

Літэратура

1. Информационные системы и технологии в экономике и управлении / под. ред. В.В. Трофимова. — М. : Высш. образование, 2006.
2. Мазеин, С.В. Оценка информационных потоков / С.В. Мазеин, Е.В. Попов // Менеджмент в России и за рубежом. — 2005. — № 5. — С. 111–118.
3. Слюсарь, Ю.Б. Кибернетический подход к организации управления в корпоративной системе : автореф. дис. ... канд. экон. наук / Ю.Б. Слюсарь; Ростов. гос. ун-т путей сообщения. — Ростов н/Д., 2007.

Summary

Synergism in corporative systems from self-sufficiency point of view is considered. As synergism is just a result of collective self-organization of the system then it's necessary to take into account effects that are not connected with collective self-organization while calculating it. Synergetic effect is proposed to be determined as a function out of the measure of self-organization of a collective system.

21.06.2010

УДК 947/987

В. М. Хаданёнак

ЧЫГУНКА НА НЕАКУПІРАВАНАЙ ТЭРЫТОРЫІ БЕЛАРУСІ Ё ГАДЫ ПЕРШАЙ СУСВЕТНАЙ ВАЙНЫ (1914–1916 гг.)

На аснове вялікай колькасці крыніц аналізуецца стан чыгуначнай справы на неакупіраванай тэрыторыі Беларусі ё гады Першай сусветнай вайны. Паказваюцца ўмовы жыцця і працы чыгуначнікаў, разглядаецца працэс перамяшчэння найбольш важных грузаў у прыфрантавых губернях. Вылучаецца шэраг праблем, якія паўсталі перад кіраўніцтвам чыгункі ва ўмовах ваеннага часу.

Ад часу свайго з'яўлення на тэрыторыі Беларусі чыгунка займала надзвычай важнае месца ў жыцці нашага народа. Яшчэ болей узраслі яе роля і значэнне ў Першую сусветную вайну. Гэты від транспарту актыўна выкарыстоўвалі для перавозкі зброі і боепрыпасаў, салдат, пры эвакуацыі мясцовага насельніцтва і матэрыяльных каштоўнасцей. Таму ўвага да стану чыгуначных ліній, станцый, прыпыначных пунктаў з боку ўлад была вельмі пільнай. У загадах і тэлеграмах ваеннага часу чыгунку нярэдка называлі «галоўны нерв дзяржавы» [1, л. 75]. Насычанасць Беларусі чыгункамі была ў 1,8 раза вышэй, чым па Еўрапейскай частцы Расійскай імперыі [2, с. 365].

У гады Першай сусветнай вайны абслугоўванне чыгуначных ліній вельмі ўскладнілася. Да звычайных праблем далучылася многа новых, непасрэдна звязаных з блізкасцю фронту і ваенным становішчам. Асабліва напружанай была сітуацыя з перанасычанасцю вагонамі чыгуначных станцый. З-за гэтага шмат якія цягнікі не паспявалі своечасова прыбыць у пункты прызначэння. Корань гэтай праблемы палягаў у тым, што ля чыгуначных станцый амаль не існавала складоў для захоўвання зброі, боепрыпасаў, інжынерных грузаў, ежы і абмундзіравання для фронту. Замест складоў выкарыстоўваліся звычайныя вагоны, якія часта стаялі непасрэдна на чыгуначным палатне. У 1916 г. дадзеную праблему паспрабавалі вырашыць за кошт дакладнай рэгламентацыі для ўсіх вайсковых

фарміраванняў і ўстаноў аб дапушчальнай колькасці выкарыстання імі вагонаў пад склады. Так, эканамічныя таварыствы мелі права «трымаць на колах не больш за 4 вагоны на кожным пункце» [3, л. 1 адв.]. Для ўсіх станцый і чыгуначных вузлоў была вызначана колькасць вагонаў «на колах», якія маглі там знаходзіцца адначасова: «Вілейка — 35 вагонаў, Сеславін — 20, Полацк — 10, Варапаева — 5, Пруды — 15...» [3, л. 9]. Вагоны, занятыя звыш нормы, неадкладна вызваліліся пад час пастаянных праверак. Камендантам чыгуначных участкаў і начальнікам станцый за месяц прыходзіла да дзесяці падобных па змесце тэлеграм: «Прашу хуткага распараджэння, калі маюцца занятыя звыш устаноўленых нормаў вагоны, зараз жа вызваліць іх і аб гэтым паведаміць для хуткага данясення Загадчыку перасоўваннем войскаў Мінскага раёна» [3, л. 1 адв.].

Нормы занятых вагонаў і парадак іх разгрузкі часам змяняўся. Але заставалася нязменным правіла: «Вагоны з мукой і зернем для фронту прымаць і адпраўляць па прызначэнні з перавагай перад іншымі грузамі і маршрутнымі цягнікмі без малейшай затрымкі» [4, л. 51]. На графікі адыходу цягнікоў уплывалі не толькі форс-мажорныя сітуацыі, звязаныя з перадыслакацыяй вайсковых групавак, нечаканым пачаткам якой-небудзь ваеннай аперацыі, але і звычайная патрэба «для перавозкі адпускікоў-салдат» [5, л. 7]. З гэтай мэтай выдзяляліся дадатковыя цягнікі, што стварала пэўныя цяжкасці для зданай працы чыгункі.

Часам на чыгуначных станцыях і прыпынках здараліся значныя крадзяжы, асабліва харчовых запасаў,

* Цытуемы матэрыял падаецца ў перакладзе з рускай мовы аўтарам артыкула.

призначаных для забеспячэння войска. Здаралася, што забіралі толькі частку прадуктаў, а вагоны павомаму пламбірвалі і ставілі пячатку: «...згодна з заявай загадчыка галоўнага харчовага складу аб тым, што па прыбыцці са станцыі Ягоцін вагона з цукровым пяском, пломбы на якім няясныя і стан іх выклікае недавер у цэласці грузу, прашу дэлегіраваць прадстаўніка ад Камітэта для прысутнасці пры ўскрыцці вагона» [6, л. 6].

Сапраўдным бедствам для нармальнага функцыянавання чыгункі быў востры крызіс паліва для патрэб дарогі [4, л. 44]. Катастрафічна не хапала дроў, вугля, газы. У сувязі з гэтым Упраўленне Рыга-Арлоўскай чыгункі 21 снежня 1917 г. вымушана было выдаць пастанову, дзе загадвалася:

- скараціць выдачу газы для асвятлення сігналаў і паравозаў на 25 %, службовых памяшканняў і ліхтароў «люкс» на 50 %;

- служачым, якія займаюць казённымі кватэры з асвятленнем, устанавіць нормы на газу, зніжаныя на 50 %, і ва ўсялякім выпадку не вышэй за нормы, прынятыя для жыхароў горада ці мястэчка;

- рэкамендаваць змяніць колькасць стаўбавых ліхтароў, запальваць іх як мага пазней і гасіць як мага раней, ноччу, калі свеціць месяц, ні ліхтары стаўбавыя, ні «люксавыя» не запальваць [7, л. 24].

У выніку дайшло да таго, што «пачасціліся выпадкі следавання пасажырскіх цягнікоў у цёмны час з неасветленымі ці дрэнна асветленымі вагонамі. Праваднікі вагонаў часта адсутнічалі, а кандуктарскія брыгады за гэтым не назіралі» [5, л. 59].

Асабліва хвалявалі кіраўніцтва чыгункай пастаянныя скаргі пасажыраў. Пераважную большасць з іх складалі заявы на атрыманне білетаў, якіх увесь час не хапала, без чаргі. Так, «насільшчыкі багажу і станцыйныя вартаўнікі неаднаразова спрабавалі атрымаць білеты праз акенца касы па-за чаргой, альбо заходзілі дзеля гэтай мэты ў касу праз бакавыя дзверы» [5, л. 19]. Недахоп білетаў і беднасць пераважнай часткі насельніцтва прыводзілі да таго, што адбываліся «частыя выпадкі праезду пасажыраў без білетаў і дакументаў, якія іх замянялі, альбо па няправільных білетах і дакументах» [5, л. 41]. Гэта прыводзіла да адсутнасці сродкаў абслугоўвання чыгункі. Выратавалі толькі крэдыты, якія Упраўленне чыгункай вымушана было браць у вялізнай колькасці для вырашэння наступных задач: аднаўленне зруйнаваных ліній; абсталяванне і ўтрыманне школы і курсаў для падрыхтоўкі лінейных служачых; выдача прэмій; нарыхтоўка дроў для пераходу з вугальнага на дрывяное ацяпленне; выраб з'ёмных вагонных кузаваў для патрэб ваеннага ведамства; ўтрыманне цягніка Паходнага Атамана і асабістага складу пры ім; арганізацыя баз; абсталяванне і ўтрыманне танных сталовак; ўтрыманне штатаў галоўных рамонтных цягнікоў; арганізацыя харчовай часткі; ўтрыманне асабістага складу па арганізацыі харчовай часткі; эксплуатацыя далучаных да дарогі галін; аплата служачым, майстрам і рабочым і г. д. [8, л. 78 адв.].

Але не ўсе просьбы па крэдытах задавальняліся. Былі значна зменшаны альбо ўвогуле адменены асігнанні: на выдачу прэмій агентам службы Руху і Цягі за паляпшэнне манеўравай працы, за фарміраванне

цягнікоў дальняга ходу і за паляпшэнне таварных і вайсковых цягнікоў; друк ілюстраванага паказальніка па Рыга-Арлоўскай чыгункі; аплату часткі выдаткаў на ўтрыманне аддзела па нарыхтоўцы вугля; узнагароджанне асабістага саставу доктарскай службы і г. д. [8, л. 99].

Сапраўдным бічом для работнікаў чыгункі быў пастаянны недахоп прадуктаў харчавання. Часам здаралася так, што з-за поўнай адсутнасці прадуктаў на бліжэйшых кірмашах прыходзілася іх прывозіць «з такіх аддаленых мясцовасцяў, як Самарская, Тамбоўская і Палтаўская губерні і Данская вобласць, з-за чаго азначаныя прадукты знаходзіліся доўгі час у дарозе» [8, л. 29 адв.]. Калі прадукты прыходзілі на вузлавыя станцыі, то ўзніклі значныя праблемы па іх размеркаванні. Асабліва цяжкія пры гэтым падзённыя рабочыя. Ім належала атрымоўваць прадукты толькі на саміх сябе, а на жонак і дзяцей такія не выдаваліся: «Усім падзённым рабочым, хаця б і сямейным, варта выдаваць прадукты як адзіночым» [6, л. 83]. Такая жорсткая мера была ўведзена ў сувязі з тым, што лічылася, быццам падзённыя рабочыя ў абсалютнай большасці пражывалі ў вёсках. А там яны мелі свой сялянскі надзел і карысталіся правам атрымоўваць прадукты ад гарадскіх, сельскіх альбо земскіх арганізацый. Гэта было не заўжды так. Толькі 1 траўня 1917 г. выйшла пастанова, згодна з якой «падзённыя рабочыя, які лічыў сябе на асобым становішчы, мог падаць хадаўніцтва ў Камітэт з указаннем месца жыхарства сям'і і абавязкам прадаставіць пасведчанні аб неатрыманні прадуктаў у грамадскіх арганізацыях» [6, л. 59–59 адв.]. Вядома, што не ўсе хадаўніцтвы задавальняліся.

Нязначна лепшымі былі справы з забеспячэннем харчам штатных работнікаў чыгункі: «Атрыманне прадуктаў харчавання сустракае каласальныя цяжкасці. Служачым, майстрам і рабочым дарогі, а таксама іх сем'ям прыходзіцца вытрымліваць моцную патрэбу ў ежы» [6, л. 59]. 6 красавіка 1917 г. харчовы камітэт устанавіў наступныя нормы выдачы прадуктаў і цэны на іх: «...жытняя мука — па 15 фунтаў на едака, пры кошце 2 рублі 60 капеек за пуд; цукар — 2,5 фунта на едака, пры кошце 28 капеек за фунт; грэчневая крупа — па 10 фунтаў на картку сямейным, а халастым па 5 фунтаў» [6, л. 17].

Звычайнымі на той час былі сітуацыі, калі абсалютная большасць работнікаў чыгункі не магла атрымаць прадукты па картках з-за іх адсутнасці. У наступным месяцы гэтыя карткі ўжо не прымаліся. Так, на станцыі Віцебск Рыга-Арлоўскай чыгункі па стане на 1 красавіка 1917 г. у наяўнасці было толькі: «16 вагонаў жытняй мукі, больш за 10 000 пудоў цукру, каля 10 пудоў грэчневай крупы і нязначная колькасць іншых другасных прадуктаў. Пшанічнай мукі ўвогуле не было» [6, л. 23]. Прычым паведамлялася, што прадукты, якія служачыя не атрымалі за папярэдні месяц, адпускацца не будуць, бо яны не адпускаюцца як імперскім асобаўпаўнаважаным, так і інтэндантам.

Недахоп прадуктаў выклікаў канфлікты паміж служачымі чыгункі. Даходзіла да адкрытых рабаванняў. Так, служачы Стражаў заявіў, што: «пад час атрымання 16 траўня сельскагаспадарчых прадуктаў з харчовай лаўкі ў яго была адабрана дзяжурнымі членамі прадуктовая картка» [6, л. 149]. Часам здараліся суп-

рацьстаянні паміж штатнымі супрацоўнікамі чыгункі і эвакуіраванымі з заходнебеларускіх зямель іх калегамі. Палескае ўпраўленне чыгункі з цэнтрам у Гомелі ўвогуле адмовілася ўзяць на сваё забеспячэнне семі эвакуіраваных служачых з іншых чыгунак [6, л. 30]. Матывалася гэта тым, што харчовыя прадукты адпускаюцца строга па колькасці едакоў, а семі эвакуіраваных служачых могуць жыць у межах гарадоў і пасяленняў і атрымоўваць прадукты ад грамадскіх арганізацый.

Больш цяжкае становішча было на невялікіх станцыях і прыпынках. Гэта яскрава бачна з тэлеграмы, дасланай са Старога Сяла ў Віцебск 21 красавіка 1917 г.: «...спынена выдача харчу служачым чыгункі і іх сем'ям. У прыватным продажы харч адсутнічае пасля ўвядзення хлебнай манаполіі, запасаў хлеба няма. Харчовая лаўка апошні раз была на станцыі 21 сакавіка. Служачыя, каб не адрывацца ад выканання сваіх непасрэдных абавязкаў, не могуць ездзіць у Віцебск па харч. Норма па 15 фунтаў жытняй мукі ў месяц дужа недастатковая. Патрэбна хуткая дапамога» [6, л. 81]. Блізкая па змесце і тэлеграма са станцыі Болва ад 21 сакавіка 1917 г., у якой згадваецца, што служачыя станцыі Болва не атрымалі за люты месяц харчу з прадуктовай лаўкі [6, л. 134]. Харчаванне на дробныя чыгуначныя станцыі дастаўлялася 1 раз на 2–3 месяцы. У харчовых лаўках адсутнічалі не толькі нормы выдачы прадуктаў на кожнага члена сям'і, але і цэны. Усё гэта прыводзіла да спекуляцый і эканамічных злачынстваў у сферы гандлю.

Амаль з усіх невялікіх станцый ішлі скаргі і патрабаванні забяспечыць рабочых і служачых хаця б хлебам: «...служачыя многіх станцый звяртаюцца са скаргамі на нерэгулярнае забеспячэнне іх прадуктамі <...> служачыя, масцеравыя і рабочыя паўгалодныя ідуць на службу і патрабуюць павялічыць прасімы паёк» [6, л. 143, 148].

На некаторых прыпынках і станцыях існавалі буфеты. Але цэнтралізаванага забеспячэння іх прадуктамі не было, хоць яны адносіліся да чыгункі. Некаторыя буфетчыкі адкрыта абвінавачваліся ў камерцыйнай дзейнасці.

Рабочыя і служачыя чыгуначных станцый часта не маглі здабыць сабе прыстойнай вопраткі з абуткам. У пратаколе пасяджэння мясцовага камітэта на станцыі Рудня ад 3 верасня 1917 г. зазначана, што «служачыя не маюць магчымасці набываць абутак у прыватных гандляроў, плоцячы ім за дзіцячы абутак 60–70 рублёў, жаночы — 95–105 рублёў, мужчынскі — 120–160 рублёў; і недалёкі той дзень, калі з-за адсутнасці абутка служачыя не будуць у стане з'явіцца на службу для выканання сваіх абавязкаў» [9, л. 485 адв.].

Апроч голаду, на ўсіх чыгуначных станцыях катастрафічна не хапала жылля. У ім мелі патрэбу як мясцовыя рабочыя і служачыя чыгункі, так і эвакуіраванае насельніцтва. У дадатак да ўсяго патрэбна было не дзе размяшчаць пастаянна прыбываючых салдат. У прашэнні на імя начальніка станцыі «Віцебск» указваецца, што «ў горадзе Віцебску свабодных кватэр нават для адзіночых зусім немагчыма знайсці, а нам як сямейным выключана ўсялякая магчымасць атрымаць кватэру, нягледзячы ні на якія высілки» [3, л. 17]. Тыя, хто здолеў зняць кватэру, меў пастаянныя канф-

лікты з домаўладальнікамі з-за асвятлення, ацяплення, вады, карыстання кухнямі, печкамі і мэбляй. Пераважная большасць квартарантаў не мела не толькі крэсла, стала і ложка, але нават матрацаў ці мяшкоў, набітых саломай.

Даволі значная частка насельніцтва на станцыях жыла непасрэдна ў вагонах, з якіх іх пастаянна перасялялі ці выкідвалі на вуліцу. Гэта яскрава бачна з распараджэнняў і загадаў, якія тычыліся станцыі «Віцебск» Рыга-Арлоўскай чыгункі: «3 вагона № 197 перавесці сям'ю тэлеграфіста Берзіна ў вагон № 2640, а халастых у вагон № 2711. Класныя вагоны за № 2372, 2640, 2711, 315 і 309 часова пакінуць пад жыллё, даўшы іх насельнікам 10 дзён на пошук кватэры» [3, л. 16].

Начальнікам чыгуначных станцый пастаянна прыходзілі тэлеграмы ад вайсковага начальства. Змест іх, за рэдкім выключэннем, быў прыблізна наступны: «Прашу штомесяц не пазней кожнага 30 чысла паведамляць ведамасцямі пра ўсе занятыя пад жыллё вагоны ўстановамі ваеннага ведамства і Чырвонага Крыжа з указаннем нумара і фірмы вагона, а таксама пра ўсе змены ў складзе вагонаў» [3, л. 4].

Былі ўстаноўлены цэлыя нормы, згодна з якімі чыгуначныя батальёны карысталіся вагонамі для пражывання. Ніжнія чыны размяшчаліся ў «цяплюшках» з разліку 24 чал. на вагон. Для штаба батальёна вылучалася: «...2 мяккія класныя, 3 вагоны чацвёртага класа, 3 «цяплюшкі», 4 крытыя нармальныя і 2 крытыя Фокс-Арбеля, усяго 14 вагонаў. У дадатак — адзін вагон чацвёртага класа, дзе маецца царква, 1 «цяплюшка» пад заразных хворых і 1 вагон чацвёртага класа пад лазарэт» [3, л. 2].

Вінікі з аналізу актаў агляду вагонаў, прыстасаваных пад жыллё, сведчаць, што ў большасці з іх не было кранаў для рукамынікаў, а з усяго ўнутранага абсталявання ў наяўнасці — толькі змацаваныя між сабою дошкі [5, л. 15]. Санітарны стан саміх станцый і чыгуначнага палатна таксама быў нездавальняючы: «Назіраннямі ўстаноўлена, што прыбіральні пасажырскіх саставаў пры падачы іх на станцыі для пасады, а таксама пры працяглых стаянках адкрыты і пасажыры карыстаюцца імі, пры гэтым страшэнна забруджваюць станцыйныя пуці. На дзвярах прыбіральняў адсутнічаюць аб'явы з просьбай не карыстацца імі на прыпынках» [5, л. 65].

Апроч прыстасавання вагонаў пад жыллё, яны выкарыстоўваліся ваеннымі службамі і арганізацыямі: пад харчовыя пункты; перавязачныя пункты; лазні; лабараторыі; прыёмныя псіхіятрычныя пункты; месцы для выпрабавання процівагазаў; склады з бензінам і г. д.

Эвакуіраваным рабочым і служачым чыгункі акрамя жылля трэба было знайсці працу, Гэта было няпроста. Шмат хто з іх аказваўся «лішнім», бо закрываліся раз'езды, паркавыя пуці, вузлавыя станцыі і скарачаліся новыя віды работ. Былі пастаянна запатрабаваны толькі памагатыя начальнікаў станцый і начальнікі раз'ездаў. Астатнім работнікам чыгункі часта прыходзілася мяняць сваю кваліфікацыю і шукаць новую працу. Так, у 1915 г. на Рыга-Арлоўскай чыгункі з 47 начальнікаў станцый без працы застаўся 15, з 75 стрэлачнікаў — 10, з 42 вартаўнікоў — 12, з 10 сігналастаў — 3 [5, л. 201].

Апроч эканамічных цяжкасцей, работнікі станцый зазналі на сабе хібы сістэмы кіравання чыгункай. Само кіраўніцтва разумела, што «адным з найбольш шкодных тармазоў работы дарогі з'яўляюцца разрозненыя дзеянні мясцовых прадстаўнікоў асобных службаў дарогі, калі некаторыя пытанні вырашаюцца без узаемадзейння службаў паміж сабой па асабістым меркаванні і не заўжды на карысць справы, альбо ўвогуле губляюцца ў перапісцы. Упраўленне чыгункі не можа з належным поспехам кіраваць дзейнасцю мясцовых лінейных прадстаўніцтваў...» [6, л. 92]. Каб палепшыць справу ў галіне кіравання, на ўсіх вялікіх станцыях пачалі стварацца Тэхнічна-гаспадарчыя камітэты, якія павінны былі працаваць поруч з выбарнымі камітэтамі, не ўмешвацца ў іх працу, не тармазіць

яе і не рабіць на гэтыя камітэты ніякага ўціску. Але асаблівага плёну дадзеныя змены ў сістэме кіравання не далі. Даходзіла да таго, што пэўныя рашэнні не маглі давесціся да рабочых па простае прычыне — не было паперы, каб іх надрукаваць. У тэлеграме ад 22 снежня 1917 г. Упраўленне дарогі заклікае: «...з-за абмежаванай колькасці бланкаў і недахопу паперы ўвогуле просім расходаваць іх вельмі ашчадна» [4, л. 66].

Такім чынам, у гады Першай сусветнай вайны рабочыя і служачыя чыгуначных станцый сутыкнуліся са шматлікімі праблемамі, многія з якіх не былі вырашаны. Найбольш яны пакутавалі ад пастаяннага недахопу харчу, адсутнасці ўласнага жылля, жорсткага рэжыму ўсеагульнай эканоміі.

Літаратура

1. Дзяржаўны архіў Віцебскай вобласці (ДАВВ). Фонд 994. — Воп. 1. — Спр. 1.
2. Гісторыя Беларусі : у 6 т. Т. 4. Беларусь у складзе Расійскай імперыі (канец XVIII — пачатак XX ст.) / М. Біч [і інш.]; рэдкал.: М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.]. — Мінск : Экаперспектыва, 2005.
3. ДАВВ. Фонд 106. — Воп. 1. — Спр. 3.
4. ДАВВ. Фонд 106. — Воп. 1. — Спр. 5.
5. ДАВВ. Фонд 106. — Воп. 1. — Спр. 6.
6. ДАВВ. Фонд 106. — Воп. 1. — Спр. 4. — Т. 1.
7. ДАВВ. Фонд 573. — Воп. 1. — Спр. 2.
8. ДАВВ. Фонд 573. — Воп. 3. — Спр. 1.
9. ДАВВ. Фонд 106. — Воп. 1. — Спр. 4. — Т. 2.
10. ДАВВ. Фонд 573. — Воп. 1. — Спр. 4.

Summary

The position of railway in the non-occupied territory of Belarus during the First World War is analyzed. Working and living conditions of railway employees are shown; the process of transposition of the most important goods in front-line provinces is considered. A number of problems that leaders of railway faced with under wartime circumstances are determined.

09.06.2011

УДК 804/806

О. Ю. Шиманская

ФОРМИРОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ЯЗЫКОВЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ БУДУЩИХ ЮРИСТОВ НА ОСНОВЕ МЕТАФОРИЧЕСКОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ

Рассматриваются различные приемы, методы и технологии метафорического моделирования на занятии по иностранному языку, способствующие формированию профессионально-языковых компетенций студентов юридических специальностей. В качестве иллюстративного материала использованы оригинальные англоязычные исследования юридической метафоры и подборка языковых метафор из правового и политического дискурса.

Согласно Образовательному стандарту специальности 1-24 01 01 «Международное право» в результате изучения дисциплин «Иностранный язык» и «Теория и практика перевода» выпускник должен знать схемы языкового взаимодействия (восприятие и порождение речи, интеракция, медиация (перевод)) и коммуникативные стратегии для их осуществления в контексте профессионально ориентированного иноязычного общения. В свете данной установки изучение метафор и способов метафорического моделирования в курсе вышеназванных дис-

циплин приобретает особое значение, поскольку позволяет не только расширить лексический запас студентов и усовершенствовать навыки перевода и речевой деятельности на иностранном языке, но и внести вклад в формирование профессионально-личностных компетенций будущего юриста, обогащая его методологическое мышление и создавая благоприятные условия для его дальнейшего совершенствования.

Интерпретация и создание метафор позволяют реализовать следующие задачи Стандарта: форми-