



**КАЗАНСКИЙ
КООПЕРАТИВНЫЙ
ИНСТИТУТ
РОССИЙСКОГО
УНИВЕРСИТЕТА
КООПЕРАЦИИ**

**КАЗАНСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АРХИТЕКТУРНО-
СТРОИТЕЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

**КАЗАНСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АГРАРНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

**СОВРЕМЕННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ОСНОВНЫХ
НАПРАВЛЕНИЙ ГУМАНИТАРНЫХ И ЕСТЕСТВЕННЫХ НАУК**

**Сборник научных трудов
международной
научно-теоретической конференции
(секция «ИННОВАЦИОННО-ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ
В ОБЛАСТИ СЕРВИСА, ТУРИЗМА И ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ
КООПЕРАЦИИ»)**

**Казань
2017**

УДК 338.48.001.7(075.8)
ББК 65.43
А 43

Современные исследования основных направлений гуманитарных и естественных наук (секция «ИННОВАЦИОННО-ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ В ОБЛАСТИ СЕРВИСА, ТУРИЗМА И ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ КООПЕРАЦИИ»): сборник научных трудов международной научно-теоретической конференции / Под ред. И.Т. Насретдинова, 2017. – 239 с.

В сборнике научных трудов представлены материалы по широкому спектру актуальных научно-исследовательских проблем разработки и реализации инновационно- информационных решений в области интеграции сервиса, потребительской кооперации и агропромышленного комплекса.

Материалы конференции адресованы широкому кругу читателей, интересующихся данной проблематикой. Статьи представлены в авторской редакции.

©Казанский кооперативный
институт (филиал) АНО ОВО
ЦС РФ «Российский
университет кооперации»,
2017

СОДЕРЖАНИЕ

СТАТИЧЕСКОЕ ЗОНДИРОВАНИЕ ГРУНТОВ КЛИНОВИДНЫМ ИНДЕНТОРОМ Кравченко Э.В., Денисенко В.В., Будагов И.В., Ляшенко П.А.	9
ДВУСТВОРЧАТЫЕ МОЛЛЮСКИ ВОДОЕМОВ УЗБЕКИСТАНА КАК ОБЪЕКТ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА Боймуродов Х.Т., Хушиева Л.Э.	10
ПОВЕРКА И КАЛИБРОВКА ЛАЗЕРНЫХ СКАНЕРОВ Добровольская Е. Д.	13
ВКЛАД ШОКАНА УАЛИХАНОВА В ГЕОГРАФИЮ КАЗАХСТАНА Лесбеккызы Л, Ибраимова А.К.	14
ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ЛУЧШЕЙ ТОЧНОСТИ ИЗМЕРЕНИЙ ЭЛЕКТРОННЫМИ ТАХЕОМЕТРАМИ Барина Т.А.	16
ПО ДЕФОРМАЦИОННОМУ МОНИТОРИНГУ Барина Т.А.	18
ПО НАЗЕМНОМУ ЛАЗЕРНОМУ СКАНИРОВАНИЮ Барина Т.А.	19
ПРИНЦИПЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ В ФОРМИРОВАНИИ КИНЕТИЧЕСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ Кожуховская М.В.	20
РУКОТВОРНАЯ ГОРДОСТЬ ВОЛОГОДСКОЙ ЗЕМЛИ Игнатъев А.А.	22
FEASIBILITY STUDY OF IRON POWDER PRODUCTION FROM SPENT PICKLING SOLUTION IN THE STEEL INDUSTRY Kargin D.B., Mukhambetov D.G., Baigisova K.B., Biseken A.B.	27
УПРОЧНЕНИЕ ГЛИНИСТОГО ГРУНТА ПРИ СДВИГОВОЙ ДЕФОРМАЦИИ Ляшенко П.А., Денисенко В.В.	28
РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ СЕРВИСНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Гилемханов М.И.	29
НАЗЕМНОЕ ЛАЗЕРНОЕ СКАНИРОВАНИЕ Голотина Ю.И.	33
О ДЕФОРМАЦИОННОМ МОНИТОРИНГЕ Гарнаго Е.Н.	36
ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ КВАНТОВОЙ ФИЗИКИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ Михайлов В.С.	38
УСКОРЕНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СЖИМАЕМОСТИ ГРУНТОВ МЕТОДОМ ПОСТОЯННО ВОЗРАСТАЮЩЕЙ НАГРУЗКИ Денисенко В.В.	39
КОМПРЕССИОННЫЙ ПРИБОР ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ГРУНТОВ ПОСТОЯННО ВОЗРАСТАЮЩЕЙ НАГРУЗКОЙ Денисенко В.В.	40
РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА Смагулова Ш.А.	42
ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ МОБИЛЬНЫХ ПУТЕПРОВОДОВ Балабекова К.Г., докторант	43
РЕАЛЬНЫЕ И ВИРТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРЕПОДАВАНИЯ МАТЕМАТИКИ В ТЕХНИЧЕСКИХ УНИВЕРСИТЕТАХ Асмыкович И.К.	45

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАЗНОСТНЫХ УРАВНЕНИЙ ПРИ МОДЕЛИРОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЦЕССОВ Закирова Т.С., Поташев А.В., Поташева Е.В.	48
МАТЕМАТИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЦЕССОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АППАРАТА ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫХ УРАВНЕНИЙ Иванова А.А., Поташев А.В., Поташева Е.В.	51
ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЕ ИНТЕРАКТИВНЫХ СРЕДСТВ НА УРОКАХ ГЕОГРАФИИ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ ПРОЦЕССЕ Хаялеева А.Д.	53
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БАНКОВСКИХ МОБИЛЬНЫХ ПРИЛОЖЕНИЙ Хрущева Л.Б.	55
БАНКОВСКИЕ ПАКЕТЫ УСЛУГ Мухаметшина Н.А., Козар А.Н.	58
О НЕКОТОРЫХ ПОКАЗАТЕЛЯХ ПОЧТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАЗАХСТАНА Амансеикова Б.С., Кудайбергенов Н.А.	62
АНАЛИЗ УРОВНЯ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ РУЧНОЙ ДУГОВОЙ СВАРКИ И ПУТИ ЕЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ Мельник М. В.	63
ИЗУЧЕНИЕ ГОР АЛТАЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА УРОКАХ «ГЕОГРАФИИ» Снигирева А.А., Орынбаев К.У.	67
МОРФОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ КОНСТРУКЦИЙ РАБОЧИХ ОРГАНОВ ЗЕМЛЕРОЙНЫХ МАШИН ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СПОСОБОМ «СТЕНА В ГРУНТЕ» Жунусбекова Ж.Ж.	71
ВЗАИМОСВЯЗЬ ТЕХНИЧЕСКИХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ НАУК Давлетбаева Р.М.	74
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ОБЛАЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБРАЗОВАНИИ Асадуллин Э.З.	76
ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ НОВОГО ТИПА В АГРОТЕХНИЧЕСКОМ СЕРВИСЕ Асадуллин Э.З.	78
ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И АНАЛИЗ ВЫПУСКА ПРОДУКЦИИ ХОЗЯЙСТВА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН Макулова А.Т.	80
АКТИВИЗАЦИЯ ТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТУДЕНТОВ В ОБЛАСТИ ЕСТЕСТВЕННО-НАУЧНЫХ ДИСЦИПЛИН Староверова Е.В.	82
МОДЕЛЬ КОНТРОЛЯ ЗАПАСА ПРИ ЕГО РАВНОМЕРНО-НЕПРЕРЫВНОГО ПОПОЛНЕНИИ И ПОТРЕБЛЕНИИ Каморников С.Ф., Шебеко Д.О., Шевцова А.С.	84
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ Асадуллин Э.З.	88
MAIN TYPES OF MODERN BUILD MOSQUES OF KAZAKHSTAN Sadykova S.	89
ПРИМЕНЕНИЕ НАСАДОЧНОГО АБСОРБЕРА ПРИ ПОДГОТОВКЕ ТОВАРНОЙ НЕФТИ Шамкаева А. И.	90
РАЗВИТИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА В КАЗАНИ В ПЕРИОД С 1917 г. ДО СЕРЕДИНЫ 1930-х гг. Закирова Т.Р.	91

РАЗВИТИЕ РЫНКА АВТОСЕРВИСА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ КООПЕРАЦИИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН Асадуллин Э.З.	93
ПРИНЦИПЫ РАЗМЕЩЕНИЯ НОВЫХ ТИПОВ ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ В АРХИТЕКТУРЕ СОВЕТСКОЙ КАЗАНИ В ПЕРВЫЕ ПОСЛЕРЕВОЛЮЦИОННЫЕ ГОДЫ	94
Закирова Т.Р. ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ ОБ ИНФОРМАЦИИ	99
Асадуллин Э.З. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕХНИЧЕСКОГО СЕРВИСА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АПК	100
Э.З. Асадуллин ТВОРЧЕСКАЯ НАПРАВЛЕННОСТЬ АРХИТЕКТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ КАЗАНИ В ПЕРВЫЕ ПОСЛЕРЕВОЛЮЦИОННЫЕ ГОДЫ (1917 г.- СЕРЕДИНА 1930 гг.)	102
Закирова Т.Р. ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	108
Асадуллин Э.З. НЕОБХОДИМОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ К ОБЪЕКТАМ НЕДВИЖИМОСТИ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ РЕСУРСОЭФФЕКТИВНОСТИ ЗДАНИЙ	110
Астафьева О.Е. МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОГРЕШНОСТИ ГЕОДЕЗИЧЕСКИХ ПРИБОРОВ ЗА НЕПРАВИЛЬНОСТЬ ФОРМЫ ЦАПФ И БОКОВОЕ ГНУТИЕ ЗРИТЕЛЬНОЙ ТРУБЫ	113
Пастухов М.А., Денисенко В.В., Гура Д.А., Шевченко Г.Г. ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ В РОССИИ	114
Асадуллин Э.З. ДЕФОРМАЦИОННЫЙ МОНИТОРИНГ ДЛЯ ОЦЕНКИ ПОВЕДЕНИЯ КОНСТРУКЦИЙ	118
Катрич А.Е. ПОЛУЧЕНИЕ И ОБРАБОТКА ДАННЫХ НАЗЕМНОГО ЛАЗЕРНОГО СКАНИРОВАНИЯ	120
Катрич А.Е. ПОЛУЧЕНИЕ ТОЧНЫХ ДАННЫХ С ПОМОЩЬЮ СОВРЕМЕННЫХ ЭЛЕКТРОННЫХ ТАХЕОМЕТРОВ	121
Катрич А.Е. ГЕОДЕЗИЧЕСКИЙ МОНИТОРИНГ ДЕФОРМАЦИИ ЗДАНИЙ И СОРУЖЕНИЙ	122
Сидеропуло Г.Р. СОВРЕМЕННЫЕ ТАХЕОМЕТРЫ И ИХ ПРИМЕНЕНИЕ	123
Сидеропуло Г.Р. ТЕХНОЛОГИЯ НАЗЕМНОГО ЛАЗЕРНОГО СКАНИРОВАНИЯ	125
Сидеропуло Г.Р. DESIGNING INFORMATION SITE FOR «ZHUSAN» COMPANY	126
Akmoldina A.I. МЕТОДИКА ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ С НАЗЕМНЫМ ЛАЗЕРНЫМ СКАНЕРОМ	127
Суханова А.Д. THE DEVELOPMENT OF MODERN TECHNOLOGIES Birtaeva Z.B.	128
ПРЕИМУЩЕСТВА ЭКСПЛУАТАЦИИ КАНАТНОГО ПОДВЕСНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В МЕГАПОЛИСАХ Алмагамбетова Ш.Т., Калгулова Р.Ж., Рахимбаев А.Б.	130

ВНЕДРЕНИЕ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ СФЕРЫ УСЛУГ Сазонова Е.А., Сидоренкова И. В.	131
ИНТЕРНЕТ-ПОРТАЛ КАК ИНСТРУМЕНТ ИНФОРМАЦИОННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ Камалиев Б.И., Яшина Н.Г.	133
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫХ УРАВНЕНИЙ В МОДЕЛИ СОЛОУ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА Морева А.А., Поташев А.В., Поташева Е.В.	135
МОДЕЛИ ДИНАМИКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ПРОДУКТА И НАЦИОНАЛЬНОГО ДОХОДА Аликина А.И., Поташев А.В., Поташева Е.В.	137
ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ СТЕНД ДЛЯ КАРДАННЫХ ШАРНИРОВ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ Тимашов Е.П., Пастухов А.Г.	140
ХИМИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ПОЛУЧЕНИЯ УЛЬТРАЧИСТЫХ ХЕЛАТОВ ПЕРЕХОДНЫХ И Р-ЭЛЕМЕНТОВ Костюк Н.Н., Дик Т.А.	144
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАТЕМАТИЧЕСКИХ МЕТОДОВ ДЛЯ ОПИСАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРОЦЕССОВ Биктимиров Д.Р., Григорьева О.В., Бадртдинова А.И., Салихов Д.Ф., Хамидуллин Н.Н.	147
АНАЛИЗ СПОСОБОВ ПРОВЕДЕНИЯ ГЕОДЕЗИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ Шевченко Г.Г., Гура Д.А.	150
КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ ФЛОРЫ ВЫСШИХ СОСУДИСТЫХ РАСТЕНИЙ ПРИРОДНОГО ПАМЯТНИКА «ИСАКОВА ГОРА» Чежина Е. П., студент, Городишенина Л. Е.	154
НЕОБХОДИМОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ВЕРТИКАЛЬНОГО ОЗЕЛЕНЕНИЯ В РОССИЙСКИХ И ЗАРУБЕЖНЫХ ГОРОДАХ Ляпин, А. А.	159
АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЛЕСОТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ Кузнецов А. В.	162
ВОЗМОЖНОСТИ ИНСТРУМЕНТОВ ВИЗУАЛИЗАЦИИ ДАННЫХ АНАЛИТИЧЕСКОЙ ПЛАТФОРМЫ Серкебаева Л.Т.	165
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ СИСТЕМЫ СУДОХОДНЫХ КАНАЛОВ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ Демьянович Л.А., Нургалиев Е.Р.	168
ПЕРСПЕКТИВНЫЕ РЕШЕНИЯ В ОБЛАСТИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА ДЛЯ НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ Раздолгина Д.М., Нургалиев Е.Р.	171
МОБИЛЬНАЯ ИЗМЕРИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ СИЛ И МОМЕНТОВ В РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ НА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ И ТРАНСПОРТНЫХ МАШИНАХ Стоянов С.Х., Захариева С.Л.	174
ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ ЯЧЕИСТОГО БЕТОНА Жусупова А. А.	177

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ ОЦЕНКА ПАРАМЕТРОВ РАБОТЫ ЛЕСОВОЗНЫХ АВТОПОЕЗДОВ	181
Пайков В. О.	
ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ДЕТСКОГО ОЗДОРОВИТЕЛЬНОГО КОМПЬЮТЕРНОГО ЛАГЕРЯ «БАЙТИК»	183
Кабиров И.С., Махмутова Р.Р.	
СИСТЕМА СБОРА МЕТАНА И ГЕНЕРАЦИИ ВОЗОБНОВЛЯЕМОЙ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ НА ЖИВОТНОВОДЧЕСКОЙ ФЕРМЕ»	186
Кордонов В.И.	
ФОНД ПЕРСОНАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ТУРОПЕРАТОРОВ Кабиров И.С.	190
МОДЕЛИРОВАНИЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ С ПРИМЕРОМ ПО РЕМОНТУ АВТОТРАНСПОРТА	193
Якимов И.М., Кирпичников А.П.	
СЕТЬ ТЕХНОПАРКОВ «КВАНТОРИУМ» КАК ОСНОВА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РЫВКА	195
Панюков Д.И., Винокурова Д.Ю.	
РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ	196
Гилемханов М.И.	
RECOGNITION METHODS OF STRUCTURED SYMBOLS	200
Элпешова Е.Б., Тлебалдинова А.С.	
ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ СЕРВИСА	204
Ибляминов Ф.Ф., Белякин А. М.	
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КИБЕРНЕТИКА: АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ И СИСТЕМЫ ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ	206
Виноградова А.А., Шешолко В.К.	
ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ: ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ	210
Сидоров В.П.	
ДЕКОРАТИВНАЯ ЖИВОПИСЬ КАК НЕОТДЕЛИМЫЙ ФАКТОР В ФОРМИРОВАНИИ ЭСТЕТИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ ВРЕМЕНИ	212
Фахретдинов Н.А.	
О СПЕЦИФИКЕ ИЗГОТОВЛЕНИЯ И МОНТАЖА ТЕНТОВЫХ КРУГОВЫХ ШАТРОВЫХ ОБОЛОЧЕК ОТРИЦАТЕЛЬНОЙ ГАУССОВОЙ КРИВИЗНЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ В ВИДЕ НАБОРА СЕДЛОВЫХ ПОВЕРХНОСТЕЙ	214
В. И. Кудрявцева, Е. М. Удлер	
ОСОБЕННОСТИ КЛИЕНТОВ ИЗ КИТАЯ В ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ ЧЕХИИ	218
Klímová Monika	
УЧАСТИЕ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА В ПОДГОТОВКЕ ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРОВ	222
Зиганшин Б.Г., Яхин С.М., Дмитриев А.В.	
ВНЕДРЕНИЕ СТАНДАРТОВ WORLDSKILLS В УЧЕБНЫЙ ПРОЦЕСС НА ФАКУЛЬТЕТЕ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ 43.02.11 «ГОСТИНИЧНЫЙ СЕРВИС»	224
Козаева Ф.Б., Мурзаева Г.В.	
ИННОВАЦИОННЫЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ПРОЦЕССЕ СОВРЕМЕННОГО ОБУЧЕНИЯ	227
Москвитин Н.Г.	
ПРОБЛЕМА И СПОСОБЫ УТИЛИЗАЦИИ БЫТОВЫХ ОТХОДОВ	228
Гафурова В.В.	

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ СИСТЕМЫ ШКОЛЬНОГО ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ	230
Кутепова Л.М., Сабирова В.Р.	
СОСТОЯНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ КОМПЕТЕНЦИИ СТУДЕНТОВ- ИННОВАТИКОВ	234
<i>Тимербулатова И.Р.</i>	
АДАПТИВНЫЕ МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ В ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ ДИАГНОСТИКИ КАЧЕСТВА ОБУЧЕНИЯ СТУДЕНТОВ	236
Кутепова Л.М.	

Список литературы

1. Кибернетика и синергетика – науки о самоорганизующихся системах. [Электронный ресурс]. URL: http://www.belani.narod.ru/3/cyb_syn.htm (дата обращения: 19.02.2017).
2. Новиков Д. А. Кибернетика; Навигатор. История кибернетики, современное состояние, перспективы развития. / Д.А. Новиков. – М.: ЛЕНАНД, 2016. – 160 с.
3. Проблемы рассуждений по прецедентам, детализации, интеграции и оценки схожести прецедентов. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4y2013/2215> (дата обращения: 19.02.2017).
4. Российская библиотека научных журналов и статей Академии (РАН). Экономическая кибернетика как новое направление подготовки менеджеров. [Электронный ресурс]. URL: <http://naukarus.com/ekonomicheskaya-kibernetika-kak-novoe-napravlenie-podgotovki-menedzherov> (дата обращения: 19.02.2017).
5. Электронная библиотека [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bibliotekar.ru/rInform/10.htm> (дата обращения: 19.02.2017).

ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ: ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ

Сидоров В.П., к.г.н., доцент

Удмуртский государственный университет

Городской пассажирский транспорт – один из важнейших компонентов социальной, технико-коммуникационной, экономической и других структур любого населенного пункта.

Городской пассажирский транспорт определяет мобильность населения города и пригородов; «конфигурирует» формы и регулирует границы городских районов и микрорайонов; влияет на географические направления роста городов и их пригородов, городских агломераций, прочих населенных пунктов. От конфигурации маршрутной сети городского пассажирского транспорта зависят транспортная доступность и транспортно-географическое положение районов и микрорайонов города, жилых, производственных, жилищно-коммунальных, торговых, медицинских, образовательных и других производственных и социальных объектов. Чем крупнее населенный пункт, тем сложнее организована система его городского пассажирского транспорта.

Транспорт – один из важнейших элементов любых логистических систем и цепочек. Свойства транспортной системы (совместимость элементов; существование определенным образом упорядоченных и организованных устойчивых связей между элементами; необходимость преодоления пространства; способность к пространственной и непространственной организации своих компонентов) вполне соответствуют свойствам систем логистических.

Система городского пассажирского транспорта в упрощенном виде представляет собой органическое единство трех компонентов:

1. Транспортной сети (транспортных пунктов, узлов, перегонов), т.е. объектов географических, каким-то образом, пространственно расположенных.
2. Подвижного состава – то есть объектов нелинейных, перемещающихся, и, поэтому, географически непостоянных.
3. Организации перевозочного процесса, т.е. категории экономической, не территориальной (в географическом понимании).

Совершенствовать работу транспорта (как, впрочем, любой другой социально-экономической системы) можно путем более эффективного использования ее потенциала, т.е. способности в большем объеме производить товары и оказывать услуги населению. Но социально-экономический потенциал любой производственной системы надо еще оценить. И, что лучше всего, покомпонентно.

В составе социально-экономического (перевозочного) потенциала городского пассажирского транспорта (как по отдельным видам, так и в целом) можно выделить:

1. Конфигурацию улично-дорожной сети города (длина и ширина улиц; пропускная способность; качество дорожного покрытия; цикличность и др.).
2. Географический компонент (есть или нет городской пассажирский транспорт; транспортно-географическое положение и транспортная доступность тех или иных объектов

города: друг по отношению к другу; к каким-то знаковым объектам города; к линиям и остановочным пунктам городского пассажирского транспорта).

3. Конфигурацию маршрутной сети городского пассажирского транспорта (количество маршрутов; их длина; дублируемость; цикличность; эксцентриситет и др.).

4. Показатели интенсивности движения городского пассажирского транспорта (количество видов городского пассажирского транспорта по маршрутам, направлениям и линиям; количество остановочных пунктов; абсолютные и средние эксплуатационные скорости по маршрутам, направлениям и линиям; частота движения; регулярность движения; среднее заполнение пассажирами салонов подвижного состава; коэффициент выхода подвижного состава на маршрут; аварийность и др.).

5. Экологический компонент (загрязнение атмосферы и гидросферы транспортом; шумовое загрязнение и др.).

6. Стратегический компонент (перспективы новостроек в городе; число потенциальных жителей в них; существующие планы развития сети городского пассажирского транспорта).

Каждый из компонентов может дробиться на несколько отдельных частных показателей.

Поскольку показатели разноразмерны и разнокачественные, не всегда имеют количественную форму, постольку они нормируются, «взвешиваются» и только после этих процедур используются в дальнейших расчетах суммарного, интегрального показателя транспортной обеспеченности.

Для более детальной и количественной оценки транспортного потенциала отдельных частей населенного пункта (в первую очередь, крупного города) может быть рассчитан интегральный показатель транспортного потенциала. В качестве операционно-территориальных единиц (ОТЕ) могут быть выбраны микрорайоны на территории исследуемого населенного пункта.

Для расчета интегрального показателя транспортного потенциала (ИПТП) предлагается использовать нижеследующую формулу:

$$ИПТП_i = \sum_{j=1}^m k_j a_{ij}^*,$$

где:

$ИПТП_i$ – интегральный показатель транспортного потенциала i -ой ОТЕ; a_{ij}^* – нормированное значение j -го показателя транспортной обеспеченности i -ой ОТЕ, определение которого необходимо для приведения в единую размерность показателей разноразмерных. Оно, в свою очередь, рассчитывалось по формуле:

$$a_{ij}^* = \frac{a_{ij}}{a_{j\max}},$$

где:

a_{ij} - значение j -го показателя транспортной обеспеченности i -ой ОТЕ;

$a_{j\max}$ - максимальное значение j -го показателя по столбцу;

k_j - весовой коэффициент j -го показателя, который необходимо использовать для определения «веса», т.е. значимости вклада того или иного показателя в общее значение ИПТП конкретной ОТЕ. Весовой коэффициент рассчитывался по формуле:

$$k = \frac{I_j}{I_{\max}},$$

где:

I_j – информативность j -го показателя, определяемая суммированием всех коэффициентов корреляции (r) j -го показателя с другими показателями;

$I_{\max}$ – максимальное значение информативности среди всех используемых показателей.

Форма ИПТП – число. Сумма всех значений ИПТП по всем ОТЕ – это условный размер всего потенциала городского пассажирского транспорта (или отдельного его вида). Доля ИПТП

каждой ОТЕ в общей сумме значений ИПТП покажет долю транспортного потенциала конкретной ОТЕ в общегородском транспортном потенциале (или в отдельном его виде).

Таким образом, интегральный показатель позволяет:

- определить балл транспортно-перевозочной способности/потенциала каждой ОТЕ, каждого района или микрорайона;
- определить с помощью весовых коэффициентов долю того или иного показателя в суммарном потенциале конкретного района или микрорайона;
- определить долю его в суммарном транспортном потенциале исследуемого города;
- выявить проблемные участки и наметить пути более эффективного использования потенциала городского пассажирского транспорта в конкретном городе или регионе.

Предлагаемая автором статьи методика в свое время была успешно апробирована в ходе работ по оценке потенциала городского пассажирского транспорта городов Казань и Ижевск.

ДЕКОРАТИВНАЯ ЖИВОПИСЬ КАК НЕОТДЕЛИМЫЙ ФАКТОР В ФОРМИРОВАНИИ ЭСТЕТИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ ВРЕМЕНИ

Фахретдинов Н.А., старший преподаватель

Казанский государственный институт культуры, г. Казань

В современном мире становится все более актуальным приобретать и коллекционировать предметы искусства – картины, декоративные панно, вазы, предметы быта, выполненные вручную, сувениры. И художники – дизайнеры интерьера все чаще обращаются в своих проектах к предметам ручной работы – ведь такие вещи способны выразить уникальность элементов декора в сочетании с индивидуальностью и ручной работой [2;8].

Декоративная живопись – это и картины, выполненные в богатой цветовой палитре, и стенные росписи, панно предназначенные для украшения архитектуры и интерьера [9;10]. Декоративная живопись являясь частью архитектурного ансамбля или произведением декоративно-прикладного искусства, часто называется монументальной.

Декоративная живопись в своем развитии насчитывает несколько тысячелетий. Самые древние образцы обнаружены на стенах пещер, и хотя точное время их нанесения пока определить невозможно, ученые считают, что они относятся к палеолиту. Эти сравнительно реалистичные изображения, выцарапанные острыми орудиями или нанесенные черной копотью и красной глиной, без сомнения можно назвать живописью. Более разработанный вид имеет жанровая живопись Древнего Египта. Несмотря на многие условности изображения фигур, рисунки египтян не лишены реализма. Декоративная античная живопись Греции и Древнего Рима тоже широко применялась как для украшения жилых помещений, так и в религиозно – политических целях. Большое развитие получили декоративные композиции и животный орнамент, размещаемый на сводах и арках. Появляются витражи. Вообще, орнамент в декоративной живописи является очень сильным средством создания декоративного эффекта. В декоративной живописи орнамент играет особую роль и значимость, и как роль контрастного элемента, и как своеобразного орнаментального акцента в системе живописных средств натюрморта. А крупномасштабный орнамент, выведенный в натюрморт в большом количестве, может стать основой общей ритмической культуры натюрморта и в то же время основным элементом декора. Что в подтверждении являются натюрморты Анри Матисса («Статуэтка и ваза на восточном ковре», «Натюрморт с голубой скатертью»), где художник добивается эффекта декоративного равновесия не только пятнами чистого цвета, но и четкими контурами и переданными выразительными линиями.

Слово «декоративность», «декорация» - от латинского означает украшать, форма выражения красоты, свойство, глубоко заложенное в эстетическом сознании народа. Украшением нашей жизни занимается не только декоративно-прикладное искусство, но и живопись, которая берет на себя такую же задачу. И поэтому мы рассматриваем декоративную живопись как неотделимый фактор в формировании эстетических требований времени. И на сегодняшний день полноценной живописью является такая живопись, которая синтезирует содержательное и декоративное начало. Если же художник приближается к одному из полюсов, то чаще встречается осуждение коллег и зрителей.

Декоративная живопись исследована достаточно хорошо художниками педагогами и деятелями науки, как: Киплик Д. И., Сланский Б.Д., Графов Б.Н. Основные методы и приемы