

4) мотивационного (эго-идентичность, групповая идентичность, потребности общества в инновационном развитии, потребность личности в соблюдении прав всех участников деятельности и преобразовании системы правовых отношений).

Определяющая роль в формировании правового сознания принадлежит системе воспитания на стадии обучения в школе и вузе. В организацию, осуществляющую пассажирские перевозки, приходит человек с конкретной эго-идентичностью и пониманием цели своей деятельности. Служба кадров должна, по возможности, на стадии отбора выявлять личности с потенциально девиантным поведением. Часть из приходящих специалистов не нарушают нормативно-правовые акты грубым образом, но при этом в силу определенного для наших стран менталитета внутренне убеждены, что незначительное нарушение правил и инструкций не является большой бедой. В тоже время даже на первый взгляд несущественное нарушение правил перевозок может привести к печальным последствиям на транспорте. С целью корректировки сознания таких сотрудников необходимо активизировать работу службы управления персоналом по правовому воспитанию трудового коллектива.

Повышение качества правового воспитания в процессе трудовой деятельности становится возможным при создании в учреждении правовой образовательной среды, обеспечивающей информальное образование работников транспортных предприятий и формирование у них инвариантных компетенций в области юриспруденции [2]. Данная среда должна обеспечивать информирование работников об изменениях в нормативно-правовых документах, регламентирующих пассажирские перевозки и дорожное движение. Также необходимо создать условия для обсуждения и выработки конструктивных предложений по совершенствованию данного сегмента нормативно-правового регулирования.

Интенсификация правового воспитания и актуализация знаний в области права позволит повысить уровень безопасности пассажиров, сохранит значительные материальные и финансовые ресурсы, затрачиваемые в настоящее время на ликвидацию последствий правовой безграмотности и преступной халатности.

#### Список литературы

1 **Попов, А. И.** Правовое сознание и креативность личности / А. И. Попов // Современное образование: научные подходы, опыт, проблемы, перспективы : сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. – Пенза, 2015. – С. 38–41.

2 **Попов, А. И.** Формирование правового сознания студентов в процессе социальной коммуникации в олимпиадном движении / А. И. Попов // Вестник НГТУ им. Р. Е. Алексеева. Управление в социальных системах. Коммуникативные технологии. – 2015. – № 2. – С. 67.

УДК 656.2.003

## **ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ**

*Н. П. ТЕРЁШИНА, В. В. ЖАКОВ*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

Достижение глобальной конкурентоспособности стран-драйверов экономического роста и позитивных изменений в мировой экономике в условиях обостряющихся политических, экономических и экологических рисков требует новых системных подходов к проектированию и стратегическому прогнозированию параметров развития коммуникационной среды.

Начало XXI века с точки зрения эволюции знаний о природе и обществе характеризуется особенно продуктивными изменениями в области систем связи, цифровых и спутниковых технологий и электронных коммуникаций. Эти достижения позволили обеспечить кардинальное развитие информационного обмена, внедрение форматов электронного бизнеса в сферу политики, торговли и управления финансами.

Курс на инновационную модернизацию требует от специалистов и ученых расширения горизонта исследований при проектировании транспортно-коммуникационной среды будущего.

В 2008 г. была разработана и утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г. (далее – Стратегия). Целью Стратегии является формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны. [1]

Варианты развития Стратегии направлены на решение задачи устранения инфраструктурных ограничений роста экономики. Инерционный вариант, предусматривающий сохранение дефицита транспортной инфраструктуры, в Стратегию не включен, так как не отвечает целевым задачам долгосрочного развития страны.

Минимальный вариант основан на энергосырьевом сценарии развития экономики. В рамках данного варианта предусматривается полная модернизация железнодорожной инфраструктуры и развитие необходимых провозных способностей на основных направлениях грузопотоков в соответствии с потребностями экономики и населения в перевозках по энергосырьевому сценарию развития РФ.

Максимальный вариант ориентирован на достижение инновационного сценария развития Российской Федерации и характеризуется значительной концентрацией усилий на тех научно-технологических направлениях, которые позволят резко расширить применение отечественных разработок и улучшить позиции РФ на мировом рынке высокотехнологичной продукции и услуг. Особенностью инновационного сценария развития является изменение структуры валового внутреннего продукта в сторону производства высокотехнологичной продукции.

В данном варианте предусматриваются полная ликвидация ограничений в провозных способностях на железнодорожном транспорте общего пользования и создание соответствующего мировому уровню инфраструктурного базиса для развития новых точек экономического роста в стране, обеспечение современного уровня развития инфраструктуры и транспортное обеспечение разведанных новых месторождений полезных ископаемых.

Оценка значимости и стратегическое планирование ожидаемых эффектов и экономических последствий развития системы транспортных коммуникаций должна проводиться на новом научном уровне, с учетом предвидения глобальных изменений климата, политических рисков, прогнозов экономической конъюнктуры товарных рынков, рынков труда, финансов и капитала.

Иной подход не позволит обеспечивать требуемое качество прогнозов, т. е. реально оказывать влияние на выполнение намеченных стратегических ориентиров.

#### Список литературы

- 1 Управление инновациями на железнодорожном транспорте : [монография] / Н. П. Терёшина [и др.] ; под общ. ред. Н. П. Терёшиной. – М. : МИИТ, 2014. – 304 с.
- 2 Терёшина, Н. П. Конкурентоспособность интегрированных транспортно-логистических систем / Н. П. Терёшина, А. В. Резер. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 268 с.

УДК 658.345:656.0

### ЗАВИСИМОСТЬ ЗАМЕДЛЕНИЯ ОТ ВРЕМЕНИ ОПОВЕЩЕНИЯ О СМЕНЕ СИГНАЛОВ СВЕТОФОРА ПРИ ПОДЪЕЗДЕ К СТОП-ЛИНИИ НА РЕГУЛИРУЕМОМ ПЕРЕКРЕСТКЕ

*Д. П. ХОДОСКИН*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Степень информируемости водителя о смене сигналов светофора (зеленого (ЗС), зеленого мигающего (ЗМС), желтого (ЖС) и красного (КС)) реализуется посредством времени оповещения ( $t_{оп}$ ), которое зависит от замедления автомобиля ( $j$ ), начальной скорости торможения ( $v$ ), времени реакции водителя ( $t_p$ ), времени срабатывания тормозного привода ( $t_2$ ), и времени нарастания замедления ( $t_3$ ):