимо брать пример с зарубежного законодательства и установить возраст уголовной ответственности с 12 лет. Закрепление законодателем границ возраста, с которого наступает уголовная ответственность за совершенные преступления, подразумевает собой то, что на момент совершения преступления в указанном возрасте несовершеннолетний в состоянии оценить свои действия, то какой характер они несут и ту общественную опасность, которую может причинить подросток своими противоправными действиями. Если подросток не понимает и не осознает реальную опасность от своих противоправных действий, то законом он освобождается от уголовной ответственности (ч. 3 ст. 20 УК РФ). В данном случае для установления того, что ребенок не может осознавать последствия своих противоправных действий, проводится судебно-психологическая экспертиза для компетентного исследования личности подростка и вынесения заключения о

том, что несовершеннолетний имеет признаки отставания в психическом развитии. Если же экспертиза покажет обратное, то по данному основанию несовершеннолетний не может быть освобожден от уголовной ответственности и в случае признания судом его виновности должен понести наказание [4, с. 42; 9]. Следует учитывать, что некоторые преступления, за которые наказание назначается только с шестнадцатилетнего возраста, могут иметь элементы других преступлений, ответственность за которые наступает с четырнадцати лет. Так, бандитизм (ст. 209 УК РФ) – преступление, за которое ответственность наступает только с шестнадцати лет. В то же время данное деяние является сложным преступлением, может содержать в себе убийства, кражи, разбойные нападения и т.д. Лица, участвующие в совершении преступления и которым уже исполнилось четырнадцать лет, подлежат уголовной ответственности за любые вышеперечисленные деяния, но только не за бандитизм. Уголовная ответственность несовершеннолетних несколько отлична от уголовной ответственности совершеннолетних. Обусловлено это, прежде всего, тем, что при назначении наказания также учитываются условия жизни подростка, уровень его воспитания, психического развития, способности адекватно оценивать свои действия, степень социальной и физиологической зрелости. Большое значение имеют причины, побудившие подростка совершить противоправное деяние. Все это производится для того, чтобы максимально объективно вынести наказание, закрепленное законодательством [1; 5, с. 448]. В настоящее время, большой процент преступлений, которые совершаются несовершеннолетними, относят к вымогательству. Под вымогательством в современном законодательстве понимается требование о передаче материальных ценностей под угрозой совершения действий, нарушающих права и законные интересы потерпевшего или распространения сведений, порочащих его честь и достоинство. Данное деяние является уголовно наказуемым. Ответственность наступает по статье 163 УК РФ с 14 лет. К сожалению, случаи вымогательств в образовательном учреждении, в настоящее время являются достаточно распространенными. Основные мотивы, которыми руководствуются несовершеннолетние правонарушители, являются малообеспеченность, социально

неблагополучная семейная обстановка, желание самоутвердиться в среде сверстников. Жертвами, чаще всего, становятся ученики начальной школы, которые в силу возраста не имеют возможности противостоять преступникам – учащимся средней и старшей школы. Под угрозой физического насилия, расправы дети отдают деньги, украшения, телефоны и другие представляющие материальную ценность вещи. Вымогательство несовершеннолетними часто носит систематический характер. Такое вымогательство может длиться годами, при этом жертвы оказываются настолько напуганными вымогателями, что молчат обо всем в школе и дома [8]. В зависимости от наличия в действиях преступника квалифицирующих признаков вымогательство может быть, как преступление средней тяжести (ч. 1 ст. 163), так и тяжким или особо тяжким (ч. 2 и 3 указанной статьи). При совершении преступления средней тяжести несовершеннолетний может быть освобожден от уголовного наказания. При этом к нему применяются меры воспитательного воздействия. Если правонарушителю меньше 14 лет, то материальный вред за него будут возмещать родители. Кроме того, на них будет составлен протокол по ст. 5.35 КоАП РФ «Ненадлежащее выполнение родительских обязанностей», а сам несовершеннолетний преступник будет поставлен на учет в Отдел по делам несовершеннолетних ОВД. При этом, при назначении наказания минимальный срок, установленный ст. 163 УК РФ делится пополам, а в ходе рассмотрения учитываются не только обстоятельства совершения преступления, но и социальная обстановка в семье обвиняемого, сведения характеризующее его из образовательного учреждения и от участкового уполномоченного, повторность или первичность совершения деяния. Если суд назначает наказание в виде штрафа, то при наличии дохода лицо в возрасте от 14 до 18 лет выплачивает его самостоятельно, если собственных средств нет, то его законные представители. Уголовным кодексом РФ не предусматриваются какие-либо новые виды наказаний. В отличие от совершеннолетних, к которым могут применяться все двенадцати видов наказаний, указанных в статье 44 УК РФ, к несовершеннолетнему применимо только шесть из них. К ним относятся: штраф, лишение права заниматься определённой деятельностью, обязательные работы, исправительные

работы, ограничение свободы, лишение свободы на определённый срок. В целях последующей гуманизации уголовной ответственности несовершеннолетних закрепляются значительные ограничения сроков наказания, которые уменьшены в отношении несовершеннолетних практически в два раза [6, с. 103]. Виды наказаний, которые можно применить к несовершеннолетнему, ограничены и указанный в УК РФ перечень является исчерпывающим. По словам В. Г. Ермакова [2] данный перечень является не корректным. Объяснением этому служит то, что применение ареста и обязательных работ в РФ на практике отсутствует. Штраф как наказание в отношении несовершеннолетнего достаточно проблемно исполнить на практике, так как чаще всего в данном случае подросток не является платежеспособным и оплату штрафа производят его родители (опекуны). Следовательно, из наказаний остается только лишение свободы и исправительные работы. В случае применения к несовершеннолетнему наказания в виде лишения свободы оно может быть назначено только на срок не превышающим десяти лет и должен быть отбыт в воспитательной колонии. На усмотрение суда остается вопрос замены реального срока, условным, в том случае, если суд решит, что несовершеннолетней может исправиться и, не отбывая реальный срок [3]. В последнее время большое количество работ ученых посвящается вопросам снижения возраста уголовной ответственности. Это обусловлено тем, что в современном обществе большой оборот набирает процесс акселерации – ускоренного физиологического и психического развития человека. Утверждается, что уже в более раннем возрасте человек способен оценивать свое поведение по шкале «правомерно или неправомерно». Возможно, именно снижение порога наступления уголовной ответственности позволит сократить статистику детской и подростковой преступности, жестокость которой порой поражает. Многие несовершеннолетние чаще всего понимают, что их не подвергнуть наказанию за совершение того или иного преступления, даже при осознании общественной опасности своего деяния. В то же время государство со своей стороны должно создавать и гарантировать все условия, необходимые для воспитания и будущего развития несовершеннолетних, чтобы не порождать у них порывов перейти на другую

сторону – криминальную сторону. Таким образом, можно подвести итог, что институт уголовной ответственности несовершеннолетних правонарушителей нуждается в доработке и устранение всех существующих пробелов. Только в этом случае, наказание в отношении несовершеннолетних будет эффективным, и выполнять полноценно свои цели.

Список литературы

1. Дементьев О. М. Проблемы возраста уголовной ответственности. – Тамбов: Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, 2014. – 42 с.
2. Ермаков В. Г. Проблемы уголовной ответственности несовершеннолетних / Вестник ВИ МВД России. – 2017. – № 2. – С. 23–27.
3. Касымовская П. П. Уголовная ответственность несовершеннолетних / Традиционные национальнокультурные и духовные ценности как фундамент инновационного развития России. – 2017. – № 11. – С. 52–54.
4. Ожгибесова В. М. Уголовная ответственность как специальная мера профилактики преступности несовершеннолетних / Тренды развития современного общества: управленческие, правовые, экономические и социальные аспекты. – Курск, 2014. – С. 183–185.
5. Пенькова А. С., Шищенко Е. А. Уголовная ответственность несовершеннолетних / В сб. науч. трудов. – Кемерово, 2016. – С. 448–451.
6. Сутурин М.А. Система наказаний в отношении несовершеннолетних / Сибирский юридический вестник. – 2016. – № 2 (73). – С. 101–105.
7. Уварова И. А. Выявление и расследование наркопреступлений, совершаемых в молодежной и подростковой среде. – Краснодар, 2009. – 6 с. 8. Щербакова А. А. Уголовная ответственность несовершеннолетних / В сб. науч. трудов: Социальная ответственность: проблемы и пути их решения. – Екатеринбург, 2015. – С. 122–125.

«ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ:
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА»

XXIV Международная научно-практическая конференция

Научное издание

Издательство «НИЦ ЭСП» в ЮФО
(подразделение НИЦ «Иннова»)
353445, Россия, Краснодарский край, г.-к. Анапа,
ул. Весенняя, 8, оф. 1
Тел.: 8-800-201-62-45; 8 (861) 333-44-82

Подписано в печать 16.04.2024 г. Формат 60x84/16. Усл. печ. л. 3,02
Бумага офсетная. Печать: цифровая. Гарнитура шрифта: Times New Roman
Тираж 50 экз. Заказ 753