

Юго-Западный государственный университет (Россия)
Севастопольский государственный университет
Северо-Кавказский федеральный университет, Институт сервиса,
туризма и дизайна (филиал) в г. Пятигорске (Россия)
РГКП «Северо-Казахстанский государственный университет им. М. Козыбаева»
(Казахстан)

Каршинский государственный университет (Узбекистан)
Бухарский инженерно-технологический институт (Узбекистан)
Самаркандский филиал Ташкентского университета информационных
технологий имени Махаммада Аль Хорезмий (Узбекистан)
Бухарский филиал Ташкентского института инженеров ирригации
и механизации сельского хозяйства (Узбекистан)

ПОКОЛЕНИЕ БУДУЩЕГО: Взгляд молодых ученых-2021

Сборник научных статей
10-й Международной
молодежной научной конференции
11-12 ноября 2021 года

Ответственный редактор *Горохов А.А.*

ТОМ 3

в 4-х томах

Информационно–телекоммуникационные системы,
технологии и электроника
Технологии продуктов питания
Строительство. Градостроительство и архитектура
Безопасность жизнедеятельности и охрана окружающей среды

Курск 2021

УДК 338: 316:34
ББК 65+60+67
П48 МЛ-58

Председатель оргкомитета –
Чевычелов Сергей Александрович, к.т.н., доцент
заведующий кафедры МТиО, Юго-Западный государственный университет, Россия.

Члены оргкомитета:
Ивахненко Александр Геннадьевич, д.т.н., профессор кафедры
«Управление качеством, метрологии и сертификации», ЮЗГУ.
Горохов Александр Анатольевич, к.т.н., доцент, ЗАО «Университетская книга».
Okulicz-Kozaryn Walery, Okulich-KazarinValeriy - Dr. hab., Prof. Краковский педаго-
гический университет (Польша).
Stych Marek, PhDin, Low Краковский педагогический университет (Польша);
Агеев Евгений Викторович, д.т.н., профессор кафедры ТМиТ Юго-Западный государ-
ственный университет, Россия.
Латыпов Рашит Абдулхакович, д.т.н., профессор, Московский государственный
машиностроительный университет (МАМИ), Москва;
Плотников Владимир Александрович, д.э.н., профессор, Санкт-Петербургский госу-
дарственный экономический университет, Россия
Куц Вадим Васильевич, д.т.н., профессор кафедры МТиО Юго-Западный государ-
ственный университет, Россия.
Тохириён Бонсджони, д.т.н., доцент кафедры управления качеством и экспертизы то-
варов и услуг, Уральский государственный экономический университет.

Поколение будущего: Взгляд молодых ученых- 2021: сборник научных
статей 10-й Международной молодежной научной конференции (11-12 но-
ября 2021 года), Юго-Зап. гос. ун-т., в 4-х томах, Том 3. - Курск: Юго-Зап.
гос. ун-т, 2021, - 442 с.

ISBN 978-5-9909299-0-8

Содержание материалов конференции составляют научные статьи оте-
чественных и зарубежных молодых ученых. Излагается теория, методоло-
гия и практика научных исследований. Для научных работников, специа-
листов, преподавателей, аспирантов, студентов.

Материалы в сборнике публикуются в авторской редакции.

ISBN 978-5-9909299-0-8

УДК 338: 316:34
ББК 65+60+67

© Юго-Западный государственный университет, 2021
© Северо-Кавказский федеральный университет, Институт сервиса,
туризма и дизайна (филиал) в г. Пятигорске, 2021
© Авторы статей, 2021

СЕМЕНИХИНА А.Ю., САЛОГУБ Л.П., ГОЙКАЛОВ А.Н. ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НУЛЕВОГО ЦИКЛА ЗДАНИЯ В УСЛОВИЯХ СТЕСНЕННОЙ ЗАСТРОЙКИ	262
ТАРХОВ Н.А., КАРМАНОВА Т.Ф. РАСЧЕТ ПОЛОГОГО ТРОСА КАНАТНОЙ ДОРОГИ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ	267
ТАРХОВ Н.А., МАСЛОВ Е.Б. РАСЧЕТ ТРОСА ДЛЯ ИЗОЛЯЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ	271
ТОКАРЕВА Е.Ю. ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ ДЛЯ ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОКС	275
ШАХБАЗОВА Ф.Ф. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ВЕРТИКАЛЬНОГО ОЗЕЛЕНЕНИЯ В АРХИТЕКТУРЕ	278
ШЕВЦОВ А.Д. ЗАВИСИМОСТЬ УРОВНЯ КОМФОРТНОГО ПРОЖИВАНИЯ ОТ ЗОНИРОВАНИЯ ЖИЛОЙ СРЕДЫ	283
ШЕВЦОВ А.Д. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ МИКРОКЛИМАТА В НЕОТАПЛИВАЕМЫХ ПОДВАЛАХ. ТРЕБОВАНИЯ И АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ	285
ШЕВЦОВ А.Д. ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГАЗОВЫХ ИНФРАКРАСНЫХ НАГРЕВАТЕЛЕЙ	287
ШУКЛИНА И.А. АНАЛИЗ ИСТОЧНИКОВ И МЕХАНИЗМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕВЕЛОПЕРСКИХ ПРОЕКТОВ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА	290
ШУКЛИНА И.А. АНАЛИЗ РЕСУРСОБЕРЕГАЮЩИХ ТЕХНОЛОГИЙ В ЖИЛОМ ФОНДЕ ГОРОДА КУРСКА	294
ЯКШИН С.С., ФЕОКТИСТОВ А.Ю. МОДИФИЦИРОВАННЫЙ ПАНЕЛЬНЫЙ РАДИАТОР	298
БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	302
АБДРЯЕВА П.Р., МИХЕЛЬ А.А. ЛЕСНЫЕ ПОЖАРЫ, КАК ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ СИТУАЦИЯ ПРИРОДНОГО ХАРАКТЕРА: ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ, ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ РЕШЕНИЯ	302
АРТАМОНОВ М.В., ВОРОБЬЕВ В.Д., АРТЁМОВ В.Н. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЦ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ЗОНАХ ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫХ ИЗЛУЧЕНИЙ	305
АРТЁМОВ В.Н., ВОРОБЬЕВ В.Д. ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ ТРУДА В СТОЯНОЧНОМ БОКСЕ БУЛЬДОЗЕРНОЙ ТЕХНИКИ	309
АХМАДЕЕВ С.А., БОБРИНЕЦКИЙ Д.Ю., САБУТИНА Л.Е. АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ В РЕЗЕРВУАРАХ И РЕЗЕРВУАРНЫХ ПАРКАХ	315
АХМАДЕЕВ С.А., БОБРИНЕЦКИЙ Д.Ю., САБУТИНА Л.Е. ЛИКВИДАЦИЯ РАЗЛИВОВ НЕФТИ НА МАГИСТРАЛЬНЫХ ТРУБОПРОВОДАХ	318
БУЛГАКОВА Е.Е. ПОВЫШЕНИЕ КУЛЬТУРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ СТАРШЕГО ДОШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА 5-7 ЛЕТ	322
БУЛГАКОВА Е.Е. АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ ОАО «РЖД»	324

ВЕРТЕНБЕРГЕР Е.И. ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОТХОДОВ	328
ВЕСЕЛОВ А.А., ШАРОВ В.В. ВРЕДНЫЕ И ОПАСНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ФАКТОРЫ	331
ВОЛЖИНА Т.А., БАЛАБАН Д.В., СЕМЁНОВА А.Е. ПАРКИ И СКВЕРЫ КУРСКА – КАК ФАКТОР СОЗДАНИЯ БЛАГОПРИЯТНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ ПРИРОДНОЙ СРЕДЫ ГОРОДА	333
ГОЛУБИНСКАЯ Т.Н., ЧЕМЕРИЧИНА А.А. КАЧЕСТВО МОНИТОРИНГА И ПРОГНОЗА ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ СНИЖЕНИЯ РИСКОВ ИХ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И МАСШТАБОВ	337
ГОНЖАРОВА А.П. ЖЕНЩИНЫ В ДТП. ПОЧЕМУ РИСК СЕРЬЕЗНЫХ ТРАВМ У ЖЕНЩИН ВЫШЕ ЧЕМ У МУЖЧИН	340
ГРАЧЕВА Д.И. СТАТИСТИКА ОБУЧЕННЫХ ПО ПРОГРАММЕ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ «ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РУКОВОДИТЕЛЯМИ И СПЕЦИАЛИСТАМИ ОБЩЕХОЗЯЙСТВЕННЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ» ЗА ЯНВАРЬ-ОКТЯБРЬ 2021 ГОДА	344
ДУБКОВ А.А. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УСЛОВИЙ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА В АБРАЗИВНОМ ЦЕХУ ООО ФРАМ ЗА СЧЕТ ОРГАНИЗАЦИОННО ТЕХНИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ	348
ЖУКОВА А.А. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ В ООО «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ УХТА»	351
ЖУКОВА А.А. АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ ООО «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ УХТА»	354
ЗЛОБИН В.М., НЕДЯЛКОВ О. ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	357
ЗЮЗИН Д.Ю., МАЛКОВ Е.А., КУЗОВЛЕВ С.А. ПОЖАРОЗАЩИТА ВЕРТИКАЛЬНЫХ СТАЛЬНЫХ РЕЗЕРВУАРОВ ДЛЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ	359
ИЛЬЯСОВА Д.С., КУЗИНА А.А. СОВРЕМЕННЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ ДОБЫЧИ СЛАНЦЕВОГО ГАЗА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	362
КАРПОВА Н.В. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ ПРИРОДНОЙ СРЕДЫ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ	368
КОВРИГИН В.Е., ДЕКТЕЕВСКИЙ К.С., КУЙДИН А.В., МИХАЛЬЧУК А.Ф. ОТБОР ПРОБ ВОЗДУХА	372
КОСТИНА Е.С., САФОНОВА А.А., ЗОЛОТУХИНА Я.А. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ЗДАНИЕ БИБЛИОТЕКИ	374
ЛАТЫПОВА А.В. ПРОБЛЕМА ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПРОДУКТОВ ПИТАНИЯ ВЕЩЕСТВАМИ, ПРИМЕНЯЕМЫМИ В РАСТЕНИЕВОДСТВЕ	378
ЛЕОНОВА В.В., ГАЩЕНКО А.И., НЕДЯЛКОВ О., ВАЛУХОВ В.В. ЗАГРЯЗНЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ПЕСТИДАМИ: ПУТИ И ПОСЛЕДСТВИЯ	380
МАШКОВА Е.Д., ЩЕДРОВА А.А. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОХРАНЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕК (НА ПРИМЕРЕ АМУРА, ИРТЫША)	386

направлении выступает определение и уменьшение экологических рисков для окружающей среды и состояния здоровья людей. Чтобы соответствовать предъявляемым требованиям, необходимо непрерывно совершенствовать структурный аппарат управления, внедрять современные технические системы. Особое внимание необходимо уделять улучшению подготовки должностного состава. С данной целью Экологическая доктрина Российской Федерации содержит положения о разработке и повсеместной реализации мер, направленных на снижение риска возникновения аварий и чрезвычайных ситуаций с неблагоприятным экологическим исходом [5].

Немаловажным направлением в работе по прогнозированию и предотвращению последствий чрезвычайных ситуаций на производстве, направленной на снижение воздействия поражающих факторов на человека, окружающую среду и экологическую обстановку в целом является обучение населения грамотным действиям согласно организационно-методическим указаниям при возникновении чрезвычайной ситуации с неблагоприятным экологическим исходом. Усовершенствуются с каждым годом средства индивидуальной защиты в случае возникновения чрезвычайной ситуации. В настоящее время продолжается реализации государственной программы Российской Федерации «Защита населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечение пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах», основной задачей, которой является создание эффективной системы предупреждения чрезвычайных ситуаций, минимизация экологического, социального и экономического ущерба путем прогнозирования и быстрого реагирования на них.

Кроме этого, внедрение экологически чистого сырья выступает как основной компонент, снижающий риски возникновения чрезвычайных ситуаций техногенного характера, что в свою очередь гарантирует сохранение экологической устойчивости.

Поэтому, когда речь заходит о природном экологическом равновесии, то необходимо помнить, что равновесие характеризуется подвижностью. Уже в ближайшее время природная среда будет не такой, как была сегодня, вчера или позавчера. Воздействуя на природу, она становится не той, которой была бы в своем саморазвитии. Как следствие, значимость прогнозирования в экологии трудно переоценить, поэтому современное прогнозирование должно проводиться, основываясь на общечеловеческие ценности, приоритетом, которых выступает человек, его здоровье и соответственно состояние окружающей среды.

Список литературы

1. Азимов Б.В., Навитный А.М. Проблемы ликвидации экологических последствий при чрезвычайных экологических ситуациях / Экологическое регулирование хозяйственной деятельности предприятий: технические, правовые, налоговые. Инвестиционные вопросы. Сборник статей. - Пермь, 2020. 27 с.
2. Безопасность жизнедеятельности [Электронный ресурс] / под ред. Э. А. Арустамова. М.: ИнтелТек, 2019 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).
3. Бринчук М.М. Экологическое право. М.: Юрист, 2019. 12 с.

4. Киселев А.Н. Ядерное топливо разрушенного реактора / «Москва — Чернобылю», книга 2, Москва, Воениздат, 2018. 126 с.

5. Сенчихин Ю.Н., Гузенко В.А. Тушение лесных пожаров направленными взрывами. // Крупные пожары: предупреждение и тушение. Материалы XVI научно-практической конференции. - М., 2019. 50-53 с.

ГОНЖАРОВА АНАСТАСИЯ ПЕТРОВНА, студент

Научный руководитель

КНЯЗЬКИНА ОЛЬГА ВЛАДИМИРОВНА, к.т.н., доцент

gonzharovaanastasiyapetrovna@gmail.com

dmtov@mail.ru

Сибирский государственный индустриальный университет, Россия

ЖЕНЩИНЫ В ДТП. ПОЧЕМУ РИСК СЕРЬЕЗНЫХ ТРАВМ У ЖЕНЩИН ВЫШЕ ЧЕМ У МУЖЧИН

Рассмотрены причины, почему женщины более подвержены риску получения тяжелых травм в авариях, чем мужчины. Сделан вывод о выборе автомобиля для обеспечения меньшей травмоопасности женщин при дорожно-транспортном происшествии.

Ключевые слова: автомобиль, дорожно-транспортное происшествие, травма, женщина.

Садясь за руль автомобиля, женщина подвергается большей опасности, чем мужчина. Происходит это из-за того, что автомобили созданы для мужчин и производители абсолютно не берут в расчет женщин, что в свою очередь, подвергает женскую жизнь опасности. Кроме того, разработанные и используемые в испытаниях манекены, учитывают конституцию только мужского тела [1].

По результатам исследования дорожно-транспортных происшествий (ДТП), женщины чаще попадают в автомобильные аварии, чем мужчины. Но, в аварии вероятность получения серьезных травм у женщины больше почти на 50%, чем у мужчины, а травм средней тяжести больше на 71%. Так же, при прочих равных условиях у женщин шанс погибнуть в ДТП на 20% выше, чем у мужчин [2].

Основная причина сложившейся ситуации заключается в том, что система безопасности автомобиля строится только на основе мужского телосложения – модели человека 180 см ростом и 76 кг весом. А в аварийных испытаниях в 9 из 10 случаев, используют мужские манекены. Производители считают, что женское тело – это уменьшенная копия мужского. В результате, автомобиль не будет таким же безопасным для женщины, как для мужчины. Только с 2011 года в США, и с 2014 года – в Европе начали иногда применять женские манекены. На деле, эти манекены имеют размеры – 1,62 м рост и 50 кг вес, что соответствует чему-то среднему между подростком и женщиной. Согласно законодательству ЕС «женские» краш-тесты

составляют только 20% от общего числа, и то исключительно на переднем пассажирском месте [3].

В качестве примера можно привести испытания, проводимые на одной и той же модели автомобиля, как для женского манекена, так и для мужского. Так на автомобиле Toyota Sienna 2011 года выпуска, при столкновении с препятствием на скорости всего 56 км/ч, вероятность летального исхода в ДТП у женского манекена на 40% выше, чем у мужского, при этом женский манекен находится в автомобиле в качестве пассажира на переднем сидении [3].

Для более подробного анализа необходимо провести исследование статистики ДТП с участием женщин за несколько лет в России. Ниже представлена статистика ДТП с учетом только водителей и пассажиров (таблица 1).

Таблица 1 – Статистика ДТП (водители и пассажиры) в России с 2015 по 2019гг, чел.

Год	ДТП		Погибло		Ранено	
	общее кол-во аварий	с участием женщин-водителей	общее кол-во погибших	женщины (водители и пассажиры)	общее кол-во раненых	женщины (водители и пассажиры)
2015	123464	21606	15509	3784	155133	32951
2016	116548	19813	13626	3406	148385	32434
2017	113689	18758	13639	3071	144516	34166
2018	112794	20302	12221	2436	144166	33720
2019	110284	20953	11394	2763	141498	33257

Из таблицы 1 видно, что примерное количество женщин составляет около 20% из общего числа участников ДТП. Случаев летального исхода у женщин зафиксировано на 10-15 % больше чем у мужчин, а ранений на 35-50 %.

В таблице 2 приведена статистика ДТП, включая водителей и пассажиров, с детализацией по числу летальных исходов и травм разной степени тяжести.

Таблица – 2 Статистика ДТП с детализацией по полученным травмам по России за 2020г

	Кол-во аварий	Летальный исход	Травмы легкой степени тяжести	Травмы тяжелой степени тяжести
Мужчины	80795	7408	62837	22023
Женщины	16548	2636	20860	13860
Всего:	97344	10044	82697	35883

В 2020 г (таблица 1) зафиксировано травм легкой степени тяжести у женщин больше на 39 % чем у мужчин, травм тяжелой степени тяжести у

женщин больше на 53%, летальный исход примерно составляет 9,5% у мужчин и 16% у женщин.

Таким образом, в России за период с 2015 по 2020 годы показатель смертности у женщин в ДТП выше, чем у мужчин на 13%, а травмы разной степени тяжести случаются чаще на 44%. Из чего можно сделать вывод, что в России женщины в авариях более уязвимы, чем мужчины.

Рассмотрим, какие травмы во время ДТП может получить женщина и их возможные причины. У женщин гораздо меньше плотность костей и объем мышечной ткани, следовательно, любое ДТП может обернуться травмами. Так как женщины имеют меньший рост и длину ног по сравнению с мужчинами, им приходится сидеть ближе к приборной панели. А для того чтобы видеть габаритные размеры автомобиля, и следить за дорожной обстановкой им приходится держать спину в постоянном напряжении [2].

Женщины при фронтальном ДТП в 3 раза чаще получают травмы средней степени тяжести, такие как сотрясение мозга или переломы. А риск получения серьезных увечий при боковых ДТП примерно на 50% выше.

Также, женщины в ДТП больше подвержены, получить хлыстовую травму (хлыстовая травма – это резкое сгибание шеи с последующим резким разгибанием, что в итоге приводит к ее повреждению).

Во время ДТП у женщин вся нижняя часть тела становится более уязвимой для травм. Это происходит по двум причинам:

- у женщин хуже развиты мышцы верхней части туловища и шеи. И соответственно при аварии происходит резкое сгибание шеи, что в итоге может привести к травмам не совместимым с жизнью;
- изготовленные исключительно для мужчин водительские кресла, при ДТП выталкивают женское тело, сильно выбрасывая его вперед. Это связано с тем что у мужчин рост и вес больше чем у женщины [3].

Также в ходе ДТП у женщин в 3 раза больше вероятность получить травмы позвоночника, чем у мужчин [4].

Дабы избежать травм и спасти свою жизнь во время ДТП необходимо выбирать наиболее безопасные автомобили. Главным фактором, увеличивающим риск травмы или гибели, стало то, что женщины, в силу определенных социальных установок, чаще всего предпочитают компактные и лёгкие автомобили, тогда как мужчины – рамные внедорожники или пикапы, которые при аварии защищают гораздо надёжнее [5].

Не существует машин, созданных специально для женщин, однако можно выбрать безопасный автомобиль, для этого рассмотрим критерии выбора безопасного автомобиля:

1. Возраст модели. Лучше приобретать модели более свежего года выпуска.
2. Класс автомобиля. В кроссовере или джипе шансов остаться невредимыми больше чем в миниатюрных авто.
3. Наличие систем пассивной и активной безопасности (таблица 3).

Таблица 3 – Элементы пассивной и активной безопасности

Пассивная безопасность	Активная безопасность
– складывающаяся рулевая колонка; – травмобезопасный педальный узел; – ремни безопасности; – активные подголовники; – мягкие элементы салона; – закаленные стекла, разрушающиеся на мелкие неострые осколки; дуги безопасности; – усиленная рамка ветрового стекла; поперечные брусья в дверях; – надувные подушки; – заложенные зоны деформации, принимающие на себя удар от столкновения части кузова; – конструкция, предусматривающая «увод» под днище агрегатов передней части автомобиля при их смещении в сторону салона (при лобовом столкновении).	– антиблокировочная система тормозов, или ABS – Anti-Lock Braking System; – Антипробуксовочная система, ASR – Automatic Slip Regulation. – Система курсовой устойчивости, или ESC – Electronic Stability Control. Предотвращает занос автомобиля. – Система распределения тормозных усилий, или EBD – Electronic Brakeforce Distribution. – Система динамической стабилизации автомобиля, ESP – Electronic Stability Program. Предотвращает боковое скольжение и занос. – Электронная блокировка дифференциала, EDL – Electronic Differential Lock.

Важным критерием безопасности автомобиля является конструкция кузова, которая при смятии кормы или передней части автомобиля поглощает энергию столкновения. Расположенные под капотом двигатель и другие механизмы, при фронтальном столкновении уводятся под днище автомобиля. Это снижает риск получения серьезных травм женщинам – водителям и женщинам – пассажирам [6].

Таким образом, по возможности при покупке автомобиля женщинам, и не только, важно учесть все критерии безопасности и проверить модель по рейтингу европейской системы Euro NCAP (европейский комитет по проведению независимых краш-тестов авто с оценкой активной и пассивной безопасности) [7]. А если оставить автомобильные предпочтения мужчин и женщин, то необходимо выбирать массивные и прочные машины, обеспечивающие куда большую, нежели малолитражки, безопасность.

Список литературы

1. Использование мужских манекенов для краш-тестов [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://timeshina.com.ua/ispolzovanie-muzhskih-manekenov-dlja-krash-testov-privodit-k-rostu-smertnosti-zhenshhin---voditelej->
2. Как автомобильные манекены увеличивают женскую смертность за рулем [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.autocentre.ua/news/muzhskie-manekeny-dlya-krash-testov-povyshayut-zhenskuyu-smertnost-na-50-828052.html>
3. В краш-тестах не хватает женских манекенов [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://1gai.ru/autonews/523719-dlja-chego-v-krash-testah-nuzhno-ispolzovat-zhenskie-manekeny.html>
4. Женщины в три раза чаще получают травмы позвоночника при авариях [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/5825a4d99a79474743129481>

5. Рейтинг самых безопасных автомобилей [Электронный ресурс]: сайт. – Режим доступа: <https://avtoshark.com/article/top-cars/rejting-bezopasnyh-avtomobilej/>

6. Лучшие машины для женщин: мнение экспертов [Электронный ресурс]: сайт. – Режим доступа: <https://matador.tech/articles/lucsie-masiny-dla-zensin-mnenie-ekspertov-mozet-ne-sovpadat-s-mneniem-zensin>

ГРАЧЕВА ДАРЬЯ ИВАНОВНА, магистрант

Научный руководитель

ПРЕЛИКОВА ЕЛЕНА АНАТОЛЬЕВНА, доцент

Юго-Западный государственный университет, Курск, Россия

gera-in-lie@mail.ru

elena_prelikova@bk.ru

СТАТИСТИКА ОБУЧЕННЫХ ПО ПРОГРАММЕ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ «ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РУКОВОДИТЕЛЯМИ И СПЕЦИАЛИСТАМИ ОБЩЕХОЗЯЙСТВЕННЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ» ЗА ЯНВАРЬ-ОКТЯБРЬ 2021 ГОДА

В статье представляется анализ соблюдения требований в области подготовки специалистов, осуществляющих охрану окружающей среды.

Ключевые слова: повышение квалификации, ДПО, экологическая безопасность, обучение

Обучение в области охраны окружающей среды и экологической безопасности представляет собой один из наиболее остро стоящих вопросов современной природоохранной политики. Требования законодательства в области природопользования и охраны окружающей среды (далее – ООС) постоянно ужесточаются. Для учета всех нюансов, требований, выстраивания политики экологической безопасности в организации сотрудники организаций должны быть обучены по тем или иным программам экологической безопасности [1]. Требование о наличии у руководителей организаций и специалистов, ответственных за принятие решений при осуществлении хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает или может оказать негативное воздействие на окружающую среду, подготовки в области ООС и экологической безопасности, предусмотрено ст. 73 Федерального закона №7-ФЗ «Об охране окружающей среды» [2], являющейся действующей правовой нормой, подлежащей исполнению.

Перечень специалистов, которые должны иметь подготовку в области охраны окружающей среды и экологической безопасности, нигде не определен. Для определения этого перечня, прежде всего, стоит ознакомиться с должностными инструкциями специалистов, дополнительно изучить все приказы в организации, в которых имеются намеки на наделение тех или иных специалистов ответственностью за принятие экологически значимых