

Тест ЭИ Д.В. Люсин разрабатывал в течение нескольких лет и опубликовал в окончательной редакции в 2006 году. В структуре ЭИ по результатам этого теста выделяются межличностный ЭИ и внутриличностный ЭИ.

В нашем исследовании приняли участие 110 студентов РИ(ф) Университета машиностроения. По результатам исследования, большинство студентов (39%) имеет средний уровень ЭИ. Среди юношей чаще, чем среди девушек, встречается высокий уровень ЭИ (выше среднего у 39% юношей). Среди юношей оказался более развит межличностный ЭИ, а среди девушек – внутриличностный. После обработки результатов были составлены диаграммы по каждой из учебных групп реципиентов, что поможет дать конкретные рекомендации кураторам групп по формированию ЭИ (например, использовать соответствующие упражнения [5]). Эта задача должна отражаться в планах по воспитательной работе со студентами, поскольку развитый ЭИ является необходимым фактором успешной коммуникации, помогает выбирать оптимальные пути разрешения конфликтов, защищаться от стрессов, выбирать стратегии воспитания в семье и трудовом коллективе. Высокий уровень ЭИ – важнейшая составляющая профессиональной компетентности любого руководителя. «Неспособность руководителя справляться с собственными эмоциями, а также

влиять на эмоции своих подчиненных для создания оптимальной атмосферы в группе может приводить к развитию у него синдрома эмоционального выгорания, снижающего его работоспособность и отражающегося на деятельности всего коллектива» [4]. Исследование помогло также добавить некоторые значения в концепт «современная молодежь» [2].

Оценка ЭИ студентов и рекомендации на этой базе по путям тренинга ЭИ, таким образом, имеют большое значение для формирования востребованного специалиста с высоким уровнем коммуникативной культуры и эффективностью в сфере профессиональной деятельности.

Список литературы

1. Андреева, И.Н. Азбука эмоционального интеллекта. [Текст] – СПб.: БХВ-Петербург, 2012. – С.6.
2. Калинина, М.А. Ассоциации, стереотипы, фреймы, интертекст: о месте частных теорий в практике концептуального анализа // Когнитивные исследования языка. Выпуск XII. Теоретические аспекты языковой репрезентации. – М.-Тамбов, 2012. – С.343.
3. Люсин, Д.В. Современные представления об эмоциональном интеллекте [Текст] // Социальный интеллект: теория, измерения, исследования / под ред. Д.В. Люсина, Д.В. Ушакова. – М.: Институт психологии РАН, 2004. – С. 29-36.
4. Панкова, Т.А. Роль эмоционального интеллекта в эффективности деятельности руководителя [Электронный ресурс] // Психологические исследования: электронный научный журнал. – 2010. – № 2(10). Режим доступа: <http://www.psystudy.ru/index.php/num/2010n2-10/297-pankova10.html>.
5. Хлевная, Е.И., Южанинова, Л.А. Где твоя волшебная кнопка? Как развивать эмоциональный интеллект. – СПб.: Питер, 2013. – С. 203-237.

Социологические науки

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СМЕРТНОСТИ ПОСТРАДАВШИХ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ В СТРАНАХ, ПРИНИМАВШИХ УЧАСТИЕ В РЕАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 10 СТРАНАХ (RS-10)»

Базанов С.В., Потапенко Л.В.

*Территориальный центр медицины катастроф
Ивановской области, Иваново,
e-mail: tcmkio@rambler.ru;*

*Ивановская государственная медицинская академия,
Иваново*

С 2010 года Всемирной организацией здравоохранения реализовывался глобальный пятилетний международный проект «Road Safety in 10 Countries» – «Безопасность дорожного движения в 10 странах» (RS-10). В проект были включены: Россия, Вьетнам, Бразилия, Египет, Индия, Кения, Камбоджа, Китай, Турция и Мексика. В России RS-10 в реализации проекта приняли участие два пилотных региона: Ивановская и Липецкая области. Активное участие в проекте RS-10 принял Территориальный центр медицины катастроф Ивановской области [1], ко-

торый имеет определенный опыт в реализации мероприятий по безопасности дорожного движения [2, 3]. Главной целью проекта являлось сокращение числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП), которые продолжают оставаться одной из основных причин предотвратимых смертей населения [4]. Социально-экономический ущерб от гибели пострадавших в ДТП только в Ивановской области за пять лет сопоставим с региональными затратами на развитие здравоохранения [5]. Показатель смертности в ДТП в Ивановской области на треть ниже, чем в РФ, однако значительно превышает аналогичный показатель ряда зарубежных стран [6]. Нами проведен анализ показателей смертности при ДТП в странах, участвовавших в реализации проекта RS-10. В 2013 году показатель смертности при ДТП (количество погибших на 100 тыс. населения) составил: в Турции – 8,9; Мексике – 12,3; Египте – 12,8; Индии – 16,6; Камбодже – 17,4; Китае – 18,8; России – 18,9; Бразилии – 23,6; Вьетнаме – 24,5; Кении – 29,1, среднемировой – 17,4; среднеевропейский – 9,3. Следует отметить, что половина стран, участвовавших в реализации проекта RS-10, достигли показатели смертности на уровне среднемировых, в других государствах, в т.ч. России необходи-

мо проведение ряда дополнительных мероприятий, направленных на снижение показателей дорожно-транспортного травматизма. Положительный опыт реализации проекта RS-10 нашел свое отражение в региональной подпрограмме «Повышение безопасности дорожного движения в Ивановской области на 2014–2017 годы» [5] и может быть использован в других регионах Российской Федерации.

Список литературы

1. Базанов С.В., Потапенко Л.В. Участие территориального центра медицины катастроф Ивановской области в реализации международного проекта «Безопасность дорожного движения в 10 странах (RS-10)» // Международный журнал экспериментального образования. – 2016. – №5-2. – С. 220-221.
2. Белоусов А.И., Базанов С.В., Потапенко Л.В. Опыт работы Территориального центра медицины катастроф Ивановской области // Медицина катастроф. – 2006. – №1-2. – С. 12-13.
3. Белоусов А.И., Базанов С.В., Халезин Э.С. Организация работы региональной службы медицины катастроф Ивановской области по реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» // Медицина катастроф. – 2008. – №2. – С. 34-36.
4. Базанов С.В., Потапенко Л.В. Динамика основных показателей дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в Ивановской области // Международный журнал экспериментального образования. – 2015. – №12-5. – С. 643-644.
5. Базанов С.В. Социально-экономический ущерб от гибели пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в Ивановской области // Международный журнал экспериментального образования. – 2015. – №11-5. – С. 649.
6. Базанов С.В., Потапенко Л.В. Сравнительный анализ показателей смертности пострадавших в ДТП в Ивановской области и ряде зарубежных стран // Международный журнал экспериментального образования. – 2016. – № 5-1. – С. 133-134.
7. Базанов С.В., Потапенко Л.В. Участие территориального центра медицины катастроф Ивановской области в выполнении мероприятий подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения в Ивановской области на 2014–2017 годы» // Современные наукоемкие технологии. – 2014. – №11. – С. 47.

ФОРМЫ И МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА В СФЕРЕ СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Хамзина Ж.А., Бурибаев Е.А.

*Казахский национальный педагогический университет им. Абая, Алматы,
e-mail: yermek-a@mail.ru*

Актуальность исследования заключается в востребованности научного обоснования новых подходов к формату евразийской интеграции в области обеспечения социальных прав личности в целях развития конкурентных преимуществ государств Евразийского Экономического Союза (далее – Союз, ЕАЭС) в новых условиях свободного передвижения граждан, активной трудовой и бизнес-миграции.

ЕАЭС учрежден с целью обеспечения свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведения скоординированной,

согласованной или единой политики в отраслях экономики. Союз является международной организацией региональной экономической интеграции, обладающей международной правосубъектностью. Свобода движения капитала и рабочей силы неизбежно определяет возникновение проблем социального обеспечения работников на территориях государств-членов Союза, ответственности работодателей за социальное страхование и пенсионное обеспечение. Различия в уровнях и формах социальной защиты работников-граждан ЕАЭС противоречат принципу унификации условий осуществления социально-трудовых прав человека в рамках Союза.

Социальное обеспечение является одной из самых чувствительных сфер ответственности государства, поскольку определяет уровень жизни населения, доверие к государственным институтам, перспективы развития. В интеграционных региональных образованиях на государства ложится солидарная ответственность за обеспечение социальных прав личности, а также за трансформацию международных стандартов социальных прав в наднациональное законодательство.

Постановка проблемы настоящего исследования определяется рядом факторов: достаточно высоким уровнем интеграции между странами ЕАЭС; активной миграцией населения, в том числе трудовой; отсутствием унификации национального законодательства стран в области социальной защиты населения; недостаточным качеством системы контроля за исполнением государствами взятых на себя обязательств в сфере обеспечения социальных прав человека; низкой эффективностью социальных норм; отсутствием должного финансового и организационного обеспечения общепризнанных социальных стандартов на наднациональном уровне.

Формирование современной научной концепции развития регионального сотрудничества стран ЕАЭС в сфере социального обеспечения является актуальной проблемой, решение которой в немалой степени способствует становлению ЕАЭС как социально ориентированного регионального интеграционного объединения.

По проблемам регионального сотрудничества и интеграции в СНГ, ЕвразЭС опубликован ряд монографий и статей (Frohwein J.A., 2004; Lagutina M., 2014; Хамзин А.Ш., 2009; Шарков Ю.М., 2004), характеризующих процесс интеграции на межгосударственном уровне, развитие правовой базы, наличие проблем в работе интеграционных структур региона. Вопросы взаимодействия стран ЕАЭС сегодня приобрели особую актуальность и вызывают неподдельный интерес в мире. На наших глазах создано и начинает функционировать новое интеграционное объединение, претендующее на занятие лидирующей позиции в регионе и мировом масштабе. Начавшаяся всеобъемлющая интеграция