

ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

КУЛЬТУРА

НАУКА

ОБРАЗОВАНИЕ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

основан 1 декабря 2006 года

выходит 4 раза в год

№ 4 (77) 2025

Иркутск

КУЛЬТУРА. НАУКА. ОБРАЗОВАНИЕ

Учредитель:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Иркутский государственный университет путей сообщения»

Главный редактор журнала: канд. техн. наук, доц. *Ю. А. Трофимов*
Заместитель главного редактора: канд. ист. наук, доц. *В. В. Третьяков*

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

д-р ист. наук, проф. *Ч. Г. Андреев* (Улан-Удэ); д-р филос. наук, проф. *А. А. Атанов* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *А. В. Гайдамакин* (Омск); к. филос. наук, доцент *О. Н. Касаткина* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *Ю. А. Петрушин* (Иркутск); д-р филос. наук, доц. *Е. Н. Струк* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *В. Г. Третьяков* (Иркутск); к. юр. наук, доцент *А. А. Тюкавкин-Плотников* (Иркутск); к. мед. наук, доцент *В. А. Чичкалюк* (Иркутск).

Ответственный секретарь *Н. В. Никифорова*

Ответственный за выпуск:
канд. ист. наук, доц. *В. В. Третьяков*

Адрес редакции:
664074, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Чернышевского, д. 15

Тел.: (3952) 63-83-11 (01-47)
E-mail: tretvv@yandex.ru

Свидетельство о регистрации СМИ:
ПИ № ФС77 – 68123 от 21 декабря 2016 г.
выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций

Журнал включен в систему РИНЦ

Выходит 4 раза в год
Издается с 2006 года

СОДЕРЖАНИЕ

№ 4 (77)
2025

ИСТОРИЯ

- Александрович Т. М.** (Санкт-Петербург)
Становление и развитие библиотечного дела на полигоне
Октябрьской железной дороги 7
- Гордиенко Т. Н.** (Иркутск)
Инженер А. Н. Пушечников: Орловщина – Закавказье –
Транссиб 24
- Никифорова Н. В.** (Иркутск)
Ангара как естественная преграда для сооружения
железных дорог 63

КУЛЬТУРОЛОГИЯ И ЯЗЫКОЗНАНИЕ

- Гузик М. В.** (Иркутск)
Теоретические подходы к изучению жизненных стратегий
личности 69
- Ткачев В. В.** (Иркутск)
Салтыковская железнодорожная платформа в творчестве
и жизни И. И. Левитана 74

ПРАВО И УПРАВЛЕНИЕ

- Фомина И. А.** (Иркутск)
К вопросу о криминологическом значении изучения
криминальной субкультуры 84
- Харунжа В. В., Чердакова Л. А.** (Иркутск)
Правовой анализ сделок с отдельными видами пороков 91
- Зайковская А. А., Либенсон И. Р.,
Скитневский Д. М.** (Иркутск)
Ответственность как целевая функция управления 98

ПСИХОЛОГИЯ. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ОБРАЗОВАНИЯ

- Сидорова Н. В.** (Иркутск)
Взаимосвязь копинг-стратегий и профессионального
выгорания у преподавателей высшей школы 116
- Власова Н. В.** (Иркутск)
Новый формат освоения профессиональных компетенций
обучающимися в форме практической подготовки
в структурном подразделении ОАО «РЖД» 121
- Гольская Ю. Н.** (Иркутск)
Формирование и реализация проекта в рамках федеральной
программы «Обучение служением» 126

Михаэлис С. И. (<i>Иркутск</i>) Подготовка педагогических кадров для реализации дистанционного обучения	131
Доможирова А. Д. (<i>Иркутск</i>) О навыке организации маневровой работы на железнодорожной станции	138
Астраханцева А. С. (<i>Иркутск</i>) Специфика преподавания маркетинга для обучающихся непрофильных направлений подготовки	142
Третьяков В. В. (<i>Иркутск</i>) К вопросу о содержании курса социологии в техническом вузе	149
Требования к оформлению представляемых в редакцию материалов	157

CONTENTS

№ 4 (77)
2025

HISTORY

- Alexandrovich T. M.** (*Saint-Petersburg*)
The formation and development of librarianship
at the training ground October railway7
- Gordienko T. N.** (*Irkutsk*)
Engineer A. N. Pushechnikov: Orlovshina -
Transcaucasia - Transsib24
- Nikiforova N. V.** (*Irkutsk*)
Angara as a natural barrier to railway construction63

CULTURAL SCIENCE AND LINGUISTICS

- Guzik M. V.** (*Irkutsk*)
Theoretical approaches to the study of life strategies .69
- Tkachev V. V.** (*Irkutsk*)
Saltykovskaya railway platform in the works
and life of I. I. LEVITAN74

LAW AND MANAGEMENT

- Fomina I. A.** (*Irkutsk*)
To the question of criminological significance of the
study of criminal subculture84
- Harunzha V. V., Cherdakova L. A.** (*Irkutsk*)
Legal analysis of transactions with certain types
of defects91
- Zaykovskaya A. A., Libenson I. R.,
Skitnevsky D. M.** (*Irkutsk*)
Responsibility as a target function of management98

PSYCHOLOGY. THEORY AND PRACTICE OF EDUCATION

- Sidorova N. V.** (*Irkutsk*)
The relationship between coping strategies
and professional burnout among higher school teachers .116
- Vlasova N. V.** (*Irkutsk*)
Factors of influence of the performance
of full-time students of IrGUPS during
the pre-examination session121
- Golskaya Y. N.** (*Irkutsk*)
Project development and implementation within
the framework of the federal program
"SERVICE-LEARNING"126

Mikhaelis S. I. (<i>Irkutsk</i>) Training of teaching staff for the implementation of distance learning	131
Domojirova A. D. (<i>Irkutsk</i>) About the skill of organizing shunting work at a railway station	138
Astrakhantseva A. S. (<i>Irkutsk</i>) Specific features of teaching marketing for non-core educational programs students	142
Tretyakov V. V. (<i>Irkutsk</i>) On the content of a sociology course at a technical university	149
Requirements for the design of materials submitted to the editorial office	157

ИСТОРИЯ

УДК 021

Т. М. Александрович*

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ БИБЛИОТЕЧНОГО ДЕЛА НА ПОЛИГОНЕ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Статья посвящена истории организации первых библиотек на Октябрьской железной дороге. Представлена информация об основателях библиотек, краткий обзор их создания, данные из собственных выпусков «Известий библиотеки служащих Николаевской железной дороги» и каталогов библиотек. Указаны первые учредительные документы, основные направления работы, охарактеризовано просветительское и образовательное значение библиотек для железнодорожных служащих.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: библиотека, железная дорога, служащие, устав, правила.

T. M. Alexandrovich

THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF LIBRARIANSHIP AT THE TRAINING GROUND OCTOBER RAILWAY

The article is devoted to the history of the organization of the first libraries on the October Railway. The founders of the libraries, a brief overview of their creation, data from the "News of the Library of Employees of the Nikolaevskaya Railway" and library catalogs are presented. The first constituent documents, main areas of work, educational and educational significance of libraries for railway employees are indicated.

KEYWORDS: library, railway, employees, charter, rules.

У Октябрьской железной дороги, старейшей и крупнейшей магистрали страны, получившей свое название в 1923 г., богатая история. Являясь правопреемницей Царскосельской дороги, она включила в свой состав немало построенных на Северо-Западе в разное время железнодорожных ли-

* *Александрович Татьяна Михайловна, исследователь истории российских железных дорог, ведущий инженер Октябрьского центра научно-технической информации и библиотек.*

ний и веток. В Санкт-Петербурге, столице Российской империи до 1918 г., находился центр управления всеми коммуникациями страны (сухопутными, водными, железнодорожными) – Министерство путей сообщения (далее также МПС). Здесь же при ведомстве было положено начало библиотечной деятельности на транспорте. Ее зарождение и развитие связаны с именем директора Департамента водяных коммуникаций (с 1801 по 1809 г.) графа Николая Петровича Румянцева (1754–1826).



Рис. 1. Граф Николай Петрович Румянцева

При Румянцеве в Департаменте водяных коммуникаций был расширен отдел «по учебной части». Николай Петрович осознавал остроту дефицита инженеров-строителей, требующихся для ускоренного строительства путей сообщения: шоссейных дорог, мостов, обводных каналов, каменных устоев и других технических сооружений. Он создал в департаменте первую в России транспортную библиотеку.

А в историю России он вошел не только как государственный деятель, но и как знаменитый коллекционер и меценат. На основе собранной им коллекции книг, рукописей, этнографических, минералогических, нумизматических материалов и предметов искусства в его особняке на Английской набережной был открыт Румянцевский музей, который в определенные дни могли посещать все желающие, а ученые и преподаватели высших учебных заведений столицы имели право поль-

зоваться хранящимися в музее книгами и рукописями. Библиотека Н. П. Румянцева содержала 60 тыс. книг. В 1861 г. музей со всем огромным его богатством был перевезен в Москву и расположился в центре, в доме Пашкова. Ценная коллекция книг послужила основой для открытия первой бесплатной публичной библиотеки в Москве, а после 1917 г. она была преобразована в Государственную библиотеку имени В. И. Ленина. Фонды музея были распределены между Третьяковской галереей, Государственным музеем изобразительных искусств имени А. С. Пушкина и Российским этнографическим музеем [1, с. 19].

В столице Санкт-Петербурге при Институте Корпуса инженеров путей сообщения в 1809 г. была открыта научная библиотека, которая включала в себя «превосходнейшие сочинения и журналы, до инженерной науки относящиеся, равно как планы, карты и чертежи всех водяных и сухопутных сообщений», Полное собрание законов 1809 г. (реестровый номер 23966). Постепенно в библиотеке образовался большой фонд проектных чертежей, рисунков, рукописей, исследований выдающихся ученых, архитекторов, строителей, эксплуатационников. В 1875 г. возникла студенческая библиотека, деятельность которой оказала существенное влияние на образование будущих инженеров путей сообщения и на формирование их гражданского сознания.

Министерство путей сообщения, находившееся рядом с институтом, на набережной Фонтанки, 117, с созданием во второй половине XIX в. сети железнодорожных школ, технических училищ, расположенных при станциях, стало выделять определенные средства на содержание учебных заведений и библиотек, которые часто создавались по инициативе преподавателей и благотворителей [Там же, с. 137].



Рис. 2. Здание Министерства путей сообщения

Как известно, в структуре крупнейшего и важнейшего государственного органа, каким являлось ведомство путей сообщения, в связи с развитием железнодорожного строительства с 1880 г. было образовано Управление казенных железных дорог, где вскоре была создана библиотека для служащих управления.

В Российской национальной библиотеке хранится первый «Каталог книг Библиотеки служащих Управления казенных железных дорог», изданный в 1895 г. в типографии князя В. П. Мещерского. В нем 24 отдела. Первый назывался «Общежелезнодорожный отдел». В приводимом списке большинство книг по железнодорожной тематике – на иностранных языках [2, с. 5–18].

Каталог этой же библиотеки, изданный в Санкт-Петербурге в 1900 г., содержал сведения о более 3400 имеющихся в собрании книгах. В отделе XIII «Железные дороги и другие пути сообщения» числилось 121 издание на русском языке, среди которых имелись исследования и учебники видных русских ученых: А. Н. Еракова, Н. П. Петрова, А. П. Бородин, Я. Н. Гордеенко, а также 70 книг на французском, немецком, английском [3, с. 98–104].

В самом Министерстве путей сообщения большое значение придавалось работе канцелярии, важную роль в которой играл ее директор и товарищ министра. С 1892 по 1905 г. этот пост занимал Александр Сергеевич Ермолов¹. В приемной комнате директора уже к концу 1900 г. накопилось более 4 тыс. томов различных книг и подписных периодических изданий за несколько лет, для которых были необходимы дополнительные шкафы и требовалось специальное помещение для хранения литературы. Таким образом, встал вопрос о создании библиотеки в МПС [4, с. 411].

Благодаря инициативе А. С. Ермолова и проведенной им работе 13 ноября 1902 г. министр путей сообщения князь М. И. Хилков утвердил «Положение о Библиотеке при Канцелярии Министра путей сообщения». Эта дата и является днем основания библиотеки Министерства путей сообщения [5, с. 177].

¹ Александр Сергеевич Ермолов (23 апреля 1851 г., Витебск – после 1917 г.) происходил из старинного дворянского рода, восходящего к началу XVI в. Действительный тайный советник, чиновник особых поручений. В 1871 г. по окончании курса Императорского Александровского лицея с золотой медалью командирован за границу, где в немецких университетах изучал финансовое право и экономические науки, после чего состоял чиновником особых поручений при министрах финансов и государственных имуществ. В 1883–1892 гг. – начальник отделения канцелярии Комитета Министров. В 1892–1905 гг. – директор канцелярии министра путей сообщения, и. о. товарища министра; представитель МПС при Комитете Сибирской железной дороги Подготовительной переселенческой комиссии (см.: *Ермолов А. С.* Род Ермоловых. М. : Б. и., 1912. С. 72–73).

Данный официальный документ, подготовленный А. С. Ермоловым, содержал шесть пунктов. В п. 4 говорилось о том, что «книгами библиотеки могут пользоваться: а) все служащие центральных учреждений Министерства путей сообщения и б) посторонние лица, с особого каждый раз разрешения директора канцелярии». В п. 5 указывалось: «Книги библиотеки под личную расписку пользующегося ими выдаются сроком не более месяца и количеством – не более 3-х. Наиболее редкие и ценные издания, согласно списку их, утверждаемому директором канцелярии, выдаются на дом лишь с разрешения директора канцелярии». Данное «Положение...» 16 ноября 1902 г. было отправлено в I отделение канцелярии министра и «для напечатания в Вестнике Министерства путей сообщения». После утверждения министром «Положения о Библиотеке...» началась интенсивная работа по систематизации и упорядочению ее фондов [5, с. 178].

В библиотеку Управления железных дорог было передано более 800 экземпляров периодических изданий, накопившихся за 20 лет (с 1880 по 1900 г.). Это «Вестник Европы», «Исторический вестник», «Киевская старина», «Книжки недели», «Литературные приложения к „Ниве“», «Русская мысль», «Русская старина», «Русский вестник», «Русское богатство», «Труд», газета «Русь» и др. [Там же, с. 179].

В выпущенном в 1906 г. «Обзоре деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг.», в главе «Библиотека канцелярии», рассказывается о работах, шедших в течение двух лет, по приведению в порядок книжного фонда, снабжению книг инвентарными номерами, библиотечными штампами, размещению их в шкафах, составлению описей, карточных и алфавитных каталогов. Для обеспечения соблюдения порядка канцелярией министра были выработаны «Правила для заведывания и пользования библиотекой при канцелярии министра путей сообщения» [4, с. 410–412].

В большой исследовательской работе Т. Н. Гордиенко «Библиотеки Транссиба: история образования в документах и публикациях (конец XIX – начало XX вв.)» описывается интересное «Дело о высылке книг в Америку» [5]. Речь идет о том, как библиотека при канцелярии министра путей сообщения готовила для отправки в Нью-Йоркский государственный университет собрание книг. Данная работа проводилась по распоряжению министра финансов С. Ю. Витте (1869–1915), вернувшегося в сентябре 1905 г. из США, где он находился по вопросу заключения Портсмутского мирного договора с Японией, и имела определенное политическое значение.



Рис. 3. С. Ю. Витте

Дело в том, что, посетив в Нью-Йорке старейший университет и побывав в его знаменитой библиотеке, известной всему миру, Сергей Юльевич Витте был озадачен скудным подбором книг о России. Сразу же по возвращении домой «граф Витте, признавая крайне желательным распространение среди американского общества точных фактических сведений о нашем отечестве, распорядился организовать собрание и посылку в названную библиотеку возможно полного подбора русских официальных изданий, как по Министерству финансов, так, по возможности, и по другим ведомствам» (из письма А. И. Путилова, директора канцелярии министра финансов, своему коллеге по МПС А. С. Ермолову).

За короткий срок сотрудниками канцелярии МПС было подготовлено и упаковано в коробки 229 томов русских официальных изданий по транспорту, поступивших из Учебного отдела МПС, Отдела статистики и картографии, Института инженеров путей сообщения Императора Александра I (ИИПС), Императорского Московского инженерного училища. Наиболее весомый вклад сделал ИИПС – 110 книг и 64 выпуска научных сборников института [5, с. 179–185].

Когда в 1892 г. при МПС был создан Инженерный совет, возглавлявший его с 1 октября 1892 г. по 28 сентября 1908 г. профессор ИИПС, действительный тайный советник В. В. Салов (1831–1909) предложил

основать техническую библиотеку Инженерного совета, установив ежегодную выписку лучших иностранных и русских технических журналов и книг. Сформированное собрание вошло в состав библиотеки при канцелярии министра путей сообщения [6, с. 20].

Библиотека служащих Николаевской железной дороги

В 1901 г. начальник Николаевской железной дороги Н. К. Шаффгаузен-Шенберг Эк Шауфус (1846–1911) внес в Совет управления вопрос об ежегодном ассигновании 500 р. на организацию дорожной библиотеки [7, с. 3].



Рис. 4. Николай Константинович Шаффгаузен-Шенберг Эк Шауфус

В службах пути, тяги и коммерческой по инициативе инженеров и любителей книг уже были созданы небольшие справочные библиотеки по производственной тематике. В марте 1902 г. назначенные начальником дороги для организации библиотеки лица приступили к приобретению книг. К концу года в собрании было 248 томов книг русских писателей и 74 тома энциклопедических словарей. В дар библиотеке стали

поступать книги от разных лиц, в частности от действительного статского советника Ф. А. Дитмара (1835–1906), бывшего инспектором железных дорог и членом от МПС в Совете управления Николаевской железной дороги, от вдовы П. П. Михальцева, начальника Николаевской железной дороги в 1880–1899 гг., и от других работающих сотрудников [7, с. 4].

С октября 1905 г. начальником дороги стал Осип Антонович Турцевич (1851–1911).

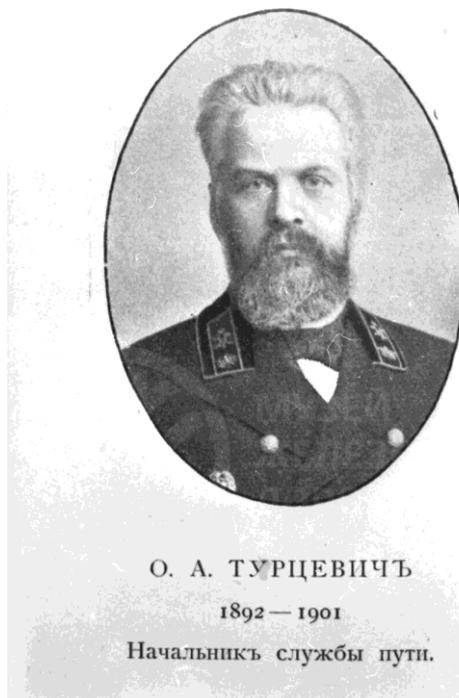


Рис. 5. Осип Антонович Турцевич

14 декабря 1905 г. общее присутствие Управления Николаевской железной дороги постановило для создания библиотеки образовать комитет из восьми человек. В марте 1906 г. разработанный комитетом Устав библиотеки был представлен начальником дороги в Министерство путей сообщения, а в апреле 1907 г. он был утвержден товарищем министра В. А. Мясоедовым-Ивановым (1841–1911), и приказ по дороге от 5 мая 1907 г. № 97 был разослан для ознакомления руководителям всех служб [Там же, с. 5].

18 июля 1907 г. состоялось первое заседание библиотечного комитета, его председателем был назначен инженер Н. А. Рынин (1877–1942), а секретарем – делопроизводитель канцелярии А. П. Холостов.



Рис. 6. Николай Алексеевич Рынин

9 августа был утвержден проект правил пользования книгами библиотеки. В здании Николаевского вокзала, в зале ожидания 1-го класса, было выделено небольшое помещение. Там были установлены новые шкафы и полки, проведено электроосвещение, и в сентябре туда переехала библиотека [8, с. 11].

Приказ по Николаевской железной дороге «Об открытии библиотеки для служащих в Управлении и на линии Николаевской железной дороги» от 30 ноября 1907 г. № 288 был подписан начальником О. А. Турцевичем. Согласно распоряжению начальника, приказ был «вывешен на видных местах во всех служебных помещениях линии и роздан служащим» [Там же, с. 15].



Рис. 7. Здание Московского вокзала

Открытие библиотеки состоялось 6 декабря 1907 г. в два часа дня, в день Святителя Николая Чудотворца. Мероприятие началось с молебна с провозглашением многолетия Его Величеству Государю Императору, всему царствующему дому, министру путей сообщения, начальнику дороги, всем начальствующим лицам и служащим на дороге [8, с. 22–23]. На открытии были прочитаны стихи П. А. Вяземского:

Где есть поветрие на чтение,
В чести там грамота, перо.
Где грамота – там просвещение,
Где просвещение – там добро.

Выступавшие на торжественном мероприятии говорили о значении развития библиотечного дела на железных дорогах вообще и на Николаевской в частности. Звучали слова о необходимости и о появлении в скором времени читального зала – читальни.

«Дело развития библиотеки находится в зависимости от сочувственного отношения к ее просветительным задачам со стороны Управления дороги и от доброго участия и заботливости самих служащих-подписчиков, которые отныне и должны заботиться о судьбе библиотеки», – так в статье «О способах развития библиотеки служащих Николаевской железной дороги» написал П. Н. Лупул, заведующий отделом отправки грузов [Там же, с. 7]. Он же в статье «О чтении книг» советовал читать русских классиков: Л. Н. Толстого, И. С. Тургенева, Н. В. Гоголя, Н. А. Лескова и др. «А между тем, – писал заведующий отделом отправки грузов, – иная книжка ценою в гривенник заключает в себе столько сокровищ ума, столько полезных сведений, что если с толком прочесть ее, вникнуть в самую суть и приложить полученные из нея указания к своей жизни, то можно сберечь множество трудовых гривенников, можно научиться добывать честным трудом все, что недостает в жизни, и даже самую жизнь так устроить, чтобы чувствовались в ней и лад, и покой, и довольство» [Там же, с. 9–14].

К дню открытия библиотеки в ее фондах числилось 4 тыс. томов, из них 3400 на русском языке, 500 – на французском, 100 – на немецком. Служащие с высшим образованием, как правило, свободно владели иностранными языками. Числилось 30 названий научных и других журналов. За первую неделю работы библиотеки (с 6 по 13 декабря 1907 г.) было выдано 792 книги и журналов.

В Российской национальной библиотеке сохранились «Известия библиотеки служащих Николаевской железной дороги», изданные в 1907–1908 гг. В одном из выпусков председатель библиотечного комитета инженер Н. А. Рынин ознакомил читателей с принятой в их библиотеке международной десятичной классификацией, автором которой был биб-

лиотекарь из Нью-Йорка Мельвиль Дьюи (1851–1931), разработавший эту классификацию для библиотеки конгресса США. В основе схемы [7, с. 5] лежит десять основных классов (отделов), обозначенных арабскими цифрами, каждый из которых делится на десять подразделов, а те, в свою очередь, еще на десять частей и т. д. [Там же, с. 3–16]. Эта система положена в основу современной универсальной десятичной классификации (УДК) отечественных библиотек и широко используется во всем мире.

Для читателей в выпусках «Известий библиотеки служащих Николаевской железной дороги» был напечатан образец требовательного бланка, по которому можно заказать книгу, описан порядок возвращения книг и журналов по абонементу. Рассказывалось и о том, как действовать, если произошла утрата или порча книг, как ведется учет журналов, газет и других периодических изданий, а также показан порядок уплаты по счетам и приведено много другой необходимой информации [9, с. 10–36].

Приказом по Николаевской железной дороге от 31 декабря 1907 г. № 318 было назначено проведение общего собрания подписчиков, т. е. пользователей библиотеки служащих Николаевской железной дороги. В зале совета Управления дороги (сейчас это здание Московского вокзала) 2 февраля 1908 г. состоялось названное собрание, где были выбраны шесть членов библиотечного комитета и три члена ревизионной комиссии для проверки отчета библиотеки и деятельности комитета. В комитет, кроме указанных выше инженера Н. А. Рынина и заведующего отделом П. Н. Лупула, вошли счетовод службы тяги, конторщик контроля поездов, контролер службы сборов, конторщик службы тяги – образованные и компетентные служащие, понимающие необходимость иметь библиотеку на дороге.

Все эти факты говорят о том, насколько серьезно железнодорожное руководство отнеслось к организации библиотечного дела на Николаевской железной дороге и как основательно оно было поставлено в начале XX в. Это свидетельствует также о просвещенности и дальновидности самого начальства, заинтересованного в интеллектуальном и культурном развитии своих подчиненных. Железным дорогам нужны были образованные кадры, а служащие, в свою очередь, ценили любое радение и внимание руководства к их потребностям. Не случайно одна из станций (Боровёнка) Николаевской железной дороги после смерти О. А. Турцевича, талантливого инженера путей сообщения, попечителя Бологовского технического железнодорожного училища, пользовавшегося заслуженным авторитетом и уважением среди своих подопечных, 18 апреля 1912 г. была названа его именем – Турцевич. Такое решение было принято в связи с большими заслугами человека, отдавшего 35 лет путейскому ведомству.

Правда, в ноябре 1917 г. ст. Турцевич, расположенная на главном ходу России, линии Петроград – Москва, исчезла с карты российских железных дорог. В стране шла борьба с названиями и символами царского режима, и личность Осипа Антоновича Турцевича уже не укладывалась в новые стандарты [10].

Библиотеки Северо-Западных железных дорог

10 декабря 1905 г. была открыта библиотека для служащих бывшей Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги. В подготовке Устава библиотеки и утверждении его 5 февраля 1905 г. Министерством внутренних дел большую инициативу проявил начальник дороги [11, с. 151–152]. До начала 1906 г. начальником Санкт-Петербурго-Варшавской дороги был О. А. Турцевич, который позже возглавил Николаевскую железную дорогу. Он утвердил приказ об открытии библиотеки 7 декабря 1905 г., в котором указано: «Хозяевами открываемой библиотеки являются сами же служащие, коим предоставлено право непосредственно влиять на дела библиотеки путем общих ежегодно собираемых собраний и посредством выборных членов комитета и ревизионной комиссии. Управление дорог сохраняет за собой лишь право назначать в комитет одного члена и в общее собрание – председателя».

На момент начала работы в фондах библиотеки числилось 3522 тома. На оборудование помещения, покупку необходимого и на наем библиотекаря было израсходовано 2400 р. Библиотека располагалась в здании Варшавского вокзала. В 1914 г. в фондах было уже 9262 тома, в штате состояли библиотекарь и трое служащих.



Рис. 8. Здание Варшавского вокзала

1 января 1907 г. при объединении Санкт-Петербурго-Варшавской дороги с Балтийской (Санкт-Петербург – Ревель – Балтийский порт) и Псково-Рижской железной дорогой были образованы Северо-Западные железные дороги. Библиотека на Варшавском вокзале была переименована в Центральную библиотеку служащих Северо-Западных железных дорог. В приказе о переименовании было записано: «Кроме Центральной библиотеки и школьных библиотек при железнодорожных училищах Варшавской линии, на Балтийской линии имеется еще 6 небольших районных библиотек (Гатчина, Волосово, Нарва, Тапс, Ревель и Валк); эти библиотеки содержатся за счет подписной платы и ежегодной субсидии от Училищного комитета по 100 рублей каждой» [11, с. 153].

В Российской национальной библиотеке хранится «Алфавитный каталог Нарвской библиотеки железнодорожных служащих» за 1913 г., который делится на пять отделов: 1) беллетристика и прочие книги (указывается автор и название произведения); 2) детские книги; 3) журналы; 4) приложения к журналам; 5) эстонские книги (книги на эстонском языке). Всего около 1200 изданий [12, с. 36].

В 1910 г. при Управлении Северо-Западных железных дорог была создана типолитография, в которой печатались преимущественно необходимые инструкции, правила, расписания и другие документы служебного назначения [11, с. 125].



Рис. 9. Работники типолитографии в наборном отделении за работой. 1910 г.

Там же издавались всевозможные пособия, справочники, отчеты по эксплуатации и финансово-коммерческой деятельности железнодорожных служб, а также отчеты ведомственных школ и сети библиотек.

Первый Всероссийский съезд по библиотечному делу

Большой интерес к железнодорожным библиотекам был проявлен в 1911 г., когда в Санкт-Петербурге состоялся Первый Всероссийский съезд по библиотечному делу. Он прошел с 1 по 7 июня в здании Технологического института в Санкт-Петербурге.



Рис. 10. Технологический институт в Санкт-Петербурге

На съезде присутствовало восемь представителей от библиотек железных дорог и один представитель от библиотеки Петербургского института инженеров путей сообщения Императора Александра I:

1. К. Н. Васьков, заведующий библиотеками Сибирской железной дороги (Томск).

2. Н. М. Панченко, библиотекарь библиотеки служащих Южной железной дороги (Харьков).

3. С. Н. Парчевский, председатель комитета библиотеки служащих Южной железной дороги (Харьков).

4. В. А. Елизаровский, заведующий библиотекой железнодорожных служащих Северо-Западных железных дорог (ст. Нарва).

5. М. М. Калабина, библиотекарь Московско-Курской железной дороги (Москва).

6. И. В. Игнатьев, заведующий библиотекой ст. Батраки Самаро-Златоусовской железной дороги.

7. В. В. Пивоварский, библиотекарь библиотеки служащих Управления железных дорог в Санкт-Петербурге.

8. А. В. Антонова, заведующий Центральной библиотекой при Управлении Московско-Брестской железной дороги (Москва).

9. Б. П. Гущин, библиотекарь ИИПС (Санкт-Петербург) [13, с. 191–206].

Работа съезда проходила в двух секциях – академической и секции общественных и народных библиотек, при которой была организована подсекция железнодорожных библиотек.

Труды съезда по праву оцениваются как «энциклопедия библиотечного дела». В его материалах впервые в отечественном библиотековедении сформулированы демократичные принципы развития библиотечного дела, его общественный характер. На съезде были обоснованы социальная роль библиотеки и самостоятельность библиотечной профессии. На открытии мероприятия прозвучала приветственная речь председателя Общества библиотековедения графа И. И. Толстого (1858–1916): «Ведь никто иной, как вы, господа библиотекари и библиотечариши, являетесь посредниками в деле передачи народу, в широком смысле этого слова, той духовной пищи, которая заключается в книге. Вы, вследствие этого, становитесь в положение важного фактора просвещения ваших сограждан, т. е. исполняете одну из важнейших обязанностей каждого честного человека по отношению к своему народу, к своей родине» [Там же, с. 36–37].

На съезде был принят официальный документ – «Резолюция по вопросу о железнодорожных библиотеках», в котором сформулированы следующие позиции:

«46. Съезд признает желательной планомерную организацию Министерством Путей Сообщения библиотечного дела на всех Российских железных дорогах наряду со школами, для чего должны быть даны средства от казны и частных железных дорог:

а) на устройство на каждой дороге библиотек при управлении, библиотек на всех значительных станциях, библиотек-читален при дежурных комнатах кондукторских и паровозных бригад и передвижных вагонов-библиотек для снабжения книгами железнодорожных служащих и рабочих на незначительных станциях и разъездах по всей линии;

б) на постройку и оборудование особых зданий для библиотек;

в) на содержание служащих (библиотекарей и сторожей) и

г) на приобретение книг и периодических изданий для библиотек в зависимости от их деятельности и величины.

47. Признавая, что пользование библиотеками, как и первоначальное обучение, должно быть бесплатно, Съезд считает необходимым проведение принципа бесплатного пользования книгами в железнодорожных библиотеках всех упомянутых категорий.

48. Ввиду особенностей библиотечного дела на железных дорогах Съезд признает желательным устройство в Петербурге, при Управлении железных дорог, Всероссийского Съезда заведующих железнодорожными библиотеками для выработки общего плана организации и управления библиотеками на железных дорогах.

49. Съезд находит желательным образование на Втором Всероссийском Съезде по библиотечному делу особой секции железнодорожных библиотек и возможно большее участие в Съезде представителей от библиотек всех дорог» [13, с. 183–184].

«Совершенно особый мир читателей представляют железнодорожные служащие», – писали периодические издания вскоре после проведенного съезда. Ни в каком другом ведомстве не было такого разнообразия: бесплатные народные читальни, линейные библиотеки на станциях, передвижные вагоны-библиотеки, библиотеки народных домов и клубов, библиотеки для служащих при управлениях дорог, читальни для низших служащих, библиотеки учебных заведений. Многообразие библиотек в России было обусловлено потребностями железнодорожников из разных социальных групп и говорило о большом их значении как важного социального института.

О научно-технических библиотеках ведомства путей сообщения было сказано следующее: «Библиотека должна заключать в себе превосходнейшие сочинения и журналы, до инженерной науки относящиеся, равно как планы, карты и чертежи всех водяных и сухопутных сообщений» [14, с. 368].

Впечатляющие по объемам и широте содержания каталоги дорожных библиотек, которые формировались при действенной помощи МПС, руководителей дорог и энтузиастов библиотечного дела, сыграли важную роль в распространении знаний и развитии духовного потенциала работников транспорта [15; 16; 17; 18]. Всего на сети железных дорог к концу 1913 г. насчитывалось 226 библиотек и их отделений [19, с. 138].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Министры и наркомы путей сообщения. М. : Транспорт, 1995. 272 с.
2. Каталог книг Библиотеки служащих Управления казенных железных дорог. СПб., 1895. 131 с.

3. Каталог Библиотеки служащих в Управлении железных дорог. СПб., 1900. 110 с.
4. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг. СПб., 1906. 470 с.
5. *Гордиенко Т. Н.* Библиотеки Транссиба: история образования в документах и публикациях (конец XIX – начало XX вв.) / Т. Н. Гордиенко. 2-е изд., доп. и перераб. Иркутск : ООО НПФ «Земля Иркутская» : Оттиск, 2014. 704 с. (История Восточной Сибири. Источники и исследования. Вып. 4).
6. Краткий очерк деятельности Инженерного совета за 25 лет, с 1892 г. по 1917 г. Петроград, 1917. 127 с.
7. Известия библиотеки служащих Николаевской железной дороги. 1907. № 1 (авг.).
8. Известия библиотеки служащих Николаевской железной дороги. 1908. № 5/6 (дек. – янв.).
9. *Рынин Н. А.* Библиотека служащих Николаевской ж.д. Ея организация и техника. С приложением / Н. А. Рынин. СПб., 1908. 87 с.
10. *Александрович Т. М.* Фамилии на карте РЖД / Т. М. Александрович // Октябрьская магистраль. 2017. 13 окт. Вып. 182 (38). URL: <https://gudok.ru/zdr/169/?ID=1389722&archive=44739>.
11. Краткий очерк деятельности Северо-Западных железных дорог в период времени с 1-го ноября 1905 г. по 1-е ноября 1915 г. Петроград, 1915. 163 с.
12. Алфавитный каталог Нарвской библиотеки железнодорожных служащих. Нарва, 1913. 124 с.
13. Труды Первого Всероссийского съезда по библиотечному делу. 1–7 июня 1911 г.: избранные материалы. СПб., 2011. 214 с.
14. Записки Императорского русского технического общества. СПб., 1911.
15. Каталог книг библиотеки служащих Б[алтийской] и П[сково]-Р[ижской] ж[елезных] д[орог] на ст. Ревель. Ревель, 1904.
16. Каталог библиотеки служащих Санкт-Петербурго-Варшавской ж. д. СПб., 1906.
17. Каталог библиотеки служащих Северо-Западных ж. д. на ст. Ревель. Ревель, 1907.
18. Отчет библиотеки служащих Николаевской железной дороги за 1907 г.
19. История железнодорожного транспорта России. СПб. ; М., 1994. Т. 1 : 1836–1917. 336 с.

УДК 625

Т. Н. Гордиенко*

ИНЖЕНЕР А. Н. ПУШЕЧНИКОВ: ОРЛОВЩИНА – ЗАКАВКАЗЬЕ – ТРАНССИБ

Статья посвящена 175-летию со дня рождения выдающегося инженера путей сообщения Александра Николаевича Пушечникова (31.10.1850–26.09.1916), внесшего огромный вклад в дело сооружения железных дорог в России. На основе исторических документов и архивных источников освещается происхождение дворянского рода Пушечниковых, наиболее значимые моменты жизни и деятельности инженера, а также раскрываются малоизвестные факты его биографии, которые в том числе устраняют недостоверные данные, распространенные ранее во многих публикациях о нем.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: реформа, избранная тысяча, дворяне-помещики, пограничная стража, инженер, железная дорога, гужевая переправа, канатная тяга.

T. N. Gordienko

ENGINEER A. N. PUSHECHNIKOV: ORLOVSHINA – TRANSCAUCASIA – TRANSSIB

The article is dedicated to the 175th anniversary of the birth of the outstanding engineer of railways Alexander Nikolayevich Pushechnikov (31.10.1850–26.09.1916), who made a huge contribution to the construction of Russian railways. On the basis of historical documents and archival sources, the origin of the noble family of the Pushechnikovs, the most significant moments of the life and work of the engineer, as well as the well-known facts of his biography, which, among other things, eliminate the non-reliable data distributed earlier in many publications about him.

KEYWORDS: reform, chosen thousand, noblemen-landowners, border guards, engineer, railway, horse-drawn crossing, cable traction.

125 лет назад, 1 июля 1900 г., в Иркутске праздновали «открытие правильного ежедневного движения поездов» по Забайкальской железной дороге. Был отслужен благодарственный молебен, после которого в помещении Управления по строительству магистрали состо-

* *Гордиенко Татьяна Николаевна, кандидат исторических наук, инженер путей сообщения, председатель историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири».*

ялся торжественный завтрак [1, с. 428]. Примечательно, что событие это случилось в преддверии 50-летия главного виновника торжества – начальника работ по постройке самой сложной на Транссибе дороги инженера путей сообщения Александра Николаевича Пушечникова (1850–1916), высококлассного специалиста, не знавшего на своем пути никаких трудностей и преград. Талантливый инженер, надежный руководитель огромной армии строителей умело подбирал кадры, ценил умных людей, преданных выбранной профессии железнодорожного инженера. Полностью погруженный в свое любимое дело, он все свободное время посвящал работе и мог решать самые сложные задачи и справляться с самыми нестандартными ситуациями, о чем знало высочайшее руководство, доверяя ему наиболее трудные участки в строительстве рельсовых путей сообщения. И Пушечников блестяще с этим справлялся.

Александр Николаевич принадлежал к блестящей инженерной элите императорской России и являлся достойнейшим представителем этой «дружины путейцев», как восторженно назвал ее военный писатель и публицист Кавад Раш (1936–2016): «На долю дворянской дружины путейцев выпало счастье строить Транссиб. И были они как одна семья. Все друг друга знали и ведали, кто чего стоит в их деле. Это – люди дела и здравого смысла... Один из героев Транссиба – Александр Николаевич Пушечников, происхождением из потомственных дворян Орловщины» [2, с. 199].

История древнего славянского служилого рода Пушечниковых уходит в глубь веков, в эпоху Ивана Грозного (1533–1584), во времена создания единого русского государства.

Одним из существенных преобразований московского правительства 50-х гг. XVI в. было издание Иваном IV указа от 1 октября 1550 г. «об испомещении (наделении земельными угодьями. – *Т. Г.*) под Москвою 1000 человек лучших слуг», основную массу которых составляли «провинциальные дети боярские». Согласно этому указу, свыше 1070 чел., не имевших ранее земель в Московском уезде, получили в дополнение к своим земельным владениям поместья под Москвой (в окружности 60–70 км) из имевшегося в распоряжении правительства земельного фонда. Со своей стороны «тысячники» должны были в любое время «быть готовыми в посылки» [3, с. 3]. Текст указа вместе с перечнем имен «тысячников» размещен был в «Тысячной книге» (вместе с «Дворовой тетрадью»), ставшей бесценным документом по истории России тех времен (рис. 1).



Рис. 1. «Тысячная книга» и «Дворовая тетрадь»

Царь Иван Грозный, нуждавшийся в более преданной и послушной опоре для своей власти, лично отбирал самых верных и надежных людей в состав этой тысячи, причем отбор производился не по знатности, как раньше, а по личным заслугам. Огромное количество великокняжеских земель под Москвой, утративших свое предназначение, он решил использовать с выгодой, щедро раздав эти земли вместе с крестьянами избранной тысяче [4]. «Детем боярским в первой статье дати поместья по 200 ж четьи, а другой статье детем боярским дати поместья по 150 четьи, а третьей детем боярским поместья по 100 четьи»².

В «Тысячную книгу» 1550 г. и «Дворовую тетрадь» 50-х гг. XVI в. внесены были и дети боярские Пушечниковы:

– Пушечников, Михайло Васильев сын, дворовый сын боярский по Кашину (л. 103);

– Пушечников, Федор Васильев сын, дворовый сын боярский по Кашину (л. 103);

² Четверть (четь) – мера площади пахотных земель в старинной русской системе мер, определявшаяся как 0,5 десятины. В современном исчислении это около 0,55 гектара. Соответственно, «тысячники» в зависимости от разряда получали от 55 до 110 гектаров земли.

- Пушечников, Шарап Васильев сын, дворовый сын боярский по Кашину (л. 103);
- Пушечников, Григорий Жолобов сын (Григорий Васильев сын Жолобова), сын боярский III статьи по Туле (л. 136 об.), дворовый сын боярский (л. 123), по Ржеву (л. 134);
- Пушечников, Юшко Федоров сын, дворовый сын боярский по Калуге (л. 127);
- брат его, Пушечников, Богданко Федоров сын, дворовый сын боярский – «в полону»;
- Пушечников, Никифорец Васильев сын, дворовый сын боярский по Рузе (л. 131 об.);
- Пушечников, Матвеец Никифоров сын, дворовый сын боярский по Рузе (л. 131 об.);
- Пушечников, Митько Меньшой Жолобов сын, дворовый сын боярский по Вязьме (л. 142), по Дорогобужу (л. 143 об.);
- Пушечников, Васюк Ширяев сын, дворовый сын боярский по Волоку (л. 133);
- брат его, Пушечников, Сенька Ширяев сын, сын боярский III степени по Волоку (л. 140);
- дворовый сын боярский, умре (л. 133);
- Пушечников, Тимофей Яковлев сын, дворовый сын боярский по Верее, 1591–1592 (л. 162);
- Пушечников, Петр Тимофеев сын, городской сын боярский по Верее, 1591–1592 (л. 162 об.);
- Пушечников, Сила, стрелецкий голова из сотников по Рузе (л. 495 об.) [3].

Этот список показывает нам, что Пушечниковы в 1550 г. уже имели земельные владения в Рузе, Верее, Волоке, Вязьме, Дорогобуже, Калуге, Ржеве, Туле, Кашине... Кто из них был основателем династии, к которой принадлежал Николай Андреевич Пушечников, где и когда это случилось, нам неизвестно. Мы только знаем, что в русской истории его предки заявили о себе в 1550 г. сразу в качестве служилых людей Московского царства и числом 14. Наиболее известным из них был Пушечников Григорий, сын Жолобова. Когда в правление Ивана IV было создано Московское стрелецкое войско, ставшее первым постоянным пехотным родом войск в Русском царстве, насчитывавшее 3 тыс. стрельцов, разделенных на шесть отрядов (статей), Григорий Жолобов сын Пушечников был назначен головой первой статьи. Стрельцы составили постоянный московский гарнизон. Все статьи стрелецкие были расквартированы в пригородной Воробьевой слободе (рис. 2).



Рис. 2. Московские стрельцы Ивана Грозного

В мирное время московские стрельцы несли караульную службу при дворе в Кремле, в приказах, на улицах города, выполняя функции полиции по сыску и задержанию преступников, а в военное время вместе с великим князем Иваном Васильевичем выступали в поход. Боевое крещение московские стрельцы приняли во время осады и штурма города и крепости Казани, столицы Казанского царства, в августе 1552 г. В этом походе участвовала 1-я Московская стрелецкая статья головы Григория Жолобова-Пушешникова [4].

Так родилось российское дворянство как служилое сословие. Так древний род Пушечниковых влился в его ряды. Избранная тысяча сыграла большую роль в истории Российского государства – она стала социальной опорой центральной власти. И хотя в отношениях между старым боярством и новыми дворянами появилось напряжение, это был неизбежный этап на пути создания сильного централизованного государства.

В феврале 1571 г. Иваном Грозным был утвержден приговор «О станичной и сторожевой службе на государевых окраинах и в степи» – первый государственный закон и устав о пограничной службе России. Далее последовал приговор «О выплате жалованья и возмещении убытков за сторожевую, станичную и полевую службу» от 6 марта 1571 г., причем жалованье за добросовестную службу было более высоким, чем у стрельцов и городских детей боярских. Благодаря этим документам

сторожевая и станичная служба достаточно быстро окрепла и сыграла немаловажную роль в обеспечении безопасности южных рубежей Руси. Сторожевая и станичная служба находилась в ведении Разрядного приказа. На местах за ее организацию отвечали воеводы (наместники) русских городов «первой линии». Свою службу в приграничных районах несли и дворяне Пушешниковы.

Как известно, Дмитрий Юрьевич Пушешников был воеводой в Курске (1601–1603), Торжке (1604), Вятке (1610–1611), Путивле (1616–1617). Командовал стрелецким приказом и Иван Романович Пушешников (1612–1682), сыновья которого Лаврентий и Иван последовали по его стопам. Иван Иванович Пушешников записан в Бельской десятне с поместьем окладом (список 1622 г.). Сын Лаврентия Ивановича, Василий Лаврентьевич Пушешников, с 1655 г. в течение 17 лет был головой 1-го стрелецкого приказа, затем 3-м воеводой Астрахани, с 1682 г. – думным дворянином [5]. Отсюда и пошел древний орловский род Пушечниковых, неразрывно связанный с защитой Отечества.

Род дворян Пушешниковых был внесен в VI, II и III части родословных книг Курской, Орловской, Воронежской, Калужской и Тульской губерний. Более 300 лет они верой и правдой служили Отечеству на военном поприще, что отражено и на фамильном гербе, внесенном в «Общий гербовник дворянских родов Всероссийской империи» (ч. VII, с. 57): «В щите, разделенном горизонтально надвое, в верхней половине в золотом поле диагонально к левому нижнему углу означена черная полоса с тремя золотыми шестиугольными звездами. В нижней половине в красном поле изображена серебряная пушка. Щит увенчан дворянским шлемом и короной. Намёт на щите золотой, подложенный красным» [6] (рис. 3).



Рис. 3. Герб рода Пушешниковых

Итак, пращурь Александра Николаевича Пушечникова, «государевы служилые люди по Отечеству», с XVI в. являлись потомственными

дворянами. Этот статус передавался по наследству от отца к сыну или от дяди к племяннику. И подтверждением тому служат не только важнейшие древние источники – «Тысячная книга» и «Дворовая тетрадь» времен Ивана Грозного, но и жалованные грамоты, списки потомственных дворян Орловской губернии, «Родословная книга Дворянского депутатского собрания Орловской губернии» (6.1791; 6.1810³), а также архивные документы Государственного архива Орловской области. Так, имеется важное свидетельство утверждения прадеда Александра Николаевича, капитана Пушешникова Гавриила Прокофьевича, и его детей в дворянство – выписка «Об утверждении Пушешниковых в дворянстве»: «Указ из Правительствующего Сената последовал в Собрание от 19 июня 1892 г. за № 6622 от 19 июня 1862 г. В Депутатском собрании определение состоялось 8 марта 1862 года. В Дворянской родословной книге в части шестой (древние благородные роды) значатся Пушешниковы:

– подпоручик Иван Федорович и его сыновья – поручик Семен, лейб-гвардии капрал Василий и малолетний Александр;

– капитан Гавриила Прокофьевич, а у него дети – лейб-гвардии фурьеры Андрей и Степан.

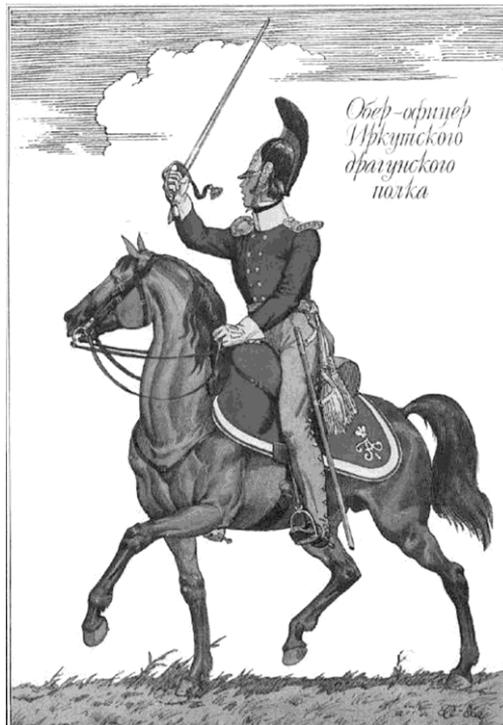
Родословное доказательство поступило по пожалованию пращура их в 1790 году вотчиною – под номером 24 от 24 июля 1791 года. Жалованная грамота дана 22 января 1793 года» [7, л. 67].

Теперь необходимо дать пояснение относительно менявшегося написания фамилии Пушечников (Пушешников), которое происходило из-за фонетических и орфографических особенностей русского языка. Так, начиная с XV в. в период существования Московской Руси орфографическое сочетание *чн* звучало как [шн], но в XIX в. изменилось на [чн] и является правильным в современном русском языке. Однако и сегодня возможно существование двух форм – с [чн] и [шн], последняя считается более старой, более народной.

Дед Александра Николаевича Пушечникова, Андрей Гаврилович (1782–1864), служил в русской императорской армии и относился к категории младших обер-офицеров – был «доблестным подпоручиком Лейб-гвардии Иркутского драгунского полка»⁴ [8, с. 65] (рис. 4).

³ Цифра перед точкой – номер части «Родословной книги», в которую был внесен род. Цифра после точки – год внесения в «Родословную книгу», утвержденный решением Дворянского депутатского собрания губернии (наместничества).

⁴ В императорской армии существовала традиция давать названия полкам по городам и территориям. Полк должен был носить название той местности, где проживала хотя бы часть военнослужащих. Так в 1786 г. был сформирован и Иркутский драгунский полк – путем разделения единого Сибирского драгунского полка. Из него выделили пять эскадронов, которые получили название «Иркутский драгунский полк».



*Рис. 4. Ober-офицер Иркутскаго драгунскаго полка
Художник – О. Пархаев*

Этот полк, как известно, принимал участие в Отечественной войне 1812 г., показав себя в битве под Смоленском и в сражении при Бородине с лучшей стороны. В декабре 1812 г. Иркутский драгунский полк был объединен с Московским гусарским полком и стал называться 16-м Иркутским гусарским полком. В нем служили такие известные люди, как А. С. Грибоедов, отец Л. Н. Толстого – Н. И. Толстой, композитор А. А. Алябьев. Вот в таком достопримечательном полку, вошедшем в историю России, и служил дед Александра Николаевича. Он даже и не мог предположить, что Иркутск, имя которого носил его полк, станет судьбоносным в жизни его внука Александра, знаменитого инженера, вместе со своими товарищами, строителями Великого сибирского пути, прославившего нашу страну на века.

Дворяне-помещики Пушешниковы, родители и прадеды Александра Николаевича, проживали в с. Нетрубуж Малоархангельского уезда Орловской губернии.

До создания Орловской губернии в 1778 г. земли Малоархангельского уезда входили в состав Затруцкого стана Ливенского уезда Киевской губернии (с 1708 по 1719 г.), а с 1719 до 1778 г. Ливенский уезд был приписан к Елецкой провинции Азовской (Воронежской) губернии.

В 1796 г. Малоархангельский уезд ликвидируется, его территория включается в состав Ливенского уезда. Как административный центр г. Малоархангельск восстановлен в 1802 г. [9].

Название села, как и местной речки Нетрубеж, произошло от названия приграничного города Трубеж Киевской Руси (только уже с приставкой *не-*) и присвоено ему переселенцами, перебравшимися на рубеже XV в. на юг Орловщины. Означало оно «малый Трубеж», «новый Трубеж»⁵ [10].

Николай Андреевич Пушешников (1819–1898), отец инженера, оставив военное поприще по болезни, окончательно поселился в нетрубежском родовом имении. Имеется выписка из его послужного списка от 18 ноября 1855 г. № 9316 «Указ Его Величества Государя Императора Александра Николаевича Самодержца Всероссийского и проч.», подшитая к делу инженера А. Н. Пушечникова: «Предъявитель сего, Капитан Пушешников Николай Андреевич, от роду имеет 36 лет, вероисповедания православного, происходит из дворян Орловской губернии.

В службу вступил унтер-офицером Кирасирского Военного ордена полка 25 июля 1837 года, переименован в юнкера 20 сентября 1838 г., произведен в корнеты 20 июня 1839 г., произведен в поручики 18 августа 1843 г., уволен от службы по домашним обстоятельствам штабс-ротмистром 13 января 1845 г.» [11, л. 8].

Домашние обстоятельства были связаны с нездоровьем отца, которому было тяжело одному справляться хотя и с небольшим, но хлопотным хозяйством, разбросанным по разным уездам. Согласно служебному формуляру, у Николая Андреевича Пушешникова «состояло родового имения в Орловской и Курской губерниях, в Малоархангельском уезде – 19 душ, в Ливенском уезде – 17 душ, Шигровском – 19 душ крестьян. А за отцом его в тех же губерниях в Малоархангельском уезде – 14 душ, в Ливенском – 9 душ, Шигровском – 11 душ» [Там же, л. 8 об. – 9].

Вся жизнь в Орловской губернии держалась на хлебе – хлеб был «всею голова». Как до реформы (отмены крепостного права), так и в пореформенный период основным направлением сельского хозяйства в Елецком и Ливенском уездах по-прежнему оставалось производство зерновых. Специализировались и на выращивании конопли... А еще Орловская губерния издавна славилась плодовыми садами, чему способст-

⁵ Трубчевские краеведы пришли к следующей общей версии происхождения названия «Трубеж»: «От Киева на северо-восток последним городом в этом направлении был Трубеж, входивший в первое русское государство – Киевскую Русь, т. е. некий православный рубеж или граница, а за ней – земли вятичей, нынешняя Орловщина. Границы православных земель отмечали крестами. Крест – своеобразный рубеж, как и положено было на границе христианской земли, “t” и “рубеж” – вот вам и ТРубеж!»

вовали благоприятные почвенно-климатические условия. В дореволюционной России губерния занимала одно из первых мест по производству плодов. Особенно хорошие условия здесь были для выращивания яблок прославленного сорта «антоновка».

У многих помещиков Центральной России были большие фруктовые сады. За счет продажи фруктов садовое хозяйство приносило хозяину довольно приличный доход. Поэтому во всяком поместье разбивался плодовый сад, «служивший как для украшения, так и для потребностей владельца усадьбы. Причем в урожайные годы избыток фруктов и ягод продавался в ближайших городах. Такой сад разбивался на квадраты или прямоугольники, обрамленные аллеями. Внутри они засаживались плодовыми деревьями, а по краю – ягодными кустарниками» [12, с. 102].

К концу XIX в., по данным о перевозках по железным дорогам за 1894–1897 гг., плоды и ягоды частных хозяйств Орловщины, оказываются, составляли 80 % всех перевозимых плодов. По железным дорогам хлеб Черноземья и другие товары сельскохозяйственного производства стали направляться на экспорт. Это соответствовало интересам помещиков. Железные дороги приблизили губернию к рынкам сбыта [13].

Итак, вернувшийся домой штабс-ротмистр Николай Андреевич Пушешников сразу же «впрягся» в усадебные дела. Обычно небольшими имениями управлял сам помещик, как было и у Пушешниковых. Требовательный и рачительный владелец вникал во все тонкости хозяйственного управления: следил за экономным использованием пахотной земли, лугов для выпаса скота, роц, отдавал какие-то земли в распоряжение крестьян. Вел надзор за сельскохозяйственными работами: чтобы поле было хорошо вспахано, засеяно не редко и не часто, чтобы мелко было заборонено, чтобы знать, какой хлеб в какое время и в какую погоду сеять... Огород и сад при господском доме «оставался по-прежнему в заведовании экономии», обветшавшие хозяйственные постройки заменялись на новые. Работы было много с весны до поздней осени. Помещик сам вел приходно-расходные книги, в которых фиксировались все хозяйственные операции, в конце года подсчитывал доходы и расходы, а также составлял ведомости по урожаю. И пока старый помещик, отец его, находясь в Нетрубужском имении, занимался бухгалтерией, подводя итоги своих хозяйственных дел, Николай Андреевич был в разъездах, наводя порядок в других усадьбах: то в Ливенском, то в Шигровском уездах, то по делам в уездном городе Малоархангельске...

За пять лет пребывания Николая Андреевича дома в его жизни произошло два важных события – женитьба и рождение первенца. Жена его, Александра Дмитриевна (1827 года рождения), была дочерью полковника Ставракова Дмитрия Христофоровича (1781 года рождения), дослужив-

шегося до генерал-майора в 1827 г. [14], из семьи Христофора Ставраки Киевской губернии, грека по национальности, который за военные заслуги в войне с турками «смелостью в боях выслужил шпагу российского дворянина». Жили молодожены в с. Нетрубеж, в родовом имении Пушешниковых, где 19 июля 1847 г. родился их первенец, сын Андрей.

В конце 1849 г. Николай Андреевич Пушешников возобновил службу в Виленской бригаде пограничной стражи. Именно в это время «возникла потребность в укреплении и развитии органов, ответственных за защиту рубежей страны, в частности подразделений стражников, выполнявших таможенные функции».

Это было начало централизации и упорядочения деятельности пограничной охраны. Пограничная стража была разделена на бригады, полубригады и роты, подчинявшиеся начальникам таможенных округов (рис. 5). Всего было создано четыре бригады.

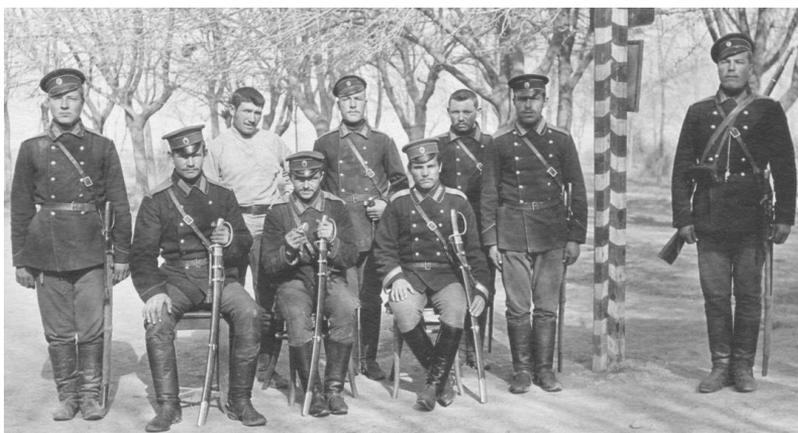


Рис. 5. Чины пограничной стражи Российской империи

Виленская бригада включала в себя пять рот. В состав роты входило два-три отряда, а они, в свою очередь, включали 15–20 постов во главе с вахмистрами и унтер-офицерами. На одного чина пограничной стражи приходился участок границы протяженностью от двух до пяти верст. В начале 1850-х гг. таможенные рубежи Российской империи были перенесены на внешние границы Царства Польского, после чего возникла необходимость в создании новых бригад пограничной стражи [15].

29 декабря 1849 г. Николай Андреевич Пушешников был определен на службу помощником надзирателя в Виленскую бригаду пограничной стражи. В г. Вильна он снял квартиру, куда вскоре «выписал» и свою молодую жену с маленьким сыном.

А 31 октября 1850 г., практически ровно через 300 лет со дня указа Ивана Грозного об избранной «тысяче лучших слуг», в семье Николая

Андреевича Пушешникова родился второй сын, Александр, который был крещен 12 ноября 1850 г. Факт рождения и крещения Александра, сына помощника надзирателя поручика Виленской бригады пограничной стражи дворянина Николая Андреевича Пушешникова и его жены Александры Дмитриевны, подтверждает «Метрическое свидетельство», выданное 4 декабря 1855 г. Литовской духовной консисторией г. Вильна [11, л. 6–7]. Таким образом, установлено точное место рождения нашего героя.

Небольшое пояснение: в конце XX в. авторы-составители московского издания о «самых знаменитых российских железнодорожниках» [16, с. 270] Т. Л. Пашкова и В. А. Михайлов, торопясь успеть к 100-летнему юбилею Транссиба, допустили в книге ряд неточностей и ошибок, в частности в биографиях Александра Николаевича Пушечникова и его отца, распространившихся потом по другим публикациям. «Повелись» на, казалось бы, авторитетное столичное издание и авторы выпуска о Пушечникове 2010 и 2016 гг. А. В. Хобта и Т. Н. Гордиенко [17]. Одна ошибка исправлена. Теперь мы знаем, что место рождения Александра Николаевича – г. Вильна, а не Орел, как указали Пашкова и Михайлов. Другая ошибка московских авторов заключается в том, что они приписали отцу Пушечникова участие в Русско-турецкой войне, что будет опровергнуто ниже. В настоящей статье мы преследуем цель восстановления исторической точности на основе подлинных архивных документов.

Вильна в то время принадлежала Российской империи. Еще в XIV в. немецкий летописец В. Магдебургский называл ее «русским городом». Что и понятно: православные русские на тот момент составляли большинство его населения, именуя себя по принадлежности к стране литвинами, а вот предки нынешних литовцев в то время жили больше по селам, были в основном язычниками. При этом Вильна была православным городом, в ней имелось множество церквей и находилась резиденция Западно-Русского митрополита, а в XVII в. появился Свято-Духов монастырь [18]...

Николай Андреевич Пушешников, продолжая исправно исполнять свой долг, 24 марта 1852 г. получил повышение по службе – был назначен надзирателем Виленской бригады пограничной стражи. 6 декабря 1852 г. был произведен в штабс-капитаны [11, л. 8 об.].

В начале 1853 г. в семье Пушешниковых родилась дочь Ольга [19, л. 92 об. – 93], а 28 декабря 1854 г. – вторая дочь Надежда [11, л. 8 об.].

«В походах и делах против неприятеля не находился», – отмечается в послужном списке Н. А. Пушешникова [Там же, л. 9]. А значит, он не был участником Русско-турецкой войны 1853–1856 гг., как приписали ему вышеназванные московские авторы. В Крымской войне из пограничной стражи принимала участие лишь региональная Таврическая бригада. Вопрос включения высшим военным руководством страны погра-

ничной стражи в мобилизационные планы той войны вообще не стоял. Это объясняется тем, что руководство Министерства финансов, которому подчинялась пограничная таможенная стража, видело в ней только специальную, а не военную силу [20].

В конце послужного списка Николая Андреевича Пушешникова читаем: «...уволен от службы 18 ноября 1855 г. (за болезнью) капитаном и с мундиром, в удостоверение чего и дан ему, Капитану Пушешникову, сей Указ об отставке за моим подписом и приложением печати. Санкт-Петербург, 16 мая 1857 г.» После даты в документе идет перечисление регалий и наград подписавшего его чиновника департамента Министерства финансов, а именно: «...Его Императорского Величества Всемилоостивейшего Государя моего Тайный Советник, Министр финансов, Член Государственного Совета, Статс-Секретарь, Сенатор, Императорских и Царских орденов: Благоверного Великого Князя Александра Невского, Белого Орла, Св. Владимира 2 ст., Св. Анны 1-й ст., Станислава 1 ст. Кавалер, имеющий темно-бронзовую медаль в память войны 1853–1856 гг. на Андреевской ленте и знак отличия беспорочной службы за XXX лет, Управляющий Департамента (внешней торговли Министерства финансов. – *Т. Г.*) генерал-лейтенант П. Брок» [11, л. 10]. Перечисленные награды П. Брока составители книги «Самые знаменитые железнодорожники» и приписали, не разобравшись, отцу Александра Пушечникова...

Как бы то ни было, увольнение «с мундиром» являлось своего рода почетной наградой за отличное служение Отечеству, которой удостоивались лучшие, поэтому служба Николая Андреевича Пушешникова в пограничной страже вызывает большое уважение к нему, как и ко всем стражникам и воинам, защищавшим рубежи нашей Родины, которые всегда были и будут элитой вооруженных сил страны, а главное – примером для подражания молодому поколению. Пограничная служба с древних времен считалась чрезвычайно значимой и важной для государства.

Итак, по окончании службы Николая Андреевича семья Пушешниковых уже прочно обосновалась в «родных пенатах» – в нетрубешском поместье. В округу с. Нетрубеж Малоархангельского уезда с эпохи Екатерины II (1762–1796) входили: центральная часть села, а также деревни Говорово или, иначе, Костомаров Колодезь, Вышний Нетрубеж (Вышенка), Долгий Колодезь (Пушкарка), Ивановка, Крутое, Небольсина и вновь поселенная Александровка. Всего считалось 18 владельцев и 22 помещичьих усадьбы. В центральной части, по обе стороны речки Нетрубеж, находилось 11 господских домов – небольших, бревенчатых. Церковь тогда тоже была деревянная, во имя воина и страстотерпца Дмитрия Солунского [21, с. 179–180].

Здесь, в Нетрубже, семья пополнилась еще тремя детьми: двумя младшими дочерьми – Еленой (1856 года рождения) и Марией (1859 года рождения) [19, л. 92 об. – 93], а также третьим сыном – Михаилом (16 июля 1860 г.) [8, с. 49].

Благодаря хранителям памяти рода Пушечниковых – праправнучке Пушечникова Андрея Николаевича (1847–1919) А. Н. Моргуновой-Скрипий (г. Уфа) и праправнуку Ольги Николаевны Пушечниковой-Орловой (1853–1920) К. Ю. Гончарову (г. Орел), нам почти удалось воссоздать историю семьи и построить генеалогическую ветвь орловской линии рода Пушечниковых (рис. 6).

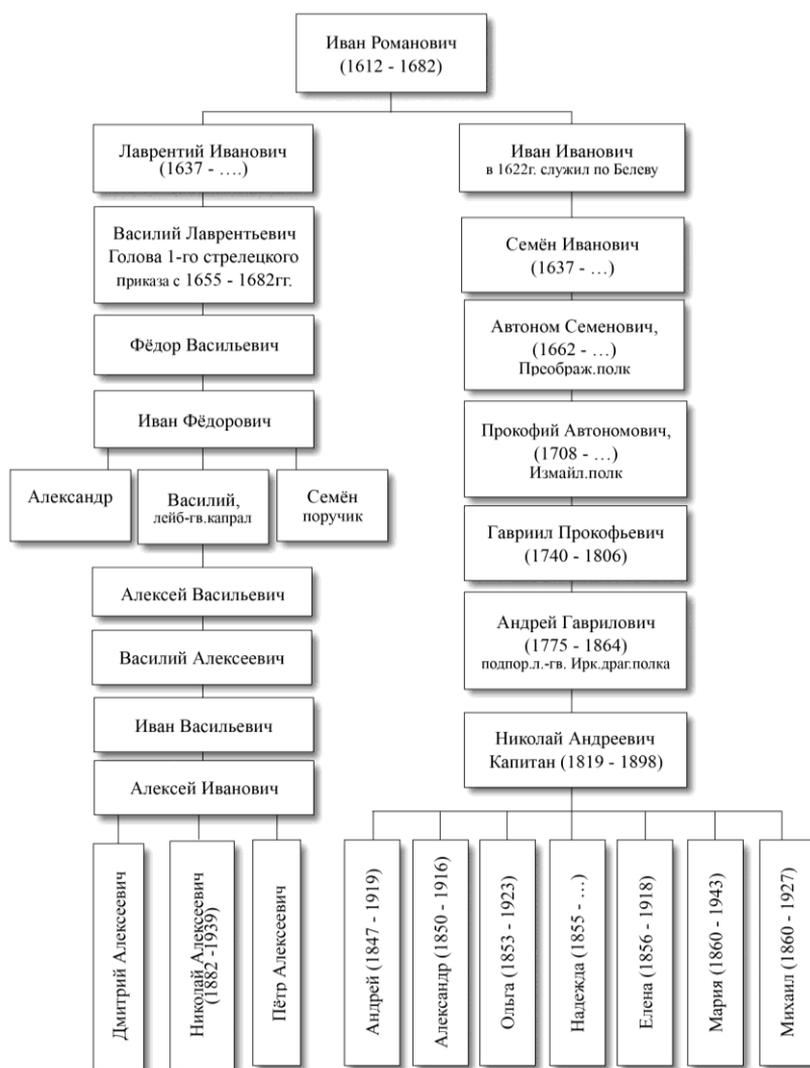


Рис. 6. Родословная Пушечниковых. 12 ноября 2025 г.

По сведениям «Волостей и важнейших селений Европейской России 1886 года», село Нетрубеж, бывшее владельческое и государственное, имело дворов 291, жителей 1892, церковь православную, школу, 6 лавок, 3 постоянных двора, кирпичный завод, ярмарку, устраивавшуюся 26 июня и 6 октября.

По спискам волостей 1890 г., с. Нетрубеж имело уже 13 селений, жителей 8744 (мужчин – 4469, женщин – 4275).

Владельцами имений в Нетрубеже, согласно «Окладным ведомостям помещиков уездов Орловской губернии» второй половины XIX в., были следующие поместные⁶ дворяне из рода Пушешниковых.

Капитан Пушешников Николай Андреевич являлся владельцем имений:

- в с. Нетрубеж Малоархангельского уезда, где имел крестьян – 34 души мужского пола, дворовых – 25 душ мужского пола [22, л. 59 об.];
- в сельце Елизаветовском Ливенского уезда, где крестьян насчитывалось 12 душ мужского пола, дворовых – 8 душ мужского пола [23, л. 75].

Капитанша Пушешникова Александра Дмитриевна владела имением в с. Нетрубеж Малоархангельского уезда с числом дворовых 1 душа мужского пола.

Штабс-ротмистр Пушешников Николай Васильевич был владельцем имений:

- в с. Нетрубеж Малоархангельского уезда, где имел крестьян – 51 душа мужского пола и дворовых – 53 души мужского пола;
- в д. Хмелевой Малоархангельского уезда, где крестьян насчитывалось 29 душ мужского пола [22, л. 59 об.].

Губернские секретари Пушешников Василий Дмитриевич и Пушешников Александр Дмитриевич были владельцами имения в д. Долгий Колодезь Малоархангельского уезда с количеством дворовых 58 душ мужского пола.

Губернская секретарша Пушешникова Наталья Васильевна являлась владелицей имения в сельце Чистые Колодези Малоархангельского уезда, крестьян у нее было 17 душ мужского пола, дворовых – 7 душ мужского пола [Там же, л. 58].

Все они были соседями или родственниками в том или ином колене. Семейные торжества и праздники отмечали вместе, широко, в боль-

⁶ Поместные дворяне – «испомещенные» изначально на государевы земли военнослужилые люди становились поместными дворянами. Постоянный доход они получали непосредственно с крестьян, причем именно в тех объемах, которые они и прежде платили своим боярам или монастырям.

шом кругу близких. Отношения их скрепляли почитание общих православных традиций и родовых устоев: дети почитают родителей, младшие дети повинуются старшим братьям и сестрам.

Но часто ли бывал и подолгу ли жил в своем поместье Николай Андреевич Пушечников? Пока служил – очень редко. Поселился в Нетрубеже, только выйдя в отставку. Таковы были все Пушечниковы: сначала служба. Да и, уходя в отставку с военной службы, Пушечниковы продолжали нести гражданскую. К примеру, сосед по Долгому Колодцу, что в Нетрубеже, Николай Васильевич Пушечников, после того как завершил военную карьеру в чине штабс-ротмистра, служил исправником (начальником полиции) в Малоархангельском уезде. Еще одни соседи тоже служили на выборных должностях в управе: Василий Дмитриевич Пушечников – в должности губернского секретаря (от земледельческой общины), брат его Александр Дмитриевич Пушечников – коллежского секретаря (от сельской общины) [24, л. 468, 581 об., 736].

Пушечниковы свято хранили свою землю. Бывшие приграничные территории уже таковыми не являлись. Их стали называть «хлебные губернии». Вдоль реки, там, где когда-то давно проходила государственная граница, располагались поместья Пушечниковых – настоящая агломерация усадеб... Усадебные дома, выстроенные из дубовых бревен, были добротными, просторными, рассчитанными на большую семью. При каждой усадьбе – флигели, хозяйственные постройки, ферма, дома, где жили дворовые, и это не только горничные, а также конюхи, пасечники, доярки, птичники.

Свое детство Александр Пушечников с пятилетнего возраста помнил в Нетрубеже. О воспитании дворянских детей, особенно в провинции, можно судить преимущественно на основе мемуарных источников. Родителям, обычно занятым усадебным хозяйством, не удавалось уделять воспитанию детей много внимания. С самого раннего детства ребенка отдавали на попечение кормилиц и нянь. Основой домашнего воспитания являлось формирование у ребенка религиозно-нравственных устоев. Его знакомили с системой христианских этических норм и традиций, определяющих стиль поведения дворянина. Молитвой начинался и заканчивался день для детей в дворянских семьях. По воскресеньям и праздникам они вместе с родителями посещали церковь [25, с. 225–226].

Очень важно отметить, что жизнь ребенка в дворянской семье была совсем не праздной: строгая дисциплина, послушание во всем, следование жесткому распорядку дня. Под неусыпным бдительным контролем (обычно входившим в обязанности гувернера) дети привыкали следить за собой и своим поведением каждую секунду. Мальчиков с юных лет приучали к серьезным физическим нагрузкам, воспитывающим силу

и выносливость. Девочек тоже воспитывали строго. Они ездили верхом, обучались танцам, которые были довольно сложными. Их не баловали: легкая одежда, прогулки. Они были закаленными физически.

Воспитание было направлено на формирование личности, точно соответствующей общепринятому в дворянских кругах образу «душевно и телесно здорового» человека благородного сословия. В идеале дворянин не только «человек чести»: верный, храбрый, честный и щедрый, но и «образцовый хозяин», обладающий такими качествами, как трудолюбие, скромность, бережливость и умеренность. Он должен был иметь обостренное чувство собственного достоинства и уважать не только людей, которые были выше его по социальному положению, но и тех, кто стоял неизмеримо ниже. Наконец, дворянину следовало обладать обширными практическими знаниями, необходимыми как в светской жизни, так и в повседневном быту сельской усадьбы, которые обеспечат «благополучие не в посторонних и наружных вещах, а во внутренности нашей души» [25, с. 227].

В 1861 г. Александр Пушечников поступил в Орловскую губернскую мужскую гимназию. Эта гимназия была тогда единственным светским учебным заведением в Орле и имела целью «доставить воспитывающемуся в них юношеству общее образование и вместе с тем служить пригготовительным заведением для поступления в университеты и другие высшие специальные училища».

Учиться в гимназии могли преимущественно дети обеспеченных родителей. Да и шутка ли сказать – немалые деньги за обучение вносились исправно за полгода вперед. Но родители Александра, видя тягу и интерес сына к науке, не задумываясь, обеспечили полностью его образование. В гимназии он изучал Закон Божий; русскую словесность; латинский, французский и немецкий языки; историю всеобщую и русскую; географию политическую; географию математическую и физическую; отдельные арифметику, математику и геометрию [11, л. 10].

Александр Пушечников наиболее успешен был в точных науках. Его особенно влекло к техническому прогрессу, в нем он видел благо, облегчающее людям жизнь. Уже в гимназии он мечтал о том, как будет строить железные дороги, которые объединят страну в единое целое, хотел изменить жизнь к лучшему, чтобы в России не было больше захолустных окраин... Большое влияние на такое решение оказало само время. С периодом учебы Александра в гимназии совпало строительство железных дорог в Орловской губернии, когда к г. Орлу были проложены Московско-Курская и Риго-Орловская линии. Александр с друзьями-гимназистами, впрочем, как и все население Орла, с интересом следили за происходившими в округе событиями по прокладке железной дороги, постройке вокзала, паровоз-

ного депо и пр. Они стали первыми свидетелями и самого главного торжественного события – открытия движения поездов на ст. Орел в 1868 г. Это было только начало прогресса, но оно захватило все помыслы юного гимназиста и окончательно определило его дальнейшую судьбу...

15 июня 1871 г., получив аттестат об окончании гимназии, Александр Пушечников, полный надежд на осуществление своей мечты, сразу же подал документы в Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения Императора Александра I и, выдержав вступительные экзамены, был принят на учебу.

Студенческие годы для Александра пролетели быстро. Сдав экзамены по четырем предметам, а это были строительное искусство, практическая механика, архитектура и геодезия, 20 мая 1876 г. Александр Николаевич Пушечников был удостоен звания гражданского инженера с правом на чин коллежского секретаря [26] и с правом производства строительных работ [27, л. 3 об.]. Наконец мечта сбылась, и он держал в руках диплом инженера путей сообщения!

С 1876 г. Александр Николаевич Пушечников начал свою службу в родных местах начальником дистанции частной Орловско-Грязской железной дороги (рис. 7). Управление дороги размещалось в Орле на ул. Садовой (ныне ул. М. Горького).



*Рис. 7. Александр Пушечников в молодости
(фотография из журнала «Известия инженеров путей сообщения»)*

Вот как писали его товарищи, инженеры путей сообщения, о начале его профессиональной деятельности: «...И уже через два года после выпуска он был назначен начальником службы пути этой дороги. Такой быстрый служебный успех нисколько, однако, не отразился на его взглядах на жизнь, и когда через 4 года после этого он, совместно с некоторыми другими служащими той же дороги, нашел вредящими делу действия Управляющего дорогой, то пошел на резкий конфликт с ним, в результате которого Управление дороги было расформировано и Александр Николаевич перешел на Московско-Курскую железную дорогу Начальником отдела новых работ, сформированного на этой дороге после известной Кукуевской катастрофы.

Здесь он пробыл, впрочем, недолго и в 1884 г. перешел на должность начальника службы пути только что открытой, первой в России, перед тем большой казенной железной дороги – Екатерининской. Александру Николаевичу пришлось налаживать заново казенное хозяйство, что он блестяще выполнил, в виду чего, по выкупе в казну Закавказской железной дороги, он был переведен на Кавказ на ту же должность» [28, с. 546].

В марте 1890 г. А. Н. Пушечников – в должности начальника службы ремонта пути и зданий Закавказской железной дороги – решал самые трудные инженерные задачи при организации работ в горной местности. Необходимо при этом отметить и особые климатические условия Закавказья, в частности «интенсивность дождей и быстроту таяния снегов», нередко вызывающих размывы пути и искусственных сооружений, что приводило к частому ремонту земляного полотна и замене шпал, а это влекло за собой большие расходы на ремонт пути, зданий и сооружений, как отмечается в издании 1896 г. по истории создания Закавказской железной дороги [29, с. 108].

В начале сентября 1891 г. проливные дожди обернулись размывом земляного полотна на Батумском участке дороги во многих местах, в частности ближе к Батуму, а на 93-й и 95-й верстах – разрушением двух мостов. Инженер Пушечников понимал большую значимость этой линии, ведущей к важному стратегическому и торговому пункту – Батумскому порту, «связанному с остальной сетью Закавказской железной дороги и обеспечивавшему более прочное положение Батумской области» [Там же, с. 57]. Совместно с начальником участка опытным инженером Николаем Семеновичем Зурабовым он оперативно организовал ремонтные бригады по всему фронту и сам потом выехал на проблемный участок, контролируя работы и обеспечивая действенную помощь на местах, пока не были устранены все повреждения. Приказом по Министерству путей сообщения (МПС) от 26 октября 1891 г. № 30 министром пу-

тей сообщения А. Я. Гюббенетом ему и начальнику участка объявлена благодарность: «Благодаря своевременной энергической распорядительности и деятельности начальника службы пути Закавказской железной дороги, надворного советника инженера путей сообщения Пушечникова и начальника местного участка той же службы, титулярного советника, инженера путей сообщения Зурабова, все означенные повреждения, несмотря на их серьезность, не сопровождались никакими несчастными случаями и сквозное движение поездов, по исправлении пути, восстановлено через 43 часа после прекращения ливня.

С особенным удовольствием делая известным по Ведомству Путей Сообщения о таковой усердной и полезной деятельности инженеров путей сообщения Пушечникова и Зурабова, объявляю им мою благодарность.

Министр Путей Сообщения, Статс-Секретарь Гюббенет» [27, л. 24].

Для Закавказской дороги была характерна еще одна проблема. Обилие влаги на Бакинском и Потийском участках при плохо пропускающей ее подпочве создавало обширные пространства никогда не просыхающих болот. С наступлением летней жары, особенно в июле и августе, вся растительная масса под влиянием тепла начинала разлагаться, создавая благоприятную среду для развития всякого рода микроорганизмов, в том числе вызывающих лихорадку. Из-за болотистости местности помещения на многих станциях были сырыми, что очень негативно сказывалась на здоровье работавших там людей.

Сам Александр Николаевич в 1892 г. тоже заболел лихорадкой и попросил отпуск с 25 июня по 10 августа для поправки здоровья, указав на то, что ни разу не пользовался им с начала работы в ведомстве [Там же, л. 29–29 об.]. На что 10 июня 1892 г. на имя начальника дороги был получен ответ из Санкт-Петербурга от Н. Е. Ададунова, председателя Временного управления железных дорог: «Ходатайство инженера Пушечникова об отпуске отклонено Управляющим Министерством, ввиду исключительных обстоятельств» [Там же, л. 30]. Между тем это заболевание, в то время малоизученное и трудно поддающееся лечению, косило множество людей. Главная особенность инфекции состояла в том, что после формального выздоровления организм долгое время оставался ослабленным, и человек не был способен выполнять свои служебные обязанности. Однако проблема таилась еще и в том, что лихорадка могла вернуться. По данным медслужбы, в 1893 г. на Закавказской железной дороге количество умерших по болезням вследствие лихорадки составило 363 чел. [29, с. 254–255].

Инженер А. Н. Пушечников, испытавший на себе это злоключение, разработал специальный проект здания для служащих, по которому бы-

ли построены особого типа жилые дома, «признанные полезными в целях профилактики заболеваний», и был отмечен премией [30, с. 315]. Проект этот демонстрировался в железнодорожном отделе МПС на Первой Всероссийской гигиенической выставке в 1893 г. (председатель – действительный статский советник В. М. Верховский), действовавшей с 21 мая по 10 октября в Санкт-Петербурге, и получил всеобщее одобрение [31, с. 119].

Под руководством Александра Николаевича в течение пяти лет его службы в Закавказье произведены изыскания и составлены проекты ветвей почти ко всем значительным пунктам. Инженер Пушечников на стыке XIX и XX вв. внес весомый и результативный вклад в процесс интенсификации строительства Закавказских железных дорог, обусловленный их военно-стратегическим значением.

В середине 1894 г. он был награжден орденом Благородной Бухары (или орденом Золотой звезды), который в России получил известность только с 1893 г., когда бухарский эмир совершил почти трехмесячное путешествие в Санкт-Петербург и обратно. К делу инженера путей сообщения А. Н. Пушечникова подшит приказ по МПС от 8 июля 1894 г. № 44: «Государь Император по Всеподданнейшему докладу Министра иностранных дел Всемиловнейше соизволил 17 июля сего года на принятие и ношение пожалованного Эмиром Бухарским ордена Золотой звезды II степени состоящему по Министерству путей сообщения штатным инженером VII класса начальником службы пути и ремонта сооружений Закавказской железной дороги коллежским советником, инженером путей сообщения Пушечниковым.

Министр путей сообщения, Гофмейстер Кривошеин» [27, л. 44].

29 декабря 1894 г. Александр Николаевич Пушечников был назначен на должность начальника Закавказской железной дороги [Там же, л. 9 об.]. В это же время его кандидатуру уже рассматривали в качестве руководителя постройкой еще одной линии в Закавказье – Карской железной дороги. Однако, когда на высочайшем уровне в 1895 г. обсуждался вопрос, кто же возглавит работы по возведению Забайкальской железной дороги в сложнейшей местности у Байкала, выбор пал именно на инженера Пушечникова

Великий князь Николай Михайлович, командующий 16-м грендерским Мингрельским полком, 29 апреля 1895 г. так писал императору Николаю II из Тифлиса: «...Говорят, что тоже мои мингрельцы назначены для постройки Карской железной дороги, но это еще не верно. Теперь произошел застой в работах, потому Главного Инженера Пушечникова вызвал М. Хилков в Петербург и отправляет его с другими молодыми кавказскими инженерами на Байкальское озеро, где встретились

всякие затруднения для обхода озера. Пушечников всего год как стал управляющим Закавказской дороги, но успел приобрести всеобщее уважение, как редкий знаток своего дела и образцовый работник. Его потеря будет здесь весьма чувствительна, особенно для успешного ведения Карской железной дороги...» [32].

Как отмечали потом коллеги инженера Пушечникова в некрологе о нем, во время службы Александра Николаевича на Кавказе «подверглось преобразованию не только все хозяйство Закавказских железных дорог, но был также выстроен целый ряд ветвей распоряжением службы пути этих дорог. В 1894 г. Александр Николаевич был назначен начальником Закавказских железных дорог и одновременно – начальником работ по сооружению незадолго перед тем начатой Тифлис-Карской железной дороги, но пробыл на этих должностях немного, так как уже в следующем году занял должность начальника работ по постройке Забайкальской железной дороги. С этого времени деятельность Александра Николаевича Пушечникова протекала почти исключительно в Сибири» [28, с. 546–547].

Итак, с 2 мая 1895 г. по приказу министра путей сообщения от 27 мая 1895 г. № 39 Александр Николаевич Пушечников вступал в должность начальника строительства Забайкальской железной дороги [27, л. 21 об., 67].

Сибирь стала особым этапом в его профессиональной биографии. Строительство Забайкальской железной дороги оказалось самым тяжелым и проблематичным, усугубившимся небывалым в крае наводнением 1897 г., затем последовавшими бедствиями – распространением в 1898 г. сибирской язвы среди лошадей и чумы среди рогатого скота, неурожаем хлеба в 1899-м, вылившимися в резкое, в 2 и более раза, повышение цен на продукты, фураж и рабочую силу. Большие проблемы привнесла вечная мерзлота. Все это негативно отразилось и на постройке дороги. В результате напряженного режима работы, бессонных ночей, бесконечной переписки с Госконтролем в 1898–1899 гг. здоровье Александра Николаевича окончательно расстроилось, и он вынужден был телеграфировать об этом М. И. Хилкову с просьбой назначить ему заместителя, «поскольку не считает себя вправе руководить работами в таком состоянии» [33, л. 199].

Министр доложил об этом императору. Николай II разрешил А. Н. Пушечникову уехать в отпуск для поправки здоровья в Европейскую Россию. Вместе с приказом об отпуске Александр Николаевич получил от министра путей сообщения М. И. Хилкова личное послание – «не обременять себя работой по выяснению недоразумений, обнаруженных контролем» [34, с. 58]. После этого без него был произведен осмотр

дороги «лишь с точки зрения технической удовлетворительности пути и искусственных сооружений».

Следует отдать должное высочайшей власти за понимание и доверие, выраженные инженеру Пушечникову. Конечно же, это было связано и с обеспокоенностью императора – он хотел довести до конца великое дело постройки Сибирской железной дороги, завещанное ему отцом Александром III. Подробное описание забайкальского периода деятельности А. Н. Пушечникова имеется в изданиях серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» 2010 и 2016 гг.

Постройка Забайкальской железной дороги, несмотря на всю трудность условий, в которых она создавалась, была закончена за шесть лет, включая прокладку ветви к китайской границе. Причем вследствие возникших в 1900 г. в Китае беспорядков, повлекших за собой мобилизацию и передвижение войск в пределы Маньчжурии, необходимо было ускорить окончание укладки пути на ветви к китайской границе и открыть по ней движение поездов к 1 марта 1901 г. Пушечников и здесь не подвел свое ведомство, согласившееся на условие «освободить его от Госконтроля», тормозившего все дело. И открытие временного движения на Кайдаловской ветви состоялось 12 февраля 1901 г. в присутствии А. Н. Пушечникова, забайкальского военного губернатора Е. И. Мациевского и подполковника Новакова [35; 36, с. 2].

Но тут пришла еще одна беда: в декабре 1900 г. железная дорога оказалась в тяжелом положении. Байкальская железнодорожная паромная переправа перестала работать в связи с поломкой вала и винта парома-ледокола «Байкал», перевозившего составы с одного берега на другой. Из-за разрыва движения поездов встал серьезный вопрос, что делать: или прокладывать рельсовый путь по льду, о чем говорили еще задолго до строительства переправы, или организовывать гужевую переправу грузов и пассажиров через Байкал. Тогда, в начале 1901 г., выбор был сделан в пользу гужевой переправы.

В условиях сложившейся тогда напряженной обстановки – мобилизации и срочных массовых воинских перевозок во время военной кампании в Китае 1900–1901 гг. – действовать надо было спешно, и надежда в это очень непростое время была только на Пушечникова. 4 января 1901 г. министр путей сообщения князь Хилков отправил телеграмму «срочным порядком в Иркутск к Пушечникову»: «В виду приостановления паромной переправы прошу Вас безотлагательно... принять самые энергичные меры к установлению гужевого тракта через Байкал», далее шли конкретные указания относительно организации мер по устройству ледовой переправы.

Отдельной депешей М. И. Хилков дал А. Н. Пушечникову полномочия действовать от его имени. Приняв командование, Александр Николаевич направил копии телеграмм начальнику Забайкальской железной дороги В. В. Оглоблину и заведующему Байкальской железнодорожной паромной переправой В. А. Заблоцкому. Подобные телеграммы были направлены всем причастным к этому делу руководителям:

– начальнику Забайкальской дороги инженеру Оглоблину: «Прошу 5 января в 9 часов утра на ст. Байкал подготовить для меня паровоз и вагон. В 12.00 прошу прибыть в Управление постройки железной дороги на заседание для обсуждения вопросов о создании гужевой переправы через оз. Байкал»;

– инженеру Мрозовскому – с указанием проложить ледовую дорогу по прямой линии от Мысовой до Баранчика с установкой телеграфных и верстовых столбов и теплого помещения с буфетом для пассажиров на середине Байкала;

– инженеру Дормидонтову – о постройке конюшен для лошадей и установке юрт для конюхов и рабочих;

– инженеру Смирнову – о постройке всех необходимых сооружений на ст. Мысовая;

– инженеру Михайловскому (ст. Борзя) – о мобилизации лошадей и возчиков: «Прошу Вас неотлагательно телеграфировать, когда и сколько можете дать казенных лошадей и конюхов, освободив их от работы без ущерба Ваших дел»;

– инженеру Ланге: «Требуется немедленно выслать в Мысовую 20 юрт из Мира и Аги и 40 юрт из Комарной и Турги, прошу вместе с ними прислать трех бурят, опытных в их установке»;

– г. Костареву: «Прошу озаботиться немедленной отправкой юрт войлока, печей Китайский разъезд» [17, с. 28; 37, с. 152–154].

В Иркутске сразу же было заказано 150 тулупов и столько же пар валенок, так как часть пассажиров не имела достаточно теплой одежды для проезда в санях или на телегах через Байкал. С Кайдаловской ветви взяли 60 юрт для помещения возчиков и рабочих из расчета на 600 чел. С этой же ветви выслали на Байкал 250 лошадей. Правда, открытие переправы затягивалось: 4 января на льду озера еще встречались полыньи, несколько лошадей днем провалилось. Но в ночь с 4 на 5 января мороз доходил уже до 40 °С. А. Н. Пушечников заверил министра, что через три дня перевозка грузов и пассажиров будет обеспечена по стабильному расписанию [37, с. 154–155].

И инженером слово было сдержано. Ледовую гужевую переправу с телеграфом через Байкал, буфетом с горячим чаем на середине пути, с полной необходимой инфраструктурой на обоих берегах озера он сдал в

эксплуатацию в кратчайший срок и в наилучшем виде. Проезжавший с осмотром линии в феврале 1901 г. начальник Управления железных дорог К. Э. Кетриц был удовлетворен отлично организованной Пушечниковым переправой.

Александр Николаевичу приходилось решать многие нестандартные задачи, но впервые примененный опыт зимней переправы через Байкал был использован и в последующие годы, пока вокруг южной оконечности озера не была построена Кругобайкальская железная дорога. А во время Русско-японской войны зимой 1904 г. сам министр путей сообщения М. И. Хилков открывал Байкальскую железнодорожную переправу, тогда уже с проложенными параллельно гужевой трассе рельсами по льду озера.

Сибирский писатель Валентин Распутин, изучив архивные документы и описания очевидцев, связанных с событиями Русско-японской войны, в своей книге «Сибирь, Сибирь...» воссоздал подлинную картину переправы, назвав ее «героической»: «С началом войны М. И. Хилков, министр путей сообщения, полностью перебрался на Байкал и перевез в Лиственичное свою семью. Здесь было самое узкое и тревожное место Транссиба, обозначенное на картах и в памяти пунктиром, готовым в любой час прерваться. А на восток сплошным потоком двинулась армия, там срочно требовался подвижной состав, и тогда впервые решено было проложить рельсы по льду. Байкал ничего подобного не испытывал, местный народ ничего похожего не видывал. Рядом с гужевой дорогой, где лошадки, запряженные в кошевки и розвальни, тянулись беспрерывной вереницей, пролегла дорога железная, где те же лошадки по рельсам катили вагоны. В каждой повозке по три человека, в тулупах и валенках, заготовленных специально для этой оказии, под каждый вагон – пара лошадок...» [Цит. по: 17, с. 28–29]. Было задействовано около 3 тыс. лошадей, на 42 верстах пути проложена была и пешая дорога, где через каждые 6 верст стояли теплые бараки для обогрева солдат.

Конечно же, главная роль в организации гужевой железнодорожной переправы, а также в личном руководстве делами во время переправки воинских составов через оз. Байкал принадлежала самому министру князю Хилкову. Его активная деятельность и энергия, забота и внимание к людям сглаживали трудности, которые приходилось преодолевать простому люду и солдатам при нелегком переходе через озеро. По поручению императора постоянно находясь на переправе, на пронизывающих байкальских ветрах, больной от простуды, М. И. Хилков стойчески держался, не покидая свой пост.

Князь всецело доверял А. Н. Пушечникову как самому себе. Он был наслышан о смелом инженере, еще будучи начальником Орловско-

Грязской железной дороги, после чего не без интереса наблюдал за его дальнейшей профессиональной деятельностью и не ошибся, назначив начальником строительства непростого участка Транссиба. Вот и сейчас, на Байкале, Хилкова не переставал занимать проблемный вопрос малой пропускной способности поездов в Сибири, и опять он решил положить-ся на проверенного делом и временем инженера...

19 июня 1905 г. А. Н. Пушечников получил от М. И. Хилкова следующую депешу: «Предлагаю Вам безотлагательно отправиться на Сибирскую и Забайкальскую железные дороги, где с одинаковыми правами главного инспектора принять на себя наблюдение за производимыми новыми сооружениями, разъяснения тех вопросов эксплуатации, о которых Вы найдете нужным сообщить мне. Об этом мной сообщено начальникам Сибирской и Забайкальской железных дорог. Хилков» [17, с. 32].

Необходимо было увеличить пропускную способность Сибирской и Забайкальской железных дорог от Челябинска до Маньчжурии до 22 пар поездов в сутки с одинаковой скоростью к ноябрю 1905 г. – такова была цель, поставленная высочайшей властью перед министром путей сообщения. А. Н. Пушечников с готовностью взялся за выполнение поручения министра. И работы под контролем надежного уполномоченного лица Хилкова закончили: реальная пропускная способность однопутной магистрали к концу Русско-японской войны выросла до 18–22 пар поездов в сутки.

Коллеги-инженеры дали самую высокую оценку работе А. Н. Пушечникова по постройке Забайкальской железной дороги: «Сооружение этой линии резко отличалось от постройки соседних участков строившейся одновременно средней части Сибирской железной дороги. Продольный профиль Забайкальской железной дороги был спроектирован по гораздо более строгим техническим условиям, и крутые подъемы были допущены лишь в двух особенно тяжелых местах. Благодаря своей широте взгляда Александр Николаевич рассматривал дело не только с точки зрения узко строительных интересов, но предвидел все неудобства для эксплуатации, происходящие от неумеренного допущения крутых подъемов, разбросанных на протяжении дороги длиной в тысячу с лишним верст. Дальнейшие события блистательно оправдали правильность его взглядов. В то время, как бывшая Средне-Сибирская железная дорога была почти целиком перестроена после войны с Японией, Забайкальская до сих пор находится, в основных своих элементах, в том виде, как она вышла из рук строителей» [28, с. 547].

За успешное окончание строительства Забайкальской дороги Александр Николаевич Пушечников получил благодарность от министра пу-

тей сообщения князя М. И. Хилкова и был произведен в действительные статские советники.

Пушечникова ценили как высококлассного инженера и руководителя, но мало кто знает о его просветительских деяниях. Между тем он уделял много внимания строительству на станциях православных храмов, школ, устройству библиотек, садов и оранжерей. Он единственный из начальников стал создателем первых десяти бесплатных народных читален по всей линии дороги. Это был беспрецедентный поступок приобщения рабочих к книгам, русскому литературному слову, познанию окружающего мира, а главное – действенный способ отвлечения их от вредных привычек, недостойных человеческого образа жизни. Пушечников не мог равнодушно наблюдать за деградацией рабочего люда, спускавшего все заработанные деньги на алкоголь. Он считал, что необходимо образовывать народ и обучать его грамоте, развивать культуру, строить школы, создавать библиотеки – дальше некуда было терпеть невежество русских людей. Во всех его трудах о недостатках в железнодорожном строительстве прослеживается в первую очередь рвение за народ России, который «коснеет в глубоком невежестве и находится в крайней бедности».

За огромный вклад в духовное развитие Забайкальского края начальник по постройке Забайкальской железной дороги А. Н. Пушечников и его старший помощник Г. В. Адрианов получили особый знак – «За содействие духовному просвещению Сибири» [38, с. 11–16].

В то же время Сибирь стала самым сложным и трудным жизненным этапом в биографии А. Н. Пушечникова, существенно подорвавшим его здоровье. Тем не менее в 1902 г. Александр Пушечников уже проверяет результаты изысканий на черноморской береговой дороге, откуда в 1904-м его направляют теперь уже на Дальний Восток, где опять потребовалась его помощь в скорейшем исполнении высочайшей воли Николая II. Было необходимо построить ветку от угольных шахт Сучана до Находки для доставки угля тихоокеанской эскадре и до Уссурийской железной дороги, нуждавшейся в важнейшем энергетическом топливе для паровозов.

С началом военных действий с Японией в 1904 г. в Петербурге был спешно выдвинут вопрос о строительстве Сучанской дороги. 1 апреля 1904 г. было созвано особое совещание представителей заинтересованных ведомств – министерств путей сообщения, финансов, земледелия и государственных имуществ, военного, а также Госконтроля. Было рассмотрено два проекта: первый представлен инженером путей сообщения А. Н. Пушечниковым, второй – Горным ведомством.

По обоим проектам западную часть дороги в 72 версты предлагалось построить с нормальной колеей. Что касалось горного участка длиной в 40 верст, то тут проекты существенно различались. Горное ведомство предлагало провести подвесную дорогу, инженер Пушечников – узкоколейную, с облегченными техническими условиями, а на особо трудных перевалах – устроить канатную передачу вагонов при помощи паровой силы.

Хотя проект Горного ведомства и оказался дешевле на 1300.000 р., совещание забраковало его, так как МПС не могло признать подвесную дорогу длиной в 40 верст в качестве самостоятельного пути сообщения. Кроме того, осмотр существующих подвесных дорог показал, что 95 % из них по разным причинам работает крайне неисправно, поэтому совещание остановилось на проекте Пушечникова [39, с. 79]. По последовавшему высочайшему утверждению постройки А. Н. Пушечников, назначенный начальником работ, с партией инженеров немедленно выехал на место.

Во Владивостоке по ул. Алеутской создается Управление постройки Сучанской ветви. Инженер Пушечников быстро знакомится со всем ходом дел и принимает решение главной проблемы строительства – прохождения 38-километрового сложного горного участка Сучан – Кангауз.

На основе собранных данных и собственных расчетов он составляет технический проект: по ровной местности от 30-й версты Уссурийской железной дороги до Кангауза проложить ширококолейную дорогу, а от Кангауза до Сучанского рудника через горные перевалы – узкоколейную, с использованием канатной тяги вагонов при помощи пяти подъемников и трех бремсбергов (устройство для спуска груза в вагонетках по наклонным рельсовым путям посредством канатной передачи). Такое решение, как отмечалось в обзоре военного губернатора Приморской области В. Е. Флуга, тогда впервые было применено в России [40, с. 259].

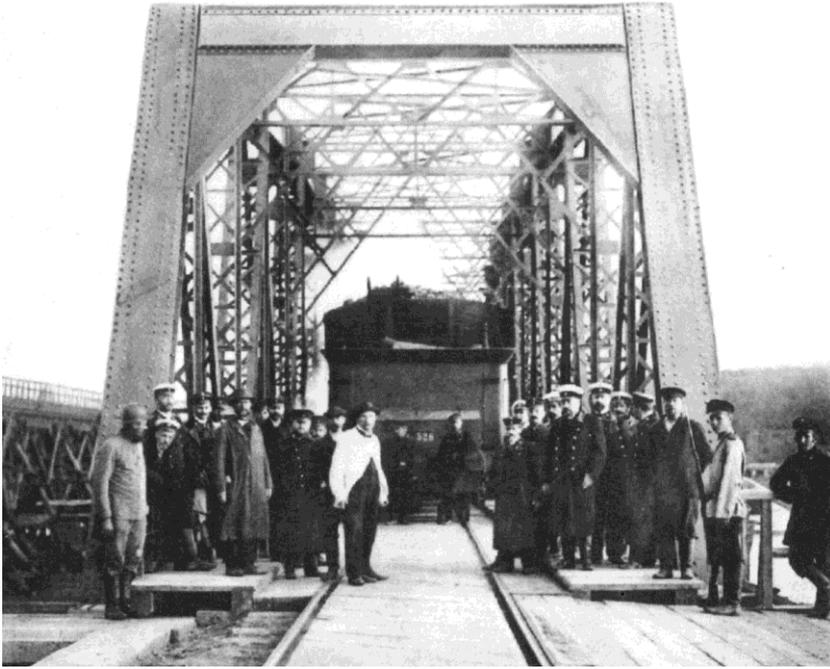
Проведя изыскания, в августе 1904 г. приступили к строительству Сучанской железнодорожной ветки в двух направлениях в целях ускорения ввиду условий военного времени, но, к сожалению, задачу выполнить не удалось. Были начаты работы в скальных грунтах, сделаны большие лесные заготовки, начата постройка деревянных мостов и гражданских сооружений, когда после падения Порт-Артура в январе 1905 г. по постановлению собравшегося во Владивостоке военного совета ввиду стратегических соображений возведение дороги было приостановлено [39, с. 80].

Как писал сам Пушечников, «по военным обстоятельствам постройка ветки была прекращена 26 января 1905 г. и возобновлена лишь весной 1906 года с рассрочкой на два года: 1906 и 1907. В виду того, что вся постройка эта небольшая, я не признал для себя подходящим жертвовать еще двумя годами своего труда такому небольшому делу и посоветовал Министерству путей сообщения в виду экономии уволить меня и поручить ее инженеру А. А. Студницкому-Биберту, занимавшему одновременно должности начальника участка и моего помощника. Министерство моим советом воспользовалось» [34].

10 февраля 1905 г. А. Н. Пушечников уезжает в Петербург и передает исполнение обязанностей начальника ветви своему верному заместителю – инженеру Александру Александровичу Студницкому-Биберту, с которым они вместе заканчивали строительство Забайкальской железной дороги, ее Кайдаловскую ветвь в 320 верст к китайской границе. Он был отличным начальником участка, и Пушечников не ошибся в инженере, пригласив его на постройку Сучанской ветви, которую тот успешно довел до конца.

Здесь следует отметить одно из лучших качеств, которыми отличался Александр Николаевич, – это искусство и умение подбирать кадры и управлять людьми, что является самым важным для любого руководителя и настоящего профессионала. Он был здравомыслящим командиром своей «дружины» и отличным организатором работ. Вступая в должность начальника, Пушечников подбирал себе грамотных помощников из тех, с кем служил или прежде учился или кого хорошо знал. Он ценил ум, работоспособность, товарищество и верность долгу. Принимая на работу инженеров, Пушечников лично беседовал с каждым, знакомясь и выявляя характер, способности, предпочтения, после чего назначал на должности: начальника отдела, участка, дистанции. Уже под конец работ знал цену каждому и никогда не забывал поощрять отличившихся. Потом в своих трудах не забывал отмечать и освещать особые заслуги своих подчиненных, к примеру начальников участков инженеров И. В. Лесневского, В. Л. Якубовского, вышеупомянутого А. А. Студницкого-Биберта и др.

В 1905–1907 гг. Александр Николаевич Пушечников взялся за возведение второго Иркутского моста (первый, деревянный, был построен тоже им в 1898 г.), где сэкономил более миллиона рублей (история его подробно описана в двух упомянутых выше выпусках серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» 2010 и 2016 гг.) [17, с. 35–45]. Но за свои труды незаслуженно (как позже разобрались) он попал под судебное разбирательство и около семи лет не получал жалованья [41, с. 10] (рис. 8).



*Рис. 8. Испытание Иркутского моста. 17 августа 1906 г.
А. Н. Пушечников – в форме справа*

В общей сложности Александр Николаевич Пушечников провел в Сибири больше десяти лет. Вот как он сам об этом писал: «В течение более тридцати лет я непрерывно занимался изысканиями, постройкой и эксплуатацией железных дорог, более десяти лет – в Сибири. Эта продолжительная практика убедила меня, что изыскания для железных дорог, постройка их и эксплуатация в России ведутся во многих отношениях крайне неудовлетворительно, и я по мере того, как приходил к таким убеждениям, пользовался представлявшимися мне случаями для борьбы с недочетами в этом деле...»

И когда в июне 1906 г. в МПС Пушечникову предложили возглавить изыскания для Амурской железной дороги, он поставил условие, чтобы ему разрешили это осуществить самостоятельно, «с принятием тех мер, которые обеспечат их правильность и успешность выполнения» и отказаться от организации изысканий, примененной при составлении проектов для Сибирской железной дороги, поскольку уже выяснилось, что проекты те были составлены крайне неудовлетворительно, в результате чего государство потерпело убытки на сотни миллионов рублей. Но поставленное им условие не было принято министерством, и в итоге тот порядок изысканий, который применялся раньше, дал весьма плачевные результаты [42, с. 1–2].

А. Н. Пушечников понимал, что Амурская дорога, конечно же, нужна, но строить дороги в Сибири, по его мнению, надо последовательно, сравнительно небольшими участками, принимая меры, чтобы вслед за строительством рельсового пути край заселялся и в нем возникала промышленность, продукты которой служили бы для удовлетворения первейших потребностей человеческого существования, и притом в количестве по возможности избыточном, сверх необходимого для удовлетворения местных нужд.

«Нам будет очень трудно защищаться, так как на месте мы не располагаем почти ничем из всего, что нужно для армии, а единственное, сколько-нибудь надежным сообщением между Европейской Россией и нашими дальневосточными владениями будет служить река Амур и Уссурийская железная дорога (Восточно-Китайская дорога проходит по чужой территории; но Китай, если даже не сделается воюющей с нами стороной, легко может стать страной, населенной враждебным нам народом). Провозная же способность Уссурийской дороги и реки Амура невелика... Амурская железная дорога, по мнению моему и многих других, может оправдать возлагаемые на нее Правительством надежды, только если она будет построена по правильно разработанному проекту, и если край почти одновременно с постройкой железной дороги будет заселен миллионами поселенцев из Европейской России, преданных нашему Отечеству... Пока страна не заселена и некультурна, отсутствие в ней хороших путей сообщения служит едва ли не лучшей гарантией против ее прочного захвата врагами; точно также наличность усовершенствованных путей сообщения в культурной стране, населенной любящим Отечество народом, служит надежнейшей гарантией против захвата ее врагами.

Поэтому на поставленный вопрос я отвечаю так: Амурскую дорогу и многие другие дороги в Сибири весьма полезно и желательно строить, при условии одновременного заселения края выходцами из России, но безусловно необходимо, чтобы жертвы на это не лишали населения коренной России средств, нужных для борьбы с угнетающими его невежеством и крайней бедностью.

Конечно, ответ этот не дает практических указаний для выхода из тяжелейшего положения, в котором находится Россия; путь к выходу, по моему мнению, может быть найден только упорным, дружным, бескорыстным трудом беззаветно преданных интересам русского народа наших соотечественников. Счастье наше, если их окажется не меньше, чем нужно для этого». Такими словами 1 августа 1908 г. инженер Пушечников закончил очередные свои записки, находясь в г. Орле [42, с. 44–46].

Здесь, в доме Голубевых, расположенном в узком Введенском переулке, спускавшемся прямо к р. Орлику, он жил у своей сестры Марии, где в основном и были написаны его последние работы. Мария Николаевна Голубева (в девичестве Пушечникова) была очень заботливой и милосердной ко всем, а особенно к брату Александру, который тоже испытывал теплые чувства к младшей сестре, настоявшей, чтобы брат остался у нее. В январе 1908 г. умер ее муж, и они с дочерью остались одни в большом доме. Александр Николаевич не мог отказать сестре и провел рядом с Машей весь свой недолгий век. Надо сказать, что семья Пушечниковых была дружной, о чем свидетельствуют семейные фотографии, предоставленные автору статьи прямым потомком старшей из сестер, Ольги Николаевны, – Константином Юрьевичем Гончаровым (г. Орел) (рис. 9).



Рис. 9. А. Н. Пушечников (стоит в центре на террасе) в кругу семьи в имении старшего брата Андрея. Село Шалимово Орловской губернии. 1908 г.

В роду Пушечниковых Александр Николаевич слыл выдающимся инженером, о нем чуть ли не легенды слагали. Например, в письме дяди К. Ю. Гончарова тот сообщал, что видел в детстве Александра Николаевича Пушечникова – он был у них в доме вместе со своим младшим братом Михаилом Николаевичем. А по рассказам отца, «Александр Николаевич был очень образованным человеком. От Москвы до самого Бай-

кала строилась железная дорога, и на побережье у озера ему установили памятник-бюст...». На самом деле А. Н. Пушечников строил дорогу от Иркутска до Байкала и далее от Мысовой до Сретенска, руководил также строительством паромной переправы через Байкал, пока прокладывалась Кругобайкальская железная дорога, однако памятника ему до сих пор никто не установил. Что касается книги «невыдуманных историй из жизни предков» А. Н. Моргуновой-Скрипий, она тоже, к сожалению, грешит «личными сочинениями» (в прямом смысле этого выражения) автора по части служебной деятельности А. Н. Пушечникова, хотя фактических данных об этом сейчас достаточно, и Алиса Николаевна пользовалась ими из открытых источников...

Александр Николаевич Пушечников действительно преумножил славу своего древнего служилого дворянского рода. Хотя он и не стал военным, но проявил себя на гражданском поприще, причем в деле государственной важности. Он участвовал в грандиозном проекте – прокладке железной дороги через всю Сибирь, выполняя высочайший указ российского императора Александра III от 25 февраля (9 марта) 1891 г. Это был первый в мировой практике проект строительства самой протяженной (в 9288,2 км) железной дороги, соединившей европейскую часть России с Дальним Востоком. Пушечникову достался наиболее трудный участок строительства – Забайкальская железная дорога.

Свою трудовую деятельность А. Н. Пушечников закончил в 1911 г. За «отлично-усердную и ревностную службу», как формулировали тогда, он удостоен всех орденов согласно предписанной последовательности правил наградной системы Российской империи, утвержденных в 1892 г. О беззаветном служении Родине и во благо людей говорят награды от высочайших особ, в том числе иностранных: серебряный портсигар – подарок императрицы, которую он сопровождал по Закавказской железной дороге; в тот же период службы им получен орден Золотой звезды от бухарского эмира, не говоря уже о многочисленных благодарностях.

Отойдя от практических дел, Александр Николаевич продолжал работать, но уже пером: до нас дошло около 30 его публикаций. В своих статьях и записках он рассматривал острые железнодорожные проблемы и высказывал предложения по улучшению методов строительства и эксплуатации путей сообщения в стране, издавал брошюры на собственные средства и, по его собственным словам, «рассчитывая, что статьи эти могут способствовать установлению более правильных взглядов на вопросы железнодорожного строительства в Сибири, я принял некоторые меры к распространению их: разослал Правительственным учреждениям (в Министерство путей сообщения и в Государственный контроль), мно-

гим членам Государственной думы, частным лицам, интересовавшимся железнодорожным делом; сделал несколько докладов в совещаниях некоторых думских партий в конце января 1908 года, а также в комиссии Совета съездов представителей промышленности и торговли» [42, с. 3].

Пушечникову хотелось успеть передать свой опыт коллегам и будущим последователям. Он глубоко надеялся и верил, что его предложения, выработанные в ходе многолетней практической деятельности, «может быть окажут некоторую пользу нашей Родине» и что «более опытные и преданные интересам Родины» люди смогут дать правильные разъяснения тем деятелям, которые «могут влиять на дальнейший ход нашего железнодорожного хозяйства» [Там же, с. 14].

Это был инженер до мозга костей, человек дела, страстно влюбленный в свою профессию, и именно эта страсть поглощала все другие интересы и радости жизни. Он так и не нашел времени создать собственную семью, а время было неумолимо. Он был уже далеко не молодым и больным человеком. Та лихорадка, которую он подхватил на Кавказе, все-таки оставила свои следы, отсюда – и бессонница, и упадок сил, и нервное перенапряжение, преследовавшие Александра Николаевича еще с Забайкалья...

Лечение за границей, прописанное лечащим врачом, помогало ненадолго. Минеральные воды хотя и считались панацеей от всех бед, но Александру Николаевичу не помогали. Последствия лихорадки сказались тяжелым неизлечимым заболеванием, от которого тогда страдали в том числе многие высокопоставленные особы, включая представителей царской фамилии, которых А. Н. Пушечников встречал на водах на юге России и в Сан-Ремо в Италии...

Александр Николаевич Пушечников скончался 26 сентября 1916 г. в Орле, где и похоронен на Крестильном кладбище рядом со своим родственником Голубевым Гавриилом Матвеевичем (1854–1908), в доме которого жил последние годы.

«Известия инженеров путей сообщения» в 1916 г. опубликовали некролог по поводу кончины своего товарища Пушечникова Александра Николаевича, добропорядочного, кристальной честности человека, преданного своему делу и Родине: «26-го сентября скончался в Орле инженер путей сообщения Александр Николаевич Пушечников. Умер он в 66 лет, но деятельность его закончилась уже почти 10 лет тому назад. Неизлечимая болезнь, сведшая его в могилу, не давала ему возможности заниматься любимым строительным делом, и последние годы своей жизни он медленно угасал, не будучи в состоянии принимать участие в переживаемых нами событиях. Вся его предыдущая жизнь представляла резкий контраст с этим печальным концом.

На Забайкальской железной дороге особенно ярко выделились основные черты характера покойного – его неутомимость, энергия, высокая преданность долгу и то, что отличало его среди массы русских людей, – отсутствие боязни ответственности. Соображения личные, можно сказать, не существовали для Александра Николаевича в тех случаях, когда он находил нужным, в интересах дела, провести какое-нибудь мероприятие. Никакие соображения о неудовольствии, которое он может вызвать в высших сферах, не останавливали его в тех случаях, когда он считал дело правым. Он смело шел на конфликты и всегда оставался победителем в них, так как всем имевшим с ним дело было ясно, что в дилемме *se soumettre ou se demettre* он всегда изберет второе решение.

Это же качество инженера Пушечникова делало службу с ним, несмотря на его исключительную требовательность и суровость, чрезвычайно определенной и приятной. Все, кто служил с ним, знали, что имеют дело только с Пушечниковым и что, если он признает действия своих подчиненных правильными, то не приходится опасаться никаких недоразумений ни со стороны высшего начальства, ни со стороны контроля. Последнего, не в пример большинству начальствующих лиц нашего ведомства, вовсе не боялся, рассматривая и решая всякий вопрос по существу, соблюдая интересы казны, как он сам понимал их, совершенно не интересуясь тем, совпадают ли его взгляды по тому или иному вопросу с точкой зрения контроля.

Все служившие с Александром Николаевичем, несомненно, хорошо помнят ту колоссальную работу, которую он лично бывал в состоянии исполнить без каких-либо видимых признаков усталости. Эта умеренность в работе подорвала даже и его железное здоровье, и уже в 1907 году, на 57-ом году жизни, ему пришлось покинуть активную деятельность, к которой ему так и не суждено было вернуться.

Почти через 10 лет после этого он умер. Пожелаем же, чтобы светлый образ его памяти надолго еще служил примером для настоящих и будущих строителей» [28, с. 547].

Военный писатель-государственник Кавад Раш, которому было свойственно провиденциальное чувство истории, писал: «Пушечникову повезло уйти из жизни в 1916 году, до катастрофы 1917 года. Начал он службу инженером – коллежским секретарем (МПС перешло в гражданское ведомство), а завершил службу в чине действительного статского советника (генерал-майора). Сын капитана прожил жизнь, достойную дворянина Пречистой Путеводительницы русских дорог» [2, с. 213].

И он оказался прав. Прошло совсем немного времени после смерти выдающегося инженера, как в стране произошли необратимые события: Октябрьский переворот 1917 г., смена политического строя и массовые

репрессии. Дворянское сословие было фактически объявлено вне закона. Декрет о земле, принятый 25 октября 1917 г., лишил дворян-помещиков основного источника существования, так как земли и дома их изымались государством. Из документа следовало, что имения переходят в руки крестьянских депутатов. Так оказалась на улице и семья младшего брата Александра Николаевича Пушечникова – Михаила, оставшегося за хозяина в отчем нетрубежском имении (рис. 10).



Рис. 10. Племянник А. Н. Пушечникова у родительского дома в Нетрубеже

Правда, вскоре ему разрешили поселиться на первом этаже своего дома, так как муж его дочери Натальи служил в Красной армии. Но 20 марта 1925 г. СНК ЦИК СССР было принято постановление за подписями М. Калинина, А. Рыкова и А. Енукидзе «О лишении бывших помещиков права на землепользование и проживание в принадлежавших им до Октябрьской революции хозяйствах», а согласно протоколу Орловского ГИКа от 21 ноября 1925 г. № 54, в списке помещиков на немедленное выселение и высылку за пределы Малоархангельского уезда значился и Пушечников с семьей.

Женщин отправили на поселение в отдаленный район, а судьба Михаила Николаевича до сих пор неизвестна. В их доме долгое время размещалась школа, ныне на месте родового гнезда Пушечниковых лишь останки поросшего бурьяном фундамента да обломки кирпичей, а

поодаль, возле некогда бывшего там храма, остатки погоста с каменными надгробиями, высеченными из цельного массива камня...

Многие представители дворянства покинули страну, но никто из Пушечниковых не уехал за границу. Однако от большой и славной династии Пушечниковых остались лишь немногие потомки, в основном из ветвей рода по женской линии, которые пытаются сохранить память о своих знаменитых предках, более трех столетий служивших на благо России. За могилой Александра Николаевича Пушечникова ухаживает Константин Юрьевич Гончаров, прапрабабушка которого Ольга Николаевна Пушечникова-Орлова была родной сестрой инженера. Благодаря К. Ю. Гончарову, плодотворно поработавшему в Государственном архиве Орловской области, мы смогли устранить многие белые пятна в биографии А. Н. Пушечникова.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Романов Н. С.* Летопись Иркутска за 1881–1901 гг. / Н. С. Романов ; подгот. Н. В. Куликаускене. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1993. 544 с.
2. *Раш К. Б.* Дворяне Пречистой Одигитрии русских дорог / К. Б. Раш // Державный путь : сб. очерков, стихов, интервью участников юбилейн. поездки «100 лет Транссибу», Москва – Владивосток – Москва, 9–25 июля 2001 г. / [сост. Татьяна Пашкова и Геннадий Иванов]. М. : Вече, 2002. 318 с.
3. Тысячная книга 1550 г. и Дворовая тетрадь 50-х годов XVI в. / подгот. к печати А. А. Зимин ; Акад. наук СССР, Ин-т истории. М. ; Л., 1950. 456 с.
4. *Абросимов Н. А.* 1-я Московская Головы Григория Желобова-Пушешникова стрелцкая статья (1550. Русское царство). Ф. 7058 / Н. А. Абросимов. URL: www.edinainedelima.ru.
5. Русский биографический словарь : в 25 т. / изд. под наблюдением председателя Императ. Рус. ист. о-ва А. А. Половцова. СПб. ; М. : Тип. Глав. упр. уделов, 1896–1913.
6. РГИА (Российский государственный исторический архив). Ф. 1343. Оп. 27. Д. 7619 (Департамент Герольдии Сената. Дело о дворянстве (Гербовое) Пушешниковых, по Курской и Орловской губерниям. 1862 г.). URL: <https://fgurgia.ru/object/6760137>.
7. ГАОО (Государственный архив Орловской области). Ф. 68. Оп. 1. Д. 55.
8. *Моргунова-Скрипий А. Н.* На круги своя: (невыведенные истории из жизни предков) / А. Н. Моргунова-Скрипий. Уфа : Книга-принт, 2023. 184 с.
9. История Малоархангельского района (езда) до 1917 года. URL: <https://maloarhangelsk.ru/istoriya-rayona-do-1917-goda>.
10. *Падин В. А.* Трубчевские «рубезжи» и Трубецкие. Брянский край / В. А. Падин, В. П. Левенок. URL: <https://www.puteshestvie32.ru/content/rubezhi>.
11. РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 2417.
12. *Гарипов Н.* Хозяйственная функция усадьбы как основа функционирования всего комплекса / Н. Гарипов, В. Сеницын // Вестник Международного института антиквариата «Мир искусств». 2014. № 1 (05). С. 100–107.
13. Орловский край во второй половине XIX века // Орловский вестник. 1898. 5 нояб.

14. Ставраков Дмитрий Христофорович // Генералитет российской императорской армии и флота. URL: https://web.archive.org/web/20161213111142/http://rusgeneral.ru/general_s4.html.
15. Защитники рубежей империи. Из истории Отдельного корпуса пограничной стражи // Военное обозрение. URL: <https://topwar.ru/75973-zaschitniki-rubezhey-imperii-iz-istorii-otdelnogo-korpusa-pogranichnoy-strazhi.html?ysclid=me5cjzmc5787425848>.
16. Самые знаменитые железнодорожники России / авт.-сост. Т. Л. Пашкова, В. А. Михайлов. М. : Вече, 2004. 480 с.
17. *Хобта А. В.* Александр Николаевич Пушечников (1850–1916) / А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко. 2-е изд., доп. и перераб. Иркутск : Вост.-Сиб. центр НТИ и б-к – структур. подразделение ВСЖД – фил. ОАО «РЖД», 2016. 84 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 1).
18. *Топоров А.* Русская Вильна. Как мы забывали города свои / Алексей Топоров // Царьград. URL: https://tsargrad.tv/articles/russkaja-vilna-kak-my-zabyvali-gorodasvoi_79362?ysclid=me5e3n0zyv269246204.
19. ГАОО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 65.
20. *Мусин Ф. С.* Защита интересов Российской империи на границе в случае обострения военно-политической обстановки во второй половине XIX века / Ф. С. Мусин // Вестник Тувинского государственного университета. 2012. № 1. С. 88–90.
21. *Чернов М. Н.* Колпна: рассказ о ее прошлом, осколки которого еще можно собрать / М. Н. Чернов. Орел : Изд-во ОРАГС, 2003. 223 с.
22. ГАОО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 420.
23. ГАОО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 344.
24. ГАОО. Ф. 101, т. 2. Оп. 1. Д. 2107 (Исповедные ведомости Дмитриевской церкви с. Нетрубеж Малоархангельского уезда Орловской губ. за 1850–1867 гг.).
25. *Барашев М. А.* Домашнее воспитание в русской дворянской семье второй половины XVIII – начала XIX в. / М. А. Барашев // Вопросы образования. 2010. № 1. С. 225–236.
26. Александр Пушечников // Список окончивших курс в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I за сто лет, 1810–1910. СПб., 1910. 225 с.
27. РГИА. Ф. 265. Оп. 1. Д. 370.
28. Александр Николаевич Пушечников [Некролог] // Известия инженеров путей сообщения. 1916. № 26.
29. История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за двадцать пять лет ее существования, 1871–1896 гг. / сост. А. М. Аргутинский-Долгоруков. Тифлис : Закавк. ж. д., 1896. 682 с.
30. *Хобта А. В.* Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX – начало XX вв.) / А. В. Хобта. Иркутск : ООО НПФ «Земля Иркутская» : Отгиск, 2009. 384 с. (История Восточной Сибири. Источники и исследования. Вып. 2).
31. *Пономарева В. В.* Первая Всероссийская гигиеническая выставка охранения народного здоровья, 1893 г. / В. В. Пономарева // Вестник Московского университета. Сер. 23, Антропология. 2023. № 2. С. 113–122.
32. Письмо великого князя Николая Михайловича императору Николаю II, 29 апреля 1895 г. Тифлис // Российский архив: история Отечества в свидетельствах и документах XVIII–XX вв. : альманах. М. : Студия «Тритэ» : Рос. архив, 1999. Т. 9. С. 334–336.
33. РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 428.
34. *Пушечников А. Н.* О недочетах в деле постройки железных дорог непосредственным распоряжением правительства / А. Н. Пушечников. СПб., 1907. 125 с.

35. Восточное обозрение. 1901. 14 февр.
36. Отчет по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской ж. д. до ст. Маньчжурия Китайской Восточной ж. д., 1898–1901 гг. СПб., 1904. 143 с.
37. Байкальская паромная железнодорожная переправа: к 100-летию строительства и эксплуатации / [редкол.: В. Г. Третьяков и др.]. Иркутск : Изд-во Иркут. гос. ун-та, 2000. 344 с.
38. Сибирские церкви и школы: [статистические сведения]: к десятилетию фонда имени Императора Александра III (1894–1904). СПб. : Гос. тип., 1904. 119 с.
39. Эмер А. А. Сучанская каменноугольная железная дорога / инж. А. Эмер. СПб. : Собр. инженеров путей сообщения, 1910. 42 с.
40. Маклюков А. В. Сучанская узкоколейная железная дорога (1904–1935) / А. В. Маклюков // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2016. № 3 (51). С. 258–262.
41. Пушечников А. Н. Объяснения инженера Пушечникова по поводу привлечения его к уголовному следствию / А. Н. Пушечников. СПб., 1913. 11 с.
42. Пушечников А. Н. О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России / А. Н. Пушечников. Орел, 1908. 46 с.

УДК 656.21(57)(09)

Н. В. Никифорова*

АНГАРА КАК ЕСТЕСТВЕННАЯ ПРЕГРАДА ДЛЯ СООРУЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Река Ангара играла важную роль в жизни железнодорожников начала XX столетия. В статье рассказывается о деятельности инженеров-путейцев, которые многие десятилетия укрепляли берега водного пути, о работе изыскательских партий, в ходе которой специалисты с успехом решали задачи по улучшению судоходных условий реки и прокладке железнодорожных путей вдоль ее берега. Рассматривается ситуация с выбором места для строительства железнодорожной станции в г. Иркутске, а также мостов через Ангару в гг. Иркутске и Братске.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: железная дорога, железнодорожное строительство, сооружение станций, мостостроение, инженер-путеец.

N. V. Nikiforova

ANGARA AS A NATURAL BARRIER TO RAILWAY CONSTRUCTION

The Angara River played a vital role in the lives of railroad workers in the early 20th century. This article explores the work of railway engineers who spent decades strengthening the banks of the river, as well as survey teams that successfully addressed challenges such as improving navigation conditions and laying railroad tracks along the riverbank. The site selection for the railway station in Irkutsk, as well as bridges across the Angara in Irkutsk and Bratsk, is also discussed.

KEYWORDS: railway, railway construction, station construction, bridge construction, railway engineer.

Могучая Ангара издревле притягивала человека своими чистыми водами, а своей необузданностью она внушала страх и «не давалась в руки». Имея большой уклон и большую скорость течения на всем своем протяжении от Байкала до Енисея, она вдобавок к этому характеризовалась сложным строением дна и берегов, что и вызывало появление на ней инженеров путей сообщения для решения задач, связанных как с ук-

* **Никифорова Наталья Викторовна**, старший преподаватель Иркутского государственного университета путей сообщения.

реплением берегов Ангары, так и с улучшением ее судоходных условий, а также с прокладкой железнодорожных путей вдоль берега реки. На протяжении многих десятилетий р. Ангара была связана с деятельностью инженеров-путейцев.

Правый берег Ангары в губернском городе Иркутске напротив впадения в нее р. Иркут, на котором находился Богоявленский собор, канцелярия и частные дома, в XVIII в. часто подвергался сильному подмыванию течением реки. Так, в 1747 г. подмыло берег у канцелярии, первого каменного здания Иркутска, бывшей приказной палаты, построенной в 1704 г. по приказу Петра I [1, с. 95]. Вода повредила фундамент канцелярии, здание в итоге пришлось разобрать [2, с. 188].

Проблему подмывания берега Ангары решали путем укрепления его обрубом, который с течением времени река все равно разрушала. Была предпринята попытка изменить русло Иркуты: в 1810 г. в его устье затопили пять судов, предоставленных частными лицами. Предполагалось, что это направит основной поток воды в протоку и тем самым ослабит напор Иркуты. Иркут, казалось бы, подчинился воле и действиям горожан, но первый же весенний ледоход унес суда, и река продолжила свой естественный путь. Попытки закрепить обрубками берег Ангары предпринимались постоянно. Со временем стало ясно, что требовалось применить принципиально иное инженерное решение – забивку шпунтовых свай с железными башмаками. Вступивший в 1819 г. в должность генерал-губернатора Михаил Сперанский привез с собой из Томска инженера путей сообщения Гавриила Батенькова (будущего декабриста), которому поручил выполнить поставленную задачу. Г. Батеньков разработал проект укрепления набережной, внося новые элементы в конструкцию, но вскоре покинул Иркутск. На замену ему Главное управление путей сообщения командировало инженера путей сообщения Александра Медведева. Под его руководством была построена деревянная набережная, но она постоянно требовала ремонта.

Строительство железной дороги от Красноярска до Иркутска и сооружение паромной железнодорожной переправы через Байкал требовали доставки большого количества грузов. В связи с этим Министерство путей сообщения в очередной раз обратило внимание на Ангару как на удобный путь для осуществления этих целей. Однако существовало затруднение. В средней части Ангары, начиная от Братска и вниз до самого устья, дно реки сложено из твердых кристаллических пород, которые выступали над водой в виде отдельных скал или камней, образуя пороги и затрудняя проход судов, делая его подчас очень опасным. И главной задачей стало улучшение судоходных качеств Ангары. Для решения этой задачи была организована экспедиция под руководством

инженера М. В. Чернцова. В 1887–1889 гг. на Ангаре, в районе порогов, были выполнены исследовательские работы, включавшие в себя съемку местности, промеры глубин, определение скорости течения и др. На основании исследований был составлен проект улучшения судоходных условий на реке. Часть порогов М. В. Чернцов предложил проходить особым пароходом – туером, другую часть – очистить от камней, а также зарегулировать реку в отдельных местах искусственными сооружениями – каналами и шлюзами. При этом Падунский порог (где позже была построена Братская ГЭС) предлагалось обойти каналом длиной 6,5 версты. Эти дорого стоившие работы не нашли поддержки в правительстве [3, с. 3; 4, с. 18–25].

Летом 1895 г. на строящейся Сибирской железной дороге работала комиссия под председательством товарища министра путей сообщения Н. П. Петрова. Когда в Иркутске рассматривался вопрос о прокладке железнодорожной ветви Иркутск – берег Байкала и о необходимости заказа парома-ледокола для использования на Байкале, высказывались сомнения в том, что ледокол продлит навигацию по озеру до десяти месяцев. По мнению А. Н. Пушечникова, едва ли было целесообразно строить эту ветвь и заказывать паром, затрачивая немалые средства [5, с. 442], лучше было бы усилить судоходство по Ангаре от Иркутска до Байкала и по самому озеру. Комиссия разделяла взгляд А. Н. Пушечникова: не стоило торопиться с заказом парома-ледокола [Там же, с. 644].

Однако после посещения министром путей сообщения князем М. И. Хилковым в 1895 г. Байкала паром-ледокол все-таки был заказан [6, с. 336]. В конце лета 1896 г. М. И. Хилков распорядился переправлять части ледокола в навигацию 1897 г. по Ангаре на легких баржах, а зимой 1896–1897 гг. – гужом, считая бесполезным приобретать новые туеры для р. Ангары, поскольку ее мощные пороги показали полную несостоятельность осуществления здесь туерного пароходства [7, л. 133–134, 136, 214]. Усилиями партии М. В. Чернцова самый трудный из ангарских порогов – Падунский – обошли по суше, построив для этого железную дорогу длиной около 2,5 км [8, с. 4]. На берегах Ангары она заканчивалась пристанями, где и проводилась перегрузка металлических частей ледокола. Для преодоления других ангарских порогов (Пьяного, Похмельного и т. д.) применяли туерный способ проводки пароходов. Для этого на пароходу была установлена лебедка с паровым приводом. К ней с помощью цепей прикреплялся якорь, забрасываемый вперед по ходу судна, которым усилием лебедки и подтягивался по камням пароход с баржами.

По мере приближения железнодорожного пути к Иркутску все острее становился вопрос о выборе места для железнодорожной станции,

которая бы обслуживала г. Иркутск, и о варианте направления линии далее на восток. Эти два вопроса, долгое время обсуждавшиеся в Иркутской городской думе, затрагивали еще одну важную тему – строительство железнодорожного моста через Ангару при условии, что железная дорога пойдет по правому берегу реки. Идею возведения капитального строения инженеры сразу отвергли как финансово затратное мероприятие, а понтонный железнодорожный мост не позволяли построить особенности реки и ее берегов, поэтому и от данной идеи отказались.

Мест для будущей станции было несколько (долина Каи, местность Звездочка, Якутская застава и др.). По настоянию городского управления, чтобы станция была как можно ближе к городу, и ввиду принятия решения о строительстве железнодорожной ветви от Иркутска до Байкала Министерство путей сообщения приняло решение построить станцию на левом берегу Ангары, пожертвовав предместьем Глазково (жители его были переселены).

Ветвь Иркутск – берег Байкала, построенная вначале как самостоятельная линия (еще не были известны окончательные результаты изысканий Кругобайкальской железной дороги), прошла по кромке левого берега р. Ангары. Инженер Григорий Адрианов вообще предлагал отказаться от строительства ветви, организовать паровое судоходство по Ангаре (и даже зарегулировать реку) от Иркутска до Байкала и по Байкалу, так как был убежден в том, что проложить Кругобайкальскую линию по западному берегу озера будет невозможно. Но ситуация разрешилась по-иному. С принятием решения о строительстве Кругобайкальской железной дороги по берегу озера железнодорожная ветвь стала частью транзитной магистрали. На протяжении почти 70 км путешественники могли любоваться красавицей-рекой, ее берегами и множеством островов, заросших древесной растительностью и кустарниками.

Вопрос о строительстве железнодорожного моста вновь возник в начале XX в. в период обсуждения планов строительства от Иркутска так называемой Ленской железной дороги – линии от Транссибирской магистрали до р. Лены и далее до Бодайбо. Бурные дискуссии в правительстве с участием местных властей привели к заключению, что начальной точкой будет не Иркутск, а станция на участке Канск – Тайшет.

Уже в 1930-е гг. такой точкой была выбрана ст. Тайшет, и дорога получила название «Байкало-Амурская магистраль». Вопрос о строительстве моста через Ангару перешел из области канцелярских переписок в практическую сферу. Железнодорожный мост был построен в 1948–1951 гг. в районе Старого Братска и существовал до начала строительства Братской гидроэлектростанции [9, л. 18].

Иркутск, остро нуждавшийся в наличии постоянного моста через Ангару, подошел к решению этого вопроса в 1930-е гг. Капитальное сооружение должно было стать памятником В. И. Ленину. Начавшее в 1931 г. работы местное строительное управление не справилось с задачей, и в 1934 г. строительство моста предали железнодорожникам. Мостотрест НКПС, преодолевая все невзгоды, блестяще справился с задачей, и в 1936 г. город получил уникальный по своим техническим характеристикам объект, которым пользуется до сих пор. По своей конструкции Ангарский мост в то время являлся единственным в Советском Союзе и Европе мостом подобного типа. Особенность его заключалась в том, что его арки очень пологие. Такие арки с огромной силой давят на опоры, требующие большой устойчивости. Значительная пологость арок потребовалась для того, чтобы сократить до минимума земляные работы и длину эстакад на берегах [10; 11].

Ангара всегда играла важную роль в жизни горожан – поила и кормила их. В начале XX в. жители предместья Глазково, которые первоначально составляли основную часть работников железной дороги, возили на лошадях воду из Ангары. Для этого в нескольких местах были устроены специальные съезды для наполнения бочек. К тому же хотя Ангара в то время и не изобиловала рыбными богатствами, но рыболовство среди жителей города было развито, помогая удовлетворить их семейные запросы на продукты питания.

Утилизировать ангарский водный путь, бесспорно, один из самых важных путей в экономической жизни Восточной Сибири, инженерам-путейцам не удалось, но после многолетнего существования вопроса о переходе реки капитальными сооружениями его удалось решить в утвердительном смысле.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Баландин С. Н.* Декабрист Г. С. Батеньков – инженер-строитель / С. Н. Баландин // Известия Сибирского отделения АН СССР. Серия общественных наук. 1975. № 11, вып. 3. С. 92–97.
2. *Летопись города Иркутска XVII–XIX вв.* / сост. и ред. Н. В. Куликаускене. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1996. 317 с.
3. Краткое описание исследования реки Ангары, произведенного Ангарской описной партией в 1887–1889 гг. под начальством инж. М. Чернцова. СПб. : Тип. братьев Пантелеевых, 1894. 72 с.
4. *Чернцов М. В.* К проекту Ангарского пути: пояснительная записка, составленная инженером Чернцовым / М. В. Чернцов. СПб. : Тип. М-ва путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1894. 42 с.
5. Комиссия для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895–1896.

6. *Романов Н. С.* Летопись города Иркутска за 1881–1901 гг. / Н. С. Романов. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1993. 542 с.
7. Российский государственный исторический архив. Ф. 364. Оп. 6. Д. 45.
8. *Чернцов М. В.* Отчет по работам по улучшению судоходных условий реки Ангары, 1894–1899 / М. В. Чернцов. СПб. : Упр. по сооружению Сиб. ж. д. : М-во путей сообщения, 1901.
9. Государственный архив Российской Федерации. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 1399.
10. Восточно-Сибирская правда. 1936. 16 нояб. (№ 269).
11. Восточно-Сибирский путь. 1936. 14 нояб.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИЗУЧЕНИЮ ЖИЗНЕННЫХ СТРАТЕГИЙ ЛИЧНОСТИ

В статье рассматривается понятие «жизненные стратегии», широко используемое в различных науках. Предпринята попытка систематизации основных теоретических подходов к изучению жизненных стратегий личности, представленных в зарубежной и российской науке. Зарубежные авторы рассматривают жизненные стратегии в контексте раскрытия творческого потенциала личности. Российские ученые применяют субъектно-деятельностный и системно-институциональный подходы. Приводятся различные типологии жизненных стратегий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *жизненные стратегии, потребности, жизненные цели, жизненные притязания, жизненные планы, жизненный успех, жизненные ситуации.*

M. V. Guzik

THEORETICAL APPROACHES TO THE STUDY OF LIFE STRATEGIES

This article examines the concept of "life strategies," which is widely used in various scientific fields. An attempt is made to systematize the main theoretical approaches to the study of life strategies, presented in foreign and Russian science. Foreign authors examine life strategies in the context of unlocking an individual's creative potential. Russian scholars apply the subject-activity and system-institutional approaches. Various typologies of life strategies are presented.

KEYWORDS: *life strategies, needs, life goals, life aspirations, life plans, life success, life situations.*

Каждый человек планирует свою жизнь на ближайшую и отдаленную перспективу. Это планирование обусловлено целями, т. е. желаемым результатом жизнедеятельности. Иначе говоря, человек выстраивает собственные жизненные стратегии, которые можно рассматривать как способ перехода из настоящего в желаемое будущее [1, с. 47].

* *Гузик Мария Васильевна, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Жизненные стратегии – это интегративная категория, применяемая в психологии, социологии, социальной психологии и антропологии.

Изначально термин «стратегия» использовался в военной сфере (греч. *stratēgia* < *stratos* – войско + *agō* – веду) и означал теорию и практику подготовки вооруженных сил к войне и ее ведению. В период развития капитализма этот термин стал применяться в политике, а затем в экономике, науке и других областях. В целом стратегию можно рассматривать как определенное направление в любой деятельности, на реализацию которого направлен весь потенциал субъектов этой деятельности. Любая стратегия имеет две основные составляющие: стратегические цели и план действия.

Во многих философских, психологических теориях жизненные стратегии рассматриваются в контексте раскрытия творческого потенциала личности. Такой подход применяли А. Адлер, Э. Фромм, К. Хорни, А. Маслоу и др.

А. Адлер считал, что человеку свойственно активно стремиться к одним переживаниям и избегать других, избирательно преобразовать и интерпретировать опыт и формировать различные паттерны по отношению к миру. Стратегии жизни он рассматривал с точки зрения адаптационного подхода, полагая, что жизненный стиль закладывается с детства и приобретает статус интегрированного, потому что человек должен приспособиться к жизни.

По мнению Э. Фромма, типы жизненных стратегий определяются соотношением экзистенциальных потребностей личности и требований социума. Он выделяет пять социальных типов характера и анализирует их с позиции продуктивности.

К. Хорни рассматривала социальный характер. С ее точки зрения, человек с детства вырабатывает три типа социального характера: стратегия ориентации на людей, от людей и против людей.

По мнению А. Маслоу, существует два типа жизненных стратегий: дефицитарная жизнь (Д-жизнь) и бытийная жизнь (Б-жизнь). Д-жизнь характеризуется ориентацией на реализацию дефицитарных потребностей (в безопасности) или требования окружения, рутинной и однообразием, отсутствием прогнозов будущего. Б-жизнь управляется стремлением человека к реализации своего потенциала, продуктивности и проявлению индивидуальности [2, с. 101].

В отечественной психологии наиболее полно эту проблему разрабатывала К. А. Абульханова-Славская. Она понимала жизненную стратегию как принципиальную, реализуемую в различных жизненных условиях и обстоятельствах способность личности к соединению своей индивидуальности с условиями жизни. С ее точки зрения, человек должен осознавать масштабы своей личности, свои цели, их соответствие и не-

соответствие обстоятельствам и понимать, что и как нужно изменить для достижения своих целей. Автор выделила три основных признака жизненных стратегий: выбор способа жизни, разрешение противоречия «хочу – имею», создание условий для самореализации. В качестве основных признаков жизненных стратегий она рассматривает жизнестроительство, жизнеориентирование и жизнетворчество. По ее мнению, наличие жизненной стратегии – это признак ее социально-психологической зрелости, проявляющийся в умении соединять свои возможности с требованием общества [3].

Большой вклад в исследование данной темы внес Ю. М. Резник, опубликовавший ряд работ в соавторстве с Т. Е. Резник, Е. А. Смирновым, Л. Г. Костюченко. Жизненные стратегии понимаются ими «как символически опосредованные и выходящие по своему воздействию за пределы сознания идеальные образования, реализующиеся в поведении человека его ориентиры и приоритеты» [4].

Ю. М. Резник применяет институциональный подход и системный анализ к изучению жизненных стратегий. В соответствии с институциональным подходом он рассматривает их как социально обусловленную систему ориентирования личности на долговременную перспективу. Исходя из системного подхода жизненные стратегии понимаются как компонент системы жизненного ориентирования личности. По мнению Ю. М. Резника, жизненные стратегии определяют личное, социальное и культурное будущее человека.

Анализируя жизненные стратегии, Ю. М. Резник и Е. А. Смирнов подчеркивают, что они являются результатом сознательного планирования и конструирования личностью своей жизни [5, с. 67].

Другой подход к анализу жизненных стратегий предложен Г. В. Иванченко. Она считает, что значение сознательного, рационального компонента в жизненной стратегии невысоко. «На наш взгляд, “вес” сознательного, рационального компонента в жизненной стратегии может быть минимальным – например, в деструктивных жизненных стратегиях; далеко не все элементы устойчивых стратегий оказываются сознательно планируемыми». Г. В. Иванченко определяет жизненные стратегии как обобщенные способы разрешения жизненных ситуаций и выбора значимых альтернатив [6, с. 102–103].

О. С. Васильева и Е. А. Демченко под стратегией жизни понимают такой способ бытия, систему ценностей и целей, реализация которых позволяет сделать жизнь человека наиболее эффективной. Самыми значимыми характеристиками жизненной стратегии являются уровень ответственности, степень осмысленности жизни, система ценностей и отношений человека. В качестве основных показателей эффективности

стратегии жизни рассматриваются удовлетворенность личности своей жизнью и ее психическое здоровье [7, с. 74].

По мнению М. А. Белугиной, личность, у которой существует сформированная стратегия жизни, планирует свою жизнь далеко в будущее, подробно разрабатывает жизненный путь, жизненная цель поставлена, и на каждом этапе предполагаются шаги по ее реализации. М. А. Белугина понимает жизненную стратегию как систему, состоящую из взаимовлияющих элементов:

1. Содержание предполагаемого будущего жизненного пути, включающего в себя жизненную позицию и жизненные цели личности.

2. Организационные характеристики жизненной стратегии личности, включающие в себя: протяженность временной перспективы, направление временной перспективы (от прошлого к настоящему и от него к будущему) и структурированность предполагаемого жизненного пути (насколько насыщены событиями различные планируемые периоды жизни человека, одни этапы жизненного пути более структурированы, другие – менее) [8].

Российскими учеными разработаны различные подходы к выделению типов жизненных стратегий личности. Ю. М. Резник выделял три основных типа жизненных стратегий: стратегия жизненного благополучия, стратегия жизненного успеха, стратегия жизненной самореализации. Автор использовал комплексный подход, отражающий характер социальной активности личности. В основе этой типологии лежат три разные, хотя и взаимосвязанные позиции: «иметь» (рецептивная активность), «достигать» («достиженческая» активность) и «быть» (творческая активность) [4, с. 103].

Ш. И. Алиев разработал подход, в соответствии с которым критерием выделения типов жизненных стратегий является главная цель человека. Он выделил три большие группы жизненных стратегий: целерациональные, ценностно-рациональные и традиционные. К целерациональным относятся такие стратегии, которые предполагают ориентацию на какую-либо цель (карьера, высокий доход и др.). Ценностно-рациональные ориентированы на определенные ценности (нравственные, семейные, религиозные и т. д.). Традиционные стратегии не являются полностью осознанными, человек может жить по принципу «живу как все», «живу как живу» [9, с. 99].

Д. А. Леонтьев описал два вида стратегий жизни, исходя из того, как человек понимает смысл своей жизни. Первый – путь адаптации, в этом случае смысл жизни находится в соответствии с окружающей реальностью. Второй – путь самореализации, его выбирают люди, которые приводят смысл жизни в соответствие со своим смыслом [10].

Е. И. Головаха и Н. В. Панина в зависимости от того, какой тип преобразовательного отношения к жизни выбирает человек, выделяют два основных типа людей: созерцатели и практики. Для созерцателей характерна глубина чувств и мыслей, но при этом они могут жить только мечтами и планами, не умея или не желая воплощать их в жизнь. Практики предпочитают реагировать на внешнее влияние непосредственным действием, при этом часто они не обдумывают план действий, не анализируют причины и не задумываются над последствиями. Они могут совершить много полезного, если не «наломают дров» [11].

Таким образом, теоретический анализ показывает, что жизненные стратегии определяют личное, социальное и культурное будущее личности. Жизненная стратегия формируется на основе жизненной позиции и включает в себя: главные ценности личности; наличие или отсутствие образа будущего; представления о прошлом, настоящем и будущем; наличие или отсутствие представлений о смысле жизни; жизненные цели и средства достижения целей; удовлетворенность жизнью. Также важными параметрами являются степень активности, уровень ответственности, инициативность, самостоятельность.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Гузик М. В.* Жизненные стратегии студентов технических вузов (на примере исследования в г. Иркутске) / М. В. Гузик, Н. В. Сидорова // Социология. 2025. № 6. С. 47–53. URL: https://soziologi.ru/archive/?ELEMENT_ID=63460.
2. *Купченко В. Е.* Типология жизненных стратегий в юности / В. Е. Купченко // Омский научный вестник. 2010. № 4 (89). С. 101–104.
3. *Абульханова-Славская К. А.* Стратегия жизни / К. А. Абульханова-Славская. М. : Мысль, 1991. 299 с.
4. *Резник Т. Е.* Жизненные стратегии личности / Т. Е. Резник, Ю. М. Резник // Социологические исследования. 1995. № 12. С. 100–106.
5. *Резник Ю. М.* Жизненные стратегии личности (опыт комплексного анализа) / Ю. М. Резник, Е. А. Смирнов. М. : Изд-во Независимого ин-та гражд. о-ва, 2002. 259 с.
6. *Иванченко Г. В.* На пороге профессиональной карьеры: профессиональные проблемы и личностные стратегии выбора / Г. В. Иванченко // Человек. 2005. № 3. С. 97–125.
7. *Васильева О. С.* Изучение основных характеристик жизненной стратегии человека / О. С. Васильева, Е. А. Демченко // Вопросы психологии. 2001. Март – апр. С. 74–85.
8. *Белугина М. А.* Жизненные стратегии у современных студентов: опыт психологического исследования / М. А. Белугина // Психология в вузе. 2008. № 6. С. 93–103.
9. *Алиев Ш. И.* Понятие и типы жизненных стратегий / Ш. И. Алиев // Известия Дагестанского государственного университета. Общественные и гуманитарные науки. 2012. № 1. С. 94–100.
10. *Леонтьев Д. А.* Психология смысла: природа, строение и динамика смысловой реальности : учеб. пособие / Д. А. Леонтьев. М. : Смысл, 1999. 486 с.
11. *Головаха Е. И.* Отношение к жизни: самооценка и разумная организация / Е. И. Головаха, Н. В. Панина. URL: <http://psyfactor.org/lib/panina.htm>.

УДК 94(571.53)

В. В. Ткачев*

САЛТЫКОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЛАТФОРМА В ТВОРЧЕСТВЕ И ЖИЗНИ И. И. ЛЕВИТАНА

Искусство является проводником в прошлое, в те времена, когда шло активное строительство новых путей через населенные пункты как в центральной части России, так и на ее отдаленных территориях. В творчестве Исаака Ильича Левитана прослеживаются многие сюжеты, которые подтверждают интерес художника к железным дорогам и событиям, связанным с путями. Мастер изображал железнодорожные станции, стремился запечатлеть на своих полотнах живописность окружающей местности. Произведения искусства могут стать полезными при восстановлении мест, связанных с архитектурными железнодорожными комплексами, представляющими собой отечественное наследие инженеров и архитекторов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история искусства, искусствознание, И. И. Левитан, пути сообщения, выставки, художественная жизнь, художественные музеи, пейзаж.

V. V. Tkachev

SALTYKOVSKAYA RAILWAY PLATFORM IN THE WORKS AND LIFE OF I. I. LEVITAN

Art is a guide to the past, when engineers and scientists were engaged in the construction of new routes through settlements both in the central part and in remote areas of Russia. In the work of Isaac Ilyich Levitan, many plots can be traced that confirm the artist's interest in railways and events associated with the tracks. The master depicted railway stations, sought to show the significance and picturesqueness of these places, which are becoming significant for local residents. Works of art are sources for the restoration of places associated with architectural railway complexes, which is part of the domestic heritage of engineers and architects.

KEYWORDS: history of art, art criticism, I. I. Levitan, communications, exhibitions, artistic life, art museums, landscape.

* **Ткачев Виталий Викторович**, исследователь, преподаватель-исследователь, педагог-организатор отдела краеведения и музейной работы ГАУ ДО ИО «Центр развития дополнительного образования детей».

В изобразительном искусстве нередко встречаются примеры того, что запечатленные мастерами на их полотнах, если можно так выразиться, объекты железнодорожной инфраструктуры, такие как железнодорожные пути и станции, в настоящее время являются уникальными памятниками историко-культурного значения. Также на живописных полотнах можно увидеть станции и пути, которые в настоящее время не сохранились или изменили свой прежний вид, были реконструированы, расширены, превратившись в современные архитектурные комплексы.

Картина «Вечер после дождя» русского художника Исаака Ильича Левитана (1860–1900) является одним из выдающихся его произведений. На данный момент она скрыта от глаз широкой публики, так как находится в частной коллекции. Печально, что редкие произведения искусства могут уходить в тень, несмотря на их художественную ценность.

И. И. Левитан, будучи нищим студентом Училища живописи, ваяния и зодчества, столкнулся на своем пути с множеством трудностей, однако именно в такие моменты формировался его уникальный стиль.

Салтыковка, дачный поселок, где Исаак Левитан проводил время, располагается неподалеку от Москвы. Этот живописный уголок был не только местом отдыха, но и источником вдохновения для многих художников. Железная дорога, проходящая через поселок и ведущая в Нижний Новгород, символизирует связь между культурными центрами России. Она служила важным транспортным узлом, позволяя художникам и писателям находить новые идеи и контакты.

И. И. Левитан, бывая в Салтыковке, впитал это состояние природы после дождя. Данный момент стал отправной точкой создания его знаменитых пейзажей, в которых отражается глубокая связь человека с природой. «Вечер после дождя» – это не просто пейзаж, это целая история, полная эмоций и переживаний, которые художник передал через игру света и тени, насыщенные цвета и детали.

Работа И. И. Левитана со временем стала символом русского пейзажа, восхваляющего красоту родной природы. Несмотря на финансовые трудности, талант и упорство художника позволили ему создать произведения, которые сегодня изучаются и ценятся во всем мире. Каждый штрих, нанесенный кистью, был полон смысла, каждая картина стала историей, отражающей его внутренний мир и восприятие окружающей действительности. Таким образом, «Вечер после дождя» – это не просто картина, а важный культурный артефакт, который, несмотря на свое недоступное местонахождение, продолжает жить в сердцах ценителей искусства [1].

В литературе и живописи можно проследить значительное развитие темы пейзажа, особенно в контексте изображения железнодорожных

путей и станций. Железная дорога как символ прогресса и изменений в обществе стала важным элементом художественного выражения. Например, в творчестве Исаака Левитана можно заметить особое внимание к железнодорожным станциям [2, с. 243; 3; 4].

И. И. Левитан, известный своими пейзажами, изображая железные дороги, передает настроение и чувство времени. Его картины, в которых присутствуют элементы железнодорожной инфраструктуры, демонстрируют не только технический прогресс, но и его влияние на природу. Эти образы становятся метафорами размышлений о жизни, ее изменении и неизбежности этих перемен [5, с. 13; 6, с. 4; 7, с. 22].

Исследователи подчеркивают, что станции и пути в работах И. И. Левитана не просто фоновый элемент. Они становятся важными символами, отражающими стремление человека к новым горизонтам. Железнодорожные пути, уходящие вдаль, вызывают ассоциации с путешествием, поиском и надеждой. Это создает глубину и многослойность его работ [8, с. 21; 9].

И. И. Левитан также обращается к состоянию природы, подчеркивая взаимодействие между человеком и окружающим миром. На его картинах железнодорожные пути часто сопоставляются с элементами природы, такими как реки, поля и леса. Это создает контраст между индустриальным прогрессом и вечными природными циклами [10; 11].

Исследователи подчеркивают, что тема железнодорожных путей в творчестве Исаака Левитана становится не только признаком времени, но и предметом философских размышлений. Они иллюстрируют взаимосвязь человека и природы, показывая, как технический прогресс влияет на восприятие окружающего мира. Этот аспект делает его художественное наследие актуальным и значимым для современного зрителя [12; 13; 14, с. 23].

Репродукции многих живописных полотен можно встретить на страницах альбомов, которые выпускались к различным юбилейным выставкам, и отдельных научных изданий в области искусства [15, с. 14]. Разбирая каждую работу, можно увидеть, как ученые выделяли разделы, темы для дальнейшего обсуждения и изучения. Они подтверждали значимость работ Исаака Левитана, сохранившего виды железнодорожных станций для следующих поколений. Многие изобразительные материалы послужили основой для знакомства новых исследователей с историей строительства и эксплуатации железнодорожных путей [16, с. 19].

Стоит отметить, что представленные научные труды подтверждают значимость деятельности И. И. Левитана в сохранении в искусстве образов железнодорожных станций, архитектурных комплексов, многие из которых до настоящего времени не сохранились в первоначальном

виде или были уничтожены. Также необходимо обратить внимание на то, что исследователи не обращаются к отдельным живописным полотнам художника, на которых запечатлены виды первых станций, особенности местного ландшафта и другие важные моменты для присутствующего в данный момент.

Изучая живописные полотна, издания по изобразительному искусству, можно познакомиться с особенностями создания видов памятников исторического и природного значения. Русские художники на протяжении долгого времени сохраняли достоверные образы железнодорожных станций и железных дорог, находившихся как в центральной части страны, так и в ее отдаленных регионах. Этот интерес к железной дороге можно рассматривать как следствие ее значимости для развития транспортной инфраструктуры России в частности и экономики страны в целом в XIX и начале XX в. Железные дороги не только связывали различные уголки огромного государства, но и становились символом прогресса и модернизации.

На примере творчества Исаака Левитана, известного русского пейзажиста, можно увидеть, как художники того времени отражали этот новый аспект жизни. И. И. Левитан в своих работах часто изображал железнодорожные станции, подчеркивая их архитектурные особенности и взаимодействие с природой. Его картины передают атмосферу движения, что отличает их от традиционных пейзажей. Например, на картине «Станция» художник мастерски передает не только форму здания, но и чувство ожидания, которое испытывали пассажиры и грузчики.

Также стоит отметить, что тема железных дорог и связанные с ней темы перемещения, расстояния, встреч вдохновляли многих художников. Они изображали как сам процесс путешествия, так и все, что с ним связано. Станции становились местом соприкосновения различных социальных слоев, что также отражалось в живописи. Художники не только фиксировали изменения в ландшафте, но и поднимали важные вопросы взаимодействия человека и технологий.

Изучая произведения искусства, можно убедиться в том, что русские художники, в том числе Исаак Левитан, не просто фиксировали технические достижения своего времени, они создавали глубокие художественные образы, отражающие изменения в обществе и культуре. Железные дороги, как важный элемент нового времени, стали неотъемлемой частью их творчества, символизируя не только прогресс, но и сложные человеческие эмоции, связанные с путешествием [17, л. 16].

Живописное полотно И. И. Левитана «Вечер после дождя» (также известного как «Салтыковская платформа» или «Платформа. Приближающийся поезд») показывает нам, как выглядели железнодорожные

пути и станции в прошлом, когда железнодорожное сообщение только начинало развиваться в разных регионах [Там же].

Картина написана Исааком Левитаном в 1879 г., когда художнику было 19 лет. На ней изображен пустой железнодорожный перрон с деревянным настилом и открытой платформой. Вечереет, только что прошел дождь. Влажный настил блестит под лучами заходящего солнца, а вдали видны огни приближающегося поезда. Однако пассажиров, ожидающих его, нет. Картина, ставшая одним из самых трогательных и поэтичных произведений Левитана, отражает период вынужденных ночных прогулок юного художника [18, л. 5; 19].

Однако И. И. Левитан не просто изобразил пустынный перрон. Он передал впечатление, которое произвел на него этот пейзаж.

Полотно было создано в дачном поселке Салтыковка под Москвой, где Исаак Левитан оказался по воле обстоятельств. Дело в том, что в 1879 г. на императора Александра II было совершено покушение, после чего всюду начали выявлять неблагонадежных лиц. Вскоре вышел странный указ, запрещающий евреям жить в столицах. В результате И. И. Левитан переселился в дачный поселок Салтыковка.

Дом молодого художника располагался прямо возле небольшого полустанка, через который ездили поезда на Нижний Новгород. И. И. Левитан часто ходил сюда, чтобы полюбоваться железнодорожными пейзажами, навевавшими ему воспоминания о детстве. Его семья жила в местечке Кибарты в Литве, которое находилось прямо на границе с Пруссией. Отец будущего художника был станционным служащим, поэтому Левитаны всей семьей жили на маленьком железнодорожном полустанке [19].

Картину «Вечер после дождя» художник написал в июле. Он тщательно прорисовал все до мельчайших деталей: и кассовый домик, и пешеходный настил, и блестящие после дождя рельсы, и кучевые облака, и закат. Так описывал эту картину искусствовед Иван Евдокимов: «В грозных сумерках, под низко нависшими облаками к платформе приближался девятичасовой поезд на Нижний. Трехглазый паровоз бросал столбы сильных широких лучей. Они прокалывали сумерки, нащупывали ближние кустарники, оживляли и заставляли трепетать их в белом переливающимся пламени. Платформа и рельсы, еще не просохшие от ливня, блестели, блестели лужи, купая в себе дрожащие разноцветные огни» [Там же].

Молодой нуждающийся Левитан быстро продал свое творение лавочнику-антиквару Ивану Родионову по прозвищу Саламандра за 40 р. серебром. Это были огромные деньги для начинающего художника, на которые он мог спустя год снять меблированную комнату на Лубянке.

Между тем картина «Вечер после дождя» осела в частных коллекциях, поэтому не экспонировалась ни на одной выставке. Одно время она даже считалась утерянной, пока однажды ее не принесли в Третьяковскую галерею на экспертизу. Так об этом вспоминает научный сотрудник отдела живописи Любовь Ивановна Захаренкова: «В начале 1990-х годов очередной владелец принес картину в Третьяковскую галерею на экспертизу. Тогда я видела уникальный холст своими глазами первый и последний раз. После тщательного исследования мы подтвердили подлинность кисти Левитана. Чьи стены сейчас украшает “Вечер после дождя”, не знаю. Предполагаю, что в частном собрании у кого-то в России. Вряд ли картина вывезена за границу, о таком ничего не слышала. Да это и противозаконно» [19].

К сожалению, теперь зрители могут видеть картину «Вечер после дождя» только на репродукциях. Ранняя ее продажа из-за нужды автора предопределила дальнейшую судьбу шедевра. Вот уже 130 лет он находится исключительно в частных коллекциях, а одно время даже считался утерянным. А вот полустанок Салтыковка сохранился до сих пор, конечно, уже не в том виде, в каком мы видим его на полотне Левитана. Сейчас эта станция состоит из двух платформ, на которые можно попасть по настилу через железнодорожные пути или через подземный переход. В 2016 г. южную платформу снесли, а вместо нее была построена более широкая островная платформа.

Сейчас станция находится в микрорайоне Салтыковский, входящем в городской округ Балашиха. Платформа названа в честь микрорайона Балашихи Салтыковского.

Вечерний сюжет был очень близок начинающему живописцу – он еще очень хорошо помнил то время, когда ему с братом просто негде было жить. Если не удавалось спрятаться от сторожа и остаться ночевать в училище, юношам ничего не оставалось, как идти на улицу и бродить всю ночь по городу, ожидая начала занятий.

Небо написано удивительно тонко и точно – плавные переливы от голубого и белого к желтому и почти красному показывают не только время года, суток, но и сиюминутное природное состояние. Вот-вот окончится дождь, о чем свидетельствуют и мокрые блестящие пути с перроном, и тяжелые дождевые тучи, проплывающие низко над землей.

Только у живописца Исаака Левитана сюжеты, связанные с изображением вокзалов, перронов и других строений, относящихся к железной дороге, получили поэтическое и даже философское представление. Настоящее наблюдение служит настоящей силой в изобразительном искусстве, которая погружает зрителей в глубинные смыслы содержательных сторон произведений [20].

Исаак Левитан, выдающийся русский художник, проявлял особый интерес к различным локациям, связанным с развитием железнодорожного транспорта. Этот аспект его творчества не только обогатил его художественный арсенал, но и стал отражением изменений в общественной жизни России конца XIX – начала XX в. Путешествуя по стране, он активно собирал необходимые материалы, которые в дальнейшем помогали ему при создании его работ.

И. И. Левитан тщательно исследовал архитектуру вокзалов, которые становились символами нового времени, а также окружающий их пейзаж. Его этюды, выполненные с большой внимательностью и любовью к природе, передавали атмосферу того времени. Он часто возвращался к одним и тем же местам, чтобы уловить изменчивость света и настроения, что позволяло ему создавать произведения, наполненные глубиной и эмоциями.

Посещение станций и железнодорожных путей дало Левитану уникальную возможность наблюдать за людьми, которые спешили по своим делам. Эти наблюдения обогащали его работы человеческими образами, добавляя к ним динамику и жизненность. Таким образом, его творчество стало не только художественным, но и социальным документом, отражающим дух эпохи. Левитан не просто изображал пейзажи; он создавал целые истории, которые были связаны с дореволюционной Россией и ее стремительным развитием благодаря развитию железнодорожного транспорта.

Таинственная судьба и у раннего левитановского этюда «Полустанок», который, по мнению экспертов, мог быть предварительным наброском к главному сюжету. Как сообщила директор Мемориального дома-музея Левитана в Плесе Ольга Наседкина, картина поступила в тихий городок на Волге, куда любил приезжать живописец, в 1984 г. в качестве дара от Министерства культуры РСФСР. Где находился этюд почти 85 лет и почему был скрыт от глаз публики, неизвестно [21].

Этюд «Полустанок», пронизанный томительной грустью и одиночеством (и жизнь у Левитана была короткая, и семейного счастья он так и не обрел), стал настоящей сенсацией на выставке «Русская пейзажная живопись второй половины XIX века», прошедшей в 1998 г. в Китае [Там же].

В искусстве существует множество примеров, иллюстрирующих, как художники собирали сведения о различных регионах, что потом помогало мастерам создавать различные пейзажи, в том числе посвященные теме дороги. На полотнах железная дорога выступает не только как важный транспортный путь, соединяющий города, но и как символ жизни и развития. Железные дороги играли ключевую роль в экономиче-

ском и культурном обмене, и художники стремились отразить это в своих произведениях.

Одним из ярких примеров такого подхода является и творчество Исаака Левитана. Этот русский художник, известный своими пейзажами, мастерски передавал атмосферу родной природы. Его работы часто включают элементы, связанные с промышленностью и транспортом, что указывает на влияние железных дорог на жизнь общества. На картине «Над вечным покоем» присутствуют не только природные мотивы, но и намек на человеческую деятельность, которая была направлена на создание благоприятных условий для жизни и взаимодействие с памятниками природы.

Исаак Ильич Левитан использовал цвета и свет для создания ощущения пространства и глубины. Его пейзажи вызывают у зрителя чувства спокойствия и умиротворения, но в то же время напоминают о динамике, которую приносит железная дорога. Таким образом, работа художника не только эстетична, но и наполнена социальным контекстом.

Изучение творчества И. И. Левитана позволяет глубже понять, как искусство может отражать изменения в общественной жизни. Железные дороги стали символом прогресса, и художники, включая Левитана, зафиксировали этот переход в своих работах. Таким образом, искусство становится не только отражением внешнего мира, но и важным источником информации о социальных и экономических процессах, происходящих в конкретный исторический период [21].

Исаак Левитан является выдающимся русским художником, живописцем, мастером пейзажа. В своих произведениях он мастерски передавал красоту родной природы. Его внимание к местным ландшафтам и природным объектам было не случайным. Левитан тщательно изучал окружающий мир, его особенности, изменчивость света, настроение природы... Он умел запечатлеть мгновения, когда природа раскрывается во всей своей красе. Благодаря этому множество его произведений стали своего рода визуальными хрониками времени.

Важным аспектом творчества И. И. Левитана было также внимание к различным проявлениям человеческой цивилизации. В частности, художник исследовал степень развития железных дорог, которые начали активно развиваться в России в конце XIX в. Железные дороги не только изменяли ландшафт, но и связывали удаленные уголки страны, открывая новые горизонты для путешествий и торговли. Левитан с интересом отображал эти изменения, документируя появление железнодорожных станций, мостов и путей, которые стали символами прогресса.

И. И. Левитан в своем творчестве обращается к истории строительства и эксплуатации железных дорог. Так, работа «Вечер после дождя»

является изобразительным источником, который знакомит современных зрителей с прошедшими событиями. В настоящем произведении не только демонстрируется природа, но и отражается дух того времени, в котором жил и творил известный мастер. Каждая деталь, каждая линия в его картине передают чувства и эмоции, возникающие при взаимодействии человека с природой и технологиями. И. И. Левитан заставляет зрителя задуматься о гармонии между природой и созданными человеком объектами, такими как железные дороги.

Творчество Исаака Левитана становится важным культурным наследием, позволяющим современным зрителям осознать, как изменился ландшафт России в результате строительства железных дорог. Его картины продолжают интересовать исследователей и искусствоведов, открывая новые грани понимания не только природы, но и самой человеческой жизни, ее взаимодействия с окружающим миром.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Ткачев В. В.* Мотивы пути в живописи И. И. Левитана (1870–1890-е гг.) / В. В. Ткачев // *Культура. Наука. Образование.* 2025. № 1 (74). С. 35–44.
2. *Русское искусство. Идея. Образ. Текст* / М. М. Алленов, С. С. Веселова, А. А. Карев и др. ; отв. ред. В. В. Седов и др. Санкт-Петербург : Алетейя : Независимый альянс, 2019. 371 с.
3. *Наседкина О. В.* К истории дома-музея И. И. Левитана / О. В. Наседкина // XVI Плесские чтения : материалы науч. конф. (Плесь, 25–26 авг., 20–22 окт. 2022 г.). / отв. ред. А. И. Сорокин. Иваново ; Плес : ПресСто, 2023. Вып. 16, ч. 1. С. 3–10.
4. *Виватенко С. В.* Исаак Левитан: заграничные поездки 1890-х годов и их влияние на творчество художника / С. В. Виватенко, Т. Е. Сиволап // XVI Плесские чтения : материалы науч. конф. (Плес, 25–26 авг., 20–22 окт. 2022 г.). / отв. ред. А. И. Сорокин. Иваново ; Плес : ПресСто, 2023. Вып. 16, ч. 1. С. 11–16.
5. *Федоров-Давыдов А. А.* Исаак Ильич Левитан: жизнь и творчество, 1860–1900 / А. А. Федоров-Давыдов. М. : Искусство, 1976. 571 с.
6. *Левитан И. И.* 1861–1900. Письма и воспоминания / Исаак Левитан. СПб. : Пальмира ; М. : Изд. технологии, 2022. 192 с.
7. *Исаак Левитан: история жизненного пути, творческое наследие* / авт. текста А. Сергеев. М. : Белый Город, 2005. 336 с.
8. *Глаголь С.* Исаак Ильич Левитан: жизнь и творчество / С. Глаголь, И. Грабарь. М. : И. Кнебель, 1913. 120 с.
9. *Резник Ю. В.* Пленительная песня о русской природе (к 161-й годовщине рождения И. И. Левитана) / Ю. В. Резник // *Образ Родины: содержание, формирование, актуализация : материалы V Междунар. науч. конф., Москва 23 апр. 2021 г.* М. : МХПИ, 2021. С. 772–779.
10. *Филиппова О. Н.* Левитан и Ушаков в Подмосковье / О. Н. Филиппова // *Фундаментальные и прикладные научные исследования: инноватика в современном мире : сб. науч. ст. по материалам X Междунар. науч.-практ. конф. (21 марта 2023 г., г. Уфа) : в 3 ч.* Уфа : Изд. НИЦ «Вестник науки», 2023. Ч. 3. С. 57–59.

11. *Чижмак М. С.* Исаак Левитан и FIN DE SI ECLE: в поисках пути / М. С. Чижмак // Связь времен: история искусств в контексте символизма : в 3 кн. М. : БуксМАрт, 2021. Кн. 2. С. 282–295.
12. *Мальцева Е. А.* Железная дорога в контексте культуры XIX–XX вв. / Е. А. Мальцева // Мир культуры: искусство, наука, образование : сб. науч. ст. Челябинск : Изд-во Юж.-Урал. гос. ин-та искусств им. П. И. Чайковского, 2023. С. 113–114.
13. *Сорокин А.* Загадки плёсского притяжения / А. Сорокин // Русское искусство. Богатство российских регионов. 2023. № 1. С. 8–14. URL: http://ples-museum.ru/upload/iblock/ffd/76alle7z8lcowlwtigchi8mu5pjryo7w/ZHurnal-Russkoe-iskusstvo.-Bogatstvo-rossiyskikh-regionov.-I_2023.-ZAGADKI-PLYESSKOGO-PRITYAZHENIYA.-Avt.-Anatoliy-Sorokin.pdf.
14. Иркутский художественный музей им. В. П. Сукачева. Живопись. Графика. Декоративно-прикладное искусство : альбом. СПб. : ТОО изд. АРС, 1993. 264 с.
15. *Фатьянов А. Д.* Судьба сокровищ / А. Д. Фатьянов. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1967. 168 с.
16. *Фатьянов А. Д.* Художники, выставки, коллекционеры Иркутской губернии / А. Д. Фатьянов. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1995. 192 с.
17. Архив ИОХМ (Иркутского областного художественного музея им. В. П. Сукачева). Дело по истории художественной жизни в Иркутской губернии.
18. Архив ИОХМ. Дело о выставочном деле в Иркутской области.
19. Исаак Левитан. «Вечер после дождя» // Картины с историей : [сайт]. URL: <https://kartinysistoriey.ru/kak-sejchas-vyglyadit-platforma-v-balashihe-vozpetyaalevitanom-na-etoj-kartine>.
20. *Чурак Г.* Летний день Исаака Левитана. Из истории находок / Г. Чурак // Третьяковская галерея. 2014. № 1 (42). URL: <https://www.tg-m.ru/articles/1-2014-42/letniiden-isaaka-levitana>.
21. Загадка полустанка. Железнодорожный шедевр Левитана можно увидеть только в репродукции // Гудок. 2012. 6 февр. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=677929>.

УДК 343.9

И. А. Фомина*

К ВОПРОСУ О КРИМИНОЛОГИЧЕСКОМ ЗНАЧЕНИИ ИЗУЧЕНИЯ КРИМИНАЛЬНОЙ СУБКУЛЬТУРЫ

В статье рассматривается криминологическая значимость исследования криминальной субкультуры как социально-правового феномена, ее влияние на преступность. Анализируются структурные элементы и детерминанты преступной субкультуры, их трансформация в условиях цифровизации и глобализации, значимость их изучения для выработки мер и мероприятий по противодействию данному феномену. На основе проведенного исследования предлагаются рекомендации по совершенствованию мер противодействия криминальной субкультуре.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: криминальная субкультура, криминология, организованная преступность, пенитенциарная система, профилактика преступности.

I. A. Fomina

TO THE QUESTION OF CRIMINOLOGICAL SIGNIFICANCE OF THE STUDY OF CRIMINAL SUBCULTURE

The article considers the criminological significance of the study of criminal subculture as a socio-legal phenomenon, its impact on crime. The article analyzes the structural elements and determinants of criminal subculture, their transformation in the conditions of digitalization and globalization, the significance of their study for the development of measures and activities to counteract this phenomenon. On the basis of the study recommendations for improving measures to counteract criminal subculture are offered.

KEYWORDS: criminal subculture, criminology, organized crime, penitentiary system, crime prevention.

Криминальная субкультура как специфическая система ценностей, норм поведения и атрибутики, противопоставляющая себя общепринятым социальным нормам и способствующая воспроизводству преступ-

* **Фомина Инна Анатольевна**, кандидат юридических наук, доцент Восточно-Сибирского института МВД России.

ности, представляет собой сложный многоаспектный социальный феномен, требующий комплексного криминологического осмысления и разработки адекватных профилактических мер. Изучение криминальной субкультуры является неотъемлемой частью криминологических исследований, поскольку освещает особые социальные механизмы, формирующие поведение преступников и способствующие распространению преступности.

Современное состояние криминальной субкультуры характеризуется ее активной трансформацией под влиянием глобализации и цифровизации. Если раньше она была локализована преимущественно в местах лишения свободы и маргинальных слоях общества, то сегодня ее элементы проникают в молодежную среду через Интернет, музыку (например, блатную песню и ее современные аналоги), кино и социальные сети. Виртуальное пространство стало новой площадкой для пропаганды криминальных ценностей, вербовки в преступные сообщества и даже организации противоправной деятельности. Особую опасность представляет возникшая в середине 90-х гг. прошлого столетия и существующая до сих пор (пусть и в опосредованном и завуалированном виде) романтизация криминального образа жизни в массовой культуре, что способствует формированию искаженных представлений о преступности среди подростков. Таким образом, изучение криминальной субкультуры имеет важное теоретическое и практическое значение в рамках современной криминологии, поскольку позволяет выявить глубинные механизмы воспроизводства преступности, уяснить мотивацию существования и функционирования преступных групп и разработать более эффективные меры противодействия преступной деятельности. Особенно актуальным это становится в условиях трансформации социальных институтов и ценностных ориентаций, когда криминальная субкультура приобретает новые формы проявления, проникая в различные слои общества, особенно в среду несовершеннолетних и молодежи. Система профилактики криминальной субкультуры должна основываться на глубоком понимании ее социально-психологических механизмов, включающих процессы групповой идентификации, компенсации социальной депривации, протеста против общественных норм и поиска альтернативных способов самореализации.

С криминологической точки зрения субкультуры – это структурные и функциональные образования, отличающие лиц, принадлежащих к ним, от остальных членов общества и проявляющих чувство общности [1].

Следует учитывать, что криминальная субкультура базируется на строгой иерархии и неформальных нормах (воровских «понятиях»): же-

сткая стратификация («воры в законе», «смотрящие», «бойцы»), наличие своей символики и коммуникации (татуировки как маркеры статуса, жаргон, ритуалы), неминуемые наказания за нарушения (физическая расправа, понижение статуса) и так называемый кодекс поведения (например, запрет на сотрудничество с правоохранительными органами). Все это служит не только характеристикой данного феномена, но и основой идеологической целостности для его представителей (ценностная составляющая базируется на отрицании общественных устоев, культивировании силы, хитрости, презрения к закону и лояльности к «своим»), так как способствует консолидации преступных групп, обмену и передаче криминального опыта.

В отличие от общепринятой морали, поощряющей честность и социальную ответственность, криминальная субкультура возводит в ранг добродетели умение обмануть, подчинить слабых и избежать наказания. Знание указанных особенностей способствует разработке более детальной криминологической характеристики криминальной субкультуры.

Представители криминальной субкультуры – это всегда устойчивые социальные группы, которые принимают альтернативные нормы и ценности, направленные на осуществление преступной деятельности, поддерживают и оправдывают правонарушения, действуют в условиях скрытости и изоляции от общества, что, в свою очередь, затрудняет сбор и получение даже базовых данных о членах группы, тем самым создавая определенные связи между преступниками, формируя их идентичность.

Криминологическое изучение криминальной субкультуры способствует не только пониманию преступности, выявлению скрытых механизмов организованной преступности, объяснению устойчивости криминальных традиций и прогнозированию новых форм преступной активности, но и выявлению маркеров вовлечения в преступную среду. Так, пристальное внимание к изучению детерминантов криминальной субкультуры как первоисточников ее формирования и дальнейшего существования помогает понять механизмы воспроизводства преступности и определить цели последующей разработки эффективных мер ее профилактики.

Отдельное внимание при изучении криминальной субкультуры следует уделять комплексу взаимосвязанных факторов, способствующих формированию и воспроизводству криминальной субкультуры, анализ которых позволяет выявить глубинные причины ее устойчивости в различных социальных условиях. Так, многочисленные исследования подтверждают прямую корреляцию между уровнем экономического неравенства, бедностью, безработицей и распространением криминальных субкультурных элементов. В условиях социальной депривации, когда

значительные группы населения оказываются исключенными из системы легальных экономических отношений, криминальная субкультура предлагает им альтернативные пути социальной адаптации и материального обеспечения. Особенно ярко это проявляется в моногородах и депрессивных регионах, где криминальные ценности часто становятся доминирующими среди молодежи. Важным аспектом здесь является и то, что, в свою очередь, современная криминальная субкультура активно использует экономические механизмы, создавая параллельные системы распределения ресурсов и статусов, что делает ее привлекательной для социально уязвимых слоев населения.

Кроме того, в настоящее время, когда в мировом сообществе наблюдаются тенденции к разрушению традиционных институтов социализации (семьи, школы, трудовых коллективов), есть риск, что криминальная субкультура заполнит ценностный вакуум, предлагая четкую систему ориентаций и поведенческих моделей. Как обоснованно отмечает О. В. Ивушкина, «в настоящее время семья переживает серьезный упадок, нередко родители пренебрежительно относятся к детям, игнорируют их или же, наоборот, осуществляют гиперопеку над ними» [2, с. 199]. Кризис семьи как социального института, снижение воспитательного потенциала образовательных учреждений, ослабление общественного контроля создают благоприятные условия для распространения криминальных субкультур. Психологические механизмы групповой динамики, такие как конформизм, подражание авторитетам, стремление к групповой принадлежности, способствуют быстрому усвоению криминальных норм и ценностей, особенно среди подростков. Криминальная субкультура эксплуатирует естественные для этого возраста потребности в самоутверждении, признании и автономии, предлагая упрощенные, понятные, но при этом деструктивные способы их удовлетворения.

Все это усиливается динамичным развитием информационно-коммуникационных технологий в настоящее время, которые создают новые возможности для распространения и воспроизводства криминальной субкультуры. Использование данных технологий позволяет преступникам не только расширять свою преступную деятельность, но и уходить от уголовной ответственности [3, с. 111]. Так, социальные сети, мессенджеры, закрытые интернет-форумы стали эффективными инструментами вербовки новых adeptов, обучения криминальным практикам и координации противоправной деятельности. Виртуальное пространство позволило преодолеть территориальную ограниченность криминальных субкультур, создав транснациональные криминальные сообщества с единой системой ценностей и норм (появление кибержаргона, крипто-символики, проведение виртуальных «сходок»). Особую опасность здесь

представляет то, что интернет-среда обеспечивает анонимность и ощущение безнаказанности, что значительно снижает психологические барьеры для усвоения криминальных установок и норм.

Транснациональный характер многих преступных организаций, легкость коммуникации и перемещения, стирание культурных границ – все это способствует формированию глобализированных криминальных субкультур, объединяющих представителей разных стран и культур. Особенностью таких субкультур является их адаптивность – они способны вбирать в себя элементы местных культур, сохраняя общую криминальную направленность. При этом в рамках криминологического анализа детерминантов существования и проявления криминальной субкультуры нет несущественных или не имеющих значения для характеристики факторов. Например, криминальная субкультура часто использует этнические традиции и обычаи для укрепления групповой солидарности и противопоставления себя обществу. Особенно это актуально в современных условиях протекания миграционных процессов и межэтнической напряженности, когда криминальная субкультура может приобретать этническую окраску, что значительно усиливает их дезинтегрирующее воздействие на общество. Особенно опасны случаи, когда криминальные нормы маскируются под традиционные культурные практики, что затрудняет их идентификацию и противодействие им.

Криминологические исследования последних лет выявляют тревожную тенденцию омоложения носителей криминальной субкультуры [4]. Если ранее ее основные нормы усваивались преимущественно в местах лишения свободы, то сегодня они активно распространяются среди школьников и студентов, формируя так называемую школьную масть с собственной иерархией и нормами поведения. Это требует пересмотра традиционных подходов к профилактике криминальной субкультуры и разработки специальных мер противодействия ее распространению, направленных на разные возрастные и социальные группы. Особого внимания заслуживает проблема профилактики криминальной субкультуры в закрытых учреждениях (воспитательных колониях, СИЗО, спецшколах), где она приобретает наиболее выраженные и устойчивые формы, создавая серьезные препятствия для ресоциализации несовершеннолетних правонарушителей.

Международный опыт профилактики криминальной субкультуры (например, программы по работе с бандами в США, опыт Скандинавских стран по ресоциализации осужденных) демонстрирует эффективность комплексного подхода, сочетающего правовые запреты, социальную работу и альтернативные программы социализации.

Правовые меры профилактики криминальной субкультуры подразумевают законодательное противодействие ее распространению, совершенствование уголовного и административного законодательства. Так, в целях борьбы с распространением криминальной субкультуры необходимо законодательно установить юридическую ответственность за пропаганду криминального образа жизни, за создание и распространение материалов, пропагандирующих криминальную идеологию.

Организационно-управленческие меры профилактики должны включать создание межведомственной системы мониторинга криминальной субкультуры и противодействия ей с участием МВД России, ФСИН России, Минпросвещения России, Министерства культуры Российской Федерации и других заинтересованных ведомств. Особое значение имеет развитие системы оперативного выявления и документирования фактов распространения криминальной субкультуры в образовательных учреждениях, армии, молодежных объединениях с обязательным внедрением цифровых инструментов мониторинга криминального контента.

Социально-экономические меры профилактики должны быть направлены на устранение коренных причин распространения криминальной субкультуры – социального неравенства, бедности, безработицы, ограниченности социальных лифтов. Однако одних экономических мер недостаточно – они должны сочетаться с психолого-педагогическим сопровождением, помогающим преодолеть внутреннюю установку на криминальную самореализацию.

Психологические меры профилактики предполагают развитие системы психологической помощи лицам, подверженным влиянию криминальной субкультуры, и их ближайшему окружению. Особое внимание должно уделяться коррекции деформаций ценностно-нормативной сферы, формированию просоциальных моделей поведения, развитию навыков критического мышления и сопротивления групповому давлению.

Педагогические меры профилактики криминальной субкультуры среди несовершеннолетних должны основываться на принципах позитивной социализации, формирования правовой культуры и критического мышления. В этой связи требуется развитие интерактивных форм правового просвещения, использование технологий peer-to-peer education (обучения равными), вовлечение бывших носителей криминальной субкультуры в профилактическую работу. Особое внимание должно уделяться созданию альтернативных моделей самореализации через развитие системы дополнительного образования, волонтерских движений, спортивных и творческих проектов, способных конкурировать с криминальной субкультурой по степени эмоциональной привлекательности

для молодежи. Важным направлением является подготовка педагогических кадров, способных распознавать ранние признаки вовлечения в криминальную субкультуру и владеющих современными методами профилактической работы.

Отдельно следует отметить перспективность междисциплинарного подхода в рамках разработки средств противодействия распространению криминальной субкультуры и влияния искусственного интеллекта на ее эволюцию – объединение усилий криминологии и IT-технологий.

Таким образом, борьба с любыми проявлениями криминальной субкультуры и ее существованием в обществе требует комплексного подхода, включающего не только репрессивные меры, но и профилактическую работу, направленную на разрушение ее идеологических основ. Особое внимание должно уделяться воспитательным программам в образовательных учреждениях, контролю за контентом в Интернете и социальной реабилитации лиц, подверженных влиянию криминальной субкультуры. В этой связи изучение криминальной субкультуры остается важным направлением криминологических исследований. Анализ данного феномена позволяет не только глубже понять механизмы криминализации общества, но и разрабатывать более эффективные стратегии ее профилактики.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Тулегенов В. В. Криминальная субкультура: понятие, структура и соотношение со смежными понятиями / В. В. Тулегенов // Нефтегазовые технологии и экологическая безопасность. 2005. № 5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kriminalnaya-subkultura-ponyatie-struktura-i-sootnoshenie-so-smezhnymi-ponyatiyami>.
2. Ивушкина О. В. Детерминанты преступности несовершеннолетних как делинквентного поведения их личности / О. В. Ивушкина // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2025. № 1. С. 197–207.
3. Нынюк Р. Н. Информационная безопасность детей в Российской Федерации: проблемы реализации / Р. Н. Нынюк // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2023. № 2. С. 110–119.
4. Рябков А. М. Особенности распространения криминальной субкультуры среди несовершеннолетних подозреваемых, обвиняемых и осужденных / А. М. Рябков, Е. С. Степанова, Р. Р. Муслумов // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2022. № 3 (90). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-rasprostraneniya-kriminalnoy-subkultury-sredi-nesovershennoletnih-podozrevaemyh-obvinyaemyh-i-osuzhdennyh>.

УДК 347.133

В. В. Харунжа, Л. А. Чердакова*

ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ СДЕЛОК С ОТДЕЛЬНЫМИ ВИДАМИ ПОРОКОВ

Недействительность сделки означает, что действие, совершенное в качестве сделки, не создает тех правовых последствий, которые присущи данному виду сделок, а лишь влечет предусмотренные законом последствия, связанные с ее недействительностью. Недействительность сделки наступает в случае, если нарушено какое-либо из условий ее действительности: имеются пороки субъектного состава, воли или волеизъявления, содержания.

Авторы считают, что сделки с пороками нарушают стабильность гражданского оборота и порождают проблемы в правоприменении, и делают вывод, что достаточно хотя бы одного порока в сделке, чтобы признать ее недействительной не только в силу незаконности ее содержания, но и в силу нарушения требований к оформлению сделки, отсутствия надлежащего состава в ней или волеизъявления сторон.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: сделки, недействительные сделки, порок воли, порок в содержании сделки, недееспособные лица, мнимые и притворные сделки.

V. V. Harunzha, L. A. Cherdakova

LEGAL ANALYSIS OF TRANSACTIONS WITH CERTAIN TYPES OF DEFECTS

The invalidity of the transaction means that the action made as a transaction does not create the legal consequences that are inherent in this type of transactions, but entails only the consequences provided for by law related to its invalidity. The invalidity of the transaction occurs if any of the conditions of its reality is violated: there are vices of the subject composition, will or will, content, and in cases provided for by law or agreement of the parties.

The author believes that transactions with vices violate the stability of civil turnover and give rise to problems in law enforcement and concludes that at least one vice in the transaction is enough to recognize it not only due to the illegality of its content, but also a

* **Харунжа Виктория Владимировна**, специалист кафедры гражданского права Восточно-Сибирского филиала Российского государственного университета правосудия имени В. М. Лебедева;

Чердакова Лариса Анатольевна, кандидат юридических наук, доцент Восточно-Сибирского филиала Российского государственного университета правосудия.

violation of the requirement for the execution of the transaction, the absence of the proper composition in it or the will of the parties.

KEYWORDS: *transactions, invalid transactions, wills of will, vice in the content of the transaction, incompetent persons, imaginary and feigned transactions.*

Порочные сделки могут быть как оспоримыми, так и ничтожными. Оспоримые требуют констатации их порочности в судебном порядке, а до этого признаются действительными. Ничтожные сделки такого не требуют и сразу считаются незаконными с момента их совершения, что прямо следует из текста закона. Так, в ст. 171 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) [1] упоминается о ничтожности сделок, поскольку говорится о сделках, совершенных недееспособными лицами [2, с. 59]. Ничтожными признаются и сделки, совершенные малолетними гражданами за пределами их дееспособности (ст. 172 ГК РФ). Малолетние в возрасте от 6 до 14 лет вправе совершать мелкие бытовые сделки; сделки, направленные на получение безвозмездной выгоды, не требующие нотариального удостоверения либо государственной регистрации; сделки по распоряжению средствами, предоставленными законными представителями или с согласия последних третьим лицом для определенной цели.

Для несовершеннолетних лиц в возрасте от 14 до 18 лет в соответствии со ст. 26 ГК РФ есть возможность совершать самостоятельно любые сделки, получив полную дееспособность через трудовую эмансипацию или через процедуру вступления в брак (с предварительным снижением брачного возраста). В иных случаях эти лица могут совершать более широкий круг сделок, чем малолетние, но с согласия законных представителей или с их последующего одобрения в том числе.

Отдельно в законе рассматриваются случаи порочных сделок применительно к организациям, выходящим за пределы своей правоспособности или имеющим дефект статуса своего органа (ст. 173, 174 ГК РФ). Важно при этом доказать, что лицо, предъявившее иск, знало или заведомо должно было знать о ее незаконности. В случае если сделки совершены юридическим лицом за пределами его специальной правоспособности, то цели деятельности юридического лица определено ограничены им в своем уставе или других учредительных документах при условии, что они обладают общей правоспособностью. Само юридическое лицо, его учредитель (участник) или государственный орган, осуществляющий контроль или надзор за деятельностью юридического лица, могут оспорить такую сделку. Несомненно, требуется установление факта незнания об имеющихся ограничениях в данной организации. Стоит отметить, что указанные пороки могут быть установлены в суде, но доказывать только их недостаточно для констата-

ции судом незаконности такой сделки в силу закрепления законодателем особого обстоятельства применительно к ним. Если истцу удастся доказать недобросовестность контрагента в сделке с организацией через опровержение презумпции ст. 10 ГК РФ, то она будет признана судом незаконной, в противном случае ее действительность нельзя будет поколебать.

Если сделки совершены юридическими лицами, не имеющими лицензии на занятие соответствующей деятельностью, то их действия следует квалифицировать как порочные. То же относится к индивидуальным предпринимателям в силу общего правила о применении к ним положений о юридических лицах.

Незаконность сделки может возникнуть не только по причине нарушения субъектного состава, она может быть обусловлена дефектом волевого критерия. Так, согласно п. 1 ст. 177 ГК РФ, сделка, совершенная гражданином хотя и дееспособным, но находившимся в момент ее совершения в таком состоянии, когда он не был способен понимать значение своих действий или руководить ими, может быть признана судом недействительной по иску данного гражданина либо иных лиц, чьи права или охраняемые законом интересы в результате ее совершения нарушены. Данный факт подтверждается медицинской документацией и может быть оспорен при наличии ошибочных выводов медицинской комиссии.

Проблема порочных сделок напрямую связана с использованием сроков защиты в суде. Новые реалии, обусловленные изменением законодательства, усложнили процедуру доказывания (федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 266-ФЗ) [3]. Так, если в выписке из ЕГРН, полученной третьими лицами, информация о собственнике объекта недвижимости отсутствует, это налагает дополнительное обременение на истца, обязанного доказывать, когда именно ему стало очевиден факт нарушения его прав.

Приведем пример. В суде рассматривалось дело о признании сделки от февраля 2019 г. недействительной. Исковое заявление было подано в июле 2022 г., т. е. за пределами годичного срока исковой давности, хотя истец утверждал, что ему стало известно о нарушении своего права именно в год подачи заявления. Хотя в суде возник этот вопрос, доказательством явился результат запроса в регистрирующий орган. Также отмечалось, что день вынесения постановления об отказе в совершении нотариального действия или получения выписки из ЕГРН является началом течения срока исковой давности, что привело к отказу в удовлетворении ходатайства о применении срока исковой давности, поскольку он еще не истек к моменту рассмотрения дела в суде [4].

Таким образом, недействительные сделки являются серьезным правовым нарушением, которое может иметь негативные последствия для всех их участников. Такие сделки противоречат основным принципам гражданского законодательства и наносят ущерб стабильности экономического оборота [5]. Недействительность сделки наступает в случае, если нарушено какое-либо из условий ее действительности. Существует два вида недействительных сделок – ничтожные и оспоримые, каждый из которых имеет свои разновидности, будь то сделки, совершенные несовершеннолетними, или сделки, совершенные организациями, выходящими за пределы своей правоспособности, а также имеющими дефект статуса своего органа и объема полномочий.

Для признания сделки законной необходимо ее надлежащее оформление и содержание. Для устных сделок оформление не требуется, а вот письменные должны быть облечены в надлежащий вид – обычно это форма единого документа, которая подписана обеими сторонами и требуется для организаций всегда, а для граждан только в случае, если сумма сделки превышает 10 тыс. р. В случае нарушения этой формы закон предусматривает особое обстоятельство, лишая стороны права ссылаться на устные и свидетельские показания.

Признание действительной нотариально не удостоверенной сделки возможно при наличии двух условий: одна из сторон полностью или частично исполнила сделку; другая сторона уклоняется от совершения сделки.

В этих случаях суд вправе по требованию исполнившей сделку стороны признать ее действительной. В этом случае последующее нотариальное удостоверение сделки не требуется (п. 2 ст. 167 ГК РФ).

Государственная регистрация требуется для небольшого количества сделок, которые законодатель оставил после реформы 2013 г. Например, договор об ипотеке должен быть зарегистрирован в порядке, установленном для регистрации сделок с соответствующим имуществом (п. 3 ст. 339 ГК РФ). Несоблюдение этого правила влечет недействительность договора о залоге (п. 4 ст. 339 ГК РФ). Если одна из сторон уклоняется от регистрации сделки, решение о ее регистрации выносится по требованию заинтересованной стороны и является основанием для регистрации сделки. На сторону, которая необоснованно уклоняется от нотариального удостоверения сделки или ее регистрации, возлагается обязанность возместить другой стороне убытки, причиненные задержкой в совершении сделки или ее регистрации.

Сделками с пороками содержания следует назвать сделки, совершаемые с целью, заведомо противной основам правопорядка и нравственности (ст. 169 ГК РФ), а также мнимые и притворные сделки (ст. 170 ГК РФ).

Сделки, совершаемые с целью, заведомо противной основам правопорядка и нравственности, представляют собой квалифицированный состав недействительной сделки, не соответствующей требованиям закона. Иными словами, к составу недействительной сделки с пороком содержания добавляется квалифицирующий субъективный момент – цель. Следовательно, при установлении факта нарушения требований закона в условиях сделки такая сделка признается недействительной, но если при этом сделка была совершена с целью, заведомо противной основам правопорядка и нравственности, то наступают более серьезные последствия, предусмотренные законом, – взыскание всего полученного в доход государства.

Карательные санкции к одной или обеим сторонам могут быть применены при наличии следующих условий. Во-первых, карательные санкции применяются при наличии умысла хотя бы у одной из сторон. Во-вторых, для применения карательных санкций достаточно, чтобы хотя бы одна из сторон произвела исполнение или, во всяком случае, приступила к исполнению по такой сделке. В-третьих, карательные санкции применяются к стороне, умышленно совершившей такую сделку, причем независимо от того, произвела ли она сама ее исполнение или ограничилась принятием исполнения сделки от другой стороны. С учетом всех этих обстоятельств в доход государства будет взыскано либо все полученное по сделке, либо все причитавшееся в возмещение полученного, либо, наконец, и то и другое. Так, если с умыслом действовали обе стороны, но одна из сторон исполнение произвела, а другая не произвела, то со стороны, получившей исполнение по сделке, будет взыскано в доход государства как все ею полученное, так и все, что она сама должна была исполнить по сделке.

При заключении сделки необходимо, чтобы она отвечала истинным намерениям сторон [6, с. 152]. Так, мнимая сделка – это сделка, совершенная лишь для вида, без намерения создать соответствующие ей правовые последствия (п. 1 ст. 170 ГК РФ). При этом стороны (причем обязательно обе) умышленно, по взаимному соглашению выразили не то, что они на самом деле имели в виду, для того чтобы замаскировать свои подлинные замыслы. Как и мнимая, притворная сделка совершается для вида, без намерения создать правомерный юридический результат. Однако волеизъявление в притворной сделке направлено на достижение определенного правового эффекта, но в то же время стороны договариваются об иных правовых последствиях, нежели те, которые, согласно закону, являются результатом данного волеизъявления.

Мнимые сделки не порождают правовых последствий, а в случае притворной сделки, заключенной сторонами для вида, за ней скрывается

другая сделка. Если сделка совершена с целью прикрыть другую сделку, то применяются правила, относящиеся к той сделке, которую стороны действительно имели в виду (п. 2 ст. 170 ГК РФ). Если же одна из сторон полностью или частично исполнила прикрываемую сделку, требующую нотариального удостоверения, а другая уклоняется от этой обязанности, суд вправе по настоянию стороны, исполнившей сделку, признать ее действительной. Последующего оформления такой сделки не требуется (п. 2 ст. 165 ГК РФ).

Приведем пример из судебной практики. Так, в судебном разбирательстве сторона заявила о мнимости договора дарения автомобиля, ссылаясь на то, что он был заключен для вида. Мнимая сделка не требует констатации факта ее ничтожности и является таковой в силу закона [7], поэтому автомобиль был изъят у одаряемого и передан по возмездной сделке третьему лицу, первый в итоге предъявил виндикационный иск, который суд удовлетворил [8]. При этом не были применены последствия ничтожной сделки: как выяснилось, договор был заключен и даже составлен акт передачи, не удалось лишь зарегистрировать автомобиль из-за дефекта лобового стекла, что стало причиной спорной ситуации. В подобных делах стоит учитывать не только порядок заключения сделки, но и намерения сторон, добросовестность их поведения, обстоятельства, при которых вещь была и оказалась предметом сделки с третьим лицом.

Таким образом, достаточно хотя бы одного порока в сделке, чтобы признать ее недействительной не только в силу незаконности ее содержания, но и в силу нарушения требований к оформлению сделки, отсутствия надлежащего состава в ней или волеизъявления сторон.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гражданский кодекс Российской Федерации : ч. 1 от 30 нояб. 1994 г. № 51-ФЗ // Российская газета. 1994. 8 дек.
2. *Лазарева О. В.* Дефекты воли субъектов в гражданском законодательстве: вопросы теории и практики / О. В. Лазарева // Правовая политика и правовая жизнь. 2019. № 4. С. 59–65.
3. О внесении изменений в Федеральный закон «О персональных данных», отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившей силу части четырнадцатой статьи 30 Федерального закона «О банках и банковской деятельности» : Федер. закон от 14 июля 2022 г. № 266-ФЗ. URL: pravo.gov.ru.
4. URL: <https://www.advgazeta.ru>.
5. *Сепста С. А.* Недействительные сделки и их последствия: вопросы теории и правоприменительной практики / С. А. Сепста // Вестник науки. 2025. № 1 (82). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nedeystvitelnye-sdelki-i-ih-posledstviya-voprosy-teorii-i-pravoprimenitelnoy-praktiki>.

6. *Иванова Ю. В.* Виды недействительных сделок: ничтожные и оспоримые сделки / Ю. В. Иванова // Вестник науки. 2023. Т. 4, № 11 (68). С. 152–158.
7. *Кузнецова А. Р.* Современные проблемы ничтожных сделок в гражданском праве Российской Федерации / А. Р. Кузнецова. DOI 10.25136/2409-7136.2024.2.39743. EDN JHJLNI // Юридические исследования. 2024. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-problemy-nichtozhnyh-sdelok-v-grazhdanskom-prave-rossiyskoy-federatsii/viewer>.
8. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 16 июля 2024 г. № 117-КГ24-7-К4 // СПС «Гарант».

УДК 005.35

А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон, Д. М. Скитневский*

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КАК ЦЕЛЕВАЯ ФУНКЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ

В статье раскрывается категория ответственности как ключевой категории социального управления в контексте теории управления. Приводятся некоторые закономерности сложных систем. Предлагается структуризация ответственности на основе знания о двойственной природе индивида и общества. Подчеркивается, что индивидуальная и социальная ответственность принципиально различаются в разных форматах общества и мышления: в действующем, потребительском формате и в его альтернативе – цивилизационном формате, в основе которого находится реальное общественное самоуправление.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *ответственность, теория управления, социальная кибернетика, эгосистема, цивилизационный формат общества, общественное самоуправление.*

A. A. Zaykovskaya, I. R. Libenson, D. M. Skitnevsky

RESPONSIBILITY AS A TARGET FUNCTION OF MANAGEMENT

This article explores "responsibility" as a key category of social governance within the context of governance theory. Some patterns of complex systems are presented. A structuring of responsibility is proposed based on the dual nature of the individual and society. It is emphasized that individual and social responsibility differ fundamentally in different societal and thought patterns: in the current consumerist paradigm and in its alternative – the civilizational paradigm, which is based on real public self-governance.

KEYWORDS: *responsibility, governance theory, social cybernetics, egosystem, civilizational paradigm, public self-governance.*

* **Зайковская Анастасия Александровна**, кандидат социологических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;

Либенсон Игорь Рувимович, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;

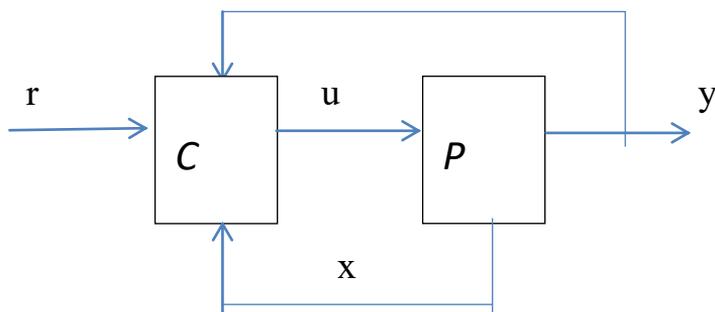
Скитневский Дмитрий Матвеевич, кандидат физико-математических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

Условия, как случай, будут создаваться разумом или предупреждаться благоразумием, и тогда вскроются новые свойства человеческой природы, новые стороны, еще невиданные...

В. О. Ключевский

В современной науке под управлением понимают специально организованное воздействие на объект управления с целью получения желаемого результата. В общей теории управления под системой управления понимают совокупность объекта управления, управляющего устройства (средства управления), средств информации и органов управления. Таким образом, управляемый объект является частью системы управления.

Большинство систем управления относится к классу так называемых замкнутых систем. Обобщенная схема замкнутой системы управления приведена на рисунке.



Управление с замкнутой обратной связью

Согласно схеме, показанной на рисунке, видим, что регулятор (С) измеряет выход объекта управления (у), а также другие необходимые для управления сигналы (х) в объекте управления. В результате анализа состояния объекта управления (х) и выходов (у) регулятор рассчитывает такое управляющее воздействие (u), чтобы достичь на выходе (у) состояния, определяемого заданным на входе сигналом (r).

Например, типичная задача управления в социально-экономической сфере состоит в том, чтобы соблюсти заданные параметры развития территории, которая в этом случае является объектом управления. Данные параметры определяются некоторыми плановыми показателями (r). Объект управления (P) – это вся рассматриваемая территория со всей системой хозяйственных связей, хозяйственной инфраструктурой и т. д. Регулятор (С) – это властные структуры, законодательная база. Согласно приведенной схеме, регулятор (С) постоянно с определенной периодич-

ностью отслеживает социально-экономические показатели (y), сопоставляет их с плановыми (r), анализирует другие параметры (x), способные отразить благополучие/неблагополучие на подведомственной территории, и принимает необходимые меры (u) с тем, чтобы в конце периода планирования выйти на плановые показатели (r).

Рассмотрим также структуру разомкнутого управления. Она аналогична показанной на рисунке, только, в отличие от замкнутых систем, здесь отсутствуют связи по (x) и (y) между (P) и (C), т. е. нет постоянного контроля и измерения управляемых величин.

Простой пример разомкнутой системы социального управления – информационные табло на вокзалах и в аэропортах, которые управляют перемещениями пассажиров. В такой системе управляющий объект посылает команды исполнительному объекту без учета его состояния (обратной связи), при этом воздействия (u) передаются только в одном направлении – от управляющего субъекта к управляемому объекту.

При всем кажущемся различии этих двух классов систем принципиальной разницы между ними нет. Просто в случае разомкнутого управления требуется знание и внедрение в регулятор (C) модели объекта управления: чем точнее эта модель описывает поведение объекта управления, тем более качественным получается управление.

Если говорить предметно, то роль такой модели в приведенном выше примере управления территорией может исполнять наработанная законодательная база, рыночные механизмы, способные более или менее адекватно регулировать все ситуации в поведении объекта. При этом система должна быть способна в определенные моменты перейти к схеме замкнутого управления, аналогом которой может быть, к примеру, так называемый режим ручного управления экономикой в сложные, кризисные периоды.

В теории управления сформулирован следующий основной тезис: модель управляемого объекта, встроенная в контур системы с разомкнутым управлением, может сочетаться или вообще заменяться обратной связью (замкнутое управление), причем могут использоваться неточные или грубые модели, которые в сочетании с обратной связью позволяют достигать целей управления в условиях неопределенности внешней среды и неполного представления о работе объекта управления.

Отметим также, что кибернетика (наука об общих закономерностях получения, хранения, преобразования и передачи информации в сложных управляющих системах) как область теории систем, изучающая замкнутые причинно-следственные системы, в которых выход является также и входом, и ее приложение к обществу (социальная кибернетика) создавались в рамках потребительского формата общества, кото-

рому уже 6 тыс. лет. Управленческой основой потребительского формата является разделение общества на управляющий субъект и управляемый объект, а одной из ведущих целевых функций – ответственность объекта управления (электората, сообщества, паствы, персонала, постоянной бюрократии и т. п.) перед субъектом власти (политической структурой). Властный субъект (жрецы, политики, бизнесмены, карьерная бюрократия) при этом выступает от имени целого или части сообщества как наиболее полный выразитель общественных или групповых потребностей, интересов и целей, ибо общество делегировало ему право на власть над собой, управление и контроль необходимого и достаточного уровня ответственности объекта.

Исходя из этих предпосылок, авторы данной статьи предлагают рассматривать ответственность как выход (y) системы социального управления и обобщающий критерий (монокритерий) обратной связи по (y), а не как набор показателей состояния объекта (x). Являясь целевой функцией (y) и обратной связью по (y), ответственность должна состоять из некоторых управляемых переменных (x), между которыми вместе с тем сложно определять взаимозависимость и которые сложно измерить. В замкнутом социальном управлении постоянно должен проводиться сбор обратной связи, т. е. субъект наблюдает задаваемые управлением параметры ответственности в начале, в процессе и по итогу управленческих воздействий на объект, чтобы не допустить отклонения от задаваемых величин оценочных критериев (x). Желаемый режим объекта должен стабилизировать его ответственность на выходе (y).

Вместе с тем авторы данной статьи полагают, что глобальный вектор развития системы социального управления направлен к разомкнутому управлению.

Уже не является секретом стратегия, которую мировая система социальной власти выстраивает по поколениям. Она состоит в том, чтобы достроить свои структуры до пирамидального уровня с максимально широкой опорой на народные массы и строго определенной иерархической верхушкой [1]. Между властвующей верхушкой и народом находится посредник в виде бюрократической социальной прослойки – административный аппарат, состоящий из двух частей – карьерной (с правом голоса) и постоянной (без права голоса) бюрократии. Субъект власти и карьерная бюрократия (руководители административных аппаратов) вместе образуют субъект социального управления ($r + C$).

Часть отмеченной выше стратегии мировой власти – освобождение управления от постоянного (обременительного и дорогостоящего) контроля обратной связи, в том числе контроля ответственности объекта (рядового персонала и постоянной бюрократии), ибо ответственность

слабо идентифицируема, неустойчива, эластична, нелинейна. В связи с этим глобальный вектор системы социального управления направлен к системе автоматического управления на основе 1) модели предсказуемого поведения объекта, особенно всяких самостей от эгосистемы: самоокупаемости, самофинансирования, самозанятости, самовыдвижения, самопровозглашения, самоаттестации, самоутверждения, самобичевания, сомнения, самоуверенности, самолюбования, самодовольства и прочих подобных встроенных стабилизаторов, 2) полной алгоритмизации администрирования (С).

Явным стабилизатором в (С) выступает законодательство и подсистема контроля неотвратимости наказания за неизбежно раскрытое нарушение законов и норм.

Неявным стабилизатором выступает оплата наемного труда как фундаментальная модель и инструмент распределения благ среди социального большинства. В подтверждение данного тезиса приведем одно свидетельство. После гражданской войны в Америке Н. М. Ротшильд (1777–1836) через Английский банк передал американским банкирам такую концепцию: «...в ходе гражданской войны рабство, казалось, было уничтожено военной силой... И я, и мои европейские друзья только за. Ведь рабство – это всего лишь владение рабочими, которое подразумевает и заботу о них. Тогда как европейский план, осуществление которого возглавляет Англия, состоит в том, что капиталисты должны управлять рабочими, лишь контролируя заработную плату» [2].

Стабилизирующая функция оплаты наемного труда может быть представлена как «железный закон заработной платы», который «разрабатывался экономистами XVIII–XIX вв. А. Р. Ж. Тюрго, Д. Рикардо, Т. Р. Мальтусом. А в окончательном виде был сформулирован немецким социалистом, философом и экономистом Ф. Лассалем. Согласно теории “железного закона”, зарплата колеблется вокруг физически необходимого минимума средств существования под влиянием естественного движения рабочего населения: с ростом рождаемости в рабочей среде предложение труда начинает превышать спрос на него, что ведет к падению зарплаты вплоть до физически необходимого минимума и ниже его; уменьшение в результате этого числа рабочих приводит к сокращению предложения труда, а тем самым – к росту зарплаты» [3].

Рассмотрим далее некоторые закономерности, которые управляющий субъект так или иначе учитывает в социальном управлении, тяготеющем, как уже отмечалось, к классу разомкнутых систем.

Идет процесс обезличения прослойки среднего уровня социальной иерархической пирамиды власти и управления – бюрократический слой чиновников и менеджеров (собственно управленческий уровень). Риск

для общества процесса обезличения управления (антипод управления «лицом к лицу», «на личном контакте») состоит в том, что оно позволяет субъекту власти и управления расширить границы своей мнимой свободы, достичь неограниченной свободы, им ассоциируемой с неограниченной властью, при этом убрав из системы управления всякую личную ответственность перед объектом. Обезличение в пределе – это полная цифровая алгоритмизация бюрократических процедур и в перспективе полное замещение административного аппарата искусственным интеллектом (ИИ). С вполне обоснованной тревогой вновь и вновь говорят о проблеме морали и этики цифровизации и ИИ в управлении [4].

Учитывается действие закона Эшби, который требует необходимости разнообразия (сложности) при создании проблеморазрешающей системы. Это может достигаться тремя способами: 1) превышение разнообразия управления над разнообразием объекта; 2) сдерживание объекта в его стремлении к разнообразию; 3) создание фальшивого разнообразия объекта, которое в действительности не предполагает усложнение управления, а, наоборот, упрощает, делая его более предсказуемым. На практике используются различные их комбинации.

Учитывается закон Седова – Назаретяна, в соответствии с которым в сложной иерархической системе разнообразие на верхнем уровне может обеспечиваться ограничением разнообразия на нижних уровнях, т. е. стремление «верхов» к уменьшению энтропии на верхнем уровне может достигаться сознательной хаотизацией и упрощением нижних уровней. «На примере позднего СССР действие этого закона описано С. Е. Кургиняном, сегодня он проявляется во всеобъемлющей примитивизации обществ глобальным управляющим классом (“глобюкратия”, “криптократия”, “ультраглобалисты”, “мировая верхушка”, “хозяева денег”, “хозяева мира”, “мировая закулиса”, “глубинное государство”. – *Авт.*). ... Столкнувшись с чрезмерной для своих познавательных способностей неопределенностью (обычно “на переломах истории”), управляющая система примитивизирует управляемое общество, снижая этим его конкурентоспособность (а значит, и свою жизнеспособность) и повышая вероятность развала и обновления через разрушение» [5].

Актуальная повестка: с одной стороны, управляющий субъект стремится к сокращению разнообразия объекта, вводя все больше ограничений прав, запретов и разрешений вплоть до применения разрешительного типа правового регулирования и уход от общедозволительного. Это влечет уменьшение полезного разнообразия поведения объекта, включая творческую активность, инициативу, желание делиться своими идеями, открытиями, самобытностью и т. д. в публичной сфере. С другой стороны, в информационном поле и управлении субъект манипули-

рует неестественным разнообразием, отвлекая внимание людей от настоящих проблем, которое, по мнению авторов настоящей статьи, разнообразием не является, например «гендерное разнообразие» (сейчас политическая пауза, не поощряется и/или под запретом), новые идентичности, идеология и политика «мультикультурализма» как программный ответ на стихийную (массовую, нелегальную, неконтролируемую) миграцию и др.

Учитывается постулат закона Винера – Шеннона – Эшби, согласно которому управляющая система должна превосходить управляемую по мощности и сложности. К примеру, создаются новые административные аппараты, усиливаются существующие или множатся их функции, методы, объекты учета и контроля.

Учитывается действие закона сохранения рисков, утверждающего, что при минимизации рисков отдельных элементов системы общая сумма рисков не сокращается, а восходит на общесистемный уровень и может привести к качественному изменению системы, не исключая полное ее разрушение. Например, подобное перераспределение рисков происходит, когда управляющий субъект пытается уменьшить напряжение в объекте сокрытием, замалчиванием, некачественным и неполным донесением людям информации о неразрешенных проблемах во внутренней среде объекта управления, внутри управляющего субъекта и во внешней среде. Например, замалчивается глобальная проблема уже очевидной прогрессии климатических катаклизмов на Земле и их катастрофических последствий, причина которых – не антропогенный фактор, а вхождение всей Солнечной системы в очередной большой космический цикл (12 тыс. лет) [6].

Учитывается закон Анохина – Бира: условием эффективности управляющей системы является опережающее прогнозирование не только развития управляемой системы (объекта), но и изменений внешней среды. Например, принимаются различные стратегии развития отраслей и секторов экономики, инфраструктурных объектов, территорий, проекты – полеты на Марс, выращивание бананов в сравнительно высоких географических широтах и т. д. Однако жизненно важных проектов разрешения глобальных проблем, как, например, защита Мирового океана от нагрева, закисления и загрязнения, нет.

Учитывается закон Смирнова, подразумевающий, что для сохранения стабильности сложных конкурирующих систем необходимо их устойчивое структурированное взаимопроникновение при помощи специально выделенных коммуникаторов, которые впускают чужеродный элемент в свою систему для взаимодействия с его системой и проникают своим элементом в чужую систему для взаимодействия с ней. Устойчи-

вость системы таких коммуникаторов, в том числе институциональная, – необходимое условие устойчивости макросистемы, объединяющей конкурирующие системы. Например, чтобы конкурировать с западной системой капитализма, Россия с начала 1990-х гг. приняла подобную ей модель политического и социально-экономического устройства и включилась в ее систему разделения труда.

Учитывается вывод американского социолога Баррингтона Мура – младшего (1913–2005), который формулируется так: великие революции рождаются не из победного крика восходящих классов, а из предсмертного рёва тех классов, над которыми должна вот-вот сомкнуться волна прогресса. Этот вывод связан с концепцией перехода от традиционного общества к современному, фокусирующейся на социальной структуре модернизирующихся обществ и роли определенных социальных слоев в революционных преобразованиях.

Современное человечество оказалось в крайне неблагоприятных условиях потребительского формата общества и мышления, достигших своего предела. Людям свойственно стремиться к улучшению своей жизни. Это нормально. Однако данное стремление принципиально различается в разных общественных форматах – потребительском или цивилизационном. В цивилизационном формате, если мы хотим улучшить свою жизнь, то мы должны улучшить жизнь всех и каждого. Это должно быть организовано соответствующим образом [7]. Но в потребительском формате мы забыли о всех и каждом и оставили лишь стремление жить лучше, причем любыми способами.

Со второй половины (6 тыс. лет) текущего цикла (12 тыс. лет) строился и продолжает строиться потребительский формат общества и соответствующая ему система власти и управления. В данном формате основными внутренними стимулами издревле выступают: 1) у «элитарного» социального слоя, социального меньшинства, образующего управляющий субъект, – богатство и власть; 2) у простого народа (рядовых тружеников), образующего социальное большинство управляемого объекта, – вера и страх. И те и другие в действительности стремятся избежать ответственности друг перед другом и собой. Почему? Потому что власть и богатство таят соблазн безнаказанности. Вера (сила мысли) способна усиливать иллюзии и закреплять шаблонные программы сознания. Страх порождает гнев, гнев порождает ненависть, ненависть порождает страдания. Мир, где страдают люди, нестабилен и не вечен, а люди – безответственны.

Рассмотрим далее некоторые приложения категории «ответственность» к сфере организационного администрирования (менеджмента). Здесь группируются управляющие воздействия (u) по функциям – орга-

низация, планирование, мотивация, контроль. Обратная связь, которую ожидает получить оператор управления (менеджер, чиновник, руководитель, управляющий и т. п.) от воздействий на объект, – это показатели (параметры) ответственности объекта (х) – дисциплина, вовлеченность в организационные процессы, лояльность к руководству и его политике, добросовестное исполнение обязанностей (как будто есть «злосовестное»), принятие ценностей организации, заинтересованность в результатах индивидуальной и коллективной работы и ответственность за них, удовлетворенность, ум, польза для организации, «энтузиазм», а также модные – «позитив», «креатив», «инновационность», «талант», «фее-ричность». В представлении субъекта это ожидаемые состояния переменных (х), которые могут быть включены в вектор контрольных параметров как подмножество вектора состояния ответственности объекта перед субъектом, который является выразителем интересов организации, а точнее – ее собственника.

Фиксируемые субъектом отклонения от своих ожиданий воспринимаются им как сигналы недостаточной ответственности объекта или близкой к полной его безответственности, которые субъект может связать либо с неверно выбранными способами и инструментами воздействия на объект, либо с неблагоприятными состояниями внешней и внутренней среды, или может сделать предположение о принципиальной неуправляемости объекта из-за его асоциальности и др. Здесь проявляется систематический риск администрирования в потребительском формате общества, в котором, повторим, социумы разделены на объект и субъект.

Необходимо учитывать также, с другой стороны, что ответственность объекта и субъекта находится в состоянии взаимодействия (резонанс, обмен). Ответственность управляемого объекта взаимна ответственности субъекта управления. Большинство членов общества осознанно или не совсем ожидают обратную связь в виде ответственности управляющего субъекта перед ними. Однако есть два крайних случая: 1) асоциальность отдельных членов общества, которые никак не воспринимают ответственность субъекта, они не нуждаются в доверии к себе, сами не испытывают его, а воспринимают только давление власти через страх; 2) высокая внутренняя ответственность отдельных членов общества, не зависящая от внешних условий, влияний, страхов или чьего-то доверия.

Обратная связь, которую объект (электорат, персонал, слушатели и т. п.) за свою ответственность «по-человечески» надеется получить от субъекта, – это доверие, уважение, внимание к потребностям и проблемам персонала, справедливость, человечность, доступность, забота о

развитии, компетентность, понятный стиль руководства, принципиальность, раскрытие управленчески значимой информации, привлечение персонала к подготовке управленческих решений, честность, успешность деятельности организации под руководством субъекта, удовлетворительные условия и оплата труда, предсказуемость поведения в разных ситуациях, определенность задач, гибкость, адаптивность к переменам, умение пользоваться властью и управлять, лидерство, харизма, авторитет, неподкупность, нестяжательность, решительность, последовательность, защита объекта от внутренних и внешних угроз, безопасность существования и деятельности и др.

Вышеперечисленное в глазах объекта – это для него признаки ответственности управляющего субъекта перед ним. Объект хочет видеть ответственного субъекта. К слову, субъект, владеющий самоконтролем и мерой ответственности, гипотетически мог бы учитывать отмеченные качества в составе обратной связи по (х) в замкнутой системе управления. Однако мы предположили, что в общем субъект устремлен к разомкнутой системе управления.

Когда объект оценивает ответственность субъекта как недостаточную или как «безответственность», то у него возникает момент выбора – продолжать нести ответственность перед социальной организацией или внутри себя ее снять, заместив ее, может быть, имитацией «бурной деятельности» (в пределе субъект посчитает их хитрецами), или покинуть организацию (в пределе субъект посчитает их предателями, чужеродным элементом и т. п.). Когда рядовой сотрудник действует подобным образом, он отождествляет управляющего субъекта с организацией в целом.

Иные сотрудники, несмотря на проявления безответственности управления, не ассоциируют организацию только с управляющей системой. Подобное бывает, если членство в организации имеет для них большую ценность (коллеги, соратники, преданность делу, опыт, большой стаж, память о признаниях, история, личные достижения, профессионализм, интерес, страх потерять работу и доход, сила привычки и др.). Однако, отмечая для себя безответственность управленцев и управления, они оказываются в двойственной ситуации неопределенности своего выбора – остаться или выйти.

Принципиальное различие субъекта и объекта в системе социального управления состоит в том, что субъект обязан отождествлять себя с организацией даже тогда, когда он не является ее владельцем (частным собственником), в то время как представитель объекта, уже став полноценным сотрудником организации, в которую он влился («стань частью команды!»), не может отождествлять себя с ней, ибо он отчужден от власти и управления. Поясним. У наемного персонала наемная форма

труда неизбежно порождает неявную (глубинную) мотивацию отчуждения: 1) от используемых материальных и информационных ресурсов; 2) результатов индивидуального и коллективного труда; 3) трудового коллектива; 4) руководства организации; 5) трудовых процессов и процессов управления.

В советский период истории России термин «ответственность» употреблялся в следующих вариантах: 1) ответственный уполномоченный, ответственный пост, ответственная должность; 2) ответственная кадровая политика; 3) персональная ответственность; 4) материальная ответственность и др.

В свою очередь, распространенная ныне в России образовательная дисциплина «Менеджмент» предпочитает понятие «замотивированность», нежели «ответственность». Мотивация сочетается со стимулированием – действиями, вызывающими нужные ответные реакции объекта на возмущения внешней среды, внутренней среды и управление.

Рассмотрим далее процессы и стимулы человека, происходящие в его внутреннем мире, опираясь на современное знание о природе человека. Природа человека – двойственность, что сильно усложняет понимание и структуризацию ответственности. Двойственность человека не лежит в плоскости психофизической проблемы (mind – body problem), а заключается в присутствии в нем животного (материального) и духовного начала. Есть ответственность от животного начала человека – это ответственность от логики ума на управляющие сигналы от эгосистемы. Есть ответственность от духовного начала – это ответственность человека как Личности на управляющие сигналы от совести. Совесть – это не абстрактное понятие из области философии и психологии, а вполне конкретный и определенный блок сферы сознания человека – основной блок, активность влияния которого на восприятие мыслей от сознания, на слова и дела человека зависит от степени развития его как Личности [8]. Совесть – это степень величия Личности, синоним истинной Личности. Совесть, как основной блок сферы сознания, непосредственно связана с духовным началом человека (Личностью). Сознание же, которое доминирует в человеке в случае неразвитости его как Личности, хочет всем управлять и ни за что не отвечать. Такова природа сознания [9]. Когда человек не слышит свою совесть, в нем орудует антагонист – один из блоков сферы индивидуального сознания. Функция антагониста – постоянно возражать, сомневаться, пугать, соблазнять, противостоять, заглушать и перебивать информацию, идущую от основного блока сферы сознания – совести [10].

Схема (алгоритм) управления, по которой действует сознание: картинка – мысль – эмоция – реакция тела – выполнение. У антагониста

(блока сферы сознания) три козыря: страх, сомнение, соблазн. Управление от сознания – это сплошная манипуляция. А виной всему – гордыня как квинтэссенция эгоизма – состояние, которое сознание внушает человеку как Личности. Поистине, любые события за окном – это следствие того, что кто-то послушал свое сознание. Сколько бед можно было бы предотвратить, если не слушать сознание? Его надо слышать, но не слушать.

Личность – это оператор управления, который потенциально наделен свободой выбора, кого слушать – сознание (животное начало) или глубинные чувства (духовное начало). Инструментом Личности является внимание, которое она вкладывает (наделяет силой) в те или иные мысли от сознания. Если человек как Личность доминирует над первичным сознанием и контролирует вторичное, то он естественно принимает на себя высокую ответственность за все, что происходит с ним и вокруг него, за свои мысли, слова, поступки, дела. Таким людям присущи: 1) свободомыслие – это контроль «своего» сознания; 2) здравомыслие – это контроль своего восприятия мыслей, т. е. свобода выбора в полной мере; 3) осознанность – выбор Личностью приоритетов одного из двух начал на основе всеобъемлющего знания.

Развитая Личность – это та, которая способна к самоидентификации, т. е. человек осознает себя как Личность, а не как тело или сознание. У человека как развитой Личности духовные приоритеты и ценности доминируют над потребностями (управлением) тела и желаниями (управлением) от сознания. Духовно развитым людям как Личностям присуща самодисциплина и индивидуальное самоуправление по схеме: принять решение – взять ответственность на себя – действовать самому.

Из теории известно, что самоуправление – это состояние, при котором субъект и объект управления совпадают. Общественное самоуправление – это прямое принятие решений людьми без посредников. Создание условий для самоуправления, к примеру, на единой электронной платформе, означает замену принципа «народ – источник власти» принципом «народ – сама власть», согласно которому власть непосредственно распределяется между всеми людьми как равная ответственность равных участников всех социально-экономических процессов.

На этой фундаментальной основе рассмотрим некоторые методологические значения категории «ответственность» с точки зрения желательной трансформации управления. Прежде всего предлагаем классифицировать ответственность как 1) индивидуальную, 2) социальную и 3) глобальную.

Индивидуальная ответственность – это ответственность человека перед самим собой за собственную жизнь. Социальная ответственность –

это ответственность человека перед окружением, с которым человек взаимодействует, ответственность перед публичной сферой. Глобальная ответственность – это ответственность человека за судьбу человечества, когда он ощущает себя частью человечества как единого целого. Стоит понимать, что данные виды ответственности все присущи человеку как индивиду.

Ответственность индивида, в котором животное начало доминирует над духовным (сознание доминирует над Личностью), имеет три источника: 1) ответственность, продиктованная эгоизмом собственного сознания; 2) ответственность, внушенная эгоизмом сознания другого субъекта; 3) ответственность, возлагаемая на людей социальной эгосистемой, синонимами которой выступают «потребительский формат общества и мышления», разделенное общество, «одинокая толпа» (монография (1950) американского социолога Д. Рисмена при участии Н. Глэйзера и Р. Денни), система власти.

Индивидуальная и социальная ответственность от животного начала диктуется внешними стимулами, которые прежде всего направлены на внутренние стимулы от животного разума – целей и задач выживания в основном враждебном окружении, страх перед угрозой наказания от власти (ее представителей и инструментов) и угрозой осуждения со стороны общественной нравственности.

Напротив, индивидуальная и социальная ответственность при доминировании в сознании людей и общества духовного начала диктуется знанием и пониманием универсальной ценности жизни человека (Жизнь) – своей, всех и каждого, поэтому главными принципами ответственности здесь выступают «не навреди» и «постоянно улучшай».

Развитие индивида и социумов под диктовку программ животного начала циклично, ограничено, но при доминировании духовного начала ациклично, безгранично. Что доминирует в людях и обществе, то и обусловливает поведение, задачи и решения. Там, где управляющая система строит свое управление в расчете на доминацию животного начала в подконтрольном социуме, она стремится к созданию условий для предсказуемого потребительского поведения объекта (действующего в режиме выживания и применяющего для этого любые возможные средства) и с использованием ограниченного небольшого арсенала инструментов (методов) манипулирования приоритетами животного начала в людях и обществе. В данном режиме управления формируется герметическая социальная система (эгосистема), которая, может быть, удобна для многих, но она крайне ограничивает возможности для индивидуального и общественного развития. Еще она может вызывать, прежде всего у мо-

лодежи, скуку и, соответственно, недовольство, готовые периодически выплескиваться на улицы.

Ответственность может быть 1) иллюзорной и 2) истинной.

Ответственность от животного начала – всегда иллюзорная, ложная, обманчивая. От животного начала на ложных посылах возникает ответственность, которая лишь укрепляет эгосистему. Мнимая ответственность в интересах системы власти является нестабильной, временной, ситуационной, ролевой, должностной, внушенной извне. Вместо реальной (внутренней) ответственности эгосистема внушает управляемым людям ответственность как иллюзию в том смысле, что она постоянно воспроизводит отчуждение людей: 1) друг от друга; 2) от действительных проблем (проблемы, как правило, власть не освещает открыто и прозрачно); 3) труда (в силу его наемной формы); 4) результатов труда (в силу присвоения их частным капиталом). Например, работник за хорошее вознаграждение ответственно выполняет ему поставленные (не им) задачи, хотя результат его усилий впоследствии будет направлен против других людей или общества в целом.

Ответственность в потребительском формате общества дисциплинирует, но убивает инициативу, порождая ограниченных исполнителей-потребителей, не способствуя всестороннему развитию людей как Личностей. Будучи рабами сознания (в том числе ИИ в недалекой перспективе [11]), людям сложно развиваться как Личностям. Люди, слабые как Личности, остаются в потребительском формате мышления с приоритетами животного начала, не думают в направлении строительства единого цивилизационного формата как общества равных среди равных, достойных среди достойных.

Сильная Личность – это та, которая способна к самоидентификации. Истинная ответственность возникает в человеке в случае доминирования основного блока в сфере сознания, что присуще людям с 3-м и 4-м типами первичного сознания [10, с. 52].

Ответственность также может быть 1) принудительная (насильственная) и 2) свободная (добровольная по выбору человека, в котором доминирует Личность как духовная составляющая человека).

Ответственность от животного начала людей базируется на внешнем принудительном (силовом) стимулировании: прямом принуждении (уголовном, административном, дисциплинарном), косвенном побуждении (финансово-экономическом), идеологическом убеждении (социально-психологическом). Практика показывает, что отмеченные классы внешних стимулов крайне сложно приоритизировать, согласовывать, синхронизировать в управляемых социумах, поэтому повышение эффективности системы стимулирования чрезвычайно сложная управленче-

ская задача. Результативность и эффективность стимулирования достигаются лишь там, где управляющему субъекту удается идеологически внушить объекту убеждение в необходимости ответственности перед субъектом. Однако и там неминуемо социальное выстраивание иерархии ответственности по характеру и силе (наверху «идейно замотивированные», внизу «экономически замотивированные»).

Напротив, ответственность от духовного начала возникает по свободному выбору человека добровольно на твердом внутреннем убеждении. Однако это становится реальностью лишь при 1) сознательном отказе от потребительского формата общества, 2) осознанном изменении общественных условий, 3) переходном мирном периоде самореорганизации [7; 12] с пониманием, что свобода – это антипод власти и наоборот. При этом не выстраивается никакая социальная иерархия ответственности.

Принцип косвенного управления (управление условиями) – измени условия, и все изменится. При создании условий, способствующих доминированию приоритетов духовного начала в индивидах и народах, появляется возможность осуществления преимущества, содержащегося в законе У. Р. Эшби (1903–1972): достижение максимального разнообразия управляющей системы при одновременной однородности (духовно-нравственного единства) социума, объединенного одной целью – Жизнь и общие нравственные ценности от духовного начала.

Данные условия не грозят потерей человеческой индивидуальности, наоборот, развивают индивидуальность сознания и вместе с тем означают приближение социальной системы к состоянию единства во множестве (разнообразии) и множественности в единстве. Теорема Эшби гласит: у системы тем больше возможностей в выборе поведения, чем сильнее степень согласованности поведения ее частей.

В цивилизационном формате общества власть не отчуждается от людей. Властью и самоуправлением ($r + C$) является каждый человек, сами люди, которые: 1) прямо принимают решения; 2) сами задают сигналы на входе (r), например сами решают, какие статьи расходов являются приоритетными и куда нужно потратить свои средства в первую очередь для улучшения Жизни; 3) каждый человек сообщества имеет возможность проконтролировать (x), например, куда именно пошли средства, на какие нужды они потрачены, все до копейки; 4) имеют возможность осуществления постоянного контроля (в том числе и в режиме реального времени) над деятельностью аппаратчиков, т. е. номенклатурных сотрудников административных аппаратов, которые в данных условиях не имеют властных функций и полномочий, а лишь являются профессиональными операторами управления, которых в случае их несоот-

ветствия самоуправление может быстро отстранить и заменить; 5) контролируют состояние системы на выходе (y), которые сравниваются с решениями и планами самоуправления (r) на входе.

Цифровые технологии в цивилизационном формате общества используются на благо людей, а не против них, ибо само общество контролирует и пресекает любые попытки монополизации в частные руки цифровых, интернет- или иных технологий, средств связи, финансовых учреждений и всех их ресурсов.

Итак, подобным образом и рядом других необходимых мероприятий создаются условия для полного совпадения субъекта/объекта [12]. Если власть распределена между всеми людьми, образуется самоорганизующаяся и самоуправляемая система, связующая всех и каждого свободной взаимной ответственностью за общее и личное процветание. Открываются возможности для естественного развития подлинного разнообразия, создается простор для неограниченного свободного индивидуального и общественного духовно-нравственного, интеллектуального, научного, технологического развития.

Глобальная ответственность присуща духовно развитым Личностям, которым безразлична судьба всего человечества, а вместе с ним и своя. Это есть основа истинной и добровольной ответственности (идущей изнутри от глубинных чувств, осознанной), которая потенциально присуща каждому человеку, а также ключевое условие действительно безопасной и счастливой Жизни всех и каждого на Земле.

Заключение. Авторы статьи достигли предположения, что в действующем потребительском формате общества истинная ответственность не является целевой функцией социальной власти и управления (y). Здесь понятие ответственности используется лишь как набор разрозненных элементов, разнонаправленных, несовместимых параметров (x) – одни «за страх», а другие «за совесть». В действительности мы сталкиваемся с перемешанной от разных начал ответственностью в условиях доминирования приоритетов от животного начала.

В действующей модели управления субъект власти задает на входе сигнал (r), а затем контролирует управляющие воздействия (u) своего административного (бюрократического) аппарата (C). В условиях потребительского формата общества целевой функцией управления (y) в пределе следует полагать идеологическую покорность и беспрекословное подчинение безраздельной власти. Иной конечной цели управления и быть не может в обществе, где основой социального управления выступает власть, а явная власть (структурная – органы власти, политический аппарат и т. п.) базируется: 1) на невидимом источнике («за завесой») – неявной власти («неформализованной структуры», «глубинной»

и т. п.); 2) разделении и отчуждении людей; 3) монополии на деньги и информацию (технологии); 4) обезличенном управлении.

В системе управления потребительского формата общества развивалась и на сегодняшний день сформировалась сложная множественная дифференцированная структура управления ответственностью, которая, как полагают авторы статьи, стремится к упрощению и упорядочению [13]. Дополнительная сложность исходит от вновь и вновь воспроизводимой в обществе социальной иерархии ответственности.

Для решения задачи упрощения по большому счету может быть применено два способа, которые обусловлены свободным выбором самим обществом своего формата: 1) в потребительском это завершение создания разомкнутой автоматической системы управления, где на входе сигналы (r) и воздействия (u) задаются посредством жестких цифровых инструментов (электронно-цифровой концлагерь – термин В. Ю. Катасонова); 2) в цивилизационном формате это организация реального общественного самоуправления, где эволюционным (ненасильственным, осозанным, добровольным, по свободному выбору людей), а не революционным путем система власти замещается единой, неделимой, внутренне целостной ответственностью всех и каждого, закрепляемой правовой системой, в основе которой – статус Человека, универсальная ценность Жизни, огромная осознанность за свою жизнь. Реакциями на истинную ответственность являются искреннее взаимоуважение и взаимодоверие.

В цивилизационном формате общества категория «ответственность» становится адекватной самой себе и действительной целевой функцией общественного самоуправления. Возникает замкнутая система самоуправления с многообразием взаимосвязей, в которых люди не отчуждены, не безразличны и ответственны друг перед другом.

На входе замкнутой системы общественного самоуправления появляется цель (r) – истинная ответственность людей, которая возможна лишь там, где люди сами распоряжаются своей жизнью и будущим. При этом ответственность становится положительной обратной связью по (y) как ведущий тип обратной связи, а отдельные случаи безответственности выступают отрицательной обратной связью по (x) как вспомогательный профилактический тип обратной связи.

В данной системе раскрепощается духовное начало, присущее людям от природы, что естественно создает и усиливает импульсы (u) к развитию индивидуальной ответственности и к расширению пространства социальной ответственности каждого члена общества (индивидуальное взросление), что становится ключевым условием устойчивого нециклического движения объединенного общества счастливых и сво-

бодных людей на всегда восходящем духовно-нравственном векторе развития (у) [13; 14].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Зайковская А. А.* Внутренняя и внешняя власть системы / А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон // *Культура. Наука. Образование.* 2023. № 2 (67). С. 121–139.
2. *Butler F. M.* *Lincoln Money Martyred* / Fabius Melton Butler. Seattle, Wash. : Lincoln Publishing Company, 1935.
3. *Катасонов В. Ю.* Зарплата, карьера, власть недостойных: «железные» законы, вокруг которых вертится наша жизнь / В. Ю. Катасонов. URL: https://zavtra.ru/blogs/zarplata_kar_era_vlast_nedostojnih_zheleznie_zakoni_vokrug_kotorih_vertitsya_nasha_zhizn_?ysclid=mgebampro8122572423.
4. *Зайковская А. А.* Взаимосвязь сознания и искусственного интеллекта / А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон // *Развитие экспертных институтов в XXI веке: теория и практика* : сб. науч. тр. 3-й междунар. науч.-практ. конф. Иркутск, 2024. С. 420–430.
5. *Делягин М. Г.* Семь законов общественных трансформаций / М. Г. Делягин. URL: <https://izborsk-club.ru/22748?ysclid=mgebqvyz7s833239317>.
6. *Петров Н. В.* Решение проблемы изменения климата Земли с позиции закона сохранения жизни в космосе / Н. В. Петров. URL: <https://www.trinitas.ru/rus/doc/0016/001d/2551-ptr.pdf>.
7. *Зайковская А. А.* От общества потребления к обществу созидания / А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон // *Культура. Наука. Образование.* 2020. № 3 (56). С. 68–80.
8. *Зайковская А. А.* Эмоциональный интеллект в управлении / А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон // *Экспертные институты в условиях построения безопасного мира* : сб. науч. тр. 4-й междунар. науч.-практ. конф. Иркутск, 2025. С. 242–251.
9. *Новых А.* *Сознание и личность. От заведомо мертвого к вечно живому* / А. Новых. Киев : ЛОТОС, 2018. 528 с.
10. *Зинченко Т. Н.* Встреча с Иным Разумом: опыт психолого-психиатрической экспертизы Искусственного сознания / Татьяна Николаевна Зинченко, Бьюла Ван Дер Вестхайзен, Эльзахра М. Аюб. – [Б. м.] : Изд. решения, 2022. 378 с.
11. *Зайковская А. А.* Проблема общественной безопасности технологии искусственного интеллекта / А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон // *Развитие экспертных институтов в XXI веке: теория и практика* : сб. науч. тр. 3-й междунар. науч.-практ. конф. Иркутск, 2024. С. 219–225.
12. *Зайковская А. А.* Социальные потребности, управление и прогресс общества / А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон // *Культура. Наука. Образование.* 2018. № 3 (48). С. 103–122.
13. *Зайковская А. А.* Структура социальной ответственности: от потребительского общества к созидательному / А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон, Ю. Н. Маланина // *Культура. Наука. Образование.* 2020. № 4 (57). С. 81–106.
14. *Зайковская А. А.* Управленческая модель социального развития персонала / А. А. Зайковская, И. Р. Либенсон, Ю. Н. Маланина // *Экономика и предпринимательство.* 2019. № 8 (109). С. 939–943.

ПСИХОЛОГИЯ. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ОБРАЗОВАНИЯ

УДК 378.126

Н. В. Сидорова*

ВЗАИМОСВЯЗЬ КОПИНГ-СТРАТЕГИЙ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ВЫГОРАНИЯ У ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ

Статья посвящена проблемам профессионального выгорания преподавателей высшей школы; анализу связи профессионального выгорания и влияния на этот процесс их копинг-стратегий. Копинг-стратегии существенно воздействуют на степень выраженности профессионального выгорания у педагогов. Выделены факторы профессионального выгорания, а также ресурсы, помогающие успешно справляться с жизненными трудностями. Обоснована связь профессионального выгорания и копинг-стратегий преподавателей с эффективностью и качеством обучения студентов. Проведен анализ авторских подходов к определению понятия профессионального выгорания и копинг-стратегий. Копинг-стратегии рассмотрены двух видов: активные и пассивные (такие, как поиск решения проблемы, планирование, переосмысление ситуации, а также избегание, отрицание, уход в отвлечения). Названы методики диагностики, позволяющие определить степень выраженности профессионального выгорания у преподавателей. Обоснована необходимость профессионального подхода к подготовке и реализации программы по профилактике дезадаптации и коррекции профессионального выгорания преподавателей вузов, которая может рассматриваться как эффективное средство психологического сопровождения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: профессиональное выгорание, копинг-стратегии, преподаватели высшей школы.

N. V. Sidorova

THE RELATIONSHIP BETWEEN COPING STRATEGIES AND PROFESSIONAL BURNOUT AMONG HIGHER SCHOOL TEACHERS

The article is devoted to the problems of professional burnout of higher school teachers; the analysis of the problem of the connection between professional burnout and the in-

* Сидорова Наталья Васильевна, кандидат социологических наук, доцент кафедры социальной работы Иркутского государственного университета.

fluence of their coping strategies on this process. Coping strategies significantly affect the severity of professional burnout among teachers. The factors of professional burnout are highlighted, as well as resources that help to successfully cope with life difficulties. The connection of professional burnout and coping strategies of teachers with the effectiveness and quality of students' education is substantiated. The analysis of the author's approaches to the definition of professional burnout and coping strategies is carried out. Coping strategies are considered in two types: active and passive (such as finding a solution to a problem, planning, rethinking the situation, as well as avoidance, denial, and withdrawal into distractions). Diagnostic methods are named to determine the severity of professional burnout among teachers. The necessity of a professional approach in the preparation and implementation of a program for the prevention of maladaptation and correction of professional burnout of university teachers is substantiated and can be considered as an effective means of psychological support.

KEYWORDS: *professional burnout, coping strategies, higher school teachers.*

Актуальность проблемы исследования определяется значительным увеличением количества случаев профессионального выгорания среди преподавателей высших учебных заведений. Это связано с высоким уровнем стресса, который возникает из-за больших нагрузок, требований к качеству образования и постоянных изменений в образовательной среде.

Проблема профессионального выгорания педагогов вузов особенно остро встает в связи с его влиянием на качество образования. Профессиональное выгорание негативно сказывается на качестве преподавания и взаимодействии со студентами. Преподаватели, испытывающие выгорание, могут проявлять меньше заинтересованности в обучении, что, в свою очередь, влияет на мотивацию и успехи студентов.

Профессиональное выгорание не только оказывает воздействие на индивидуальное благополучие преподавателей, но и может иметь серьезные социально-экономические последствия для образовательных учреждений и системы образования в целом. Снижение уровня выгорания может способствовать повышению эффективности работы вузов и улучшению образовательной среды [1, с. 33].

Копинг-стратегии играют ключевую роль в том, как преподаватели справляются со стрессом и трудностями. Понимание того, какие стратегии являются более эффективными, может помочь разработать программы поддержки педагогов и профилактики их выгорания.

Исследование взаимосвязи между копинг-стратегиями и выгоранием может способствовать созданию целенаправленных интервенций и тренингов для преподавателей, направленных на развитие адаптивных стратегий, что поможет снизить уровень стресса и улучшить общее психологическое состояние.

Таким образом, исследование взаимосвязи копинг-стратегий и профессионального выгорания у преподавателей высшей школы являет-

ся актуальным и необходимым для разработки эффективных мер по поддержке педагогов и улучшению качества образования.

При этом необходимо понимать, что внутренний ресурс, помогающий успешно справляться с жизненными трудностями, связан с гибкостью мышления, поведения, эмоционального реагирования. Это следует учитывать при разработке и внедрении тренинговой программы.

Исследование проблемы взаимосвязи копинг-стратегий и профессионального выгорания у преподавателей высшей школы будет эффективным, если методологически основываться прежде всего на идеях гуманистической психологии (А. Маслоу, К. Роджерс, В. Франкл, М. Н. Берулава, Г. А. Берулава, И. В. Дубровина, Т. Я. Решетова, И. Н. Семенов и др.), ресурсного подхода к регуляции стресса (В. А. Бодров, Л. А. Китаев-Смык, О. А. Конопкин, В. И. Медведев, В. И. Моросанова и др.).

Большой вклад в изучение копинг-поведения внесли работы Р. Лазаруса и С. Фолкмана, А. Эбата и Р. Мус, С. К. Нартовой-Бочавер, Л. И. Анцыферовой, Т. Л. Крюковой, Е. В. Битюцкой.

Для диагностического определения копинг-механизмов, способов преодоления трудностей в различных сферах психической деятельности Р. Лазарусом и С. Фолкманом в 1988 г. разработана методика (адаптирована Т. Л. Крюковой, Е. В. Куфтяк, М. С. Замышляевой в 2004 г.). Опросник копинг-стратегий COPE, разработанный Карвером, Шайером и Вайнтраубом, включает различные копинг-стратегии, такие как направленность на задачу, избегание, поиск социальной поддержки, самоконтроль и т. д.

Методика «Индикатор копинг-стратегий» (CSI) разработана Дж. Амирханом и адаптирована Н. А. Сиротой и В. М. Ялтонским, предназначена для выявления преобладающих копинг-стратегий среди работников образовательной сферы.

Также в практике психологической работы с описанной проблемой применяется опросник «Методика “Диагностика профессионального выгорания”» (К. Маслач, С. Джексон), адаптированный Н. Е. Водопьяновой.

Полученные результаты могут быть использованы при изучении проблем копинг-стратегий и профессионального выгорания педагогами и психологами вузов, а также при подготовке научно-методических материалов по работе с педагогическими коллективами, при чтении соответствующих курсов в вузе и на кафедрах повышения квалификации работников сферы образования.

На основе полученных результатов диагностики может быть составлена и реализована тренинговая программа по профилактике и кор-

рекции профессионального выгорания у педагогов высшей школы как эффективное средство в процессе психологического сопровождения педагогов высшего образования.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1. Профессиональное выгорание педагогов высшей школы проявляется в эмоциональном истощении, деперсонализации и снижении личной продуктивности, что негативно влияет на качество образовательного процесса.

Основными факторами, способствующими развитию профессионального выгорания у преподавателей вузов, являются высокая нагрузка, недостаток ресурсов, эмоциональное напряжение и недостаточная поддержка со стороны администрации.

2. Взаимосвязь копинг-стратегий личности с профессиональным выгоранием у педагогов высшей школы представляет собой важный аспект понимания механизмов адаптации к стрессовым условиям профессиональной деятельности.

Профессиональное выгорание характеризуется эмоциональным истощением, деперсонализацией и снижением личной продуктивности, возникающими в результате длительного воздействия стрессовых факторов. Копинг-стратегии – это совокупность когнитивных и поведенческих усилий, направленных на управление внутренними и внешними требованиями, воспринимаемыми как стрессовые.

3. Выбор копинг-стратегий существенно влияет на степень выраженности профессионального выгорания у педагогов. Применение активных, проблемно ориентированных стратегий (например, поиск решения проблемы, планирование, переосмысление ситуации) способствует снижению уровня выгорания, так как позволяет эффективно справляться с профессиональными трудностями и восстанавливать психологическое равновесие.

В то же время использование пассивных или дезадаптивных стратегий (например, избегание, отрицание, уход в отвлечения) связано с усилением симптомов выгорания, поскольку не устраняет причину стресса и может приводить к накоплению эмоционального истощения и цинизма.

4. Развитие у педагогов высшей школы навыков эффективного копинга является ключевым направлением профилактики и коррекции профессионального выгорания. Формирование адаптивных стратегий позволяет повысить устойчивость к стрессу, сохранить мотивацию и качество педагогической деятельности.

Тренинговая программа по профилактике и коррекции профессионального выгорания у педагогов высшей школы может рассматриваться

как эффективное средство их психологического сопровождения. Программа, основанная на комплексном подходе, включающем организационные меры, психологическую поддержку и развитие личностных ресурсов педагогов [2, с. 65], способна стать частью общего профессионального подхода к профилактике дезадаптации преподавателей вуза и будет свидетельством заботы об этом профессиональном сообществе и его поддержки работодателем.

Внедрение программ психологической разгрузки и повышения профессиональной компетентности способствует снижению уровня выгорания и повышению эффективности педагогической деятельности.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Никулина И. В.* Профессиональное выгорание преподавателей вуза / И. В. Никулина // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Социальные, гуманитарные, медико-биологические науки. 2023. Т. 25, № 3 (90). С. 32–37.
2. *Самсонова Е. А.* Профессиональное выгорание преподавателей вузов как следствие деструктивного управления образовательной деятельностью / Е. А. Самсонова // Общество: социология, психология, педагогика. 2022. № 1. С. 63–69.

УДК 378.1

Н. В. Власова*

НОВЫЙ ФОРМАТ ОСВОЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ ОБУЧАЮЩИМИСЯ В ФОРМЕ ПРАКТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ В СТРУКТУРНОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ ОАО «РЖД»

В данной статье рассматривается актуальность внедрения новой модели высшего образования в аспекте повышения качества освоения профессиональных компетенций обучающимися по специальности «Эксплуатация железных дорог» (специализации «Магистральный транспорт», «Грузовая и коммерческая работа», «Транспортный бизнес и логистика») в формате их практической подготовки на платформе структурного подразделения Восточно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» по дисциплине «Управление грузовой и коммерческой работой» с целью подготовки высококвалифицированных специалистов для структурных подразделений компании железнодорожного транспорта ОАО «РЖД».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: занятия в виде практической подготовки, обучающиеся, дирекция по управлению терминально-складским комплексом, средства крепления, управление коммерческой неисправности, несохранная перевозка, новая модель высшего образования.

N. V. Vlasova

FACTORS OF INFLUENCE OF THE PERFORMANCE OF FULL-TIME STUDENTS OF IRGUPS DURING THE PRE-EXAMINATION SESSION

The relevance of this article is aimed at improving the quality of development of professional competencies by students majoring in "Railway Operation" and specializing in "Mainline Transport" and "Freight and Commercial Operations" during the implementation of a new model of higher education in the format of practical training on the platform of a structural division of the East Siberian Directorate for the Management of the Terminal and Warehouse Complex of JSC Russian Railways in the discipline "Management of Freight and Commercial Work" with the aim of preparing highly qualified specialists for work in structural divisions JSC Russian Railways railway transport company.

* **Власова Наталья Васильевна**, кандидат технических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

KEYWORDS: *practical training classes, students, terminal and warehouse complex management, securing equipment, commercial fault repair, unsafe transportation, new model of higher education.*

Каждый раз при принятии Правительством РФ нового Федерального государственного образовательного стандарта (далее – ФГОС) перед профессорско-преподавательским составом высших учебных заведений ставятся новые задачи по сближению высшего профессионального образования и рынка труда. Рынок труда становится более требовательным к выпускникам высших учебных заведений, что заставляет обучающихся во время обучения в вузе приобретать дополнительно рабочие профессии. Преподаватели должны каждый раз пересматривать рабочие программы дисциплин, формулировать требования к их освоению с учетом практической подготовки будущих специалистов на предприятиях транспортной отрасли [1; 2].

В Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию сказано, что в высшей школе назрели существенные изменения, обусловленные новыми требованиями к специалистам в различных сферах экономики, социальных отраслях, во всех областях повседневной жизни. Необходим синтез всего лучшего, что было в советской системе образования, и опыта последних десятилетий. Переход должен быть плавным [2; 3].

Предложенная Валерием Фальковым новая модель высшего образования предусматривает обучение в вузе в течение различных сроков – от четырех до шести лет в зависимости от специальности. Специализированное высшее образование будет состоять:

- из магистратуры – один или два года с треками (профессиональный, управленческий, исследовательский);
- ординатуры – пять лет;
- ассистентуры-стажировки – три года;
- ветеринарной интернатуры – один или два года (рис. 1).

Само по себе реформирование отечественной системы высшего образования в условиях новой геополитической ситуации и введения санкционных ограничений во всех сферах государства, в том числе в науке и образовании, представляется мерой вынужденной и необходимой. Отказ от Болонской системы, элементы которой в виде бакалавриата и магистратуры функционируют в настоящее время, поиск и построение национальной модели высшего образования должны осуществляться постепенно, на основе научно обоснованных решений с привлечением широкой научно-педагогической общественности. Однако, как показывает практика, реформирование планируется и осу-

ществляется в необоснованно короткие сроки и с явными недоработками, которые в будущем могут сказаться как на системе высшего образования, так и на качестве подготовки специалистов. Ключевые этапы перехода на новую систему высшего образования представлены на рис. 2 [2; 4].



Рис. 1. Сроки получения высшего образования по действующей и новой образовательным моделям

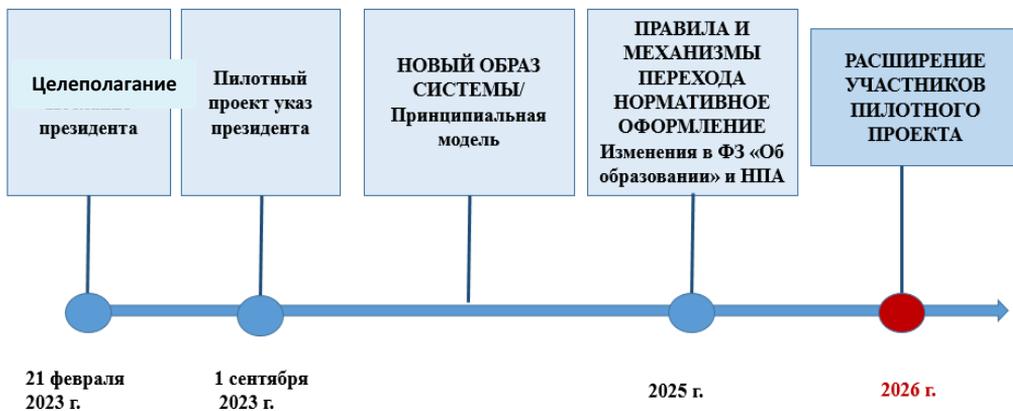


Рис. 2. Сроки перехода на новую систему образования: ключевые этапы

Ключевыми нормативными подходами являются: обновление стандартов с фокусом на практическую подготовку, усиление связи вузов с работодателями через федеральные учебно-методические объединения и разработка нового перечня специальностей. Необходимо усиление роли федеральных учебно-методических объединений с участием не менее одной второй представителей работодателей для обеспечения соответствия образования запросам рынка труда. Требуется создать новый перечень специальностей, профессиональных стандартов, отвечающих современным вызовам. Практико-ориентированность высшего образования позволит обеспечить его тесную связь с рынком труда, а вузам будет предоставлена возможность адаптировать образовательные программы в соответствии с запросами работодателей. Диплом, выдаваемый выпускнику, должен в полной мере отражать полученную им специальность и дополнительные квалификации, рабочие специальности в соответствии с требованиями современного рынка труда [2; 5].

В 2023 г. ИрГУПС заключил договор с Восточно-Сибирской дирекцией по управлению терминально-складским комплексом (далее – ВС ДМ), структурным подразделением ОАО «РЖД», о сетевой форме реализации образовательной программы в сфере подготовки обучающихся по специальности 23.05.04 Эксплуатация железных дорог специализаций «Магистральный транспорт», «Грузовая и коммерческая работа» и «Транспортный бизнес и логистика» (уровень специалитета) в рамках практической подготовки обучающихся.

Обучающиеся в ИрГУПС совместно с преподавателем выезжают на грузовые дворы ВС ДМ раз в два месяца для закрепления знаний, полученных на практических и лекционных занятиях по дисциплине «Управление грузовой и коммерческой работой», что позволяет им лучше понять пройденный материал и реализовать в дальнейшем полученные компетенции на практике, познакомиться с работодателем в лице структурного подразделения ОАО «РЖД» [4; 6].

Работники ВС ДМ подробно рассказывают студентам (с демонстрацией на практике) о принципах устранения коммерческой неисправности груза, информируют их об ответственности за неправильное размещение и закрепление груза в вагоне, нарушение схемы погрузки. Знакомят обучающихся с этапами согласования схемы погрузки груза на открытом подвижном составе, видами крепления, правильностью увязки груза в вагоне (рис. 3) и порядком оформления документов в автоматизированных программных комплексах [3].

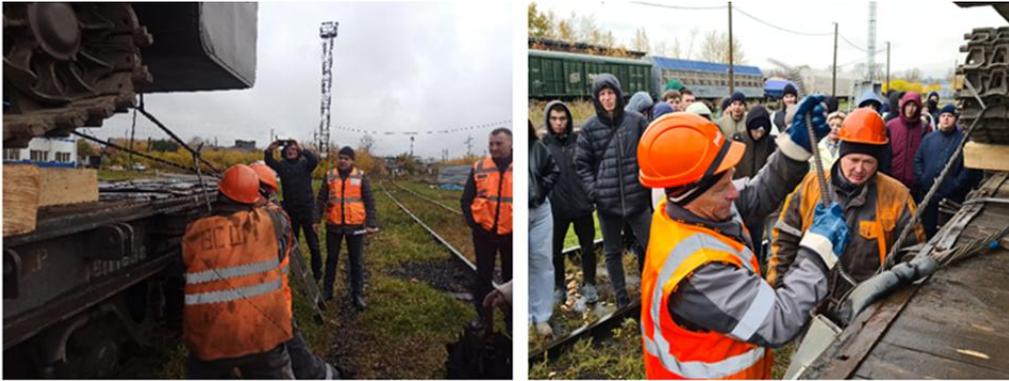


Рис. 3. Демонстрация студентам ИрГУПС закрепления груза на открытом подвижном составе

Подводя итог, хочется заметить, что реформирование высшего образования позволит повысить его практико-ориентированность и обеспечить тесную связь с рынком труда. Уже сегодня обучающиеся в ходе занятий по дисциплине «Управление грузовой и коммерческой работой» в виде практической подготовки на объектах ВС ДМ эффективно закрепляют свои знания, полученные в вузе, проявляя при этом искреннюю заинтересованность в работе на железнодорожном транспорте. Такие занятия позволяют им лучше осваивать профессиональные компетенции в условиях повышения требований к образованию на рынке труда.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Об образовании в Российской Федерации : федер. закон от 29 дек. 2012 г. № 273-ФЗ : (в ред. от 25 дек. 2023 г.) : (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 янв. 2024 г.) // СПС «КонсультантПлюс».
2. Новая модель высшего образования. URL: <https://sociocenter.info/press/news/837> (дата обращения: 06.11.2025).
3. Минобрнауки России: Валерий Фальков обсудил с ректорским корпусом Дальневосточного федерального округа вопросы перехода на новую модель высшего образования. URL: <https://minobrnauki.gov.ru/press-center/news/novosti-ministerstva/98097> (дата обращения: 06.11.2025).
4. Власова Н. В. Инновационные подходы в прохождении производственной практики и освоении профессиональных компетенций на структурных предприятиях ОАО «РЖД» / Н. В. Власова // Культура. Наука. Образование. 2023. № 4 (69). С. 145–150.
5. Романов Д. А. Балльно-рейтинговая система оценивания результатов обучения студентов в техническом вузе / Д. А. Романов, Н. А. Сосоква, С. В. Райков // Физика в системе высшего и среднего образования России : материалы Междунар. шк.-семинара, Москва, 12–15 июня 2015 г. М. : РПА «АПР», 2015. С. 231–232.
6. Власова Н. В. Новые подходы к организации оценки работы в местах общего пользования / Н. В. Власова // Современные технологии и научно-технический прогресс. 2022. № 9. С. 157–158.

УДК 355.233.231.1

Ю. Н. Гольская*

ФОРМИРОВАНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА В РАМКАХ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ «ОБУЧЕНИЕ СЛУЖЕНИЕМ»

В рамках федеральной программы «Обучение служением» осуществляется проект «Рельсы памяти: БАМ в музейном пространстве». Проект носит значимый социальный характер и соответствует актуальным задачам, связанным с сохранением исторической памяти, патриотическим воспитанием молодежи и ее вовлечением в общественную деятельность. Его реализация поможет не только сохранить память о важном историческом событии, но и сформировать новое поколение граждан, готовых работать на благо своей страны. В статье изложены ключевые аспекты выполнения проекта с точки зрения сохранения исторической памяти, расширения образовательной деятельности и культурного обогащения студентов. Реализация проекта позволила молодежи, готовой обогащать культурное наследие своей страны, приобрести важные исторические знания, сформировать у нее активную гражданскую позицию. Проект охватывает разные области знаний, включая историю, экономику, технологии и искусство, что позволит студентам не только извлекать уроки из прошлого, но и применять их в современных реалиях. Проект направлен на сбор и сохранение исторических материалов, связанных с БАМом, а также с созданием университета. В статье представлена последовательность осуществления проекта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: обучение служением, патриотизм, культурное наследие, ветераны труда.

Y. N. Golskaya

PROJECT DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE FEDERAL PROGRAM "SERVICE-LEARNING"

The Rails of Memory project is being implemented within the framework of the federal program "Ministry Training": "BAM in the museum space". The project has a significant social character and corresponds to the urgent tasks related to patriotic education, preservation of historical memory and involvement of young people in social activities. Its implemen-

* *Гольская Юлия Николаевна, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

tation will help not only to preserve the memory of an important historical event, but also to form a new generation of citizens who are ready to work for the benefit of their country. The article describes the key aspects of the project implementation in terms of preserving historical memory, educational activities, and cultural enrichment of students. The implementation of the project allowed to get acquainted with important historical knowledge, but also helped to form an active civic position of young people who are ready to enrich the cultural heritage of their country. The project covers various fields of knowledge, including history, economics, technology and art, which will allow students to learn lessons not only from the past, but also to apply them in modern realities. The project is aimed at collecting and preserving historical materials related to the BAM and the creation of the university. The article presents the sequence of the project implementation.

KEYWORDS: *service training, patriotism, cultural heritage, and the legacy of labor.*

Инициативный проект «Рельсы памяти: БАМ в музейном пространстве» направлен на сохранение исторического наследия и увековечивание памяти ветеранов Великой Отечественной войны и тыла Иркутского государственного университета путей сообщения (далее – ИрГУПС). В его основе лежит идея о бережном отношении к истории и традициям университета, а также уважение к труду и достижениям предыдущих поколений, внесших значительный вклад в развитие транспортной отрасли.

В результате выполнения проекта в экспозиционно-выставочном комплексе ИрГУПС было создано три уникальных экспозиции. Каждая из экспозиций освещает исторические события и культурные достижения нашей страны, подчеркивая значимость университета в развитии железнодорожного транспорта и его историческую связь с ключевыми событиями.

Исследовательская работа по поиску, систематизации материалов, а также разработка концепции цифровых экспозиций в рамках проекта проводятся инициативной группой студентов, заинтересованных темой истории. Последовательность осуществления исследовательской работы студентов представлена на рисунке.

Для сохранения и актуализации собранного материала в проектном решении созданы цифровые экспозиции по направлениям:

- история становления ИрГУПС как университета, рожденного БАМом;
- развитие университетского комплекса через личные истории успеха и достижения преподавателей и студентов;
- память о ветеранах Великой Отечественной войны и тыла – преподавателям университета [1].



Последовательность выполнения проекта «Рельсы памяти: БАМ в музейном пространстве»

Проект «Рельсы памяти: БАМ в музейном пространстве» представляет собой важный шаг на пути к сохранению наследия ветеранов труда ИрГУПС. Проект осуществляется в рамках федеральной программы «Обучение служением». Активное участие студентов первого курса в реализации проекта позволило им не только получить практический опыт работы с историческими материалами, но и укрепить связь с традициями своего университета и отрасли в целом.

Сохранение исторических материалов о ветеранах труда путем оцифровки играет ключевую роль в передаче ценностей будущим поколениям, помогает создать не только архив исторических материалов, но и пространство для обмена опытом, способствует формированию у молодых людей уважения к прошлому и вдохновляет их изучать его.

Создание трех уникальных экспозиций в экспозиционно-выставочном комплексе университета стало важным вкладом в сохранение исторической памяти, популяризацию достижений института и воспитание уважения к труду предыдущих поколений. Проект позволил не только ознакомить студентов и гостей с богатым прошлым вуза, но и сформировал платформу для обсуждения будущего развития образовательной организации и ее роли в образовательной и транспортной системах страны.

В настоящее время уникальность молодежного сообщества подчеркивается его восприимчивостью к изменениям и постоянным переосмыслением жизненных ценностей. На фоне разнообразия культурных и социальных факторов прослеживаются быстрые изменения в формировании молодежного мировоззрения и реагирование на изменяющиеся социальные условия.

Таким образом, одна из важных задач университета – это создание социально-адаптационной атмосферы, в которой молодые люди, помимо обретения необходимых квалификационных компетенций, смогут гармонично развиваться и становиться личностью.

Патриотическое воспитание играет важную роль в формировании личности молодого человека и в воспитании граждан, осознающих свою ответственность перед страной. Реализация федерального проекта «Патриотическое воспитание граждан РФ» в рамках нацпроекта «Образование» предоставляет новые возможности для осуществления этого процесса [2]. В результате можно не только укрепить патриотизм среди молодежи, но и содействовать более глубокому пониманию значимости исторического и культурного наследия России.

В условиях глобализации и быстро меняющегося мира важно, чтобы молодые люди осознавали свою принадлежность к культуре и истории своего народа, знали о его героических страницах и научились уважать традиции. Согласно опросам 2024 г., патриотическое воспитание является ключевым условием формирования патриотических чувств у населения, на что указывают 54 % опрошенных жителей Российской Федерации [3].

В то же время, по данным ВЦИОМ от 5 мая 2021 г. (опрос россиян о сохранении семейной памяти о Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.), лучше всего с военной историей знакомы россияне в возрасте 45–59 лет (51 %), 60 лет и старше (56 %). Реже других получали информацию на этот счет напрямую от родственников либо из семейных архивов наши соотечественники в возрасте 18–24 лет и 25–34 лет (24 и 26 % соответственно), а также граждане с неполным средним (14 %) и средним (32 %) образованием [4].

Проектное решение «Рельсы памяти: БАМ в музейном пространстве» создало благоприятные условия для внедрения новых форм работы в области осуществления молодежных инициатив, направленных на патриотическое воспитание, что соответствует целям реализации Федерального проекта «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации» (2021–2026 гг.) национального проекта «Образование» [5].

Одной из задач проекта является внедрение привлекательных форматов работы со студентами, что также подтверждается тенденцией в

виде увеличения количества просмотров видеоконтента, фильмов и ростом интереса молодых людей к цифровым формам потребления контента. В рамках проектного решения все исследовательские материалы об истории университета и личные истории его преподавателей и сотрудников, оказавших значительное влияние на формирование традиций вуза, оформлены в цифровые экспозиции, что создаст наиболее современный подход к трансляции необходимых знаний.

Значимость реализации проекта подтверждается высказываниями В. В. Путина на заседании Совета Безопасности РФ в 2022 г. об организации патриотического и нравственного воспитания подрастающего поколения, результатом чего стало решение в 2023 г. скорректировать образовательные программы, делая главный акцент на патриотическом воспитании [6]. Как отмечено в указе Президента РФ «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» от 2 июля 2021 г. № 400, именно патриотизм станет препятствием для внутренних и внешних угроз безопасности страны.

Формирование у студентов высшего образования университетского комплекса ИрГУПС гражданственности и патриотизма через создание цифровых экспозиций представляет собой инновационный подход к патриотическому воспитанию. Создание таких цифровых экспозиций поможет не только передать знания о гражданственности и патриотизме, но и сформировать у студентов активную жизненную позицию, основанную на уважении к истории и культуре своей страны.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ради мира на земле: книга памяти о ветеранах войны и тыла ИрИИТа (ИрГУПС) / авт.-сост. Л. И. Васильева ; отв. ред. С. М. Солянова. Иркутск : ИрГУПС, 2015. 116 с.
2. Реализация проекта по патриотическому воспитанию начнется в России с 1 января. URL: <https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10066837>.
3. ФОМ: 84 % граждан считают себя патриотами России. URL: <https://regnum.ru/news/3812095>.
4. 9 мая и память о Великой войне. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/9-maja-i-pamjat-o-velikoi-voine>.
5. Путин обсудил с Совбезом РФ организацию работы по патриотическому воспитанию. URL: <https://rg.ru/2022/09/23/putin-obsudil-s-sovbezom-rf-organizaciiu-raboty-po-patrioticheskomu-vospitaniiu.html>.
6. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента Рос. Федерации от 2 июля 2021 г. № 400. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046>.

УДК 378.046.4

С. И. Михаэлис*

ПОДГОТОВКА ПЕДАГОГИЧЕСКИХ КАДРОВ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ДИСТАНЦИОННОГО ОБУЧЕНИЯ

Одной из основополагающих предпосылок успешной организации образовательного процесса в условиях дистанционного обучения, построения диалога со студентами в онлайн-среде является квалифицированная работа преподавателя. В статье проводится анализ необходимости наличия в образовательных организациях педагогов, обладающих не только традиционной методической подготовкой, но и компетенциями, важными для эффективного осуществления дистанционного обучения студентов. Особое внимание уделяется значимости развития преподавательского потенциала в области информационно-коммуникационных технологий и педагогического дизайна для эффективной реализации образовательных программ в цифровом пространстве.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: дистанционное обучение, дистанционные образовательные технологии, качество обучения, подготовка педагогов, цифровые компетенции педагогов, цифровой контент.

S. I. Mikhaelis

TRAINING OF TEACHING STAFF FOR THE IMPLEMENTATION OF DISTANCE LEARNING

One of the fundamental conditions for the successful organization of the educational process in the context of distance learning, building a dialogue with students in the online environment is the qualified work of the teacher. The article analyzes the need for educational organizations to have teachers who have not only traditional methodological training, but also competencies that are important for the effective implementation of distance learning for students. Particular attention is paid to the importance of developing teaching potential in the field of information and communication technologies and pedagogical design for the effective implementation of educational programs in the digital space.

KEYWORDS: distance learning, distance educational technologies, quality of education, teacher training, digital competencies of teachers, digital content.

Одним из направлений, связанных с реализацией дистанционного обучения (ДО) в высших учебных заведениях России, является исследование вопросов личности педагога в период построения дистанционного

* *Михаэлис Светлана Ивановна, кандидат педагогических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

образовательного пространства, подготовки педагогических кадров для системы ДО, а также обучения преподавателей созданию цифрового образовательного контента [1–4].

Об опыте подготовки педагогических кадров для ДО говорят уже достаточно давно. Среди рецензируемых изданий можно найти работы, датированные началом 2000-х гг. [5; 6]. По мнению авторов того времени, подготовка будущих координаторов онлайн-курсов должна охватывать аспекты интерактивной образовательной сетевой среды, использование активных способов обучения, таких как проектные методики и сотрудничество, а также развивать коммуникативные навыки педагогов. Эти навыки необходимы для того, чтобы преподаватели могли эффективно взаимодействовать со студентами в рамках распределенной группы в сети.

В 2007 г. И. В. Сергиенко справедливо подчеркивал, что «необходимо время на подготовку особого класса педагогов и ученых... способных осуществить слияние новейших педагогических и телекоммуникационных технологий». С его точки зрения, преподаватели, играющие центральную роль в осуществлении ДО, должны обладать компетенциями в различных областях, что обусловлено многогранным характером данной формы обучения:

- глубокие знания в своей предметной области;
- владение современными активными методами обучения, такими как обучение в сотрудничестве, проектные, исследовательские методы;
- профессиональное применение интернет-технологий в рамках ДО;
- понимание психологических аспектов коммуникации при ДО;
- навыки организации, управления и мониторинга учебного процесса;
- компетентность в вопросах воспитания [7].

С течением времени данная проблема не только не утратила свою актуальность, но и приобрела еще большую значимость в условиях динамично развивающегося образовательного пространства. Анализ практики организации дистанционного образования в российских вузах выявил наряду с другими актуальными вопросами необходимость улучшения подготовки преподавателей к работе в условиях ДО. Это включает формирование у них профессионально значимых навыков и умений в области информационно-коммуникационных технологий [8]. Результаты педагогических исследований показывают, что преподаватели испытывают дефицит компетенций в сфере цифровых технологий. В частности, существует несоответствие между требованиями, возникающими в условиях цифровизации образовательного процесса, и готовностью педагогов к их выполнению, а также уровнем их владения необходимыми цифровыми навыками. Таким образом, для дальнейшего эффективного развития ДО важно сосредоточиться на повышении уровня квалифика-

ции преподавателей и их способности адаптироваться к новым требованиям, выдвигаемым в современных условиях [9].

Согласно статистическим данным, представленным в аналитическом отчете Высшей школы экономики в рамках проекта «Мониторинг экономики образования», в последние три года около 45 % преподавателей направили свои усилия на повышение компьютерной грамотности, активно участвуя в мероприятиях по профессиональному развитию. Особенно востребованными оказались курсы, сосредоточенные на совершенствовании продвинутых навыков работы с современными цифровыми технологиями, специфичными для их профессиональных областей. Наиболее распространенной темой повышения квалификации стало освоение методов ДО: работа с образовательными информационными системами и различными платформами управления обучением, использование специализированного программного обеспечения, а также изучение эффективных методик проведения онлайн-занятий и экзаменов [10, с. 38].

Концепция цифровой компетентности была создана исследователями Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова в ходе всероссийского научного исследования. Цифровая компетентность рассматривается ими как комплексное, интегративное качество личности, которое основано на «непрерывном овладении компетенциями (знания, умения, мотивация, ответственность), способности индивида... выбирать и применять инфокоммуникационные технологии в разных сферах жизнедеятельности... а также его готовности к такой деятельности» [9].

Цифровая компетентность педагога – это интегративная реализация цифровых компетенций, необходимых для ведения образовательной деятельности с применением электронного обучения (ЭО) и дистанционных образовательных технологий (ДОТ) [Там же].

В педагогических вузах ЭО воспринимается не только как инструмент для организации профессиональной подготовки будущих учителей, но и как цель, которая способствует формированию их информационной культуры и профессиональных компетенций. Это, в свою очередь, обеспечивает готовность будущих педагогов к внедрению ЭО в их дальнейшую профессиональную деятельность [11].

Анализ текущей ситуации в области цифровизации образовательного процесса, обновленные критерии качества и эффективности внедрения ЭО и ДОТ, а также необходимость получения исчерпывающих и достоверных данных о цифровых компетенциях преподавателей позволяют выделить общие рекомендации по проведению мониторинга цифровых навыков педагогов в высших учебных заведениях. Такой мониторинг должен включать проактивные меры и инструменты:

– определение ключевых цифровых компетенций для педагогических работников и создание матрицы, карт и индикаторов, позволяющих оценить их достижения;

- оценку активности педагогов в применении цифровых технологий и уровня их цифровых компетенций, а также выявление пробелов в квалификации в этой области;
- анализ полученных результатов – систематизацию лучших практик и определение недостатков в цифровых навыках;
- применение результатов анализа для формирования программ повышения квалификации педагогов в области реализации ЭО и ДОТ;
- создание программы повышения квалификации (в случае необходимости многоуровневой), направленной на развитие цифровых навыков в образовательной деятельности;
- реализацию программы повышения квалификации для педагогических работников;
- итоговое тестирование педагогов для определения уровня их цифровых компетенций по завершении курсов повышения квалификации;
- коррекционные мероприятия для улучшения основных профессиональных образовательных программ и программ повышения квалификации, сфокусированные на устранении выявленных недостатков в цифровых компетенциях у учителей и студентов;
- обеспечение постоянного процесса улучшения цифровых навыков педагогических работников [9].

Внедрение ДОТ выявило важную проблему, существенно влияющую на качество образования, которая стала особенно заметной в период пандемии. Преподаватели, помимо проведения уроков в онлайн-формате, столкнулись с необходимостью тратить большое количество часов на оценку работ студентов и предоставление обратной связи. Это привело к профессиональному выгоранию, результатом которого стали переработки, негативно сказавшиеся на уровне преподавания и на проверке усвоенных учащимися знаний. В связи с этим возникает потребность в разработке эффективных методов повышения качества подготовки преподавателей вузов к работе в условиях ДОТ, что предполагает поэтапное формирование значимых профессиональных информационно-коммуникативных навыков [12].

Принципы комплексного обучения педагогов созданию цифрового образовательного контента (ЦОК), проектированию и реализации учебных курсов описывают в своих работах многие авторы [8; 13–17]. Встречаются труды, посвященные обучению преподавателей как приемам работы в среде ЭО в целом [18], так и ее отдельным аспектам, например компьютерному тестированию [19].

Система реализации подготовки педагогов к деятельности в условиях ДО включает в себя взаимосвязанные и взаимообусловленные ком-

поненты – комплекс педагогических условий и дидактическое обеспечение этого процесса. Педагогические условия представляют собой совокупность взаимосвязанных факторов и мер, направленных на формирование «комфортно-требовательной обстановки, обеспечивающей целенаправленное управление процессом подготовки педагогов к работе в режиме ДО». Дидактическое обеспечение включает в себя учебно-методический комплекс, состоящий из разнообразной учебной информации, которая взаимосвязана по дидактическим целям и задачам подготовки педагогов, разработанный с учетом требований психологии, педагогики, информатики, эргономики и других наук [17, с. 65–66].

Исследователи выделяют ряд ключевых аспектов, на которые следует обратить внимание при подготовке преподавателей к созданию ЦОК:

- принцип информативного наполнения ЦОК необходимыми знаниями и навыками, на развитие которых он ориентирован (логически структурированные модули, навигационная система и др.);
- правила взаимодействия с системой управления обучением, в которой данный ЦОК будет представлен учащимся;
- минимальные требования к оснащенности рабочего места студента;
- организация оперативной обратной связи по возникающим вопросам в процессе обучения, а также по домашним заданиям;
- планирование учебного процесса с учетом здоровья обучающихся;
- возможность разработки индивидуальных образовательных маршрутов;
- мониторинг учебного прогресса;
- психологические аспекты работы со студентами в онлайн-среде и другие важные моменты.

Также авторы подчеркивают важность внутренней мотивации преподавателя для успешного внедрения данного типа обучения.

В качестве примера результативной практики следует отметить опыт разработки и внедрения в Алтайском государственном университете учебного курса «Методология и технология дистанционного обучения», предназначенного для магистрантов факультета психологии и педагогики, обучающихся по направлению 010200.68 «Математика и компьютерные науки» [20]. Также стоит отметить дисциплину «Технологии дистанционного и смешанного обучения в информационной образовательной среде», которая реализуется по направлению подготовки 050100.68 «Педагогическое образование» в рамках магистерской программы «Информатика в образовании» в Омском государственном педагогическом университете [21]. Цель изучения этих дисциплин состоит в развитии способности и готовности будущих магистров педагогического образования использовать в своей профессиональной деятельности со-

временные технологии, основанные на дистанционных и смешанных формах обучения.

Таким образом, одним из ключевых условий эффективного использования онлайн-обучения является наличие высококвалифицированных преподавателей, обладающих необходимыми навыками для работы в дистанционной образовательной среде и способных решать возникающие проблемы. При этом принципиально важно обеспечить не только формальное соответствие квалификационным требованиям, но и непрерывное повышение квалификации преподавательского состава в контексте цифровой дидактики. Все это позволяет целенаправленно решать педагогические задачи, связанные с повышением качества обучения в дистанционной среде.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Михаэлис В. В.* Изучение качества подготовки будущих специалистов при обучении в информационно-образовательной среде / В. В. Михаэлис, В. С. Самсонов // Информационные технологии и проблемы математического моделирования сложных систем. 2009. № 7. С. 172–176.
2. *Михаэлис В. В.* Проблемы внедрения дистанционного обучения / В. В. Михаэлис // Современные проблемы профессионального образования: опыт и пути решения : материалы 1-й Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, Иркутск, 26–28 апр. 2016 г. Иркутск : Иркут. гос. ун-т путей сообщения, 2016. С. 589–592.
3. *Михаэлис С. И.* Исследование применения дистанционного обучения в высшей школе: опыт, анализ и оценка использования в современных условиях / С. И. Михаэлис // Образование – наука – производство : материалы 8-й Всерос. (с междунар. участием) науч.-практ. конф., Чита, 22 нояб. 2024 г. Чита : Иркут. ун-т путей сообщения, 2024. С. 546–553.
4. Опыт применения дистанционных образовательных технологий в высшей школе: теоретический обзор / С. И. Михаэлис, В. В. Михаэлис, Д. В. Михаэлис, Т. К. Кириллова // Вестник СамГУПС. 2025. № 1 (67). С. 21–30.
5. *Кривошеков В. А.* Опыт подготовки педагогических кадров для системы дистанционного обучения / В. А. Кривошеков, М. В. Моисеева, Ю. М. Насонова // Информационное общество. 2001. № 2. С. 27–31.
6. *Лебедева М. Б.* Система учебно-методической подготовки педагогов Санкт-Петербурга и Ленинградской области к внедрению дистанционных технологий / М. Б. Лебедева // Грани познания. 2009. № 4 (5). С. 14–17.
7. *Сергиенко И. В.* Подготовка педагогических кадров для системы дистанционного обучения / И. В. Сергиенко // Альманах современной науки и образования. Тамбов : Грамота, 2007. № 5 (5). С. 198–199. URL: www.gramota.net/materials/1/2007/5/90.html.
8. *Лебедева М. Б.* Дистанционные образовательные технологии: проектирование и реализация учебных курсов : учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений, обучающихся по направлениям пед. образования при изучении цикла общепроф. дисциплин, а также для работников учреждений постдиплом. образования, реализующих проф. образовательные программы подготовки и повышения квалификации педагогов / М. Б. Лебедева, С. В. Агапонов, М. А. Горюнова [и др.] ; Рос. акад.

- образования, Ин-т пед. образования, лаборатория информатизации непрерыв. пед. образования. СПб. : БХВ, 2010. 330 с.
9. *Савиных Е. Г.* Цифровизация высшего образования: новые правила, новые вызовы / Е. Г. Савиных // Педагогический журнал. 2023. Т. 13, № 9-1. С. 39–47.
 10. *Шугаль Н. Б.* Цифровая среда в образовательных организациях различных уровней : аналит. докл. / Н. Б. Шугаль, Н. В. Бондаренко, Т. А. Варламова и др. ; Нац. иссл.-след. ун-т «Высшая школа экономики». М. : НИУ ВШЭ, 2023. 164 с.
 11. *Минич О. А.* Технологии дистанционного обучения как основа цифрового университета в условиях современных глобальных вызовов / О. А. Минич // Высшая школа: наукова-метадицны і публіцистычны часопіс. 2021. № 3 (143). С. 23–28.
 12. *Семкина Е. Н.* Дистанционные образовательные технологии в обучении студентов в условиях пандемии COVID-19: проблемы и пути их эффективной реализации / Е. Н. Семкина, С. В. Кононова, К. В. Булах [и др.] // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер. 3: Педагогика и психология. 2021. № 4 (288). С. 97–107.
 13. *Громова Т. В.* Теория и технология подготовки преподавателей вуза к деятельности в системе дистанционного обучения : автореф. дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.08 / Татьяна Владимировна Громова. Тольятти, 2011. 43 с.
 14. *Кулагина Ю. А.* Подготовка будущих педагогов профессионального обучения к использованию дистанционных образовательных технологий : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08 / Юлия Александровна Кулагина. Тольятти, 2013. 25 с.
 15. *Лапенюк М. В.* Подготовка учителей к созданию и использованию электронных ресурсов для информационной среды образовательного учреждения / М. В. Лапенюк // Педагогическое образование в России. 2013. № 1. С. 36–41.
 16. *Мерецков О. В.* Принципы дистанционного обучения педагогов в области создания цифрового образовательного контента в условиях групповой учебной деятельности / О. В. Мерецков // Педагогическая информатика. 2023. № 1. С. 194–207.
 17. *Скибицкий Э. Г.* Моделирование системы подготовки педагогических кадров к работе в условиях дистанционного обучения / Э. Г. Скибицкий, Т. И. Шорохова // Сибирский педагогический журнал. 2009. № 6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/modelirovanie-sistemy-podgotovki-pedagogicheskikh-kadrov-k-rabote-v-usloviyah-distantsionnogo-obucheniya> (дата обращения: 29.08.2025).
 18. *Анисимова Т. И.* Массовые открытые онлайн-курсы в системе подготовки магистров педагогического образования по профилю «Цифровое образование» / Т. И. Анисимова, В. Л. Васильев // Образование, профессиональное развитие и сохранение здоровья учителя в XXI веке : сб. науч. тр. 8-го Междунар. форума по пед. образованию, Казань, 25–27 мая 2022 г. Казань : Изд-во Казан. ун-та, 2022. Ч. 2. С. 55–59.
 19. *Федосов А. Ю.* Профессиональная подготовка педагогов к применению адаптивного компьютерного тестирования знаний в электронном обучении / А. Ю. Федосов, Д. Ю. Елисева // Педагогическая информатика. 2023. № 4. С. 326–333.
 20. *Кравченко Г. В.* Построение дистанционного курса и организация обучения студентов высшей школы в системе Moodle / Г. В. Кравченко, Г. В. Лаврентьев // Известия Алтайского государственного университета. 2013. № 2-2 (78). С. 026–029.
 21. *Федорова Г. А.* Профессиональная подготовка учителей к реализации дистанционных образовательных технологий в современной школе / Г. А. Федорова // Муниципальное образование: инновации и эксперимент. 2015. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/professionalnaya-podgotovka-uchiteley-k-realizatsii-distantsionnyh-obrazovatelnyh-tehnologiy-v-sovremennoy-shkole-2> (дата обращения: 29.08.2025).

УДК 656.22

А. Д. Доможирова*

О НАВЫКЕ ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

Маневровая работа является важнейшей частью технологического процесса железнодорожной станции. Маневровой работой зарождаются и гасятся поезда. Чтобы сформировать состав будущего поезда, необходимо собрать вагоны с подъездных и станционных путей на путь формирования, расставить их в строго определенной последовательности, прицепить поездной локомотив, убрать закрепление. Все это является частными примерами маневровой работы.

В статье приводится описание подхода к освоению студентами навыка организации маневровой работы на железнодорожной станции на примере деловой игры с использованием учебного тренажера кафедры управления эксплуатационной работой Иркутского государственного университета путей сообщения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: маневровая работа, регламент переговоров, ведение документации, подвижной состав, тренажер, деловая игра, железнодорожная станция.

D. Domojrova

ABOUT THE SKILL OF ORGANIZING SHUNTING WORK AT A RAILWAY STATION

Shunting work is the most important part of the technological process of a railway station. Shunting work is used to start and stop trains. To form the composition of the future train, it is necessary to collect the cars from the access and station tracks onto the formation track, arrange them in a strictly defined sequence, attach the train locomotive, and remove the fastening. All of these are specific examples of shunting work.

The article describes an approach to students mastering the skill of organizing shunting work at a railway station using the example of a business game on the department's training simulator.

KEYWORDS: shunting operations, negotiation regulations, documentation, rolling stock, simulator, business game, railway station.

Маневровая работа является важнейшей частью технологического процесса железнодорожной станции. Ни одна из станций сети ОАО

* *Доможирова Алёна Дмитриевна, старший преподаватель Иркутского государственного университета путей сообщения.*

«РЖД» не обходится без производства маневров [1; 2]. Даже на станциях 5-го и 4-го классов выполняется перестановка подвижного состава (мотовозов, локомотивов, снегоуборочной техники), закрепляются или раскрепляются составы брошенных поездов. Маневрами начинается и заканчивается поездная работа [3]. Для того чтобы сформировать поезд на станции 3-го класса и выше, необходимо собрать вагоны с подъездных, станционных путей и объединить их. Такие действия и есть примеры маневровой работы [4; 5]. Соответственно, вопрос освоения будущими специалистами навыка организации маневровой работы на железнодорожной станции всегда остается важным и актуальным.

На рис. 1 представлена структура учебного материала, изучаемого студентами при прохождении тем, связанных с организацией маневровой работы на станции.



Рис. 1. Структурная схема учебного материала, посвященного организации маневровой работы

Материал разделен на три блока: регламент переговоров, ведение технической документации и изучение технологии производства маневров. Все три блока осваиваются студентами параллельно. Например, на одной из лабораторных работ предлагается сценарий деловой игры № 4 обучающего тренажера кафедры управления эксплуатационной работой: принять поезд № 3401 на 3-й путь ст. Брантовка, отцепить группу вагонов и подать ее поездным локомотивом на подъездной путь «Стройкомплект»; вывести локомотив с подъездного пути, переставить им группу вагонов с 5-го пути на 3-й, где и объединить с составом поезда № 3401. Сценарий данной деловой игры можно разделить на задачи и соотнести с каждой из них осваиваемые студентами навыки (табл.).

**Задачи и осваиваемые студентами навыки
при прохождении деловой игры с использованием учебного тренажера**

Учебная задача (план маневровой работы)	Осваиваемые студентами навыки
1. Закрепление оставленной на 3-м пути группы вагонов	<i>Регламент переговоров</i> при закреплении вагонов на станционных путях
	<i>Ведение документации</i> (журнал учета закрепления подвижного состава на станционных путях)
	<i>Соблюдение технологии</i> при операциях по закреплению подвижного состава
2. Подача отцепленной группы вагонов на подъездной путь	<i>Регламент переговоров</i> при перестановке вагонов и подаче их на подъездной путь
	<i>Ведение документации</i> (журнал учета закрепления подвижного состава на подъездных путях)
	<i>Соблюдение технологии</i> при перестановке вагонов, подаче их на подъездной путь и операциях по закреплению подвижного состава
3. Уборка локомотива с подъездного пути и перестановка группы вагонов с 5-го пути на 3-й путь для объединения с вагонами поезда № 3401	<i>Регламент переговоров</i> при перестановке локомотива, операциях по раскреплению подвижного состава, перестановке вагонов с пути на путь
	<i>Ведение документации</i> (журнал учета закрепления подвижного состава на станционных путях)
	<i>Соблюдение технологии</i> при перестановке локомотива, вагонов, операциях по раскреплению подвижного состава

Для освоения навыка выполнения регламента переговоров студентов возможно разделить по ролям: составитель поездов, дежурный по станции и машинист локомотива. Это позволит обучающимся не только лучше освоить выполнение регламента переговоров, но и изучить технологию производства маневров разными исполнителями.

Освоение навыка ведения документации – журнала учета закрепления подвижного состава на станционных путях – возможно только при заполнении данного журнала в ходе выполнения всего задания на деловую игру. Заполнение журнала должно происходить наряду с выполнением регламента переговоров. Студенты, не участвующие в озвучивании регламента, должны следить за правильностью и последовательностью отдаваемых команд при операциях по отцепке (прицепке), перестановке, закреплении (раскреплении) подвижного состава. Каждый студент должен иметь собственный фрагмент журнала, фиксировать все операции закрепления (раскрепления) подвижного состава с последующей проверкой преподавателем в конце лабораторной работы.

Изучить технологию производства маневровой работы студентам может помочь учебный тренажер (рис. 2) за счет имитации передвиже-

УДК 378.1

А. С. Астраханцева*

СПЕЦИФИКА ПРЕПОДАВАНИЯ МАРКЕТИНГА ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ НЕПРОФИЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ПОДГОТОВКИ

В работе рассматриваются ключевые аспекты преподавания теории и практики маркетинга для обучающихся непрофильных направлений подготовки. Сформулированы цели и задачи образовательного процесса, приведены различия в подходах к преподаванию дисциплины. Подчеркивается роль маркетингового подхода в процессе принятия профессиональных решений, обуславливающего комплексность их эффективности.

Последовательно представлены практические подходы к обеспечению большей результативности обучения. Раскрывается состав рекомендуемых к рассмотрению этапов содержания дисциплины, сформулированы авторские рекомендации по методике преподавания маркетинга для обучающихся различных направлений подготовки. Произведен сравнительный анализ целей, содержания, подходов, методов и результатов, которые ожидается получить по завершении курса вне зависимости от его продолжительности. Работа может представлять практический интерес для преподавателей, ищущих собственное видение преподавания дисциплин, являющихся непрофильными для обучающихся.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: обучение, теория и практика маркетинга, маркетинговый подход, методика преподавания, непрофильное обучение.

A. S. Astrakhantseva

SPECIFIC FEATURES OF TEACHING MARKETING FOR NON-CORE EDUCATIONAL PROGRAMS STUDENTS

The work explains key aspects of teaching marketing theory and practice to students in non-core fields. It outlines the goals and objectives of the educational process and highlights the differences between various approaches to teaching the subject. It emphasizes the role of a marketing approach in professional decision-making, which underpins a comprehensive approach to their effectiveness.

Practical approaches to ensuring greater learning effectiveness presented in a consistent manner. The recommended stages of the course content outlined the author's recommendations on marketing teaching methods for students in various fields of study formu-

* **Астраханцева Арина Сергеевна**, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

lated. A comparative analysis of the objectives, content, approaches, methods, and expected outcomes of the course, regardless of its duration provided. This work may be practically interesting to lecturers seeking their own perspective on teaching subjects outside their students' core competencies.

KEYWORDS: *training, marketing theory and practice, marketing approach, teaching methods, non-core educational programs.*

Говоря о преподавании маркетинга как дисциплины, можно с уверенностью утверждать, что здесь присутствует ряд специфических особенностей, поскольку каждая дисциплина уникальна и требует индивидуального подхода. Прежде всего это связано с тем, что значительное число обучающихся, как правило, уже имеют некоторое представление о маркетинге, еще до того, как приступили к курсу. Подавляющая часть представлений такого рода не имеет с реальным маркетингом практически ничего общего. Таким образом, преподавание маркетинга как дисциплины – это непростой переход от предвзятого представления о том, как научиться продавать кому угодно что угодно, к комплексному и системному представлению о функционировании и развитии рыночного механизма.

Особенно специфичным является преподавание маркетинга для непрофильных направлений подготовки. Специфика обусловлена по меньшей мере двумя укрупненными факторами:

- во-первых, предшествующие знания, необходимые для профессионального восприятия рассматриваемой дисциплины, как правило, отсутствуют, например знания в области экономической теории и социально-экономической статистики;
- во-вторых, мотивация для изучения непрофильных дисциплин чрезвычайно слаба, до тех пор пока преподаватель не связывает элементы системы преподаваемой дисциплины с профилем обучения. Иными словами, обучающийся должен самостоятельно понять, как именно знания о рынке и его конъюнктуре интегрируются с его будущей профессиональной деятельностью.

Исходя из вышеизложенного, представляется актуальным сфокусировать настоящее исследование на наиболее сложном варианте преподавания дисциплины «Маркетинг» – для обучающихся, осваивающих основные профессиональные образовательные программы непрофильной направленности. Изучению вопросов, посвященных специфике преподавания гуманитарных и непрофильных дисциплин, в настоящее время уделяется значительное внимание. В частности, это прослеживается в трудах А. Н. Кобзарь, В. В. Третьякова, Л. Р. Миловановой и др. [1–3].

Цель профильного обучения маркетингу всегда заключается в успешном формировании профессиональных компетенций, связанных

прежде всего с успешным решением совершенно конкретных задач, например с подготовкой и реализацией кампаний по продвижению продукта, проведением секторальных маркетинговых исследований, определением сбытовой стратегии и др.

Цель непрофильного подхода к преподаванию рассматриваемой дисциплины гораздо сложнее, поскольку она предполагает формулировку, интерпретацию и прикладную адаптацию маркетингового подхода в представлении обучающихся. В результате у студентов должно сформироваться собственное маркетинговое видение бизнес-процессов не с точки зрения постановки маркетинга как направления бизнеса, но с точки зрения того, как именно те или иные процессы и управленческие решения влияют на результаты деятельности, на конечного потребителя, к примеру, транспортных услуг. Необходим навык использования маркетинговых инструментов в своей профессии таким образом, чтобы результаты труда были как можно более экономически эффективными.

Говоря о задачах, которые решаются в процессе взаимодействия «преподаватель – обучающийся», можно сформулировать следующие направления:

- рассматривать теорию и практику маркетинга как современную философию бизнеса, ориентированную на создание и беспрестанное совершенствование ценности для потребителя товара или услуги;

- идентифицировать маркетинг во внешней среде: четко и ясно считывать рекламные сообщения, в том числе латентного типа, знать основы ценообразования, подходов к принятию решений относительно упаковки, рассматривать сервис с профессиональной точки зрения, но с пониманием специфики производства и сбыта услуг;

- знать профессиональный язык маркетологов для облегчения взаимодействия с подрядчиками, рекламными агентствами, сбытовыми и логистическими посредниками, например, для того, чтобы инженер мог максимально эффективно взаимодействовать с отделом продукта или бренда;

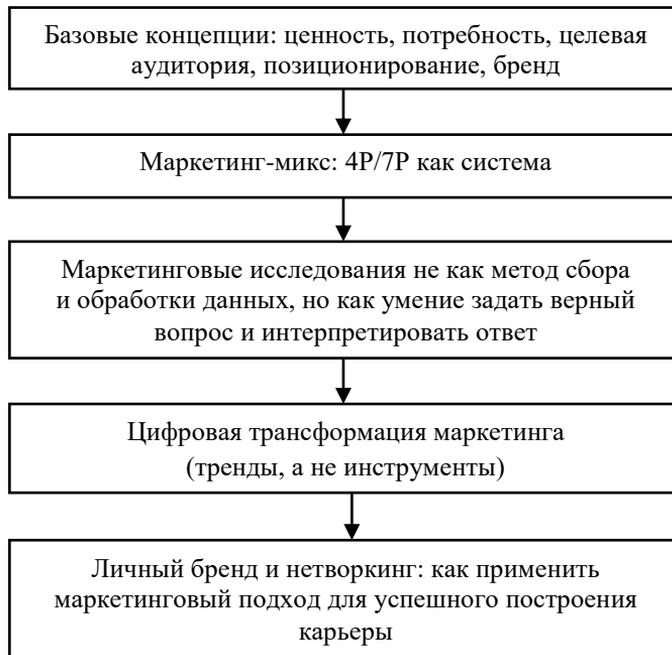
- реализовывать на практике маркетинговый подход таким образом, чтобы собственные профессиональные компетенции, проекты и другие начинания выглядели для потенциального потребителя максимально привлекательно.

Для достижения наибольшей прикладной результативности обучения в непрофильном случае рекомендуется в значительной степени отходить от узкоспециализированного инструментария, отдавая предпочтение прикладным и концептуальным аспектам. Представляется верным исключить узкие нюансы, как то: специфика медиапланирования и закупки рекламы, сложные математические модели ценообразования, ис-

пользование инструментария математической статистики и моделирования при обработке маркетинговых исследований и т. д.

Наибольшее внимание целесообразно уделить понятиям потребительской ценности, потребности, целевой аудитории, а также позиционированию и брендингу.

Если детализировать процесс раскрытия дисциплины, алгоритм учебного процесса может выглядеть в соответствии с этапами, отраженными на рисунке.



Этапы раскрытия основного учебного материала

Относительно методики преподавания дисциплины «Маркетинг» для обучающихся на непрофильных направлениях подготовки особую эффективность дает метод применения кейсов, близких по тематике к той сфере, в которой происходит основной процесс обучения, например строительство, эксплуатация железных дорог, управление качеством и др.

Также значимое место занимает практика реализации проектного подхода. Это обусловлено, с одной стороны, вхождением дисциплины «Управление проектами» в большинство основных профессиональных образовательных программ, что дает более комплексное и целостное представление о предмете, а также предоставляет практическую возможность применения инструментов маркетинга к реальным объектам, скажем, в части разработки и позиционирования собственного стартапа

или научного проекта, создания плана продвижения мероприятия, реализуемого обучающимися, анализа возможной маркетинговой стратегии транспортной компании и др.

В качестве критериев оценивания в рамках проведения промежуточной аттестации рекомендуется использовать методы, способные ориентировать студентов не столько на запоминание теоретических аспектов маркетинговой деятельности, сколько на понимание ее специфики и обеспечение возможности применения [4]. Вероятно, можно рассмотреть возможность подготовки итогового эссе о том, как именно принципы применения маркетингового подхода способны найти свое практическое применение в будущей профессиональной деятельности. Отличной альтернативой эссе может быть защита личного или группового проекта, ориентированного на презентацию разработанной и примененной маркетинговой стратегии [5]. Аналитическая записка – вид оценочного средства, реже встречающийся на практике, но весьма подходящий для некоторых, в основном технических, направлений подготовки. Такой формат работы подразумевает самостоятельный всесторонний анализ текущей маркетинговой активности выбранной компании, относящейся, например, к транспортной отрасли и др. Так или иначе, аспект подготовки итоговой работы должен быть как можно более прикладным с целью обеспечения формирования у будущего профессионала собственных умений и навыков в области ведения успешной практической маркетинговой деятельности.

Анализируя различия в подходах к преподаванию дисциплины «Маркетинг» для профильной и непрофильной направленности обучающихся, рассмотрим данные, представленные в таблице.

Таблица

Ключевые различия в подходах к преподаванию дисциплины «Маркетинг»

	Для профильных направлений подготовки	Для непрофильных направлений подготовки
Цель	Подготовить профессионала в области экономики, маркетинга, логистики	Сформировать маркетинговое мышление посредством применения маркетингового подхода на практике
Содержание	Значительная теоретическая и практическая составляющая, инструменты и технологии маркетинга	Концепции и принципы ведения маркетинговой деятельности, стратегическое видение
Подход	Детализированный, технический	Междисциплинарный, прикладной
Методы	Значительный теоретический лекционный материал, расчетные задачи, аналитические навыки	Интерактивные лекции, проекты, кейсы, ситуационный анализ
Результат	Профессионал в области исследования рынков различных типов	Умение понимать и использовать маркетинг в профессиональных и личных целях

Таким образом, возможно выделить объективные различия в подходах к преподаванию рассматриваемой дисциплины, что обусловлено прежде всего самим контингентом обучающихся. Практика показывает, что различные обучающиеся совершенно по-разному воспринимают как факт наличия данной дисциплины в учебном плане, так и сам процесс обучения ей [6]. Присутствие гораздо более выраженного практико-ориентированного подхода в случае обучения, например, инженеров железнодорожного транспорта обусловлено необходимостью развития у них маркетингового видения, которое, безусловно, будет полезным как в их дальнейшей профессиональной деятельности, так и в повышении качества жизни.

Для этого практически необходимо обеспечить достаточно четкий и понятный переход от инженерной логики проектирования систем к созданию потребительной ценности транспортной услуги как для юридических, так и для физических лиц. Хорошие результаты дает подход, предполагающий, например, разработку ценностного предложения для нового вида железнодорожного транспорта, управляемого без присутствия машиниста: проанализировать возможные риски беспилотного транспортного управления и особенности восприятия этой столь непривычной для соотечественников мысли, разработать подходы к продвижению новой технической идеи на потребительский рынок транспортных услуг с учетом подходов, реализованных в ОАЭ, используя опыт продвижения транспортных услуг, реализуемых успешными брендами поездов «Ласточка», «Сапсан», «Аллегро».

Отдельный интерес представляет рассмотрение маркетинга как основы принятия инженерных решений. В частности, понятие о том, как именно данные о пассажиропотоке влияют на проектирование расписания и вместимость подвижного состава. Альтернативно возможно провести маркетинговый анализ того, как требования логистических посредников и транспортных компаний влияют на процесс проектирования современной транспортной инфраструктуры, с использованием соответствующей материальной базы и медиасистемы университета [7].

Современные тенденции изменения существующей модели высшего образования говорят о некотором тяготении к упрощению тех подходов к обучению, которые использовались в последние годы. Все большее количество специалистов склоняются к тому, что присутствует объективная необходимость развивать у обучающихся непосредственно те умения и навыки, которые продиктованы изменениями в конъюнктуре рынка труда в целом и конкретных работодателей в частности. При особом внимании к разработке рабочих программ и фондов оценочных средств по дисциплинам для обучающихся непрофильных направлений

подготовки производится попытка наиболее полного удовлетворения запроса основного работодателя на подготовку высококвалифицированных специалистов для дальнейшего развития отечественной транспортной отрасли.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Кобзарь А. Н.* Физика и информационно-коммуникационные технологии в современных условиях подготовки студентов на непрофильных дисциплинах в вузе / А. Н. Кобзарь, И. В. Ушаков, И. А. Зимица. DOI 10.17277/voprosy.2022.03.pp.154-161. EDN WFOVXU // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В. И. Вернадского. 2022. № 3 (85). С. 154–161.
2. *Третьяков В. В.* Гуманитарная составляющая в техническом вузе / В. В. Третьяков. EDN CBSQRD // Культура. Наука. Образование. 2023. № 2 (67). С. 93–97.
3. *Милованова Л. Р.* Компетенции педагога российского вуза: запросы, реалии, перспективы / Л. Р. Милованова, А. А. Леженина, С. А. Головань. DOI 10.31079/1992-2868-2025-22-2-62-68. EDN KIPRQO // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2025. Т. 22, № 2. С. 62–68.
4. *Астраханцева А. С.* Актуальные вопросы развития системного мышления у обучающихся направлений подготовки «Экономика» и «Менеджмент» / А. С. Астраханцева, Л. С. Бородавко. DOI 10.17513/spno.33841. EDN RDVGJH // Современные проблемы науки и образования. 2024. № 6. URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=33841>.
5. *Бородавко Л. С.* О привлечении студентов к научно-исследовательской работе в процессе освоения образовательной программы / Л. С. Бородавко. EDN OSPAPZ // Проблемы и пути развития профессионального образования : сб. ст. Всерос. науч.-метод. конф., Иркутск, 10–12 апр. 2024 г. Иркутск : Иркут. гос. ун-т путей сообщения, 2024. С. 67–71.
6. *Безматерных А. О.* Уникальная система взаимодействия «преподаватель – обучающийся высшего учебного заведения» / А. О. Безматерных. EDN MDBBSP // Проблемы и пути развития профессионального образования : сб. ст. Всерос. науч.-метод. конф., Иркутск, 13–15 нояб. 2024 г. Иркутск : Иркут. гос. ун-т путей сообщения, 2025. С. 50–53.
7. *Рубцова Н. В.* Медиасистема университета и оценка эффективности ее функционирования / Н. В. Рубцова, А. С. Астраханцева. DOI 10.17150/2308-6203.2022.11(2).322-341. EDN RLHMAZ // Вопросы теории и практики журналистики. 2022. Т. 11, № 2. С. 322–341.

УДК 378

В. В. Третьяков*

К ВОПРОСУ О СОДЕРЖАНИИ КУРСА СОЦИОЛОГИИ В ТЕХНИЧЕСКОМ ВУЗЕ

Гуманитарные дисциплины являются неотъемлемой частью инженерного образования. В статье рассматривается вопрос о содержании курса социологии на инженерно-технических специальностях вузов. Эта дисциплина имеет важное значение, способствует формированию личностных качеств будущих специалистов. Но социология может способствовать и развитию у них профессиональных знаний, формированию умений ориентироваться в процессах развития технологической сферы на основе решения задач ресурсоэффективности и техносферной безопасности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: образование, социология, технические специальности в вузах, содержание учебного курса, социология техники.

V. V. Tretyakov

ON THE CONTENT OF A SOCIOLOGY COURSE AT A TECHNICAL UNIVERSITY

Humanities disciplines are an integral part of engineering education. This article examines the content of sociology courses in engineering and technical specialties at universities. This discipline is essential and contributes to the development of the personal qualities of future specialists. However, sociology can also contribute to the development of professional knowledge and the ability to navigate the development of the technological sphere by addressing resource efficiency and technosphere safety issues.

KEYWORDS: education, sociology, technical specialties at universities, curriculum content, sociology of technology.

Социально-гуманитарные дисциплины занимают важное место в вузовском образовании технической направленности. Социологии здесь принадлежит важное место, задающееся ее комплексным характером. Приобретаемые в ходе ее изучения знания и навыки важны и сами по себе – они позволяют шире и глубже выяснять главные аспекты отношений между людьми и группами, проникать мыслью в сущность общественного устройства. Вместе с тем изучение социологии в вузе должно

* *Третьяков Валерий Валерьевич, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

способствовать и формированию у будущих специалистов личностных качеств, необходимых им в будущей профессиональной деятельности. Овладение будущими инженерами или управленцами основами социологического мышления, способами социологического анализа конкретных жизненных и производственных ситуаций, навыками проведения социологического исследования, несомненно, выступает их важной профессиональной составляющей. В этом отношении можно говорить о совпадении базовых функций социологии как науки и как комплексной учебной дисциплины: познавательная функция, например, обеспечивает возможность выяснения системных свойств социальной реальности, познание составных частей которой предполагает понимание качества целого; управленческая функция делает актуальным требование эффективности, недостижимой в конечном счете без средств, адекватных целям и природе объекта воздействия; мировоззренческая функция обуславливает необходимость соотнесения средств с базовыми целями и ценностями человеческой деятельности [1].

Конечно, между наукой социологией и одноименной учебной дисциплиной нет знака равенства. Вузовская дисциплина не может выступать упрощенной копией, абрисом науки, но она все же вбирает в себя ее главные теоретические положения, выстраивается на основе присущей науке системы понятий. И социология как учебный предмет представляет собой дидактически обоснованную и переработанную систему знаний, сформированную в соответствии с предметной сферой и проблематикой социологии как науки.

Социология – это наука, и, как любая наука, она не дается просто, ее изучение требует от студентов значительных усилий и упорства, а от преподавателя – разработки оптимального по задачам плана проведения учебных занятий и самостоятельной подготовки учащихся. Отсутствие единых общеузовских требований к содержанию дисциплины «Социология» открывает здесь простор для творчества преподавателя. В связи с этим возникают вопросы и о наполнении учебного курса содержанием. Так, от преподавателя требуется целесообразно объединить в рамках учебной дисциплины главные компоненты структуры социологического знания. Но вместе с тем нужно включать в содержание курса и темы (или даже разделы), учитывающие профессиональную составляющую учебных специальностей, что позволяет студентам с большим интересом осваивать социологию, полагаясь на полезность приобретаемых знаний и умений для будущей профессиональной деятельности [2]. Конечно, заинтересованность студентов во многом обуславливается и успешностью сделанного ими выбора учебной специальности или даже профессии. С этим не поспоришь, но все же, думается, что преподаватели со-

гласятся и с другим замечанием: успешный студент с интересом относится ко всем изучаемым дисциплинам.

Успешный студент, как правило, с готовностью работает на занятиях, скрупулезно выполняет домашние задания, он высказывает уверенность в необходимости всесторонних знаний об обществе, истории, науке. Но таких студентов не много. Встречаются и студенты, категорически отрицающие необходимость для них знания гуманитарных дисциплин. Основная же масса студентов технических специальностей принимают гуманитарные предметы как непрофильные, как нагрузку, предусмотренную учебной программой [3]. Это неудивительно, поскольку молодые люди не обладают опытом работы на производстве, лишь понаслышке знают о том, что такое трудовой коллектив, не могут представить себя в системе производственных отношений. То, что овладение социологическим воображением позволит им стать не просто технарями, а прежде всего мобильными специалистами, способными адаптироваться к социокультурным требованиям общественного производства, для них пока незначимо [4]. Элементарные понятия социологии многим студентам-технарям видятся как абстрактные модели, приобретающие некие очертания лишь через объяснения преподавателя: то, что не имеет прямой связи с техникой, воспринимается ими маловажным, к тому же требующим серьезных усилий для понимания. Преподаватели используют разные способы преодоления подобных трудностей в работе с обучающимися. Весьма распространенной практикой является включение в содержание рабочих программ по курсу общей социологии отдельных тем лекций и семинаров, которые могут восприниматься студентами как имеющие для них практический смысл, важные для их будущей профессиональной деятельности. А, например, Г. Г. Силласте считает, что социология в техническом вузе должна рассматриваться как специальный предмет: «Особенности учебных курсов по социологии в отраслевых вузах состоят в том, что они могут выступать в роли своеобразного моста между гуманитарным и специальным знанием по профессии» [5].

Конечно, существует традиционная модель построения курса, которая с некоторыми вариациями предусматривает включение нескольких блоков. Например, общая логика выстраивания содержания общего курса социологии может быть представлена в виде трех основных блоков:

1. Блок предмета (предмет, структура и функции социологии, история становления и развития социологии, методология и методика проведения конкретных социологических исследований).

2. Блок субъекта (культура как социальное явление, личность как социальный тип, социализация личности, общность и социальная группа, общество как целостная социокультурная система).

3. Блок процесса (социальное поведение, девиация, социальные институты и организации, социальная стратификация, конфликт, социальные изменения).

К этому обычно добавляют отдельный блок – специальные социологические теории: социология семьи, социология образования, социология труда, социология религии и др. Многие преподаватели считают, что перечень отраслевых социологий должен быть ограничен и включать те вопросы, которые рассматриваются только в социологии, но к этому, по их мнению, также нужно добавить то, что непосредственно связано со специальностью студентов: нужна социология медицины для медиков, индустриальная социология для инженеров, социология права для юристов, экономическая социология для экономистов, для будущих архитекторов и строителей социология города и т. д. [2; 6].

Н. Е. Покровский предложил следующую схему содержания социологической дисциплины в вузе [7, с. 187]:

1. Концептуальная структура современной социологии.
2. Социология как наука.
3. Методы социологических исследований.
4. Культура.
5. Теории общества и социальная структура.
6. Социализация.
7. Социальные взаимодействия.
8. Социальные группы и организации.
9. Отклоняющееся поведение.
10. Социальная стратификация.
11. Расовое и этническое неравенство.
12. Неравенство полов и возрастных групп.
13. Семья.
14. Образование.
15. Здоровоохранение.
16. Экономическая жизнь.
17. Религия и церковь.
18. Политика.
19. Наука, технологии и общество.
20. Экология и общество.
21. Народонаселение.
22. Урбанизация.
23. Коллективное поведение.
24. Социальные движения.
25. Социальные изменения, модернизация и глобализация.

По мнению Н. Е. Покровского, такая схема, во-первых, основывается на примате принципа социологического воображения (социолог должен мыслить в категориях устойчивых по своей структуре и повторяющихся явлений, а обучающиеся выработают устойчивую позицию подхода к любым явлениям социальной реальности в ходе ответа на вопросы: что происходит? (выделение факта); как часто это происходит? (повторяемость); как это происходит? (механизм осуществления); кому это нужно? (заинтересованные группы); что произойдет в будущем? (развитие тенденции). Во-вторых, она позволит при преподавании социологии опираться на согласованную систему социологических категорий, выработанную в мировой социологии [7]. Такой подход явно просматривается в уже хорошо зарекомендовавших себя учебниках С. С. Фролова, Н. Смелзера, О. И. Шкаратана, П. Д. Павленка и др.

Можно заметить, что в последнее время часто обращают внимание на возможность введения в практику преподавания в технических вузах социологии техники. Появились и первые учебные пособия по этому предмету [8]. Хотя в целом данная дисциплина еще далека от концептуализации, развивается лишь усилиями отдельных социологов, возможно, что вскоре она может занять определенное место среди дисциплин, изучаемых на технических специальностях вузов. В. Г. Горохов отмечает, что предметом социологии техники может быть техника как социальная деятельность, техника как социальный институт, техника как социальная коммуникация [9, с. 354]. Кажется, открывается широкий простор для интерпретации техники с социологической точки зрения. Вместе с тем, например, В. М. Розин выделяет три разных истолкования отношений «человек – техника»: человек как творческое существо полностью определяет технику и ее развитие, техника как естественный исторический процесс (техноценоз) формирует человека и его потребности, наконец, техника и человек – две стороны одного целого [10, с. 72–73]. Конечно, здесь очевиден философский взгляд на технику, но вместе с тем уже возникают трудности в ее социологической интерпретации. В целом же анализ публикаций по теме позволяет заметить, что социология техники еще лишь формируется, причем как сложная междисциплинарная отрасль социологического знания.

Специалисты отмечают, что технику следует рассматривать как социальный факт, как продукт социального процесса, а ее применение и производство можно понимать как социальное действие. Следовательно, технику можно рассматривать как в диахроническом плане (историческое исследование генезиса техники), так и в синхроническом (изучение роли и места техники в современном обществе, механизмы ее социализации – превращения техники в достояние общества). Однако, по мне-

нию В. Г. Горохова, главным предметом интереса социологии техники должны стать «...социальные структуры, предупреждающие общество о тех негативных последствиях, которые может иметь применение новой техники и технологии» [9, с. 355]. А немецкий социолог В. Раммерт считает, что «...социология техники является такой социологической субдисциплиной, которая специально связана с социальной динамикой технического развития. В ней речь идет как о следствиях, которые приносят технические нововведения в человеческую деятельность и социальные отношения, так и о социальных правилах, конституирующих различные виды техники. Предметная область социологии техники, таким образом, распространяется на взаимосвязи в процессе возникновения и применения техники. Главным образом в ней изучаются социальные условия изобретения, конструирования и развития техники (генезис техники) и социальные влияния ее распространения, институционализации и овладения ей (социальная оценка последствий техники)» [Там же, с. 355–356].

Н. В. Попкова дает следующее определение социологии техники: это наука о законах функционирования социотехнических систем, о механизмах и формах проявления этих законов в деятельности личностей и социальных групп, которая складывается на основе конкретизации разработок философии техники, технических наук и эмпирических исследований техногенного общества [11, с. 24]. Автор отмечает, что проблема определения объекта и предмета дисциплины начинается уже в связи с отсутствием единства в толковании центрального понятия – «техника». Если объектом дисциплины выступают социальные связи и социальные взаимодействия, социальные отношения и способы социального поведения, возникающие между людьми при создании и использовании техники, то ее предметом будут закономерности организации совместной жизни, законы способов существования и механизмы функционирования социальных процессов, порождающих технику и реализующихся через ее посредство. Задача дисциплины – поиск общих черт и закономерностей различных видов общественной деятельности, связанных с техникой. «Исследуя техническое поведение людей в конкретных социально-политических и социально-культурных условиях, социология техники учитывает внешние обстоятельства, определяющие сознание и действия человека в конкретной обстановке, и показывает реальное техническое сознание во всех аспектах его развития» [Там же, с. 25]. То есть задача дисциплины не сводится к описанию технических систем или технологических процессов, а состоит в исследовании социальных процессов в их связи с историческими преобразованиями в технической сфере общества. Несомненно, что современные технологии вызывают изменения в системе общественных (семейных, трудовых, духовных и т.

п.) отношений. В этом плане автор обоснованно показала, что, во-первых, следует признать одной из важных функций социологии техники прогностическую, а во-вторых, что здесь ясно просматривается возможность применения социологического метода к выяснению социокультурного контекста при анализе конкретных жизненных практик [11]. По меньшей мере все это можно рассматривать как основание для введения в блок специальных социологических теорий отдельного занятия (лекции или семинара) по социологии техники.

Подводя итог, заметим, что в целом содержательный компонент курса социологии является достаточно устойчивым, и большинство преподавателей придерживаются отмеченных выше схем при построении рабочих программ дисциплины. Но предметная область социологии расширяется, и, соответственно, у преподавателя появляется возможность привносить в содержание предмета новые компоненты. На технических специальностях вузов социология техники может стать одним из них, что будет способствовать и углублению знаний студентов о социальных проблемах современного общества, и повышению связи социологического знания с будущей профессиональной деятельностью студентов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Терентьева И. Н.* «Социологическое воображение» и преподавание социологии в техническом вузе / И. Н. Терентьева // Грамота. 2013. № 9 : в 2 ч. Ч. 1. С. 175–177. URL: www.gramota.net/materials/3/2013/9-1/45.html.
2. Возможности профилирования курса социологии в вузе. URL: https://ozlib.com/941133/sotsium/vozmozhnosti_profilirovaniya_kursa_sotsiologii_vuze.
3. *Худолей С. С.* Особенности изучения философии и социологии студентами технических специальностей / С. С. Худолей, С. К. Матисов // Известия МГТУ. 2013. № 1 (15). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-izucheniya-filosofii-i-sotsiologii-studentami-tehnicheskikh-spetsialnostey>.
4. *Кобцева М. А.* Преподавание социологии в техническом вузе как фактор социализации молодежи / М. А. Кобцева. URL: <https://narodnoe.org/journals/pedagogicheskaya-diagnostika/2011-3/prepodavanie-sociologii-v-tehnichskom-vuze-kak-faktor-socializacii-molodyoji>.
5. Силласте Г. Г. Социологическое образование в отраслевом вузе: опыт интеграции / Г. Г. Силласте // Высшее образование в России. 2007. № 2. С. 45–46.
6. *Ширманов Я. И.* Социология: методические указания к содержанию курса для студентов всех специальностей очной и заочной формы обучения / Я. И. Ширманов, И. А. Муратова. Тюмень : РИЦ ГОУ ВПО «ТюмГАСУ», 2010. 35 с.
7. *Покровский Н. Е.* Структура учебных курсов по общей социологии: стандарты и варианты / Н. Е. Покровский // Социологический журнал. 2001. № 1. С. 181–187. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/struktura-uchebnyh-kurov-po-obschey-sotsiologii-standarty-i-varianty>.
8. *Андреев А. Л.* Социология техники : учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений, обучающихся по направлению подготовки 220100 «Системный анализ и

- управление» / А. Л. Андреев, П. А. Бутырин, В. Г. Горохов. М. : Альфа-М : Инфра-М, 2009. 284 с.
9. *Горохов В. Г.* Социология техники и социальная инженерия / В. Г. Горохов // Социологический ежегодник, 2011 : сб. науч. тр. / ред. и сост. Н. Е., Покровский, Д. В. Ефременко. М., 2011. С. 353–374.
 10. *Розин В. М.* К различению понятий техники и технологии / В. М. Розин // Философия и социология техники в XXI веке: к 70-летию В. Г. Горохова / под общ. ред. И. Ю. Алексеевой, А. А. Костиковой, А. Ф. Яковлевой. М. : Аквилон, 2018. С. 71–78.
 11. *Попкова Н. В.* Социология техники: объект, предмет, понятийный аппарат, функции / Н. В. Попкова // Социологические исследования. 2013. № 9. С. 23–31.

Приглашаем к участию в нашем научном журнале. Здесь публикуются материалы, соответствующие следующим рубрикам:

- **История**
- **Философия**
- **Культурология и языкознание**
- **Право и управление**
- **Психология. Теория и практика образования**

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ ПРЕДСТАВЛЯЕМЫХ В РЕДАКЦИЮ МАТЕРИАЛОВ

Представляемые материалы (за исключением рекламных и информационных заметок о научных форумах, культурных мероприятиях, новых книгах) должны отвечать тематике журнала. Тексты статей присылаются на любом электронном носителе или по электронной почте письмом с вложением двух файлов:

1. Файл со статьей (должен быть назван по фамилии автора, например: «Петров. Статья.doc»).

2. Файл со сведениями об авторах (должен включать следующую информацию: фамилия, имя, отчество; ученая степень, звание и должность, полное название учреждения; контактный телефон и e-mail, – и должен называться, например: «Петров. Справка.doc»).

ОФОРМЛЕНИЕ ТЕКСТА

На первой строке слева – индекс УДК. На следующей строке справа размещаются инициалы и фамилия автора (-ов): строчными буквами, жирным шрифтом, **14 кегль** (отсюда же ссылкой внизу страницы прописываются полностью ФИО, научная степень, должность и место работы, город, e-mail). На следующей строке – название статьи прописными буквами, жирным шрифтом, **14 кегль**, выравнивание по центру. Ниже – аннотация и ключевые слова на русском языке, выравнивание по ширине, **12 кегль**, курсив.

Ниже, через одну строку, в таком же порядке прописываются все эти же данные на английском языке.

Через два интервала следует текст:

1. Параметры страницы: размер бумаги – А4; ориентация – книжная; поля: верхнее – 3 см, все остальные 2,5 см.

2. Параметры основного текста: стиль – обычный (Normal); шрифт – Times NRC, размер – **14 кегль**, интервал одинарный, отступ первой строки – 10 мм, остальные – 0; выравнивание – по ширине;
– **не допускается ручное** форматирование текста;
– расстановка переносов устанавливается автоматическая;
страницы **не нумеруются**;
– таблицы, рисунки и формулы **не должны выходить** за текстовое поле.

3. Рисунки, графики и диаграммы должны быть введены в текст и подписаны. **Подрисуночные подписи выполняются в основном тексте.** Формулы вводятся с помощью редактора формул в одном окне для каждой отдельной формулы.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ оформляется в соответствии с ГОСТ 7.0.100-2018. Источники располагать **в порядке их упоминания в тексте** статьи. Список печатается через один интервал **12 кеглем**. **ССЫЛКИ** (сноски) оформляются **по тексту в квадратных скобках**, где указывается порядковый номер источника в списке и страница (том, описание, фонд, дело и др.), к которой автор желает направить читателя.

Редакция оставляет за собой право отбора и редактирования материалов. По результатам обсуждения редколлегией принимается решение: а) о публикации статьи, б) об отправке статьи на доработку в соответствии с замечаниями рецензента, в) об отказе в публикации статьи. Мотивированное заключение о необходимости доработки или об отказе в публикации направляется автору электронной почтой.

Авторы несут ответственность за подбор и достоверность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических данных, имен собственных (в том числе географических названий) и иных сведений энциклопедического характера, а также за точность данных списка источников и литературы.

Адрес для отправки материалов в журнал:
664674, Иркутск, ул. Чернышевского, 15,
Иркутский государственный университет путей сообщения, корп. Д,
каб. 621 (кафедра философии и социально-гуманитарных наук).

Материалы можно направлять электронной почтой:
e-mail: tretvv@yandex.ru Третьяков Валерий Валерьевич, зам. главного редактора, кафедра философии и социально-гуманитарных наук,
т. 8-902-578-71-29

Пример оформления статьи

УДК

И. А. Иванов*

ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОЙ МОЛОДЕЖИ

Аннотация (должна содержать 1200–1400 печатных знаков).
Ключевые слова (7–12 слов).

I. A. Ivanov

PROBLEMS OF MODERN YOUTH

Abstract (must contain 1200–1400 characters).
Keywords (7–12 words).

Основной текст [1, с. 234]. Основной текст [2, с. 35]. Основной текст [См.: 3]. Основной текст [4, с. 11]. Основной текст [5, л. 48–48 об.].

Основной текст [6]. Основной текст [7, с. 15]. Основной текст [8, с. 81]. Основной текст. Основной текст [9, с. 22].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Новая философская энциклопедия : в 4 т. / науч.-ред. совет : В. С. Степин (пред. совета) [и др.]. М., 2010. Т. 2 : Е–М. 634 с.
2. Введение в философию : учеб. пособие для вузов / авт. кол. под рук. И. Т. Фролова. 5-е изд., доп. М., 2012. 654 с.
3. *Лебедев С. А.* Методология научного познания : монография / С. А. Лебедев. М., 2016. 256 с.
4. *Осипов В. Е.* Диалектика: натурфилософский и субъективно-материалистический подходы к ее обоснованию / В. Е. Осипов // Культура. Наука. Образование. 2014. №1 (36). С. 7–37.
5. ГАИО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 59.
6. *Лосев А. Ф.* Мирозерцание Вл. С. Соловьева / А. Ф. Лосев. URL: http://www.odinblago.ru/mirosoz_solovieva_t1/13.
7. *Феоктистова О. А.* Нормирование научно-исследовательского труда: методологические подходы / О. А. Феоктистова // Наукovedenie : интернет-журнал. 2014. № 5 (24). URL : <http://naukovedenie.ru>.
8. Качество жизни студентов медицинского вуза с учётом этнических особенностей / О. А. Карабинская, В. Г. Изатулин, О. А. Макаров [и др.] // Сибирский медицинский журнал. 2014. Т. 125, № 2. С. 80–83.
9. *Есауленко И. Э.* Комплексный психофизиологический подход к изучению тревожности и страха / И. Э. Есауленко, Ю. В. Щербатых, Е. И. Ивлева // Стресс и поведение : материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. М., 2001. С. 21–22.

* *Иванов Иван Александрович*, кандидат философских наук, доцент Иркутского государственного университета.

КУЛЬТУРА НАУКА ОБРАЗОВАНИЕ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 4 (77) 2025

Редактор *А. А. Невидимова*
Оригинал-макет и обложка *Н. Е. Кильдишева*

Подписано к печати 23.12.2025. Дата выхода 29.12.2025.
Формат 70×100¹/₁₆. Офсетная печать. Усл.-печ. л. 13,0.
План 2025 г. Тираж 500 экз. Заказ №

Распространяется бесплатно

ISSN 2410-1451

Зарегистрировано в Роскомнадзоре, свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-68123
(16+)

Учредитель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Иркутский государственный университет путей сообщения»
(664074, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Чернышевского, д. 15)

Адрес издателя и редакции: 664674, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Чернышевского, д. 15
Тел.: (8-3952) 638-311 (01-47, 01-29)

Отпечатано в типографии ИрГУПС
Иркутск, ул. Чернышевского, 15
