



Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ»  
«Bolashak» University (Kyzylorda, Kazakhstan)  
Kyzylorda branch of the Association of Political Studies  
Penza State Technological University

**SAFETY OF A PERSON AND SOCIETY  
AS A PROBLEM OF SOCIAL SCIENCES  
AND HUMANITIES**

Materials of the VII international scientific conference  
on December 5–6, 2020

Prague  
2020

**Safety of a person and society as a problem of social sciences and humanities:** materials of the VII international scientific conference on December 5–6, 2020. – Prague : Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ», 2020. – 34 p. – ISBN 978-80-7526-499-2

#### **ORGANISING COMMITTEE:**

**Lyudmila I. Naydenova**, doctor of sociological sciences, professor.

**Natalia V. Osipova**, candidate of sociological sciences, assistant professor of Penza State Technological University.

**Murat O. Nasimov**, candidate of political sciences, associate professor, pro-rector on education and international relations of the «Bolashak» University (Kyzylorda, Kazakhstan), director of Kyzylorda branch of the Association of Political Studies.

**Ilna G. Doroshina**, candidate of psychological sciences, assistant professor, chief manager of the SPC «Sociosphere».

*Authors are responsible for the accuracy of cited publications, facts, figures, quotations, statistics, proper names and other information.*

These Conference Proceedings combines materials of the conference – research papers and thesis reports of scientific workers and professors. It examines safety of a person and society as a problem of social sciences and humanities. Some articles deal with general theoretical issues of interpretation of the essence of security. A number of articles are covered methods and means of ensuring safety. Some articles are devoted to community safety as an important determinant of human development. Authors are also interested in current issues of national security.

**UDC 329.734+ 323.22/.28**

**ISBN 978-80-7526-499-2**

© Vědecko vydavatelské centrum  
«Sociosféra-CZ», 2020.  
© Group of authors, 2020.

# CONTENTS



## I. METHODS AND MEANS OF ENSURING SAFETY

<b>Суворов А. А., Мустафин К. И., Шуреков В. В., Мухунова Ю. В.</b> Проблемы нарушения пространственной ориентировки пилотов гражданской авиации и возможные способы ее решения.....	5
--	---

## II. HUMAN SAFETY: A SYSTEM OF CONCEPTS AND BASIC

<b>Покацкая Е. И.</b> Безопасность личности как условие реализации творческого потенциала.....	10
--	----

## III. INDIVIDUAL AND SOCIAL CONDITIONS OF HUMAN SECURITY

<b>Теплинский О. Е., Григорьев А. А., Шуреков В. В., Мухунова Ю. В.</b> Тренировка пилота гражданской авиации к гипоксическим условиям окружающей среды .....	13
<b>Сатывалдиев А. Ш., Ирха В. С., Шуреков В. В., Мухунова Ю. В.</b> Оценка вероятности опасностей при эксплуатации аэропортов на территории России.....	16

## IV. COMMUNITY SAFETY AS AN IMPORTANT DETERMINANT OF HUMAN DEVELOPMENT

<b>Лавринова Н. Н.</b> Культура как фактор обеспечения безопасности развития общества: проблемы соотношения .....	23
<b>Чумаков А. Н.</b> Изучение связей с общественностью в системе муниципальной службы как инструмент безопасного развития местного социума .....	26
План международных конференций, проводимых вузами России, Азербайджана, Армении, Болгарии, Белоруссии, Казахстана, Узбекистана и Чехии на базе Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ» в 2021 году.....	29

Информация о научных журналах .....	31
Издательские услуги НИЦ «Социосфера» – Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ».....	32
Publishing service of the science publishing center «Sociosphere» – Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ» .....	33



# I. METHODS AND MEANS OF ENSURING SAFETY



## ПРОБЛЕМЫ НАРУШЕНИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРИЕНТИРОВКИ ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ВОЗМОЖНЫЕ СПОСОБЫ ЕЕ РЕШЕНИЯ

А. А. Суворов  
К. И. Мустафин  
В. В. Шуреков  
Ю. В. Мухомова

*Курсант,  
курсант,  
кандидат биологических наук, доцент,  
ассистент,  
Ульяновский институт  
гражданской авиации  
имени Главного маршала авиации  
Б. П. Бугаева,  
г. Ульяновск, Россия*

---

**Summary.** This article analyzes aviation accidents and catastrophes resulting from a violation of the spatial orientation of the flight crew of aircraft over the past 20 years. Possible ways of preventing the occurrence of spatial disorientation of civil aviation pilots are presented.

**Keywords:** aviation; the problem of spatial orientation; aviation training.

---

За последние десятилетия особое внимание уделяется возможностям пространственной ориентировки летного экипажа воздушного судна (ВС), так как, по данным отечественных и зарубежных исследований, ее нарушение является причиной около 20 % катастроф в гражданской авиации. Для осознанного понимания проблемы необходим тщательный анализ основных причин дезориентировки пилота ВС во время полета. В авиационной психофизиологии пространственной ориентировкой принято считать способность пилота оценивать свое положение и положение летательного аппарата в пространстве относительно Земли. Нарушение пространственной ориентировки пилота в полете – ошибочное ощущение своего пространственного положения и движения относительно плоскости земной поверхности. Пространственная дезориентировка охватывает все случаи искаженного и ложного восприятия пилотом пространственного положения своего самолета по углам тангажа, крена и высоте полета. Существует мнение, что практически каждому здоровому пилоту в течение своей летной карьеры приходится переживать те или иные мягкие формы этого необычного состояния в полете [1; 2].

Анализ официальных данных международной авиационной комиссии, являющейся межгосударственной организацией в области гражданской авиации, показывает, что с 2000 года по настоящее время практиче-

ски каждый год регистрируются авиационные катастрофы, возникшие по причине потери пространственной ориентировки пилотов ВС [3].

Таблица 1

**Авиационные происшествия и катастрофы, возникшие по причине потери пространственной ориентировки пилотов ВС**

№ п/п	Дата, время и место авиакатастрофы	Тип и бортовой номер ВС	Причины	Число погибших	Число выживших
1	13.06.2000, 22:50, Канада	DassaultFalcon 20F, N184GA	Пространственная дезориентация в условиях плохой видимости	0	2
2	14.08.2000 23:57, Канада	Cessna 208 Caravan I, C-GMPB	Пилот испытывал пространственную дезориентацию	2	0
3	23.08.2000, 19:30, Бахрейн	Airbus A320-212, A4O-EK	Пространственная дезориентация пилота	143	0
4	27.01.2001, 17:37, США	Beechcraft 200 Super King Air, N81PF	Пространственная дезориентация пилота	10	0
5	04.07.2001, 02:08, Россия	Туполев Ту-154М, RA-85845	Пилот испытывал пространственную дезориентацию	145	0
6	24.08.2001, 05:42, США	Learjet 25, N153TW	Пилот испытывал пространственную дезориентацию	2	0
7	20.12.2001, 22:07, Швейцария	Cessna 560 Citation V, HB-VLV	Потеря ситуационной осведомленности в связи с неисправностью ВС	2	0
8	07.08.2002, 20:50, Пуэрто-Рико	Lockheed MC-130H Combat Talon II, 90-0161	Неспособность летного экипажа поддерживать ситуационную осведомленность	10	0
9	23.10.2002, 19:45, США	Cessna 208B Super Cargo master, N76U	Пространственная дезориентация пилота	1	0
10	12.09.2003, 21:54, Португалия	Beechcraft B200 Super King Air, N600BV	Пространственной дезориентации пилота	10	0
11	03.05.2006, 02:13, Россия	Airbus A320-211, EK32009	Пространственная дезориентация пилота	113	0
12	01.01.2007,	Boeing 737-4Q8,	Пространственная дез-	102	0

	14:59, Индонезия	ПК-ККВ	ориентация пилотов		
13	06.02.2007, 18:42, Кайкос	Beechcraft 200C Super King Air, VQ-TIU	Пилот был простран- ственно дезориентиро- ван	1	5
14	05.05.2007, 00:08,Камеру н	Boeing 737-8AL, 5Y-KYA	Пространственная дез- ориентация пилота	114	0
15	14.01.2008, 05:08, США	Beechcraft 1900C- 1, N410UB	Пространственная дез- ориентация пилота и потеря ситуационной осведомленности	1	0
16	23.01.2008, 19:07, Польша	CASA C-295M, 019	Потеря пространствен- ной и ситуационной осведомленности	20	0
17	01.02.2008, 17:48, США	Cessna 525 CitationJet CJ1, N102PT	Пространственная дез- ориентация пилота	2	0
18	14.09.2008, 03:10, Россия	Boeing 737-505, VP-BKO	Пространственная дез- ориентация экипажа	88	0
19	07.02.2009, 06:02, Италия	Cessna 650 Citation III, I-FEEV	Пространственная дез- ориентация	2	0
20	06.09.2009, 19:38, Судан	Антонов Ан-2Р, ST-AUS	Пространственная дез- ориентация пилота	1	0
21	14.02.2010, 20:20, Германия	Cessna 550B Cita- tion Bravo, OK-ACH	Экипаж потерял про- странственную ориен- тацию	2	0
22	15.01.2013, 19:58, США	Cessna 208B Super Cargomaster, N1120N	Пространственная дез- ориентация	1	0
23	29.01.2013, 13:10, Казахстан	Canadair CL-600- 2B19 Regional Jet CRJ-200ER, UP-CJ006	Экипаж потерял про- странственную ориен- тацию	21	0
24	26.09.2013, 10:18, Франция	Airbus A321-231, TC-OBZ	Потеря осведомленно- сти о положении само- лета в вертикальной плоскости	0	227

25	16.10.2013, 15:55, Лаос	ATR 72-212A (ATR 72-600), RDPL-34233	Пространственная дезориентация в условиях плохой видимости	49	0
26	16.02.2014, 13:30, Непал	de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300, 9N-ABB	Потеря ситуационной осведомленности	18	0
27	03.03.2014, 18:45, Иран	Dassault Falcon 20E, EP-FIC	Экипаж потерял пространственную ориентацию	4	0
28	8.01.2016, 00:20, Швеция	Canadair CL-600-2B19 Regional, SE-DUX	Экипаж потерял пространственную ориентацию	2	0
29	18.01.2016, 10:00, США	Cessna 525 CitationJet, N711BX	Потеря пилотом управления из-за пространственной дезориентации	2	0
30	19.03.2016, 03:42, Россия	Boeing 737-8KN (WL), A6-FDN	Потеря осведомленности о положении самолета в вертикальной плоскости	62	0
31	25.01.2016, 05:27, Россия	Туполев Ту-154Б-2, RA-85572	Потеря ориентации во время ночного вылета	92	0
32	29.01.2016, 22:57, США	Cessna 525C Citation CJ4, N614SB	Пространственная дезориентация пилота	6	0
33	15.04.2018, 20:54, США	Cessna 525 CitationJet, N525P	Пространственная дезориентация пилота	1	0
Всего				1029	234

Анализ данных таблицы 1 показывает, что нарушение пространственной ориентировки пилотов ВС может приводить к авиакатастрофам, к сожалению, выжить в подобных авиакатастрофах крайне сложно.

Предупредить возникновение пространственной дезориентировки пилотов практически невозможно и в данной ситуации могут оказаться оба пилота, что уменьшает шансы на спасение ВС.

Проблематика потери пространственной ориентировки занимает большое значение в авиационном мире и к решению этого вопроса необходимо подходить всесторонне и основательно, избегая полумер и уделяя внимание, как техническим и конструкционным особенностям, так и специализированной подготовке пилотов к особенностям данной ситуации. Возможным решением этой проблемы являются эффективные пилотажно-навигационные дисплеи, с помощью которых пилоты способны отслежи-



вать сложную воздушную обстановку полета. Примером таких перспективных систем является бортовая база данных топографического рельефа пролетаемой местности, которая привязана к системе автоматического зависимого наблюдения, спутниковой навигации и интеллектуальной автоматике. При попадании пилотируемого самолета в сложное пространственное положение интеллектуальный автопилот выводит летательный аппарат в безопасный режим горизонтального полета и выдерживает его до полного восстановления нормального функционального состояния и работоспособности пилота, обеспечивая ему полную визуализацию воздушной обстановки и наземных ориентиров в самых неблагоприятных метеоусловиях. Крайне важным аспектом подготовки пилота является его психофизиологическая подготовка к данным ситуациям. В современном мире достаточно технологий, чтобы вывести подготовку пилотов на новый уровень. Одними из таких примеров являются шлемы виртуальной реальности и новые тренажеры, на которых практическим образом тренируются непростые ситуации удержания контроля над самолетом и выводом его из сложного пространственного положения.

#### **Библиографический список**

1. Шуреков В.В., Баженов, В.А. Нарушение пространственной ориентировки пилотов как одна из причин авиационных катастроф в гражданской авиации // Актуальные проблемы физиологии, физической культуры и спорта: сб. матер. междунар. науч.-практ. конф. – Ульяновск: УлГПУ, 2013. – С. 185-188.
2. Коваленко, П. А. Пространственная ориентировка пилотов / П. А. Коваленко. – М.: Транспорт, 1989. – 143 с.
3. Международная авиационная комиссия. Расследование авиационных происшествий на воздушном транспорте. URL: <http://www.mak.iac.org/> (дата обращения 25.11.2020).



## II. HUMAN SAFETY: A SYSTEM OF CONCEPTS AND BASIC



### БЕЗОПАСНОСТЬ ЛИЧНОСТИ КАК УСЛОВИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТВОРЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА

Е. И. Покацкая

*Старший преподаватель,  
Восточно-Сибирский государственный  
институт культуры,  
г. Улан-Удэ, Республика Бурятия, Россия*

---

**Summary.** Based on the provisions of the humanistic approach, the article examines the psychological safety of the individual as a determinant of the realization of its creative potential; it is considered how in conditions of basic anxiety, creative processes are blocked, due to which a person's personal growth is carried out.

**Key words:** psychological safety of a person, realization of creative potential, self-actualization, creativity.

---

Самую суть гуманистической парадигмы, заключенной в идее содействия и изучения взаимной обусловленности гуманизации общества и личностного роста отдельной личности, мы можем видеть в кратком, но емком принципе: «улучшение людей через создание благоприятных условий для их развития» [3, с. 6–7]. Приведенная цитата принадлежит редакторской группе книги А. Маслоу «Новые рубежи человеческой природы», к положениям которой мы часто будем обращаться, потому что есть не теряющая своей актуальности проблематика, поразительная прозорливость автора, его искренность и убедительность, а – главное – верное и самозабвенное служение идее гуманизма, идее Человека. «Люди должны стать лучше, иначе вполне возможно, все мы или будем сметены с лица Земли, или если даже выживем, то, как биологический вид будем жить в напряжении и тревоге» [3, с. 27]. Необходимым условием благополучия человека, по Маслоу, является достижение того, кем он может (а, следовательно, и должен) стать; когда же человек терпит неудачи в личностном росте – возникает невроз, «человеческие и личностные возможности оказались упущены, его мир и сознание – сужены, способности – подавлены» [3, с. 41]. Иначе говоря, стать лучше – это значит быть психологически зрелым, взять ответственность за себя, стать «просветленным, или разбуженным», «полностью человеческим, самоактуализирующимся» [3]. Эти идеи сосуществуют (предваряя, продолжая, параллельно) с концепцией самоосуществления (Ш. Бюлер), с концепцией становления личности как субъекта жизни (С. Л. Рубинштейн), с концепцией реализации стратегии подлинной истиной жизни (К. А. Абульханова-Славская) и бесконечным рядом родственных идей в философии, психологии и педагогике.

Продолжаем развивать тезис о взаимообусловленной связи, подчеркнув, что не только жизнь зависит от личности, но и личность зависит от того жизненного пространства, в котором находится [1]. И именно здесь мы хотим обратиться к понятию психологической безопасности личности.

Психологическую безопасность личности можно определить, как состояние, при котором существующее взаимодействие личности с окружающей средой воспринимается как надежное, создающее возможности для удовлетворения актуальных запросов в реальном времени, а также дающее основание для уверенности в будущем [5]. Такое состояние защищенности рождает для человека мир возможностей, создавая платформу для становления идентичности и подлинности личности. При базовом же чувстве тревоги, создается противоположная реальность – мир опасностей, который, напротив, расщепляет идентичность, сосредотачивая все ее естество на поиске безопасности. В этом случае, объясняет Маслоу, личность ступает на путь дисциплинированности, предсказуемости и контроля, человек становится ригидным и конформным, стремящимся не только как можно прочнее зафиксироваться самому, но и «заморозить» мир, сделать его статичным для себя. Такое сопротивление естественному эволюционному движению (*mobilis in mobili*) парализует психику, перекрывая ее доступ, с одной стороны, к глубинным аспектам Я и к вершинам реализации заложенного потенциала, с другой. Психологически здоровая личность, напротив, легко, или как говорит Маслоу, «изыщно» и «эффективно», осуществляет синтез сознательного и бессознательного, получая доступ к знаниям инсайта и дальнейшей их рефлексии.

Сделаем два небольших отступления. Во-первых, свойства, определяющие успешность выполнения определенного вида деятельности, в психологии называют способностями. Во-вторых, создание чего-то нового, в том числе способа разрешения проблемы, составляет понятие творчество. Следовательно, описанное выше качество здоровой личности можно определить, во-первых, как способность, а во-вторых, как способность творческую.

Таким образом, психологическая безопасность есть базовое состояние психологически здоровой личности, обладающей силой свободы проявления творческой активности, как главного ресурса, способного обеспечить гибкое движение личности в направлении собственных трансформаций. Как заметил Маслоу, «понятие креативности (творческой способности) и понятие здоровой, самоактуализирующейся, полностью человеческой личности сходятся все ближе и ближе и, возможно, окажутся одним и тем же» [3, с. 60].

Психологическая безопасность обеспечивает целостность личности, стимулирует творческую активность и стремление к субъекту к самопознанию. Получим новые открытия и инсайты, вкупе с ответственностью за право обладать ими и использовать на свое усмотрение, личность принимает их, как уникальные личностные инструменты самореализации, а еди-

ная и слаженная работа всех инструментов психики и расширяет возможности личности, и способствует их максимальной реализации.

### **Библиографический список**

1. Абульханова-Славская К.А. Стратегии жизни. – М.: «Мысль», 1991.
2. Вербина Галина Георгиевна Психологическая безопасность личности // Вестник ЧГУ. 2013. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/psihologicheskaya-bezopasnost-lichnosti> (дата обращения: 29.11.2020)
3. Маслоу А. Новые рубежи человеческой природы. – М.: «Смысл», 1999.



### III. INDIVIDUAL AND SOCIAL CONDITIONS OF HUMAN SECURITY



#### ТРЕНИРОВКА ПИЛОТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ К ГИПОКСИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

О. Е. Теплинский  
А. А. Григорьев  
В. В. Шуреков  
Ю. В. Мухунова

*Курсант,  
курсант,  
кандидат биологических наук, доцент,  
ассистент,  
Ульяновский институт  
гражданской авиации  
имени Главного маршала авиации  
Б. П. Бугаева,  
г. Ульяновск, Россия*

---

**Summary.** The aim of our scientific work is to analyze the effect of hypobaric hypoxia on cognitive functions and to show appropriate hypoxia methods for the recognition of symptoms by pilots. The main teaching method is a safe and controlled environment. Systematic training to learn to recognize your symptoms of hypoxia. Currently, there are two types of training: training in a hypobaric chamber and the use of special breathing devices with an increased oxygen content.

**Keywords:** cognitive response; aviation training; pilot; hypoxia; oxygen; loss of consciousness.

---

Пилоты во время эксплуатации воздушных судов гражданской авиации оказываются в условиях воздействия различных вредных факторов. При длительных перелетах одним из серьезных факторов, значительно влияющих на работоспособность и здоровье летного экипажа, является гипобарическая гипоксия (пониженное парциальное давление кислорода), возникающая в результате динамики барометрического давления на борту самолета. Также гипоксия может возникнуть в результате разгерметизации самолета из-за повреждений конструкции и отказа технических устройств [1–6]. Примером может служить авиакатастрофа кипрской авиакомпании Helios Airways, произошедшая 14 августа 2005 года. Причиной авиакатастрофы стала медленная разгерметизация самолета. Экипаж самолета Boeing-737 в условиях гипоксии и низкой температуры на борту потерял сознание и самолет оказался неуправляемым. В результате столкновения самолета с землей, к северу от Афин, погибли 115 пассажиров и 6 членов экипажа, находившихся на борту самолета. Аналогичная авиакатастрофа произошла с самолетом Learjet 35А в 1999 году 25 октября [7].

В связи с этим авиационные происшествия, в которых гипоксия является ключевым фактором, создают одну из серьезных угроз для безопасности полетов в целом и объясняют необходимость в специальной подго-

товки летных экипажей самолетов по осведомленности в области гипоксии и тренировки организма пилота к нештатным гипоксическим условиям.

Авторы Smart T. L., Gable G. G. считают, что случаи гипоксии чаще всего происходят на высоте 5791 м., но симптомы гипоксии могут проявляться уже на высоте 3600 м над уровнем моря. Испытываемые симптомы включают психомоторные нарушения (включая нарушение координации движений и тремор), нарушение когнитивных функций (концентрация, спутанность сознания, потеря памяти, гибкость, рабочая память и сонливость), зрительные ухудшения (интенсивность цвета, интенсивность света и помутнение зрения), психологические симптомы (беспокойство, депрессия и эйфория), одышка, парестезии, головная боль, головокружение, тошнота, бред и тахикардия. Во время внезапного воздействия гипоксии нарушение памяти является одним из наиболее часто встречающихся симптомов [8]. Следовательно, основным элементом обучения осознанию гипоксии является намеренное пробуждение гипоксии во время тренировок в безопасной и контролируемой среде, чтобы пилоты ВС могли узнать и распознать свои личные симптомы.

Исследователи Singh B., Cable G. G., Hampson G. V. и др. также пришли к выводу, что гипоксия снижает скорость реакции организма. На высоте 3600 м изменяется как когнитивная гибкость, так и на состояние тревоги. Тревога перед воздействием гипоксии улучшает когнитивную гибкость, в то время как тревога после воздействия гипоксии ухудшает производительность из-за эффекта постгипоксии. Помимо изменения когнитивной функции во время гипоксии, также обнаружили, что меняется состояние настроения, этот негативный эффект еще больше усиливался с увеличением высоты [9].

Сотрудники гражданского аэрокосмического медицинского института федерального авиационного управления провели исследование в области нарушения рабочей памяти в условиях гипоксии (в гипобарической камере на высоте 10000 м). Главным результатом исследования стало доказательство о том, что рабочая память сильно нарушается у испытуемых в условиях гипоксии [10].

В настоящее время существует различные технические подходы по тренировке пилотов к гипоксическим условиям окружающей среды.

*1. Гипобарическая камерная тренировка.* Находясь на высоте 7620 м после периода предварительного вдыхания 100 % кислорода пилоты подвергаются пониженному барометрическому давлению при ношении кислородного оборудования (маски) и продолжают вдыхать 100 % кислород, пока камера поднимается на предварительно выбранную высоту. После достижения желаемой высоты маска снимается, и пилоты вынуждены дышать окружающим воздухом (например, гипобарической гипоксией), выполняя различные психомоторные действия, пока не проявятся симптомы гипоксии. После этого происходит переключение на аварийную подачу 100 % кислорода. Главной неудачей является повышенный риск баротравмы [11].

2. *Тренировка дыхания с пониженным содержанием кислорода.* Современный вариант экономичного и достаточно безопасного обучения гипоксии появился после того, как исследователи из лаборатории аэрокосмических медицинских исследований ВМС США разработали систему, которая вызывает гипоксию с использованием смешанного газа, подаваемого через кислородную маску пилота. Она имитирует разреженный кислород, присутствующий на высоте, путем смешивания воздуха и азота в нормобарических условиях. Данная система позволяет симитировать полет с высокой точностью, интегрируя аварийную и восстановительную летную подготовку [12].

3. *Комбинированная высота и обеднение кислорода.* Метод сочетания гипобарической камеры и пониженного содержания кислорода получило название «комбинированная высота и обеднение кислорода», который сочетает в себе «подъем на умеренную высоту 3048 м в гипобарической камере с дополнительным вдыханием газовой смеси, содержащей 10 % кислорода и 90 % азота. Данная методика была разработана, чтобы подвергать пилотов на физиологической высоте 7620 м и обеспечивать демонстрацию как симптомов гипоксии, так и эффектов изменения давления [12].

Кроме вышеуказанных методик тренировки пилотов к гипоксическим условиям окружающей среды можно использовать другой достаточно эффективный метод – *тренировку дыхания с использованием гипоксической маски.* Гипоксическая тренировочная маска похожа на респиратор, в котором установлены специальные клапаны для дыхания – два входных (по бокам маски) и один выходной (расположен по центру). Респиратор прочно крепится на лице с помощью широких ремней, которые плотно охватывают голову и фиксируются на затылке с помощью липучек. Использование маски имитирует тренировку в высокогорье. После тренировок в таких условиях организм адаптируется к различным нагрузкам, что вызывает значительный прирост выносливости организма, в том числе к гипоксическим условиям окружающей среды.

#### Библиографический список

1. Руководство по авиационной медицине: Дос. 8984. – ИКАО, 1985.
2. Санитарно-гигиеническая характеристика вредности, опасности, напряженности, тяжести труда членов экипажей воздушных судов Гражданской авиации России, утвержденная Главным государственным санитарным врачом РФ от 13.10.1997.
3. Руководство по авиационной медицине / под ред. Н. А. Разсолова. – 3-е изд, перераб. и доп. – Москва: Экон-Информ, 2006. – 589 с.
4. Шуреков В. В., Самохина С. С., Мухунова Ю. В. Пониженное давление воздуха как один из вредных факторов для кабинного экипажа воздушного судна // XXI век: итоги прошлого и проблемы настоящего плюс. – Т. 8. – № 4 (48). – 2019. – С. 227-232.
5. Шуреков В. В., Самохина С. С., Динамика барометрического давления в кабине летного экипажа воздушного судна // Вестник НЦ БЖД. 2020. № 3 (45). С. 101-111.
6. Shurekov, V. V. Dependence of air pressure in the cabin on the flight stage of the aircraft // Safety of a person and society as a problem of social sciences and humanities: materials of

the VI international scientific conference on December 5–6, 2019. – Prague: Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ», 2019. – P. 42-46.

7. Международная авиационная комиссия. Расследование авиационных происшествий на воздушном транспорте. URL: <http://www.mak.iac.org/> (дата обращения 20.11.2020).
8. Smart T. L., Gable G. G. Australian Defence Force hypobaric chamber training, 1984–2001. ADF Health. – URL: <https://goo.su/3cnS> (дата обращения: 20.11.2020).
9. Singh B., Cable G. G., Hampson G. V., Pascoe G. D., Corbett M., Smith A. Hypoxia awareness training for aircrew: a comparison of two techniques. Aviat Space Environ Med. – URL: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/20824992/> (дата обращения: 20.11.2020).
10. Federal Aviation Administration Civil Aerospace Medical Institute . Hypoxia: The Higher You Fly ... The Less Air in the Sky. Oklahoma City: FAA Civil Aerospace Medical Institute. – URL: <https://goo.su/3cnU> (дата обращения: 8.11.2020).
11. Sausen K. P., Wallick M. T., Slobodnik B., et al. The reduced oxygen breathing paradigm for hypoxia training: physiological, cognitive, and subjective effects. Aviat Space Environ Med. – URL: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/11396560/> (дата обращения: 20.11.2020).
12. Vacchiano C. A., Vagedes K., Gonzalez D. Comparison of the physiological, cognitive, and subjective effects of sea level and altitude-induced hypoxia. Aviat Space Environ Med. – URL: <https://goo.su/3CNS> (дата обращения: 20.11.2020).

## **ОЦЕНКА ВЕРОЯТНОСТИ ОПАСНОСТЕЙ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АЭРОПОРТОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ**

**А. Ш. Сатывалдиев**  
**В. С. Ирха**  
**В. В. Шуреков**  
**Ю. В. Мухунова**

*Курсант,*  
*курсант,*  
*кандидат биологических наук, доцент,*  
*ассистент,*  
*Ульяновский институт*  
*гражданской авиации*  
*имени Главного маршала авиации*  
*Б. П. Бугаева,*  
*г. Ульяновск, Россия*

---

**Summary.** This article discusses airports in the Russian Federation that pose threats to safe flight. Below are described all the parameters (adverse climatic conditions, characteristics of GDP, the total passenger traffic) airports in the data on which they are evaluated. This work demonstrates the rating of the most difficult airports in the Russian Federation for pilots, compiled on the basis of the conclusions of companies and pilots.

**Keywords:** airports of the Russian Federation; airplanes; dangerous climatic conditions; passenger traffic.

---

Воздушный транспорт оказывает достаточно большое значение в современном мире. Перевозки по воздуху выделяются своей скоростью перемещения, а также прибытием в любой населённый пункт кратчайшим путем с минимальными потерями времени. Поэтому с развитием авиатранспорта, нужно оказывать особое внимание на безопасность взлетно-



посадочных полос [1]. Многим известен тот факт, что в работе пилота взлёт и посадка является самым опасным этапом в ходе эксплуатации воздушного судна. Но что же всё-таки опаснее?

По мнению авиаэкспертов практически половина (49%) авиакатастроф случается именно при посадке воздушного судна на аэродроме. Это объясняется тем, что при взлете и посадке самолет находится близко к земле и движется медленно, и при возникновении каких-нибудь неполадок пилоты просто не успевают быстро отреагировать. Когда самолет заходит на посадку порывы ветра многократно увеличиваются, в этот момент от пилотов требуется высокая концентрация внимания [2]. Но также нужно отметить, что 14 % авиакатастроф случаются при взлете воздушного судна. Взлет обычно длится 30–35 секунд, следовательно, у пилотов мало времени предпринять каких-либо решений при возникновении проблем. При отказе двигателя или при отказе убора шасси, у пилотов очень мало времени, чтобы бы остановить разгон [2].

В связи с этим нами поставлена задача оценить вероятность возникновения опасных случаев при эксплуатации аэропортов на территории РФ. Для реализации поставленной цели составили таблицу с системой оценивания по каждому параметру опасности аэропорта. Оценка вероятности возникновения опасностей в аэропортах проводилась по пятибалльной шкале по таким параметрам, как климатические условия, особенности аэропорта и приспособленность взлетно-посадочной полосы, пассажирооборот, вероятность возникновения неполадок при взлете и посадке воздушного судна. Максимальное количество баллов – 25. Вероятность возникновения неполадок при посадке и взлете самолета рассчитывалась по формуле  $i = \frac{\text{количество авиaproисшествий}}{\text{количество рейсов}}$ . Для оценки опасности аэропортов были выбраны аэропорты с различных регионов России. Из официальных данных [3–10] составлена таблица 1 «Характеристика параметров аэропортов на территории России». Исходя из данных составленной нами таблицы 1, рассчитана вероятность возникновения опасностей в аэропортах на территории России, которая представлена в таблице 2.

Таблица 1.

## Характеристика параметров аэропортов на территории России

Параметры оценивания		Характеристика параметров аэропортов на территории России				
		Международный аэропорт м. В. И. Севастьянова	Международный аэропорт Иркутск	Международный аэропорт «Елизово» им. Витуса Беринга	Аэропорт Воркута	Международный аэропорт Игнатово им. Н.Н. Муравьева-Амурского
<b>Климатические условия</b>	Частые ливневые дожди и сдвиги ветров.	Низкое атмосферное давление и низкие температуры воздуха.	Зоны низкого давления, а также нестабильные и сильные воздушные потоки.	От погоды на аэродроме Воркуты зависит точное время вылета – здесь часто отменяются рейсы из-за экстремальных погодных условий.	Наблюдается низкая видимость, дожди, туманы.	
	<b>Особенности аэропорта</b>	Адлер имеет непростой рельеф вокруг, из-за чего посадка выполняется лишь с моря, а взлет – только на море. Самолетам сложно вписаться в довольно узкий коридор между горами и водой. Также рельеф ограничивает пространство для маневра при уходе на второй круг.	Близкое расположение жилой зоны. Из-за крутого виража захода на посадку самолетам приходится практически падать на полосу.	Аэропорт имеет право принимать самолеты в условиях метеоминимума первой категории. Также следует отметить близость к горным массивам, а также вулканическим источникам.	Аэропорт Воркута находится на окраине города и представляет собой небольшую авиатранспортный узел, обеспечивающий обслуживание не больших пассажирских самолётов.	Находится менее чем в 3,5 км от государственной границы между РФ и КНР. Обеспечивает регулярное авиасообщение Амурской области с городами Восточной Сибири и Дальнего Востока России, а также с Москвой.

	<p>Особенностью аэродрома является то, что из-за наличия естественных препятствий (гор) к северу и северовостоку от аэродрома, посадка производится только с одной стороны – со стороны моря. По этой же причине взлёт производится в строго обратном направлении.</p>	<p>Недостаточные размеры ВПП лётной полосы ограничивают возможности аэродрома для посадки большего грузных и средних грузовых самолетов.</p>	<p>Аэропорт сертифицирован по метеоминимуму II категории ИКАО и способен принимать самолёты и вертолёты любых типов без ограничений по грузоподъёмности вплоть до полностью загруженного Боинга 747. На территории аэродрома расположено 29 мест для стоянки самолетов, 8 из которых пригодны для стоянки сверхбольших авиалайнеров.</p>	<p>Аэродром способен принимать среднемагистральные самолёты</p>	<p>На аэродроме расположено 44 стоянки самолетов. Аэровокзал имеет пропускную способность 300 чел./час.</p>	
						<p><b>Приспособленность взлетно-посадочной полосы</b></p>
<b>Пассажирооборот (тыс.пассажиров) / Количество рейсов</b>						
<b>Годы</b>	<b>2015</b>	4100,0 16400	1694,2 6777	602,8 2412	42,5 170	363,0 1452
	<b>2016</b>	5263,0 21052	1708,8 6835	618,0 2473	33,8 135	323,9 1296
	<b>2017</b>	5692,0 22768	2011,1 8044	658,7 2636	26,4 106	406,2 1625
	<b>2018</b>	6335,0 25340	2213,0 8852	697,1 2788	22,3 90	419,1 1676
	<b>2019</b>	6772,0 27088	2463,3 9853	759,0 3036	17,6 71	559,9 2240

<b>Итого</b>	112648	40361	13345	572	8289
<b>Авиационные происшествия и катастрофы</b>	<p>01.09.2018 (Boeing 737-800). Самолет после посадки выкатился за пределы ВВП, в результате, ударившись в ограждение, загорелось. Причины происшествия человеческий фактор и неблагоприятные метеусловия.</p> <p>25.12.2016 (Ту-154Б-2) Самолет после взлета упал в Черное море и загорелся</p>	<p>С 2015-2019 в аэропорту Иркутска не произошло ни одна катастрофа.</p>	<p>12.09.2015 (Ан-28). Самолет совершал рейс Елизово-Палана. Но пришло пилотом совершить аварийную посадку. Причинами авиационного происшествия являются – ошибка экипажа и сложные климатические условия</p>	<p>С 2015-2019 в аэропорту Воркута не произошла ни одна катастрофа.</p>	<p>08.08.2015 (Ан-24). Причина происшествия при выполнении захода на посадку являются сложные метеусловия (гроза, сильный дождь, высокая турбулентность)</p>
<b>Вероятность возникновения неполадок при взлете и посадке</b>	<p>За 5 лет в аэропорту было совершено 112648 рейсов, из них были 2 случая с авиационными происшествиями. Следовательно на вероятность возникновения неполадок 1 случай к 56325.</p>	<p>За 5 лет в аэропорту было совершено 40361 рейсов, но не было ни одного происшествия. Вероятность возникновения неполадок очень низкое 1 случай к 40361.</p>	<p>За период с 2015-2019 г произошла 1 катастрофа. Вероятность возникновения 1 случая к 13345 .</p>	<p>Вероятность возникновения происшествия очень мало, практически 0 случаев к 572.</p>	<p>В аэропорту с 2015-2019 было зарегистрировано 1 происшествие. Вероятность возникновения 1 случай к 8229</p>

**Вероятность возникновения опасностей в аэропортах на территории России**

		Аэропорты				
		Ад- лер	Ир- кутск	Елизо- во	Воркута	Благове- щенск
Параметры оценивания	Климатические условия	4	5	4	5	4
	Особенности аэропорта	5	4	4	3	4
	Приспособленность полосы	5	3	4	4	4
	Пассажирооборот за 2015–2019	5	4	3	1	2
	Вероятность возникновения неполадок при взлете и посадке ВС	5	4	4	5	4
Итого (баллы):		24	20	19	18	16

Таким образом, в ходе настоящего исследования выявлено, что вероятность возникновения опасностей в аэропортах, расположенных в разных регионах России различается. Самая высокая вероятность возникновения опасностей в Международном аэропорту Сочи имени В. И. Севастьянова. Далее следуют Международный аэропорт Иркутск, Международный аэропорт «Елизово» им. Витуса, аэропорт Воркута и Международный аэропорт Игнатево им. Н. Н. Муравьева-Амурского Игнатево. Для минимизации вероятности возникновения авиационных происшествий и катастроф вышеуказанных аэропортах нами предлагаются реализация следующих мероприятий:

– оборудовать специальными тренажерными центрами для пилотов в районе всех аэропортов, где высокая вероятность возникновения опасностей, а также создать региональные специализированные учебные заведения по подготовке авиаспециалистов для равномерного распределения высококвалифицированных кадров по всей стране.

**Библиографический список**

1. Значение воздушного транспорта в современном мире. – URL: <https://lektsia.com/3x54f6.html> (дата обращения 28.11.2020).
2. Почему самыми опасными стадиями полёта являются взлёт и посадка?. – URL: <https://poznavaemoe.ru/pochemu-samymi-opasnymi-stadiyami-polyeta-yavlyayutsya-vzlyet-i-posadka/> (дата обращения 2.12.2020).

3. LIVEJOURNAL. – URL: <https://komi.livejournal.com/81464.html> (дата обращения 24.11.2020).
4. Международный аэропорт Сочи. – URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Sochi\\_International\\_Airport](https://en.wikipedia.org/wiki/Sochi_International_Airport) (дата обращения 25.11.2020).
5. Международный аэропорт Иркутск. – URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Airport\\_Irkuts](https://en.wikipedia.org/wiki/International_Airport_Irkuts) (дата обращения 26.11.2020).
6. Сложные аэропорты России. – URL: <https://www.ul.kp.ru/daily/26506.7/3375257/> (дата обращения 28.11.2020).
7. Объемы перевозок через аэропорты России. – URL: <http://favt.gov.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz/> (дата обращения 28.11.2020).
8. Елизово (Аэропорт). – URL: [https://www.wikiwand.com/ru/Елизово\\_\(аэропорт\)](https://www.wikiwand.com/ru/Елизово_(аэропорт)) (дата обращение 29.11.2020).
9. Аэропорт Адлер. – URL: <https://www.pravda.ru/travel/86318-adler/> (дата обращения 29.11.2020).
10. Международный аэропорт Воркута. – URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Воркута\\_\(аэропорт\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Воркута_(аэропорт)) (дата обращения 27.11.2020).
11. Аэропорт Сочи. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/denokan/aeroport-sochi-strashilka-dlia-pilotov-5b8bbe867ea7cd00ab88c6b7> (дата обращения 29.11.2020).
12. Аэропорт Сочи – воздушная зона. – URL: [http://urrv.vx6.ru/aeroport\\_sochi](http://urrv.vx6.ru/aeroport_sochi) (дата обращения 29.11.2020).



## IV. COMMUNITY SAFETY AS AN IMPORTANT DETERMINANT OF HUMAN DEVELOPMENT



### КУЛЬТУРА КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА: ПРОБЛЕМЫ СООТНОШЕНИЯ

**Н. Н. Лавринова**

*Кандидат философских наук, доцент,  
Тамбовский государственный  
университет имени Г. Р. Державина,  
г. Тамбов, Россия*

---

**Summary.** The article is devoted to the analysis of various aspects of the relationship between culture and society. Culture and society are related as systems that complement each other. The subjects of culture that determine the development of society and its safety are considered.

**Keywords:** culture; society, activity, family, values.

---

Соотношение культуры и общества принадлежит к числу самых сложных и спорных культурологических проблем. Известно, что исторически сложившая совокупность социальных норм и ценностей общественной системы образует культуру. В результате этого культура выступает как объективный фактор по отношению к различным социальным системам, социальным группам, субъектам. Как общество, так и культура имеют один источник происхождения – человеческую целенаправленную внебиологическую деятельность, которая в результате своего совершенствования приводит к появлению таких стабильных систем, к которым относятся общество и культура. Отмечая внутреннее единство социального и культурного аспектов общественной жизни, их взаимопроникновение, целесообразно выделить встроенность культуры в общество, ее социальный характер, и, одновременно с этим, неспособность функционирования социальных систем вне культуры [1]. Несмотря на это внутреннее взаимодействие, существует необходимость разграничения позиций социального и культурного. Культура отражает личностно-социальный аспект поступательного развития. В этом случае, социальное развитие предстает как результат человеческого творчества, его сознательных усилий [1]. Именно деятельность становится источником и основой культуры. Она преобразует и самого человека, формирует сложные производственные и в целом социальные отношения, которые, в свою очередь, выступают как показатель, критерий развития носителей или исполнителей деятельности. Культура создается в процессе совместной деятельности субъектов, которые со-

здают социальные институты, нормы, ценности, трансформируя их в определенную систему, которая начинает функционировать по своим собственным законам. Последняя, в свою очередь, находится в постоянном изменении, насыщаясь новыми потребностями людей, фиксирующими их в новых ценностях, новых нормах, новых социальных институтах. Таким образом, культура и общество – две взаимодействующие системы, каждая из которых находится в зависимости от другой и определяет уровень развития соседней. Выделение в качестве главного критерия развития культуры – деятельность, наука рассматривает ее как важную проблему культуры и общества. Связь деятельности с культурой становится понятной тогда, когда сама деятельность рассматривается не со стороны мотиваций, индивидуальных ориентиров, строения или иных позиций, а со стороны ее социального смысла и содержания, определяемого объективными условиями. Деятельность человека творит культуру только тогда, когда ее результаты, то есть продукты деятельности обретают значение не только для создателей, непосредственно участвующих в производственном процессе, но и для общества в целом. Поэтому в культуре деятельность представлена со стороны своего социального содержания, независимого от индивидуальных намерений и потребностей людей. Культура закрепляет в себе как норму и ценность результат деятельности, обладающий объективным, то есть полезным для общества, содержанием. Поэтому и создателем культуры становится общество в целом, независимо от формы (индивидуальной или коллективной) реализации. При этом личностное творчество порождается конкретными социальными условиями, духовными или материальными потребностями общества. Это своего рода явный или скрытый социальный заказ, находящий воплощение в индивидуальной деятельности. Таким образом, культура это всегда результат общественной деятельности.

В качестве субъекта культуры могут выступать социальные институты, нации и народности, социальные и профессиональные группы, личности. Самый крупный субъект культуры – народ, являющийся хранителем, транслятором, носителем, создателем культуры. Не создавая специально, в известном нам авторском варианте ценности, он как бы предвосхищает их создание в виде ощущения идеи, мечты, образа. Социально-профессиональные группы развивают культуру посредством профессиональной деятельности, в которой существуют такие ее виды как: деятельность по созданию идей, открытий, свершений – то есть всех совокупностей интеллектуального труда и профессиональной деятельности, и деятельность, воплощающая идеи в конкретных продуктах. При этом субъекты, работающие в сфере интеллектуальной деятельности, выступают как создатели идей, прямо участвующие в создании и развитии культуры. Их можно назвать прямыми субъектами социально-культурного процесса. Вторая часть социально-профессиональных групп – материализаторы идей, люди, работающие в сфере материального производства, также участвуют в развитии культуры, но лишь материализуя то, что уже созда-



но. Субъектов этой деятельности и называют косвенными субъектами социально-культурного процесса. Помимо определения значимости деятельности, субъектов культуры, в ее развитии принимают участие и социальные институты, которые различаются друг от друга по объему, функциям, и другим параметрам. В качестве важнейшего социального института рассматривается государство, которое практически определяет развитие культуры и, одновременно зависит от нее. Государство определяет приоритетные направления развития культуры и поддерживает их через такие социальные институты как наука, искусство, образование, религия и др. Социальный институт государства определяет наиболее приоритетные и необходимые для себя отрасли, которые должны во-первых, поддерживать имеющийся культурный уровень, во-вторых, способствовать его развитию. На этой основе складываются магистральные прогностические направления, позиции поддерживающих структур, учитывается демографическое изменение населения, что приводит к укреплению, корректировке, в случае необходимости, созданию новых социальных институтов – образования, воспитания, массовой культуры, правоохранительных органов и др., призванных обеспечить достойное государственное существование. Таким образом, социальный институт государства определяет направление развития культуры. Параллельно с этим, оно формирует культурные центры, определяет основные направления идеологии, наиболее полно отражающие его интересы. Дискуссии о том, что культура в государстве может существовать вне идеологии, не выдерживает критики. Идеология может выступать как явная или скрытая константа, присутствующая во всей культурной жизни и определяющая развитие последней. В том числе она определяет и деятельность такого социального института, каким являются социально-демографические группы. В качестве их можно рассматривать как профессиональные сообщества – локальные группы, так и демографические построения, охватывающие значительные в количественном отношении общности – детей, подростков, молодежь, среднее поколение, старший возраст и др. Профессиональные сообщества и демографические группы создают и материализуют культурные ценности, определяя содержательные, качественные позиции, производят их социальный отбор, так как не все из создаваемых приобретают социальную значимость. Принятие ценностей и отбор из них наиболее соответствующих социальным потребностям, становятся, с течением времени, новыми нормами, способными расширить нормативную сферу социума. При этом ценности демографических групп имеют стратогическое и общекультурное значение. Семья как социальный институт культуры является средоточием всех социокультурных значений. В нем чрезвычайно своеобразно преломляются ценности, судьбоносные для общества, социальной группы и каждой конкретной структуры. Современная тенденция, ведущая к уменьшению роли семьи, экономическая ситуация в мире, приводит к активному изменению ролевой внутренней структуры, коренной интерпретации ценностей и соотношению

их со значимыми другими. Таким образом, социальный институт семьи, трансформирует соотношение внутренних позиций социальных и внутри-семейных ценностей.

В целом проблема взаимоотношений культуры и общества остается проблемой особой сложности, структурными элементами которой могут являться как вышеуказанные аспекты, так и многие другие. В любом случае, целесообразно проследить взаимосвязь и внутреннее единство, автономность каждого из них и проанализировать общие механизмы, посредством которых осуществляется развитие культуры.

#### Библиографический список

1. Проблемы философии культуры: Опыт историко-материалистического анализа // под редакцией В. Ж. Келле. – М.: Мысль, 1984. – 325 с.

### ИЗУЧЕНИЕ СВЯЗЕЙ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ В СИСТЕМЕ МУНИЦИПАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ КАК ИНСТРУМЕНТ БЕЗОПАСНОГО РАЗВИТИЯ МЕСТНОГО СОЦИУМА

**А. Н. Чумаков**

*Кандидат филологических наук, доцент,  
Старооскольский филиал,  
НИУ «Белгородский государственный  
университет»,  
г. Старый Оскол,  
Белгородская область, Россия*

---

**Summary.** The topical communication issue with public relations in local government is shown in the article. The elements of the public relations training system for municipal employees are presented. Based on the analysis of the influencing technologies on the public opinion in modern socio-communicative conditions is suggested the complex approach to the formation of the local society's safe development.

**Keywords:** public safety; communication between authorities and citizens; public relations; municipal job.

---

В условиях динамично меняющихся местных сообществ под воздействием социальных, культурных, экономических и политических факторов от органов местного самоуправления требуется умение выстраивать эффективную коммуникацию, внося адекватные изменения в стиль и методы взаимодействия с гражданами и общественными организациями. Безусловно, гражданское общество представляет собой сложный объект коммуникативного регулирования. Обеспечение безопасного развития местного социума предполагает, что «в гражданском обществе должны присутствовать особого рода институты, средства и каналы коммуникации, которые, являясь независимыми как от власти и государства, так и бизнеса,

представляют собой систему гражданских коммуникаций в публичной сфере общества» [1, с. 153].

В последнее десятилетие произошло качественное изменение информационной и социально-коммуникативной среды, и ключевой характеристикой современного социума стала сложность коммуникационных связей. От муниципальных служащих требуется способность моделировать различные социокоммуникативные ситуации, предусмотрев возможные социальные конфликты и профессиональные или гражданские противостояния, что, с одной стороны, должно обеспечить эффективное выстраивание отношений с коллегами и руководством, с другой стороны, дать возможность довести необходимую управленческую информацию до населения, обеспечив ее адекватное восприятие в условиях безопасного развития местного социума. Основой для эффективного и безопасного диалога власти и общества, является, на наш взгляд, знание специфики муниципальными служащими такого направления деятельности, как связи с общественностью.

Изучение связей с общественностью сегодня входит в число наиболее востребованных направлений в системе высшего образования: разработаны типовые учебные планы и рабочие программы, открыты специализации в обучении PR-специалистов по сферам деятельности: связи с общественностью в коммерческих структурах, в некоммерческих организациях, связи с общественностью в органах власти [2, с. 206]. Рассмотрим некоторые методические технологии, предложенные нами в программе дополнительного образования «Связи с общественностью в органах местного самоуправления», разработанной для администрации Старооскольского городского округа Белгородской области.

Важное место в организации обучения занимает проблематика, связанная с трансформацией системы ценностей в российском обществе. Например, изучив «Российский кодекс профессиональных и этических принципов в области связей с общественностью», муниципальные служащие должны указать его ключевые положения. Необходимо соотнести этические установки данного кодекса и «Кодекса этики и служебного поведения служащих Старооскольского городского округа» с целью установить взаимосвязь между двумя текстами. Итогом работы становится разработка новой компетенции (так называемой PR-компетенции), которая может дополнить профиль компетенций муниципального служащего.

Современные органы власти нельзя представить без продвижения различных управленческих идей в интернет-пространстве. Муниципальному служащему предлагается выполнить кейс-задание, согласно которому он является начальником отдела по связям с общественностью администрации муниципалитета. Необходимо написать предложение по модернизации сайта администрации, содержащее, например, следующие пункты:

- 1) подробный перечень рубрик сайта;

2) подбор контента, которым будет наполнен сайт (нормативные правовые акты, статистические материалы, данные социологических исследований, фотоматериалы, видеоролики, инфографика, интервью с представителями администрации и т.д.);

3) представление системы горизонтальных и вертикальных связей с сайтами иных органов власти, а также с сайтами общественных организаций;

4) разработка системы взаимодействия с гражданами посредством социальных сетей, определение их возможности влиять на общественное сознание, в связи с чем важно установить этически корректное сочетание официальной и частной сторон жизни должностного лица, репрезентованных в пределах аккаунта.

Интернет стал коммуникативным пространством, активно генерирующим общественные интенции, а сетевые сообщества «демонстрируют принципиально новые типы социального взаимодействия. Солидарность ее членов не уступает традиционной. Интернет дает возможность делать новое сообща и сотрудничать в невообразимых прежде масштабах и невиданным прежде образом... Социальные сети обладают гигантским потенциалом и в PR-деятельности» [3, с. 96]. В связи с этим интересным представляется изучение такого явления интернет-коммуникации, как блог, так как в последние годы блог превращается в эффективный инструмент, используемый в политике, в государственном и муниципальном управлении. Мы предлагаем сначала подготовить анализ блога представителя исполнительной или законодательной власти с целью определить эффективность данного средства воздействия на массовое сознание в организации связей с общественностью в органах власти, а затем подготовить текст для собственного блога, презентующего муниципального чиновника.

Итак, формирование эффективной системы коммуникации органов местного самоуправления и граждан, обеспечивающей безопасное развитие местного социума, выступает важным фактором преодоления негативных процессов в политике, экономике и социальной жизни муниципального образования, так как управленческий результат напрямую зависит от высокого уровня общей и коммуникативной культуры кадров, задействованных в системе муниципальной службы.

#### **Библиографический список**

1. Зайцев, А. В. Диалогика гражданского общества / А.В. Зайцев. – Кострома: КГУ им. Н. А. Некрасова, 2013 – 443 с.
2. Кузнецова, Н.О. Подготовка специалиста по связям с общественностью: ретроспективный анализ / Н.О. Кузнецова // Вестник СамГУ. 2014. №5. С. 206-208.
3. Шапкина, Е.В. Интернет в системе средств массовой информации и особенности его восприятия в общественном сознании / Е.В. Шапкина // Вестник Кемеровского государственного университета. 2015. №2. Т.2. С. 94-98.



**ПЛАН МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ, ПРОВОДИМЫХ ВУЗАМИ  
РОССИИ, АЗЕРБАЙДЖАНА, АРМЕНИИ, БОЛГАРИИ, БЕЛОРУССИИ,  
КАЗАХСТАНА, УЗБЕКИСТАНА И ЧЕХИИ НА БАЗЕ  
VĚDECKO VYDAVATELSKÉ CENTRUM «SOCIOSFÉRA-CZ»  
В 2021 ГОДУ**

<b>Дата</b>	<b>Название</b>
15–16 января 2021 г.	Информатизация общества: социально-экономические, социокультурные и международные аспекты
17–18 января 2021 г.	Развитие творческого потенциала личности и общества
20–21 января 2021 г.	Литература и искусство нового века: процесс трансформации и преемственность традиций
25–26 января 2021 г.	Региональные социогуманитарные исследования: история и современность
5–6 февраля 2021 г.	Актуальные социально-экономические проблемы развития трудовых отношений
10–11 февраля 2021 г.	Педагогические, психологические и социологические вопросы профессионализации личности
15–16 февраля 2021 г.	Психология XXI века: теория, практика, перспективы
16–17 февраля 2021 г.	Общество, культура, личность в современном мире
20–21 февраля 2021 г.	Инновации и современные педагогические технологии в системе образования
25–26 февраля 2021 г.	Экологическое образование и экологическая культура населения
1–2 марта 2021 г.	Национальные культуры в социальном пространстве и времени
3–4 марта 2021 г.	Современные философские парадигмы: взаимодействие традиций и инновационные подходы
15–16 марта 2021 г.	Социально-экономическое развитие и качество жизни: история и современность
20–21 марта 2021 г.	Гуманизация обучения и воспитания в системе образования: теория и практика
25–26 марта 2021 г.	Актуальные вопросы теории и практики филологических исследований
29–30 марта 2021 г.	Развитие личности: психологические основы и социальные условия
5–6 апреля 2021 г.	Народы Евразии: история, культура и проблемы взаимодействия
10–11 апреля 2021 г.	Проблемы и перспективы развития профессионального образования в XXI веке
15–16 апреля 2021 г.	Информационно-коммуникационное пространство и человек
18–19 апреля 2021 г.	Актуальные аспекты педагогики и психологии начального образования
20–21 апреля 2021 г.	Здоровье человека как проблема медицинских и социально-гуманитарных наук
22–23 апреля 2021 г.	Социально-культурные институты в современном мире
25–26 апреля 2021 г.	Детство, отрочество и юность в контексте научного знания
28–29 апреля 2021 г.	Культура, цивилизация, общество: парадигмы исследования и тенденции взаимодействия
2–3 мая 2021 г.	Современные технологии в системе дополнительного и профессионального образования
10–11 мая 2021 г.	Риски и безопасность в интенсивно меняющемся мире
13–14 мая 2021 г.	Культура толерантности в контексте процессов глобализации: методология исследования, реалии и перспективы
15–16 мая 2021 г.	Психолого-педагогические проблемы личности и социального взаимодействия
20–21 мая 2021 г.	Текст. Произведение. Читатель
25–26 мая 2021 г.	Инновационные процессы в экономической, социальной и духовной сферах жизни общества
1–2 июня 2021 г.	Социально-экономические проблемы современного общества
10–11 сентября 2021 г.	Проблемы современного образования
15–16 сентября 2021 г.	Новые подходы в экономике и управлении
20–21 сентября 2021 г.	Традиционная и современная культура: история, актуальное положение и перспективы
25–26 сентября 2021 г.	Проблемы становления профессионала: теоретические принципы анализа и практические решения
28–29 сентября 2021 г.	Этнокультурная идентичность – фактор самосознания общества в условиях глобализации
1–2 октября 2021 г.	Иностранный язык в системе среднего и высшего образования

12–13 октября 2021 г.	Информатизация высшего образования: современное состояние и перспективы развития
13–14 октября 2021 г.	Цели, задачи и ценности воспитания в современных условиях
15–16 октября 2021 г.	Личность, общество, государство, право: проблемы соотношения и взаимодействия
17–18 октября 2021 г.	Тенденции развития современной лингвистики в эпоху глобализации
20–21 октября 2021 г.	Современная возрастная психология: основные направления и перспективы исследования
25–26 октября 2021 г.	Социально-экономическое, социально-политическое и социокультурное развитие регионов
1–2 ноября 2021 г.	Религия – наука – общество: проблемы и перспективы взаимодействия
3–4 ноября 2021 г.	Профессионализм учителя в информационном обществе: проблемы формирования и совершенствования.
7–8 ноября 2021 г.	Классическая и современная литература: преемственность и перспективы обновления
15–16 ноября 2021 г.	Проблемы развития личности: многообразие подходов
20–21 ноября 2021 г.	Подготовка конкурентоспособного специалиста как цель современного образования
25–26 ноября 2021 г.	История, языки и культуры славянских народов: от истоков к грядущему
1–2 декабря 2021 г.	Практика коммуникативного поведения в социально-гуманитарных исследованиях
3–4 декабря 2021 г.	Проблемы и перспективы развития экономики и управления
5–6 декабря 2021 г.	Безопасность человека и общества как проблема социально-гуманитарных наук

## ИНФОРМАЦИЯ О НАУЧНЫХ ЖУРНАЛАХ

Название	Профиль	Периодичность	Наукометрические базы	Импакт-фактор
Научно-методический и теоретический журнал «Социосфера»	Социально-гуманитарный	Март, июнь, сентябрь, декабрь	<ul style="list-style-type: none"> <li>• РИНЦ (Россия),</li> <li>• Directory of open access journals (Швеция),</li> <li>• Open Academic Journal Index (Россия),</li> <li>• Research Bible (Китай),</li> <li>• Global Impact factor (Австралия),</li> <li>• Scientific Indexing Services (США),</li> <li>• Cite Factor (Канада),</li> <li>• International Society for Research Activity Journal Impact Factor (Индия),</li> <li>• General Impact Factor (Индия),</li> <li>• Scientific Journal Impact Factor (Индия),</li> <li>• Universal Impact Factor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Global Impact Factor – 1,881,</li> <li>• РИНЦ – 0,075.</li> </ul>
Чешский научный журнал «Paradigmata poznání»	Мультидисциплинарный	Февраль, май, август, ноябрь	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Research Bible (Китай),</li> <li>• Scientific Indexing Services (США),</li> <li>• Cite Factor (Канада),</li> <li>• General Impact Factor (Индия),</li> <li>• Scientific Journal Impact Factor (Индия)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Global Impact Factor – 0,966</li> </ul>

**ИЗДАТЕЛЬСКИЕ УСЛУГИ НИЦ «СОЦИОСФЕРА» –  
VĚDECKO VYDAVATELSKÉ CENTRUM «SOCIOSFÉRA-CZ»**

Научно-издательский центр «Социосфера» приглашает к сотрудничеству всех желающих подготовить и издать книги и брошюры любого вида:

- учебные пособия,
- авторефераты,
- диссертации,
- монографии,
- книги стихов и прозы и др.

Книги могут быть изданы в Чехии  
(в выходных данных издания будет значиться –  
*Прага: Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ»*)  
или в России  
(в выходных данных издания будет значиться –  
*Пенза: Научно-издательский центр «Социосфера»*)

Мы осуществляем следующие виды работ.

- редактирование и корректура текста (исправление орфографических, пунктуационных и стилистических ошибок),
- изготовление оригинал-макета,
- дизайн обложки,
- присвоение ISBN,
- печать тиража в типографии,
- обязательная отсылка 5 экземпляров в ведущие библиотеки Чехии или 16 экземпляров в Российскую книжную палату,
- отсылка книг автору.

Возможен заказ как отдельных услуг, так как полного комплекса.



**PUBLISHING SERVICES  
OF THE SCIENCE PUBLISHING CENTRE «SOCIOSPHERE» –  
VĚDECKO VYDAVATELSKÉ CENTRUM «SOCIOSFÉRA-CZ»**

The science publishing centre «Sociosphere» offers co-operation to everybody in preparing and publishing books and brochures of any kind:

- training manuals;
- autoabstracts;
- dissertations;
- monographs;
- books of poetry and prose, etc.

Books may be published in the Czech Republic  
(in the output of the publication will be registered

*Prague: Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ»*  
or in Russia

(in the output of the publication will be registered

*Пенза: Научно-издательский центр «Социосфера»*)

We carry out the following activities:

- editing and proofreading of the text (correct spelling, punctuation and stylistic errors),
- making an artwork,
- cover design,
- ISBN assignment,
- print circulation in typography,
- delivery of required copies to the Russian Central Institute of Bibliography or leading libraries of Czech Republic,
- sending books to the author by the post.

It is possible to order different services as well as the full range.

Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ»  
«Bolashak» University (Kyzylorda, Kazakhstan)  
Kyzylorda branch of the Association of Political Studies  
Penza State Technological University

# **SAFETY OF A PERSON AND SOCIETY AS A PROBLEM OF SOCIAL SCIENCES AND HUMANITIES**

Materials of the VII international scientific conference  
on December 5–6, 2020

Articles are published in author's edition.  
The original layout – I. G. Balashova

Podepsáno v tisku 10.12.2020.  
60×84/16 ve formátu.  
Psaní bílý papír. Vydavate llistů 2.  
100 kopií

Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ», s.r.o.:  
Identifikační číslo 29133947 (29.11.2012)  
U dálnice 815/6, 155 00, Praha 5 – Stodůlky, Česká republika  
Tel. +420773177857  
web site: <http://sociosfera.com>  
e-mail: [sociosfera@seznam.cz](mailto:sociosfera@seznam.cz)