

***ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ
(THEORY AND PRACTICE
OF RESEARCH)***

*Материалы Международной
научно-практической конференции
26 сентября 2024 года
(г. Астана, Казахстан)*

© Баспасы «Академия»,

© НИЦ «Мир Науки»

2024



Баспасы «Академия»

Материалы Международной (заочной)
научно-практической конференции
под общей редакцией **А.И. Вострецова**

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ (THEORY AND PRACTICE OF RESEARCH)

научное (непериодическое) электронное издание

Теория и практика научных исследований [Электронный ресурс] / Баспасы «Академия», Научно-издательский центр «Мир науки». – Электрон. текст. данн. (1,55 Мб.). – Нефтекамск: Научно-издательский центр «Мир науки», 2024. – 1 оптический компакт-диск (CD-ROM). – Систем. требования: PC с процессором не ниже 233 МГц., Microsoft Windows Server 2003/XP/Vista/7/8, не менее 128 МБ оперативной памяти; Adobe Acrobat Reader 10.1 или выше; дисковод CD-ROM 8x или выше; клавиатура, мышь. – Загл. с тит. экрана. – Электрон. текст подготовлен НИЦ «Мир науки».

© Баспасы «Академия», 2024

© Научно-издательский центр «Мир науки», 2024

СВЕДЕНИЯ ОБ ИЗДАНИИ

Классификационные индексы:

УДК 001

ББК 72

Т33

Составители: Научно-издательский центр «Мир науки»

А.И. Вострецов – гл. ред., отв. за выпуск

Аннотация: В сборнике представлены материалы Международной (заочной) научно-практической конференции «Теория и практика научных исследований», где нашли свое отражение доклады студентов, магистрантов, аспирантов, преподавателей и научных сотрудников вузов Российской Федерации и Республики Беларусь по техническим, филологическим, юридическим и медицинским наукам. Материалы сборника представляют интерес для всех интересующихся указанной проблематикой и могут быть использованы при выполнении научных работ и преподавании соответствующих дисциплин.

Сведения об издании по природе основной информации: текстовое электронное издание.

Системные требования: PC с процессором не ниже 233 МГц., Microsoft Windows Server 2003/XP/Vista/7/8, не менее 128 МБ оперативной памяти; Adobe Acrobat Reader 10.1 или выше; дисковод CD-ROM 8x или выше; клавиатура, мышь.

© Баспасы «Академия», 2024

© Научно-издательский центр «Мир науки», 2024

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ

НАДВЫПУСКНЫЕ ДАННЫЕ:

Сведения о программном обеспечении, которое использовано при создании электронного издания: Adobe Acrobat Reader 10.1, Microsoft Office 2010.

Сведения о технической подготовке материалов для электронного издания: материалы электронного издания были предварительно вычитаны филологами и обработаны программными средствами Adobe Acrobat Reader 10.1 и Microsoft Office 2010.

Сведения о лицах, осуществлявших техническую обработку и подготовку: А.И. Вострецов.

ВЫПУСКНЫЕ ДАННЫЕ:

Дата подписания к использованию: 28 сентября 2024 года.

Объем издания: 1,55 Мб.

Комплектация издания: 1 пластиковая коробка, 1 оптический компакт диск.

Наименование и контактные данные юридического лица, осуществившего запись на материальный носитель: Научно-издательский центр «Мир науки»

Адрес: Республика Башкортостан, г. Нефтекамск, улица Дорожная 15

Телефон: 8-937-333-86-86

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ

- И.В. Каспаров** Сильные и слабые стороны инновационного развития железнодорожного транспорта 6
- И.В. Каспаров** Некоторые вопросы обеспечения безопасности станционных систем 10
- И.В. Каспаров** Вопросы инновационного развития пассажирского железнодорожного комплекса 14

ФИЛОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

- А.И. Бакиева** «Морское путешествие» по литературным произведениям 18

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

- А.А. Поверинов** Проблемы освобождения от уголовной ответственности в связи с прохождением военной службы в период мобилизации 24

МЕДИЦИНСКИЕ НАУКИ

- Т.С. Гуца** Влияния низкоинтенсивного лазерного излучения разных диапазонов в сравнении на течение раневого процесса в поджелудочной железе после резекции в эксперименте 29

ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ

И.В. Каспаров,

к.т.н., проф.,

*Нижегородский институт путей
сообщения – филиал ПривГУПС,*

г. Нижний Новгород, Российская Федерация

СИЛЬНЫЕ И СЛАБЫЕ СТОРОНЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация: в статье рассмотрены вопросы инновационного развития железнодорожного транспорта страны, его сильные и слабые стороны, возможности и угрозы; влияние качества работы железнодорожного транспорта на возможности государства в разных сферах.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инновационное развитие, тарифы на перевозки.

В соответствии с ролью, которая отводится железнодорожному транспорту в модернизации российской экономики, ему самому необходим скорейший переход на инновационные рельсы. Прежде всего, это касается столпа отечественной железнодорожной отрасли – ОАО «РЖД» [1, 2, 3]. Собственно, компания уже трансформируется в современный транспортный холдинг, направленный на «эффективное удовлетворение рыночного спроса на железнодорожные транспортные услуги, повышение глобальной конкурентоспособности, достижение экономической эффективности и финансовой устойчивости, создание системы государственно-частного партнерства в целях реализации государственной политики в области экономики, обороны и развития социальной сферы страны».

Сильные стороны:

1. Железнодорожный транспорт продолжает выполнять свою миссию, но при спаде объемов перевозок.

2. Обновлен вагонный парк за счет инвестиций операторов и ОАО «РЖД»

3. Выросла рентабельность основной деятельности благодаря выделению из ОАО «РЖД» в ДЗО неосновных видов деятельности.

4. Создана структура повышения квалификации руководящего состава в области управления.

Слабые стороны:

1. Увеличение износа основных фондов.

2. Перекрестное субсидирование пассажирских и пригородных перевозок ликвидировано не полностью.

3. Снижение внутренней эффективности, выражающееся в превышении темпов роста расходов над темпами роста доходов по основной деятельности.

4. Рост тарифов на перевозки.

Возможности:

1. Использование гибких тарифов.

2. Техническое и программное перевооружение отрасли на основе государственно-частного партнерства [4, 5, 6].

3. Повышение привлекательности транспортных услуг для клиентов.

Угрозы:

1. Снижение доходности в условиях конкуренции с другими видами транспорта.

2. Потеря управляемости единым технологическим процессом в результате обособления видов деятельности.

3. Технологическая и техническая деградация железнодорожного транспорта [7].

Достижение указанных по сути отраслевых целей требует адекватных усилий не только в части организации и управления, но и в части технологических решений.

Среди технологий, необходимых для инновационного разворота железнодорожного транспорта, особое место отводится Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Постановка проблемы.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации – основы транспортной инфраструктуры страны – играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на

инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в изменяющейся мировой экономической системе.

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, укрепление единства пространства, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов, повышения ресурсной независимости и глобальной конкурентоспособности России.

Список использованных источников и литературы:

[1] Тихонов В.М., Каспаров И.В. Проблемы повышения надежности железнодорожного пути. В сборнике: Передовые методы организации, содержания и ремонта пути на грузонапряженных участках: материалы 3 Международной студенческой научно-практической конференции. Московский государственный университет путей сообщения, филиал в Н. Новгороде, 2015. С. 83-84.

[2] Слюняев С.А., Каспаров И.В. Проблемы и перспективы железнодорожного транспорта России. В сборнике: Актуальные проблемы развития транспорта, материалы III Международной студенческой научно-практической конференции. – Федеральное агентство железнодорожного транспорта; Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II, Нижегородский филиал. 2016. – С. 37-41.

[3] Слюняев С.А., Каспаров И.В. Проблемы развития транспортного комплекса страны. В сборнике: Актуальные вопросы экономики региона: анализ, диагностика и прогнозирование. Материалы V Международной студенческой научно-практической конференции. – Нижегородский филиал МИИТ. 2015. – С. 343-345.

[4] Каспаров И.В. Информационное обеспечение в

процессе управления организацией. В сборнике: Перспективы развития науки и образования. III международная научно-практическая конференция. 2016. С. 189-192.

[5] Каспаров И.В. Принятие управленческих решений с использованием информационных технологий. В сборнике: Перспективы развития науки и образования. Сборник научных трудов по материалам IV международной научно-практической конференции. Под общей редакцией А.В. Туголукова. 2016. С. 87-89.

[6] Каспаров И.В. Проблемы качества программного обеспечения систем железнодорожной автоматики. В сборнике: Перспективы развития науки и образования, сборник трудов по материалам IV международной научно-практической конференции. – М.: Центр перспективных научных публикаций, 2016. С.85-87.

[7] Каспаров И.В. Развитие информационных систем железнодорожного транспорта. Материалы Международной научно-практической конференции «Транспортный комплекс в регионах: опыт и перспективы организации движения». 28 мая 2015 г. – Воронеж: ФГБОУ ВПО Московский государственный университет путей сообщения – Воронежский филиал МИИТ, 2015. – С. 132-135.

© И.В. Каспаров, 2024

*И.В. Каспаров,
к.т.н., проф.,
Нижегородский институт путей
сообщения – филиал ПривГУПС,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СТАНЦИОННЫХ СИСТЕМ

Аннотация: в статье рассмотрены вопросы повышения уровня безопасности станционных систем, использование средств и технологий сбора, накопления, передачи, обработки, отображения, продуцирования и распространения информации в информационных объектах.

Ключевые слова: безопасность, станционные системы, автоматическая локомотивная сигнализация, устройства навигации.

Эффективное и устойчивое функционирование транспортной системы – необходимая предпосылка экономического роста страны. Надежный транспорт и налаженное сообщение между регионами и городами внутри страны, а также четкое и согласованное взаимодействие с другими государствами при международных перевозках составляют основу развития производства, бизнеса, образования, науки, общественных сфер и роста уровня жизни населения.

Для повышения уровня безопасности станционных систем [1] внедряются спутниковые средства навигации GPS/ГЛОНАСС, предназначенные для обеспечения координатно-временной информацией маневровой автоматической локомотивной сигнализации МАЛС и автоматического контроля местоположения маневрового локомотива. Такие технологии основаны на реальных моделях путевого развития (рис. 1), что необходимо для эффективного управления при проведении работ в автоматическом режиме.

Благодаря спутниковым технологиям можно формировать динамическую модель размещения вагонов на путях станции, в

системах планирования и управления перейти от упрощенных моделей работы станции к реальным, а в перспективе – к автоматизированному планированию [2].

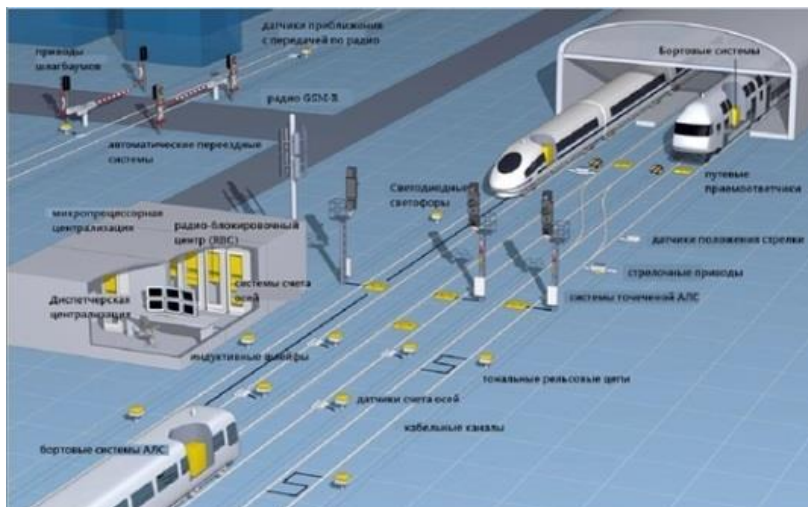


Рисунок 1 – Модель путевого развития

Устройства спутниковой навигации в составе постовых и бортовых устройств МАЛС обеспечивают автоматическое позиционирование каждого маневрового локомотива не только на границе станции и маршруте, но и в районах, не оборудованных системами централизованного управления стрелками и сигналами, а также мониторинг перестановок вагонов и заполнения путей в парках приема и отправления. При этом в режиме реального времени можно автоматически определить скорость и местоположение на путевом развитии (номер пути, пикет) технологических объектов вне зависимости от времени суток и погодных явлений (рис. 2).

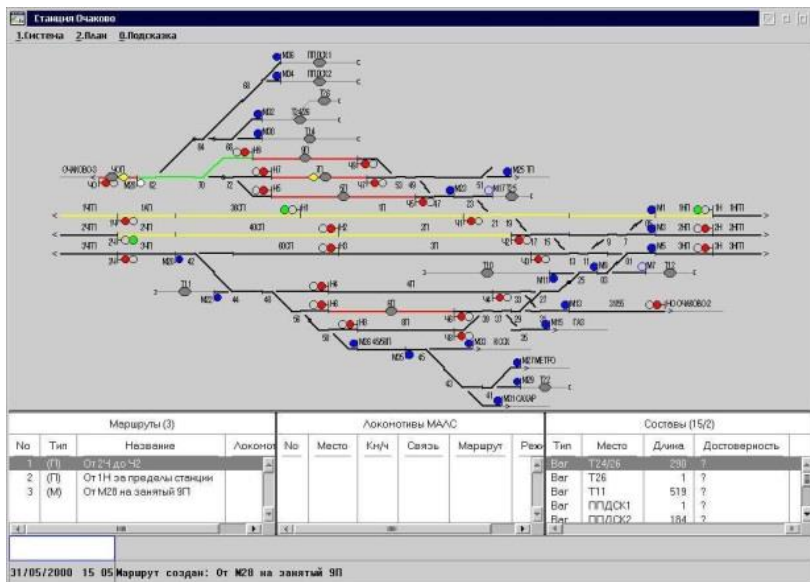


Рисунок 2 – Схема станции

Решение этих вопросов связано со множеством информационных объектов при использовании средств и технологий сбора, накопления, передачи (транслирования), обработки, отображения, продуцирования и распространения информации [3].

Уже сегодня Интернет дает возможность проследить за длиной очередей на границе. В будущем приложения ИТС позволят прогнозировать продолжительность пересечения границы с помощью, например, электронной идентификации номеров транспортного средства. Прогнозы будут отображаться на придорожных информационных табло и передаваться на мобильные телефоны, а также служить основой для планирования оптимальных маршрутов.

На подъездах к порту водитель будет получать информацию о готовности груза, о дорожно-метеорологических условиях, о наличии мест на стоянках, о возникновении нештатных ситуаций на маршруте. На выезде из порта ему

предоставят сведения об очередях на различных МАПП и прогнозируемых сроках пересечения границы.

Список использованных источников и литературы:

[1] Буздин А.А., Каспаров И.В. Проблемы безопасности на железнодорожном транспорте и пути их решения. В сборнике: Развитие транспортного комплекса в регионе: проблемы и перспективы развития: материалы 2 Международной студенческой научно-практической конференции. Московский государственный университет путей сообщения, филиал в Н. Новгороде, 2014. С. 37-40.

[2] Каспаров И.В. Развитие информационных систем железнодорожного транспорта. Материалы Международной научно-практической конференции «Транспортный комплекс в регионах: опыт и перспективы организации движения». 28 мая 2015 г. – Воронеж: ФГБОУ ВПО Московский государственный университет путей сообщения – Воронежский филиал МИИТ, 2015. – С. 132-135.

[3] Каспаров И.В. Развитие информационно-коммуникационной предметной среды // 3 Международная заочная научно-практическая конференция «Перспективы развития науки и образования», Центр перспективных научных публикаций, Москва, 2016. – С. 21-22.

© И.В. Каспаров, 2024

*И.В. Каспаров,
к.т.н., проф.,
Нижегородский институт путей
сообщения – филиал ПривГУПС,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

ВОПРОСЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА

Аннотация: в статье рассмотрены вопросы инновационного развития системы пассажирских железнодорожных перевозок страны, необходимость реформирования железнодорожного сектора России, тенденции его развития.

Ключевые слова: инновационное развитие, железнодорожные перевозки, транспортная инфраструктура.

В настоящее время развитие системы пассажирских железнодорожных перевозок страны становится необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста России и улучшения качества жизни населения.

Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта (авиасообщение), транспортная система, особенно сектор пассажирских железнодорожных перевозок, не отвечает существующим потребностям населения и, как следствие, перспективам развития страны.

Низкая гармонизация и несогласованное развитие различных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов привели к нерациональному соотношению в транспортном комплексе страны [1, 2].

Инновационное развитие пассажирского железнодорожного комплекса является одной из главных задач всех предприятий отрасли. Данная необходимость обусловлена регрессионными процессами и негативными явлениями, отчетливо прослеживаемыми в ключевых показателях железнодорожного комплекса [3]. Формирование основных стабилизирующих мер является необходимым для остановки

дальнейшего ухудшения состояния пассажирских перевозок как в пригородном сообщении, так и на маршрутах дальнего следования.

Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны и не позволяет в полной мере осваивать ресурсы регионов. Наиболее существенны различия между европейской частью Российской Федерации и регионами Сибири и Дальнего Востока. Различия в транспортной обеспеченности между субъектами Российской Федерации достигают недопустимого уровня [4].

Необходимость реформирования железнодорожного сектора России возникла уже в 90-ых годах 20 века. Разработанная в 2001 году Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте стала важным документом для развития транспортной отрасли. Она включила в себя такие ключевые моменты как цели, задачи и принципы реформы; три этапа реформирования отрасли; социальную политику на железнодорожном транспорте и ряд других немаловажных составляющих. Вместе с тем были выделены основные проблемы, тормозящие развитие пассажирских железнодорожных перевозок, актуальность которых не уменьшилась и по сей день.

Системный анализ современного состояния железнодорожного транспорта в России и тенденций его развития показывает, что, несмотря на его стабильную работу, инновационному развитию предприятий отрасли препятствует ряд проблем:

1. Уровень эффективности железнодорожного транспорта, ассортимент и качество услуг, предоставляемых пользователям, не в полной мере отвечают требованиям складывающейся экономической ситуации. Это связано, в частности, с низким уровнем мотивации работников: отсутствует четкая связь между вознаграждением сотрудников и результатами их труда, а также относительно низок уровень оплаты труда отдельных категорий работников (особенно работников нижних тарифных разрядов). Наметилась опасная тенденция оттока высококвалифицированных специалистов из отрасли.

2. Совмещение функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственного управления сдерживает развитие рыночных отношений в отрасли и препятствует развитию конкурентной среды.

3. Высокая степень износа основных фондов отрасли в условиях прогнозируемого роста спроса на перевозки требует больших затрат на их текущее содержание и ремонт, создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях.

В условиях намеченного экономического роста ключевыми требованиями для эффективной работы железнодорожного транспорта становятся снижение собственных затрат, повышение мотивации работников отрасли, способность удовлетворять возрастающие требования пользователей к качеству услуг и гибко реагировать на изменения спроса. Решение этих вопросов связано в первую очередь с формированием и развитием конкуренции в сфере перевозок.

Неотложность решения данных проблем, а также наличие в настоящее время относительно благоприятных условий (экономических, социальных, политических и т.д.) определяют необходимость и возможность организации инновационной деятельности на предприятиях пассажирского железнодорожного комплекса.

В это же время, развитие любого направления связано с различного рода рисками. А в связи с тем, что Российская Федерация идет по пути инновационного развития, то вероятность возникновения, уровень воздействия и совокупное влияние риска будет выше, чем при возможном традиционном развитии.

Таким образом, проблемы, риски и перспективы развития пассажирских железнодорожных перевозок имеют тесную взаимосвязь. Неразрешенные проблемы одного типа приводят к повышению вероятности наступления негативного события одной из вышеуказанных групп и, как следствие, замедление развития направления пассажирских перевозок в целом.

Список использованных источников и литературы:

[1] Каспаров И.В. Концептуальные модели компонентов системы безопасности предприятия // Теоретические и прикладные аспекты экономической безопасности региона: материалы III междунар. науч. – практ. конф. – Чебоксары: НОУ ДПО «Экспертно-методический центр», 2014. – С. 16-17.

[2] Слюняев С.А., Каспаров И.В. Проблемы развития транспортного комплекса страны. В сборнике: Актуальные вопросы экономики региона: анализ, диагностика и прогнозирование. Материалы V Международной студенческой научно-практической конференции. – Нижегородский филиал МИИТ. 2015. – С. 343-345.

[3] Каспаров И.В., Слюняев С.А. Проблемы и перспективы железнодорожного транспорта России // Актуальные проблемы развития транспорта: материалы 3 междунар. студ. науч. – практ. конф. – Н.Новгород: ФГБОУ ВПО Московский государственный университет путей сообщения (Нижегородский филиал), 2016. – С.87-88.

[4] Каспаров И.В. Развитие информационно-коммуникационной предметной среды // 3 Международная заочная научно-практическая конференция «Перспективы развития науки и образования», Центр перспективных научных публикаций, Москва, 2016. – С.21-22.

© И.В. Каспаров, 2024

ФИЛОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

*А.И. Бакиева,
ученица 7 «А» класса,
науч. рук.: Д.Ф. Джамалова,
учитель русского языка и литературы,
МАОУ «Центр образования №35»,
г. Уфа, Российская Федерация*

«МОРСКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ» ПО ЛИТЕРАТУРНЫМ ПРОИЗВЕДЕНИЯМ

Аннотация: моря покоряли многих и из-за этого их описание начало появляться в разных произведениях: стихах, повестях, рассказах и даже в музыке. В произведениях А.С. Пушкина, Г.Х. Андерсена, А.С. Грина. Это уникальная возможность посмотреть, как в воображениях других людей выглядят моря и насколько красочно описывают их авторы. В данной статье мы проведем воображаемую экскурсию по морям, опираясь на литературные произведения.

Ключевые слова: море, морское путешествие, литературные произведения, география.

Сейчас у многих подростков пропадает интерес к географии. Поэтому так важно донести информацию в необычном формате для современных школьников и детей. Мы в данной работе, в качестве примера, рассмотрели изучение моря. В географии [2] море – часть океана, отделённая от него сушей или подводными возвышениями и отличающаяся особенностями вод, течениями обитателями. Различают моря внутренние и окраинные. Внутренними морями называются те моря, которые окружены сушей почти со всех сторон, например: Чёрное море (рис. 1).



Рисунок 1 – Черное море [5]

Окраинными морями – те, которые находятся на окраине материков. Также в учебниках географии 6-го класса отмечается, что моря имеют заливы и проливы.

Далее рассмотрим, как о морях написано в литературных произведениях, подобрав иллюстрации, для усиления наглядности при описании красоты морей.

А.С. Пушкин в сказке о царе Салтане пишет: «В синем небе звёзды блещут,

В синем море волны хлещут;

Тучка по небу идет,...» [6], так описывает писатель беспокойное состояние моря, когда бочка с царицей и ее сыном оказываются погружённой в морскую пучину (рис. 2). Когда по морю плывёт торговое судно, картина более благодатная, хорошая погода, тихое море:

«Ветер на море гуляет

И кораблик подгоняет;

Он бежит себе в волнах

На раздутых парусах» [6].



Рисунок 2 – Иллюстрация И.Я. Билибина к «Сказке о Царе Салтана» А.С. Пушкина 1905

Перед прибытием царя Салтана в гости к Гвидону наблюдается умиротворённая картина моря, выражающая приветливость, дружелюбие; его волны ласково плещутся:

«Не шумит оно, не хлещет,
Лишь едва-едва трепещет».

Г.Х. Андерсон в произведении «Русалочка» описывает цвет воды в открытом море: «...вода совсем синяя, как лепестки самых красивых васильков, и прозрачная, как чистое стекло, — но зато и глубоко там! Так глубоко, что ни один якорь не достанет до дна; на дно моря пришлось бы ставить одну на другое много-много колоколен, только тогда бы они могли высунуться из воды. На самом дне живут русалки» [1], рис. 3.



Рисунок 3 – Иллюстрация к произведению Г.Х. Андерсона «Русалочка» [4]

В произведении «Алые паруса» А.С. Грина, приведено описание морских волн и состояние героя, которое вызывает морской вид: «Но эти дни норда выманивали Лонгрена из его маленького теплого дома чаще, чем солнце, забрасывающее в ясную погоду море и Каперну покрывалами воздушного золота. Лонгрен выходил на мостик, насланный по длинным рядам свай, где, на самом конце этого дощатого мола, подолгу ..., смотря, как обнаженное у берегов дно дымилось седой пеной, еле поспевающей за валами, грохочущий бег которых к черному, штормовому горизонту наполнял пространство стадами фантастических гривастых существ, несущихся в разнузданном свирепом отчаянии к далекому утешению. Стоны

и шумы, завывающая пальба огромных взлетов воды и, казалось, видимая струя ветра, полосующего окрестность, – так силен был его ровный пробег, – давали измученной душе Лонгрена ту притупленность, оглушенность, которая, низводя горе к смутной печали, равна действием глубокому сну» [3].

Не только в литературных произведениях можно встретить описание морей, но также можно встретить и в музыке! Так, в опере «Садко» великого композитора Николая Римского-Корсакова, море описывается так:

«На синем море сходилась погода сильная,
Застоялись черлёны корабли на синем море:
А волной-то бьёт, паруса рвёт,
Ломает кораблики черлёные;
А корабли нейдут с места на синем море.

Поднялась волна, как высокая гора, вода с песком смешалась» [7].

Все авторы уникально показывают море. Хотя они и рассматривают одно и то же явление, в данном случае море. Но как разнообразно и как-то даже не похоже, они его характеризуют. И можно даже сравнивать настоящее море и сказочное. Кто-то может сказать: «Это сказка вы, что? Это не реальность!». Но тем не менее, что-то общее же есть!

Вот так наше путешествие по литературным морям закончено. Такое интересное сочетание географии и литературы можно найти и по другим явлениям природы.

Таким образом, мы можем сделать вывод, что можно совместить два и, возможно, более школьных предмета, благодаря чему обучение становится только интересней и увлекательней.

Список использованных источников и литературы:

[1] Андерсен Г.Х. Русалочка: [Электронный ресурс]. URL: <https://deti-online.com/skazki/skazki-andersena/rusalochka>. (Дата обращения: 21.05.2024).

[2] География: учебник 6 класс. Т.П. Герасимова, Н.П. Неклюкова М.: Просвещение, 2023, 112 с.

[3] Грин А.С. Алые паруса. Мурманск: Мурманское книжное издательство, 1983, 296 с.

[4] Иллюстрация к произведению Г.Х. Андерсена «Русалочка»: [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.pinterest.com/pin/48202658481391263>. (Дата обращения: 25.05.2024).

[5] Иллюстрация Черного моря: [Электронный ресурс]. URL: <https://anapacity.com/chernoe-more>. (Дата обращения: 22.05.2024).

[6] Пушкин А.С. Сказка о царе Салтане: [Электронный ресурс]. URL: <https://www.culture.ru/poems/4415/skazka-o-care-saltane>. (Дата обращения: 22.05.2024).

[7] Садко. Опера Н. Римского-Корсакова: [Электронный ресурс]. URL: https://www.operalib.eu/sadko/a_01.html. (Дата обращения: 22.05.2024).

© А.И. Бакиева, Д.Ф. Джамалова, 2024

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

А.А. Поверинов,
аспирант 2 курса
напр. «Юриспруденция»,
науч. рук.: **Е.В. Медведев,**
к.ю.н., доц.,
УлГУ,
г. Ульяновск, Российская Федерация

ПРОБЛЕМЫ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СВЯЗИ С ПРОХОЖДЕНИЕМ ВОЕННОЙ СЛУЖБЫ В ПЕРИОД МОБИЛИЗАЦИИ

Аннотация: статья посвящена выявлению проблем и недостатков статьи 78.1 УК РФ. Введённая в 2024 году, уголовная норма устанавливает возможность освобождения от уголовной ответственности в случае призыва на военную службу в период мобилизации, военное время или другой военной обстановке. Эта статья призвана способствовать гуманизации уголовной политики и реабилитации преступников. Однако практика применения этой нормы в отношении уголовных рецидивистов выявила ряд проблем и недостатков. Работа анализирует существующие проблемы применения статьи 78.1 УК РФ для рецидивистов и предлагаются пути их решения.

Ключевые слова: освобождение от уголовной ответственности, военная служба, амнистия, рецидив, условный срок.

Статья 78.1 УК РФ, введённая Федеральным законом от 23.03.2024 N 64-ФЗ, устанавливает новые нормы освобождения от уголовной ответственности в условиях мобилизации или военного времени. Если более точно, то статья представляет собой механизм освобождения от уголовной ответственности лиц, призванных на военную службу или проходящих службу по контракту в установленные законом периоды. Нововведение в Уголовный кодекс предоставляет лицам, совершившим

преступления, возможность искупить свою вину перед обществом и получить освобождение от уголовной ответственности, при этом внося значительный вклад в повышение обороноспособности страны. Однако применение этой статьи может создать серьезную угрозу общественному порядку, увеличению числа тяжких преступлений, проблеме адаптации вернувшихся с войны преступников и создание серьезной социальной напряженности у граждан. Связано это и с трудностями в трудоустройстве, что может привести к экономическим проблемам и, в некоторых случаях, к вовлечению в повторную преступную деятельность как способу решения финансовых проблем.

Хоть законодателем и были установлены исключения для применения статьи 78.1 к определенным категориям преступников, считаю, что этого недостаточно, поскольку в последнее время участились случаи рецидива среди амнистируемых заключенных, которые вернувшись с войны повторно совершают тяжкие преступления. Поэтому считаю эту проблему наиболее острой и важной.

Также считаю необходимым указать и на другие негативные факторы:

Отсутствие должной военной подготовки: Заключённые, не прошедшие полноценную подготовку и не имеющие необходимых навыков, могут оказаться неподготовленными к боевым действиям, что может увеличить риски не только для них, но и для обычных сослуживцев.

Этические соображения: Призыв заключённых вызывает серьёзные этические вопросы о справедливости и гуманности такого подхода. Использование заключённых в боевых действиях может восприниматься как эксплуатация уязвимой категории людей.

Влияние на общественное мнение: Призыв заключённых может негативно повлиять на общественное мнение и вызвать недовольство среди граждан.

Риск дезертирства: Заключённые могут быть более склонны к дезертирству, нарушению дисциплины или исполнению приказа. Это может создать дополнительные проблемы для военной организации и поставить под угрозу

безопасность выполнения военных операций.

Конфликты и насилие: в условиях военных действий заключённые могут проявлять агрессию и насилие по отношению к своим сослуживцам и местным жителям, что может усугубить ситуацию и создать дополнительные риски.

Для избегания описанных проблем законодатель прописывает в статье норму в соответствии с которой за заключёнными осуществляется контроль со стороны воинского командования конкретной части или учреждения прохождения военной службы. Считаю данной меры недостаточной, так как надзор за такими лицами необходим не только во время прохождения военной службы, но и после амнистирования, когда бывший преступник возвращается с места боевых действий к нормальной гражданской жизни. Предлагаю внесение изменений в действующий УК, дающих вернувшимся с войны заключённым, статус сравнимый с «Условным осуждением». А именно на базе статьи 73 УК РФ, разработать правовую норму, в соответствии с которой амнистированный обязан пройти испытательный срок, в течение которого он должен своим поведением доказать свое исправление. Контроль за поведением бывшего осужденного должен исполнять уполномоченный правоохранительный орган.

Вернувшийся с войны амнистированный, находящийся под условным сроком, обязан соблюдать следующие требования и условия:

1. Осужденный обязан соблюдать действующее законодательство РФ и не совершать новых преступлений. Нарушение закона может привести к отмене условного осуждения и отбыванию оставшегося срока лишения свободы.

2. Лицо обязано выполнять требования контролирующего органа, такие как явка на проверки, участие в реабилитационных и социальных программах, медицинских обследованиях и других мероприятиях.

3. Регулярная явка в орган контроля: Лицо должно регулярно являться в органы пробации, если таковые назначены. Это включает в себя своевременное уведомление о изменениях в месте жительства, месте работы и других существенных изменениях в жизни.

4. Выполнение обязательств по выплатам: амнистированный обязан выполнять финансовые обязательства, такие как уплата штрафов или возмещение ущерба потерпевшим, если это предусмотрено приговором суда.

5. Соблюдение порядка и условий: обязанность соблюдать порядок, установленные судом условия условного осуждения, а также выполнять другие указания и предписания суда и контрольного органа, касающиеся его условного осуждения, включая запрет на общение с определенными лицами или посещение определенных мест.

Также считаю необходимым закрепление в статье 78.1 поправки, в соответствии с которой лицо, освобожденное от уголовной ответственности в связи с призывом на военную службу и повторно совершившее тяжкое или особо тяжкое преступление вернувшись со службы теряет возможность получения амнистии при повторном прохождении военной службы в соответствии с этой статьей.

Заключение. Статья 78.1 УК РФ была принята законодателем в качестве предоставления гуманитарного смягчения для определённых категорий лиц в условиях военного времени. Это дает возможность заключенным искупить свою вину за совершенные преступления перед обществом, при этом внося весомый вклад в защиту суверенитета страны и общества от военной агрессии. Эта норма дает поддержку военным, а также снижение нагрузки на правоохранительные органы, судебную систему и ФСИН. Но при этом необходимо учитывать специфические условия службы такой категории лиц, а также трудности, с которыми сталкиваются амнистированные, предоставляя им возможность для эффективной реабилитации в условиях возвращения к гражданской жизни.

Нельзя забывать и то, что призыв заключённых на войну сопряжён с множеством угроз и рисков, которые были озвучены выше. Считаю разумным внесение в действующую редакцию уголовного кодекса изменений касательно статуса лиц, освобожденных от уголовной ответственности после прохождения военной службы, схожим со статусом условно осужденного. Это поможет минимизировать рецидив опасных

преступлений, а также поможет эффективно проводить реабилитацию и адаптацию таких лиц к нормальной жизни. Такие меры необходимы, чтобы минимизировать негативные последствия, снизить социальную напряженность в обществе и обеспечить справедливое и гуманное отношение к лицам, находящимся в сложившейся сложной ситуации. Важно учитывать все эти факторы при принятии решений о призыве заключённых на военную службу, и разработать справедливое и эффективное законодательство в этой области.

Список используемых источников и литературы:

[1] "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» – Электрон. текст. данные. – Гл. 33, 34.

[2] Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 18.05.2023 N 11 "О практике рассмотрения судами уголовных дел о преступлениях против военной службы"

[3] Вахрушева В.Ю. О причинах роста преступности в СССР в послевоенный период / В.Ю. Вахрушева. – Текст: непосредственный // Молодой ученый. – 2022. – №25 (420). – С. 164-166. – URL: <https://moluch.ru/archive/420/93330/> (дата обращения: 15.09.2024).

© А.А. Поверинов, 2024

Т.С. Гуца,
ст. преп.,
ГрГМУ,
г. Гродно, Беларусь

**ВЛИЯНИЯ НИЗКОИНТЕНСИВНОГО ЛАЗЕРНОГО
ИЗЛУЧЕНИЯ РАЗНЫХ ДИАПАЗОНОВ В СРАВНЕНИИ
НА ТЕЧЕНИЕ РАНЕВОГО ПРОЦЕССА В
ПОДЖЕЛУДОЧНОЙ ЖЕЛЕЗЕ ПОСЛЕ РЕЗЕКЦИИ В
ЭКСПЕРИМЕНТЕ**

Аннотация: в данной статье приведены результаты экспериментального исследования изменений в пострезекционной культе поджелудочной железы и окружающих ее тканях. Нами изучено воздействие низкоинтенсивного лазерного излучения комбинированной (красной+синей) области спектра на область резекции с целью уменьшения развития воспаления и улучшения регенерации паренхимы поджелудочной железы.

Ключевые слова: поджелудочная железа, воспаление, спаечный процесс, низкоинтенсивное лазерное излучение.

В последние десятилетия острый панкреатит стал занимать лидирующее положение в практике неотложной абдоминальной хирургии, уступая по частоте только острому аппендициту. Статистические исследования свидетельствуют и о явном увеличении числа пациентов хроническим панкреатитом во всех странах мира. Заболевание чаще всего выявляется у людей в возрасте от 40 до 60 лет, а количество заболевших женщин увеличилось на 30%. В настоящее время существует большое количество литературных источников, где ряд авторов считают возможным проведение консервативной терапии у пациентов при их стабильном состоянии с соответствующей коррекцией антибактериальной терапии. Однако при появлении клинических признаков гнойной интоксикации и сохранении тяжелого состояния пациентов на

фоне интенсивной терапии должно рассматриваться как безусловное показание к оперативному вмешательству [3, 4]. Самыми распространенными операциями на данном органе являются различные виды его резекции. Острый послеоперационный панкреатит на сегодняшний день является одним из тяжело прогнозируемых осложнений в абдоминальной хирургии. По данным литературных источников частота развития панкреатита у данной категории пациентов может составлять 5,7 – 42%, а послеоперационная летальность – 31,2-57,6% [2, 4]. Одной из ведущих задач хирургической гастроэнтерологии является улучшение результатов хирургических вмешательств на поджелудочной железе с целью профилактики развития осложнений [2, 3, 4]. Однако, число пациентов с данной патологией не уменьшается. До сих пор проблема осложнений в послеоперационный период окончательно не решена, что обуславливает поиски эффективных способов профилактики панкреатита в послеоперационный период [4].

Благодаря широкому спектру действия низкоинтенсивного лазерного излучения (НИЛИ) его применяют во многих областях медицины. В современной литературе недостаточно изучено его влияние на профилактику развития послеоперационного панкреатита. Красный лазер вызывает локальную реакцию, проявляющуюся активизацией функциональной деятельности, синий – усиление трофики тканей, а одновременное воздействие способствует суммации лечебного эффекта. Таким образом активизируется внутриклеточная регенерация и уменьшаются морфологические проявления острого панкреатита [1, 4].

Для выполнения исследования вводили в эксперимент белых беспородных крыс массой 250-300 грамм. Лабораторные животные до и после операции находились в условиях вивария кафедры оперативной хирургии и топографической анатомии. Во время экспериментов строго придерживались этических норм проведения подобных исследований. Все оперативные вмешательства производили в условиях кафедральной операционной с соблюдением правил асептики и антисептики. В условиях адекватной анестезии (внутримышечно кетамин из

расчета 0,1 мл на 100 гр массы тела крысы) выполняли верхнесрединную лапаротомию, далее производили резекцию хвоста и части тела железы (1,0x0,5x0,2 см). Культю ушивали П-образными швами и погружали в брюшную полость.

Для изучения влияния НИЛИ разных спектров с целью профилактики послеоперационного панкреатита животных разделили на 2 группы: 1-я –интраоперационно воздействовали на рану НИЛИ красной области спектра (лазерный терапевтический аппарат «Родник-1», λ – 670 нм, мощность – 25 мВт, t-5 мин); 2-я – красной (λ – 670 нм, мощность – 25 мВт, t-5 мин), а затем синей области спектра (λ – 450 нм, мощность – 5 мВт, t-10 мин). Лапаротомную рану ушивали. Животных выводили из эксперимента на 7-е, 21-е, 40-е и 60-е сутки после операции и подвергали аутопсии для проведения макро- и микроисследований раневой поверхности поджелудочной железы и процессов ее заживления. С целью изучения влияния НИЛИ на динамику патоморфологических изменений органа производили забор участков железы. Фиксировали препараты в 10% нейтральном растворе формалина, готовили срезы, окрашивали их гематоксилин-эозином и пикрофуксином по Ван-Гизону и анализировали результаты с помощью световой микроскопии.

Послеоперационной летальности у животных не было, операции перенесли хорошо. В первый день были вялые, пили только воду. На вторые сутки стали более активные, пили воду и принимали пищу. Содержались животные в виварии кафедры оперативной хирургии и топографической анатомии. На аутопсии в указанные сроки следов воспаления, выпота, абсцессов и состоявшегося кровотечения у всех крыс не отмечали.

1-я группа. В области культи железы на 7 сутки после операции на аутопсии умеренный отек. Макроанатомия органа без изменений. Микроскопически расширения протоков и ацинусов в месте резекции железы не выявляли. В строме наблюдали слабовыраженный отёк. В окружающих железу тканях определялась неспецифическая грануляционная ткань богатая сосудами, гранулоцитами и агранулоцитами, большое количество фибробластов и фиброцитов с формированием

коллагеновых волокон (рис. 1).

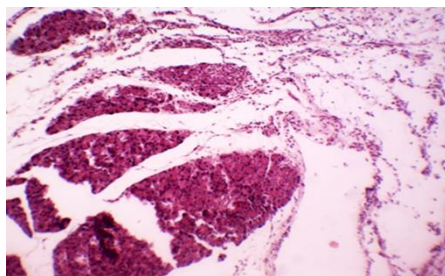


Рисунок 1 – Ацинусы и протоки не расширены, формирование коллагеновых волокон

Спустя 21 сутки после эксперимента на вскрытии в области резекции у одного животного обнаруживали единичные спайки с желудком, не вызывающие его деформации и близлежащих образований. Отёка не было. При гистологическом исследовании области резекции ткань железы с обычным строением ацинусов и протоков. В окружающей жировой ткани определяли мелкие фрагменты созревающей грануляционной ткани с небольшим количеством сосудов и клеток, умеренную лимфоидно-гистиоцитарную инфильтрацию с примесью фибробластов и фиброцитов, а также разрастание коллагеновых волокон (рис. 2).

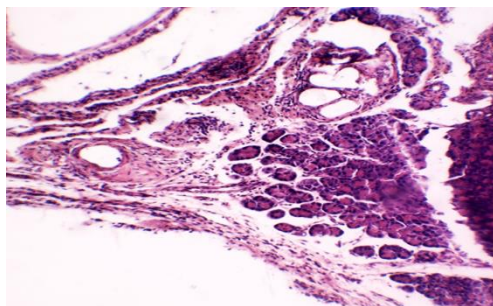


Рисунок 2 – Ткань железы с обычным строением ацинусов и протоков. Разрастание коллагеновых волокон

На 40 сутки после вмешательства на вскрытии спаечный процесс отсутствовал, в области резекции рубец. Микроскопически ткань поджелудочной железы с прилежащей жировой тканью, в которой отмечалась слабовыраженная лимфоидно-гистиоцитарная инфильтрация и очаговый склероз (рис. 3)

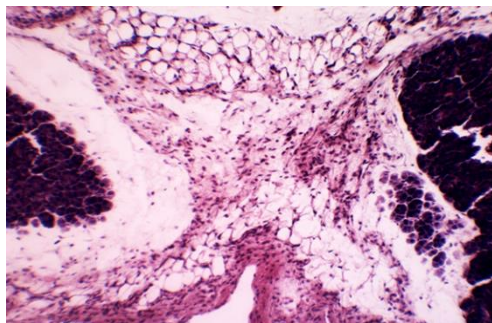


Рисунок 3 – Ткань поджелудочной железы с прилежащей жировой тканью

При выведении животных на 60-е сутки после вмешательства спаечный процесс отсутствовал. На срезах ткань железы не изменена. В прилежащей жировой ткани воспалительные изменения отсутствовали (рис. 4).

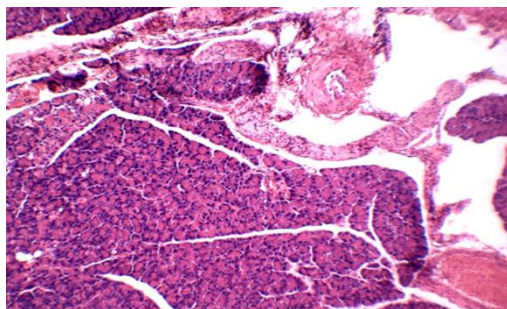


Рисунок 4 – Ткань поджелудочной железы не изменена

2-я группа. Через 7 суток после операции на аутопсии спаечный процесс отсутствовал. Отека в области культы не отмечали. Гистологически отмечали ткань железы, окруженную жировой тканью с наличием в ней обильного разрастания неспецифической грануляционной ткани и диффузной лимфоидно-гистиоцитарной инфильтрации с фибробластами и фиброцитами (рис. 5).

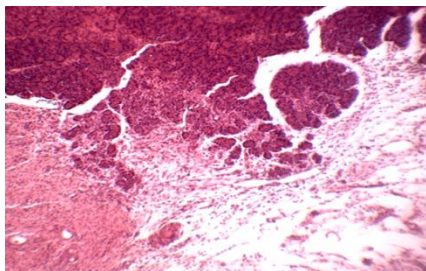


Рисунок 5 – Ткань железы, окруженная жировой тканью с воспалением

При аутопсии на 21 сутки после эксперимента в области культы формируется рубец. Микроскопическое исследование срезов показало наличие жировой ткани, прилежащей к поджелудочной железе, с наличием умеренно выраженной лимфоидно-гистиоцитарной инфильтрации. Отмечали разрастание коллагеновых волокон (рис. 6).

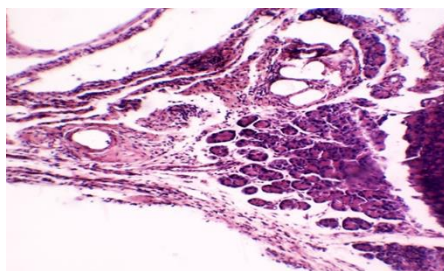


Рисунок 6 – Жировая ткань с воспалением. Разрастание коллагеновых волокон

Спустя 40 суток после операции спаечный процесс и отек в области культи железы отсутствовал. Микроскопически обнаруживали жировую ткань, окружающую паренхиму железы, с очаговым разрастанием неспецифической грануляционной ткани (рис. 7).

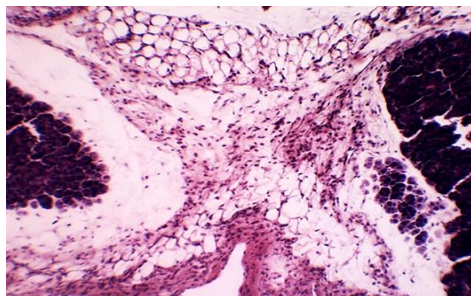


Рисунок 7 – Жировая ткань с грануляционной тканью

При выведении животных из эксперимента на 60-е сутки после вмешательства гистологическое исследование показало поджелудочную железу обычного строения с прилегающей жировой тканью. Воспалительные изменения отсутствовали (рис. 8).

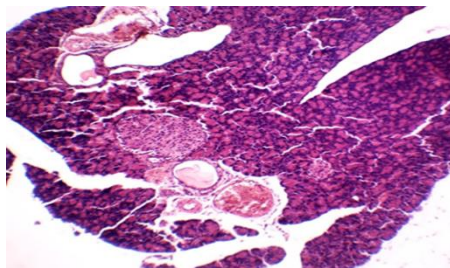


Рисунок 8 – Железа без изменений, жировая ткань без воспаления

Анализируя результаты патоморфологических изменений, происходящих в культе поджелудочной железы после резекции,

можно сделать заключение, что применение НИЛИ красной и комбинированной области спектра способствуют профилактике развития панкреатита в послеоперационный период. НИЛИ красного диапазона позволяет снизить воспалительную реакцию органа и окружающих тканей уже на 7-21 сутки, стимулирует регенераторные процессы; значительно уменьшает спаечный процесс (после 40 суток он отсутствовал) и способствует формированию рубца. Применение НИЛИ комбинированной области спектра значительно уменьшает деструктивные изменения в поджелудочной железе, выраженность воспалительного процесса уже на 21 сутки после операции, на 60-е сутки он полностью отсутствует. Спаечный процесс отсутствовал, начиная с 7 суток. Стимулирует пролиферацию и образование коллагеновых волокон на 21 сутки, что способствует заживлению раны органа. Таким образом можно сделать вывод о высокой эффективности интраоперационной лазеротерапии на культю железы при резекции и целесообразности включения НИЛИ в схему профилактики послеоперационного панкреатита.

Список использованных источников и литературы:

[1] Буйлин В.А. Низкоинтенсивные лазеры в хирургии: реальность и перспективы / В.А. Буйлин, Е.И. Брехов, В.И. Брыков // *Анналы хирургии.* – 2003. – №2. – С. 8-10.

[2] Кубышкин В.А. Острый панкреатит / В.А.кубышкин // *Тихоокеанский медицинский журнал.* – 2009. – №2. – С. 48-52.

[3] Санжарова Л.С. Клинико-морфологические аспекты острого деструктивного панкреатита и парапанкреатита / Л.С. Санжарова // *Бюллетень ВЕНЦ СО РАМН.* – 2011. – №4(80), часть 2. – С. 169-178.

[4] Стенько А.А. Способы профилактики микроциркуляторных нарушений при послеоперационном панкреатите / А.А. Стенько, И.Г. Жук // *Актуальные проблемы морфологии: материалы Междунар. науч. – практ. конф., посвящ. 85-летию Бел. гос. мед. ун-та, Минск, 2006г. / БГМУ, редкол.: П.Г. Пивченко [и др.]. – Минск, 2006. – С 147-148.*

© Т.С. Гуца, 2024