

Современные научные исследования и разработки

ISSN 2415-8402

8(16)-2017

Научный центр «ОЛИМП»

ЭЛЕКТРОННОЕ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЕ ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

«Современные научные исследования и разработки»

ISSN 2415-8402

**Главный редактор: Власкин Андрей Петрович - доктор исторических наук, профессор
(г. Москва)****Редакционная коллегия:**

- 1) **Ларионов М. В.** – доктор биологических наук, профессор Балашовского института (Филиал) ФГБОУ ВО «Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского».
- 2) **Хэкало С.П.** – доктор физико-математических наук, доцент, проректор по научной работе, профессор кафедры математики ГОУ ВО МО «Государственный социально-гуманитарный университет».
- 3) **Вараксин В.Н.** – кандидат педагогических наук, профессор РАЕ, доцент Таганрогского института имени А.П. Чехова (филиал) Ростовского государственного экономического университета "РИНХ".
- 4) **Сирик М. С.** – кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой уголовного права, процесса и криминалистики филиал ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет» в г. Тихорецке.
- 5) **Никулина Т.В.** – кандидат педагогических наук, директор центра заочного и электронного обучения Института педагогики и психологии детства, доцент кафедры теории и методики воспитания культуры творчества ФГБОУ ВО «Уральский педагогический университет».
- 6) **Воробьева Е.С.** – кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой бухгалтерского учета, анализа и финансов ФГБОУ ВО «Смоленская ГСХА».
- 7) **Егурнова А.А.** – кандидат педагогических наук, доцент кафедры лингвистики и межкультурной коммуникации ФГБОУ ВО «Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет».
- 8) **Гаврилов В.В.** – кандидат педагогических наук, доцент кафедры филологического образования и журналистики БУ ВО «Сургутский государственный педагогический университет».
- 9) **Востриков В.А.** - кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой теории и методики спортивных дисциплин, адаптивной физической культуры и медико-биологических основ физического воспитания института физической культуры и спорта ФГБОУ ВПО «Оренбургский государственный педагогический университет».
- 10) **Закирова Н.Н.** - кандидат филологических наук, доцент, профессор кафедры русского языка и литературы ФГБОУ ВО «Глазовский государственный педагогический институт В.Г.Короленко».
- 11) **Бударин Е.Л.** - кандидат архитектуры, доцент кафедры строительства, доцент кафедры дизайна Инженерного института ФГАОУ ВО «Северо-Кавказский федеральный университет».

Учредитель: Научный центр «Олимп»

125480, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев 17 к.2., тел 8 (964) 574-29-46

Выпуск № 8 (16) (ноябрь, 2017). Сайт: <http://olimpiks.ru/>

УДК 001

ББК 1+60+20

Верстка: Шишкова А. В. | Редактор/корректор: Савченко Е.С.

Редакция журнала «Современные научные исследования и разработки»: 125480, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев 17 к.2., тел 8 (964) 574-29-46, www.olimpiks.ru, conf@olimpiks.ruИздатель Научный центр "Олимп": 125480, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев 17 к.2., тел 8 (964) 574-29-46, www.olimpiks.ru, conf@olimpiks.ru

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются.

За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

При перепечатке ссылка на журнал обязательна.

Материалы публикуются в авторской редакции.

Информация об опубликованных статьях предоставляется в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) и размещена на платформе научной электронной библиотеки (eLIBRARY.ru). Договор № 227-04/2016 от 19.04.2016г.

КАРЫБЕКОВА А.К. Новые технологии в туризме	244
КАШИРЯ О.А., БОНДАРЧУК О.П. Оценка платежеспособности физических лиц в современных условиях	247
КЕШИШ М.М. Психологические особенности медийных предпочтений аутоагрессивных подростков	250
КИСНЕЕВА Л.Н., АУХАДЕЕВ А.Э., САЛИХОВА А.Р., РАШИТОВА Р.А. Синергетические свойства сложной технической системы городского электрического транспорта	253
КЛОЧКОВА Н.Я., ЗАРАЛИДИ В.П., АДЖИЕВА А.Ю. Финансовая глобализация	257
КОБЗРУК С.В. Причины совершения преступления	260
КОЛЕБИРОВА Ю.С. Композиционные строительные материалы в условиях Севера	262
КОЛЕБИРОВА Ю.С. Сравнительный анализ способов обеспечения строительной площадки бетоном при возведении монолитного каркаса здания	265
КОНДАКОВА Я.И. Особенности организационной структуры туристического предприятия: специализация и формализация	268
КОРНИЕНКО Н.А. Теоретические основы формирования навыков безопасного поведения в быту у дошкольников с ограниченными возможностями здоровья	272
КОЧЕРГИНА А.П., АДЖИЕВА А.Ю., Потребительское кредитование в России	274
КОЧЕРГИНА А.П., АДЖИЕВА А.Ю. Рынок ценных бумаг	276
КУДРЯШОВА Е.С., МУРЗИН А.Е. Возмещение расходов на оплату услуг представителя в исполнительном производстве	278
КУДРЯШОВА Е.С., ЧЕРЕВИЧЕНКО Т.С. Проблемы развития международного воздушного права: противоречия Варшавской и Монреальской конвенций	281
КУЗНЕЦОВА С.С., АДЖИЕВА А.Ю. Банковская система США	283
КУЗНЕЦОВА С.С., МУГУ С.Х., АДЖИЕВА А.Ю. Динамика страхового рынка в Российской Федерации	286
КУЗЬМИН К.А., МУРЗИН А.Е. Проблемы назначения и исполнения уголовного наказания в виде штрафа	291
КУЗЬМИН К.А., РЕВИНА С.Н. Современные проблемы определения правового статуса Арктики	294
КУЗЬМИН К.А., ЧЕРЕВИЧЕНКО Т.С. Проблемы правового регулирования морской перевозки грузов	296
КУЗЬМИН К.А., ЧУРАКОВА Е.Н. Проблема определения надлежащих заявителей об обеспечительных мерах в Арбитражном процессе РФ	299
КУЗЬМИНА А.С. Российская экономика после присоединения Крыма: новые реалии и перспективы развития	302
КУЛИЕВ А.С. Популяции облепихи крушиновидной в природе и культуре Кыргызстана	304
КУРБАТОВ А.Д. Разграничение хищения в уголовном и административном праве	307
КУФТЫРЕВА Е.Б., ЮЖАКОВА А.В. Применение современных кадровых технологий при поступлении на государственную службу	309
ЛЕБЕДЕВ М.С. Размолотоспособность различных классов горных пород и характеристики дисперсности минеральных наполнителей на их основе	311
ЛУКЬЯШКО Т.А., ПИСАНКО А.А., ШАФРАЙ А.А., МАРКАРЬЯН Ю.А. Рынок долгосрочных контрактов	318

открыто говорят, что умирать они не планировали. Таким образом, подростки пытаются привлечь внимание окружающих на себя, либо чтобы кого-то наказать.

Также самоповреждение обуславливается с детства в семейных отношениях. Так, Ван дер Колк (специалист по работе с психологической травмой) провел исследование с пациентами, которые наносили себе порезы. Таким образом, было выявлено, что детство большинства пациентов прошло в нездоровой семейной атмосфере. Родители применяли к детям физическое и сексуальное насилие, отсюда дети, будучи в подростковом возрасте применяют по отношению к себе аутоагрессивное поведение (порезы на предплечье, синяки, ссадины от царапания, проколы кожи, удары кулаком, выдергивание у себя волос и т. д.) [7].

Выводы.

В ходе исследования было определено, что аутоагрессия – активность, направленная (осознанно или неосознанно) на причинение себе вреда в физической и психической сферах.

В наибольшей степени внушаемость проявляется в подростковом возрасте. Вся информация в медиа пространстве влияет на нас. Для подростков большое значение имеет, как о них подумают сверстники. У них отсутствует собственное мнение и собственная индивидуальность.

Также следует отметить, что в норме для личности не свойственно направлять агрессию на самого себя, так как это не свойственно его основной задаче – жить, а также,

что такое поведение выступает причиной перенаправления агрессии, которая изначально была направлена на внешний объект. В подростковом возрасте особенно остро стоит проблема социализации, формируется способность рефлексировать, т. е. оценивать свое поведение и свое неправильное поведение ребенок «наказывает», причиняя себе вред.

Список литературы:

1. Жилавская И. В. Молодежь и медиа. Экология медиапространства/ И. В. Жилавская // М., 2012. – 495 с.
2. Лучинкина А. И. Модель интернет-социализации личности. [Электронный ресурс] URL <http://sci-article.ru/stat.php?i=1410699460>
3. Пилягина Г. Я. К вопросу о клинико-патогенетической типологии аутоагрессивного поведения/ Г. Я. Пилягина// 2010. № 1. – 24 с.
4. Аутоагрессия: почему дети вредят себе. [Электронный ресурс] URL <https://letidor.ru/psihologiya/a23456-autoagressiya-pochemu-deti-vredyat-sebe-8124.shtml>
5. Агазаде Н.В. Аутоагрессивные явления в клинике психических болезней / Н. В. Агазаде // Клиническая психиатрия. М.: Здоровье. 1989 с.
6. Понятие аутоагрессии и ее основные свойства. [Электронный ресурс] / URL <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=471977>
7. Шустов Д. И. Аутоагрессивное поведение и алкоголизм/ Д. И. Шустов // М., 2000. – 51 с.

© Кешиш М.М., 2017

УДК 621.333

КИСНЕЕВА Л.Н., АУХАДЕЕВ А.Э., САЛИХОВА А.Р., РАШИТОВА Р.А.,
 Казанский государственный энергетический университет, г. Казань

Синергетические свойства сложной технической системы городского электрического транспорта

KISNEEVA L.N., AUHADEEV A.E., SALIKHOVA A.R., RASHITOVA R.A.,
 Kazan State Power Engineering University, Kazan

Synergetic properties of a complex technical system of urban electric transport

Аннотация: В статье городской электрический транспорт рассматривается с позиций синергетической методологии. Свойства сложной технической системы городского электротранспорта рассмотрены в их единстве и взаимообусловленности и идентифицированы в терминах синергетики.

Annotation: *In the article, urban electric transport is considered from the standpoint of synergetic methodology. The properties of a complex technical system of urban electric transport are considered in their unity and interdependence and identified in terms of synergetics.*

Ключевые слова: *городской электрический транспорт, синергетическая методология, сложная техническая система, идентификация модели.*

Keywords: *urban electric transport, synergetic methodology, complex technical system, model identification.*

Синергетика – глубоко обоснованный методологический подход к теоретическому изучению и практическому решению проблем взаимоотношений и взаимодействий внутри и между сложноорганизованными системами в процессе их существования, развития, изменения. Такие глубокие методологические представления сформулировал как новую научную парадигму немецкий математик Г. Хакен [1, с. 59]. Интерпретация с синергетических позиций реально существующей электротранспортной системы города как сложной технической системы необходима для поиска реальных адекватных решений актуальной проблемы повышения ее эффективности.

Современный город, его производственные и непроизводственные технологии, в составе которых электротранспортная система занимает центральное место и имеет для всех городских технологий объединяющее, коммуникационное значение, является одним из самых проблемных объектов синергетического теоретического исследования и практики в современных условиях растущей урбанизации общественной жизни. В отечественной научной литературе [2, с. 56], [3, с. 30] делаются попытки описания того, как транспорт, может быть описан и осмыслен в терминах синергетики как сложная техническая система, и какие проблемы теоретического и практического характера можно решать на этом пути с позиций задач инновационного, позитивного развития городских транспортных систем. Существует необходимость рассмотреть свойства транспортной системы города в их единстве и взаимообусловленности. Наиболее актуальным с позиций системной синергетической методологии представляется определение в терминах синергетики нижеперчисленных свойств электротранспортной системы (рис. 1).

1. **Сложность организации.** Это одно из самых главных свойств системы,

определяющих все остальные её качества и проявления порядка.

Электротранспортная система города сложна наличием и количеством различных видов подвижного состава, путей сообщения, источников и способов энергообеспечения, объектов производства и ремонта транспорта и путей и т.п. Она сложна не только своим техническим, технологическим содержанием, но и своей сложной социальной инфраструктурой, обеспечивающей функции транспортной системы, включая человеческий, кадровый, профессиональный, образовательный фактор. Сложность имеет ряд необходимых характеристик.

а) **Уровень сложности.** Он состоит в многообразии частей, входящих в систему. Системный подход к городскому электротранспорту значительно разработан и представлен в научной литературе [4, с. 112], остается проблема определения того конкретного уровня сложности этой системы, который имеет решающее значение для его позитивного инновационного развития на основе свойств самоорганизации и саморазвития. В транспортной системе современного города имеются виды транспорта, конкурирующие между собой, например, по их доступности, комфортности, экологическим характеристикам и т.п.

б) **Характер сложности,** состоящий в том, что части системы и их пространственно-временные отношения не одинаковы, существенно различаются, они сосуществуют как «единство и борьба противоположностей». Поиск конкретных путей оптимизации такого диалектического единства является второй проблемой сложности городской транспортной системы. Электротранспортная система того или иного города, имея определенный уровень и характер сложности, может не иметь в своем составе каких-то элементов, например, достаточных источников энергии, объектов ремонта, производства транспортных средств и путей сообщения, учреждений готовящих кадры и т.п.

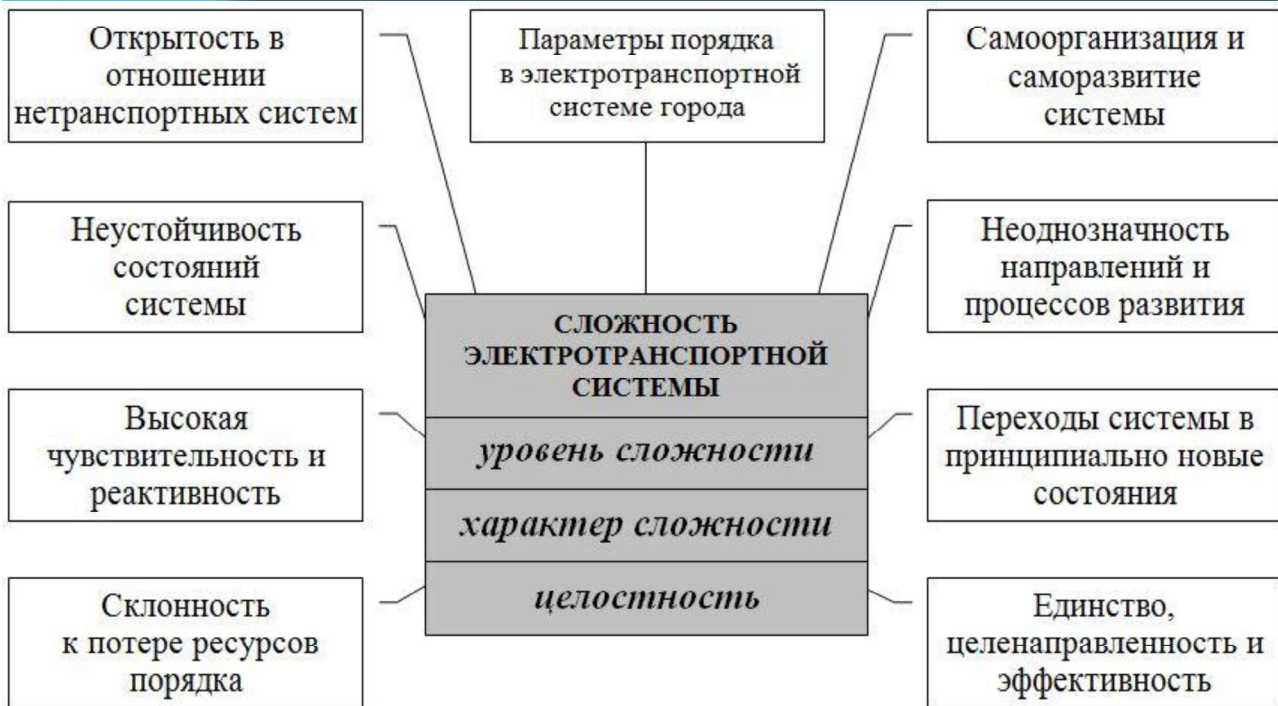


Рис. 1. Основные свойства электротранспортной системы

в) **Целостность** – достаточное количество частей, входящих в пространственно-временные отношения. Она характеризует организацию как систему, способную проявить качества порядка. Чем больше система сложна по уровню и характеру и, если она цельна в своем составе, тем более выражены качества, присущие сложноорганизованным упорядоченным системам. Определение достаточной цельности транспортной системы для её инновационного развития является третьей проблемой её сложности.

2. Открытость сложноорганизованных систем. Это свойство систем, определяющее их зависимость от внешних ресурсов, и способность воспринимать эти ресурсы в интересах возникновения и развития своих внутренних качеств и их проявлений. Говоря на языке термодинамики, это способность обмена энергией, веществом и информацией с окружающей хаотической или организованной средой. Электротранспортная система города открыта для взаимоотношений с другими технологическими системами города. Более того, она играет роль, связывающую все технологии города в единую технологическую систему, обеспечивая потоки людей – главный энергетический потенциал общества в едином потоке сырья, средств и продукции их производственной и непроизводственной деятельности. Вместе с тем, вся совокупность нетранспортных технологий города оказывает влияние на его транспортную часть. Эти взаимоотношения могут быть способствующими или затруд-

няющими процессы позитивного взаимного развития технологий города. Взаимоотношения транспортной системы с другими технологиями города как источником инновационного развития является центральной проблемой технологического развития города в целом.

3. Параметр порядка в системе. Это критерий, по которому возникает и проявляется порядок – формируется организация-система с определенными, соответствующими этому критерию, свойствами. Кроме того, параметр порядка или регулирования – это внешнее условие и внутренний фактор появления и последующего самостоятельного развития сложноорганизованной системы. Для транспортной системы города параметром порядка являются различные виды позитивных эффектов, оказываемых на жизнь города, например, на «удобство для жизни» [5, с. 212]. Порядок (сложноорганизованная система) и параметр порядка рождаются одновременно. В хаосе событий случайное движение частиц в определенных условиях «схватывает» параметр, по которому движения приобретают пространственно-временной порядок и тем самым параметр порядка реализуется, закрепляется в свойствах и проявлениях системы. Исходя из значения транспортной системы для здоровья и жизнедеятельности людей, её инновационное развитие не может быть ориентировано только на случайные события выбора параметра порядка. Поиск оптимальных в этом отношении параметров

порядка в социально-технической транспортной системе является актуальной задачей технологического развития современных городов в целом на всех этапах этого процесса.

4. Неустойчивость состояний сложноорганизованной системы. В обыденной терминологии неустойчивость воспринимается как негативное качество любого явления. Относительно сложноорганизованных систем, обладающих свойствами открытости, самоорганизации и саморазвития неустойчивость определяется терминами: «неравносесность», «неравносесные состояния», которые понимаются и как позитивные свойства систем, обеспечивающие им необходимую изменчивость, способность легко приспособиться к меняющимся условиям существования и развития. Электротранспортные системы, чем более сложны по своему составу, характеру и цельности, тем они более неравносесные. Такое состояние может иметь различные проявления, суть которых требует определения и конкретизации. Это могут быть колебания существующих и появление новых характеристик сложности транспортной системы. Это может быть неустойчивость и сосуществование разных, возможно противоречивых, параметров порядка; появление новых параметров, требующих выбора и закрепления. Неравносесное состояние транспорта возникает и по внутренним причинам, связанным с усложнением системы, и по причинам внешним, связанным с процессами целостной технологической системы города, требующей удовлетворения новых параметров порядка. В этом неравносесном состоянии электротранспортная система стоит перед выбором нового пути самоорганизации и саморазвития на основе имеющихся или появившихся дополнительных внутренних ресурсов. Возникает проблема определения и исследования механизмов и условий выбора этого пути, которая зависит от проблемы, связанной со следующим свойством транспортной систем.

5. Высокая чувствительность и реактивность. Это свойство системы, имеющей сложную организацию, реагировать на самые малые влияния со стороны внешней среды и на самые малые изменения среды внутренней, вместе с тем, это способность дать большие реакции на эти малые внешние или внутренние изменения. В специально

технической терминологии это означает следующее: на малую информацию «на входе» в систему она дает большую информацию – большой результат реагирования «на выходе». Это свойство имеет как положительную сторону, так и отрицательную, состоящую в том, что малыми воздействиями на систему можно вызвать большой, но и непредсказуемый, возможно негативный, эффект. Городская транспортная техническая, технологическая система в связи с её материальной «громоздкостью» и организационной сложностью может восприниматься как образование достаточно инертное – чувствительное лишь к сильным воздействиям со стороны общих факторов социальной жизни города, его общей технологической основы, и не способное к быстрому и целостному реагированию на эти воздействия. Однако методологический подход подсказывает, что определенный уровень и определенные характеристики сложности транспортной системы города, обеспечивают ей высокую чувствительность и реактивность на самые малые внешние воздействия и изменения внутренних процессов, не говоря уже о воздействиях больших и сильных. Методологический подход обнаруживает в этом проблему поиска критериев сложности транспортной системы и воздействующих факторов, которые могут служить выявлению как позитивных, так и негативных сторон состояния её повышенной чувствительности и реактивности. Это имеет не только теоретико-методологический смысл, но и практический, состоящий в необходимости взвешенного принятия решений по внесению изменений в транспортную систему, нередко имеющих административно-волеуаристский характер [6, с. 29]. Одним из условий исследования этой проблемы является обращение к свойствам системы, определяющим единство и целенаправленность её реагирования на внешние воздействия.

6. Единство, целенаправленность и эффективность реагирования. Это особое свойство, связанное с наличием в системе механизмов согласованности, на техническом языке – **когерентности** её частей в их пространственно-временных отношениях и действиях. Согласованность – когерентность частей транспортной системы, входящих в её сложную организацию одна из самых реальных, практических проблем инновационного, позитивного развития городского транспорта. Её глубинная

методологическая сущность состоит не только в согласованности одной части с другой, но и согласованное единство пространственно-временных действий всей совокупности частей, как целого. Самое важное в этой проблеме – теоретический поиск, определение и практическое воплощение такой когерентности. Система когерентная во взаимоотношениях её частей, многократно более эффективная, нежели не когерентная. Когерентность дает неожиданные, эмерджентные результаты [7, с. 8].

Вышеперечисленные свойства сложной технической системы городского электротранспорта требуют тщательного изучения в теоретическом и практическом плане, что в итоге позволит идентифицировать модель открытой сложной технической системы электротранспорта с позиций системной синергетической методологии [8, с. 31]. Это сложная задача, практические подходы к решению которой требуют использования современных информационно-аналитических технологий.

Применение новых методологических представлений о реально существующей организации сложной технической электротранспортной системы города будет способствовать выработке инновационных адекватных методов и средств решения актуальной проблемы повышения ее эффективности, в том числе и энергетической.

Список литературы:

1. Хакен Г. Синергетика. Пер. с англ. В.И. Емельянова; Общ. ред. Ю.Л. Климонтовича. – М.: Мир, 1980. – 423 с.

2. Комаров А. В. Разработка синергетического описания структуры транспортных систем на примере железнодорожного транспорта. Дисс... канд. тех. наук. – Иркутск, 2002. – 123 с.

3. Аухадеев А. Э., Литвиненко Р.С., Павлов П.П. Интерпретации описания городской транспортной системы в свете теоретико-методологических достижений современной науки // Транспорт: наука, техника, управление. – 2017. – № 8. – С. 29-33.

4. Горев А.Э. Основы теории транспортных систем. – СПб.: Изд-во СПбГАСУ, 2010. – 214 с.

5. Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни /пер. с англ. А. Калинина под ред. М. Бликина. – М.: Территория будущего 2011, – 413 с.

6. Аухадеев А.Э., Литвиненко Р.С., Рылов Ю.А. Теоретико-методологические ориентиры исследования и решения проблем управления развитием городской транспортной системы // Бюллетень транспортной информации. – 2017. – № 8 (266). – С. 28-34.

7. Аухадеев А. Э. Противоречия «эмерджентности» и биоэтические проблемы управления развитием транспортной системы города // Вестник Научного центра безопасности жизнедеятельности. – 2015. – № 2 (24). – С. 5-9.

8. Аухадеев А.Э. Саморазвитие транспортной системы современного города: Поиск инновационной модели интеллектуального управления. – М.: ВИНТИ, 2014. – 220с.

© Аухадеев А.Э., 2017

УДК 33

КЛОЧКОВА Н.Я., ЗАРАЛИДИ В.П., АДЖИЕВА А.Ю.,
КубГАУ г. Краснодар

Финансовая глобализация

KLOCHKOVA N.YA., ZARALIDI VP, ADJIEVA A.YU.,
KubSUA, Krasnodar

Financial Globalization

Аннотация: Основой глобализации мировых финансовых рынков является глобализация производственного процесса, т. е. ситуация, когда внутренний, национальный рынок предприятия-резидента потерял для него свое первостепенное значение и фирма больше не ориентируется на собственную страну и занимается удовлетворением таких потребностей и на таком уровне, которые были бы характерны для всего мира. В этом случае возникает глобальный жизненный цикл