

ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

КУЛЬТУРА

НАУКА

ОБРАЗОВАНИЕ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

основан 1 декабря 2006 года

выходит 4 раза в год

№ 2 (75) 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. филол. 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

№ 2 (75)
2025

ИСТОРИЯ

- Гордиенко Т. Н.** (*Иркутск*)
Вклад потомков первых инженеров – создателей
транссибирской магистрали в победу в Великой
отечественной войне7
- Третьяков В. Г.** (*Иркутск*)
Просветительская деятельность историко-краеведческого
клуба «Пути сообщения Сибири» (к десятилетию
организации)42
- Ткачев В. В.** (*Иркутск*)
Поезд победы как тема в творчестве художников66
- Михаэлис В. В.** (*Иркутск*)
Деятельность правоохранительных органов по охране
железнодорожной инфраструктуры в 1918–1945 гг.
(на примере Восточно-Сибирской железной дороги)76

КУЛЬТУРОЛОГИЯ И ЯЗЫКОЗНАНИЕ

- Цуй Пэн, Валиулина С. В.** (*Иркутск*)
Номинации лица с эмоциональной окраской: лексический
аспект86
- Тань Хунсюань** (*Иркутск*)
Застольный речевой этикет в русской и китайской
лингвокультурах94

ПРАВО И УПРАВЛЕНИЕ

- Царегородцева Е. Ю.** (*Иркутск*)
Современные методы защиты от злоумышленников100
- Нелапшина В. С., Сиваш Д. Р., Шевчук Е. П.** (*Иркутск*)
Сравнительно-правовой анализ дел о причинении
вреда жизни и здоровью гражданина105
- Манкевич А. А., Чердакова Л. А.** (*Иркутск*)
К вопросу о правопреемстве в гражданском праве110
- Тарсакова В. Н., Сидорова Е. З.** (*Иркутск*)
Физическое и психическое принуждение как обстоятельство,
исключающее преступность деяния116
- Мартынов А. С.** (*Иркутск*)
Стандартное обеспечение безопасности дорожного
движения в границах муниципальных образований
на примере поселений Иркутской области120

ПСИХОЛОГИЯ. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ОБРАЗОВАНИЯ

Гольская Ю. Н. (<i>Иркутск</i>) Формулирование образовательных результатов в учебном процессе	131
Третьяков В. В. (<i>Иркутск</i>) К вопросу о воспитании толерантности	137
Оленцевич В. А. (<i>Иркутск</i>) Вопросы формирования надпрофессиональных навыков у обучающихся	146
Доможирова А. Д. (<i>Иркутск</i>) К вопросу об освоении студентами навыков ведения поездной документации	152
Требования к оформлению представляемых в редакцию материалов	157

CONTENTS

№ 2 (75)
2025

HISTORY

- Gordienko T. N.** (*Irkutsk*)
Contribution of the descendants of the first
engineers - creators of the Trans-Siberian railway
to the victory in the Great Patriotic War7
- Tretyakov V. G.** (*Irkutsk*)
Educational activities historical and local history
club "Roads of communication of Siberia" (on the tenth
anniversary of the organization)42
- Tkachev V. V.** (*Irkutsk*)
Victory Train as a theme in the artists' artworks66
- Mikhaelis V. V.** (*Irkutsk*)
Law enforcement activities to protect railway
infrastructure in 1918-1945 (using the East Siberian
railway as an example)76

CULTURAL SCIENCE AND LINGUISTICS

- Cui Peng, Valiulina S. V.** (*Irkutsk*)
Nominations of persons with emotional coloring:
the lexical aspect86
- Tan Hongxuan** (*Irkutsk*)
Table speech etiquette in Russian and Chinese
linguistic cultures94

LAW AND MANAGEMENT

- Tsaregorodtseva E. Yu.** (*Irkutsk*)
New methods of protection from invaders modern
Society100
- Nelapshina V. S., Sivash D. R., Shewchuk E. P.** (*Irkutsk*)
Problems of implementation and protection of the rights
of Russian citizens in the medical sphere105
- Mankevich A. A., Cherdakova L. A.** (*Irkutsk*)
On the question of success in civil law110
- Tarsakova V. N., Sidorova E. Z.** (*Irkutsk*)
Physical and mental coercion as a circumstance
precluding the criminality of an act116
- Martynov A. S.** (*Irkutsk*)
Standard ensuring road safety within municipal
entities by the example of some municipal entities
of the Irkutsk region120

PSYCHOLOGY. THEORY AND PRACTICE OF EDUCATION

Gol'skaya Yu. N. (<i>Irkutsk</i>) Formulating educational outcomes in training	131
Tretyakov V. V. (<i>Irkutsk</i>) On the issue of educating tolerance	137
Olentsevich V. A. (<i>Irkutsk</i>) Issues related to the formation of students' flexible skills	146
Domojirova A. D. (<i>Irkutsk</i>) To the question of students mastering skills train documentation maintenance	152
Requirements for the design of materials submitted to the editorial office	157

ИСТОРИЯ

УДК 94(47)

Т. Н. Гордиенко*

ВКЛАД ПОТОМКОВ ПЕРВЫХ ИНЖЕНЕРОВ – СОЗДАТЕЛЕЙ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В ПОБЕДУ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Великая Отечественная война не обошла стороной ни один дом, ни одну семью. Биография каждой семьи тесно связана с этим трагическим событием в истории России и уходит своими корнями в далекое прошлое. В статье рассматривается важный аспект преемственности поколений в семьях героев – инженеров, создателей Транссибирской магистрали, на некоторых примерах их потомков, участников Великой Отечественной войны. Главный посыл статьи: нельзя забывать свою историю и вековые традиции предков, следует передавать их из поколения в поколение.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: преемственность, дворянство, семья, традиции, служба, долг, репрессии, авиатрасса, радиопеленгация, оборона, дорога жизни.

T. N. Gordienko

CONTRIBUTION OF THE DESCENDANTS OF THE FIRST ENGINEERS – CREATORS OF THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY TO THE VICTORY IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

The Great Patriotic War did not pass by any house or family. The biography of each family is closely connected with the history of Russia with its tragic events and has its roots in the distant past. The article examines an important aspect of the continuity of generations in the families of heroes - engineers who created the Trans-Siberian Railway, using some examples of their descendants, participants in the Great Patriotic War. The main message of the article is that we must not forget our history and the centuries-old traditions of our ancestors, they should be passed on from generation to generation.

KEYWORDS: continuity, nobility, family, traditions, service, duty, repression, air route, radio direction finding, defense, road of life.

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

В основе преемственности поколений стоит семья. Преемственность поколений – это нить, которую нельзя разорвать, это связь, которую надо поддерживать. Это важная связь между прошлым и будущим, когда частичка прошлого сохраняется и переносится в настоящее. Именно с помощью преемственности из рода в род передаются семейные традиции, культурное наследие и семейные ценности.

Создатели Сибирской железной дороги, строительство которой началось в конце XIX столетия, инженеры путей сообщения, в основном имели дворянское происхождение, а, как известно, дворянская семья во все времена отличалась определенным традиционным укладом, регламентированным на законодательном уровне. Долг преобладал над чувствами, родительская власть была незыблема. Родители для детей были центром любви, но также и непререкаемого авторитета. Семья являлась средством служения Отечеству.

Жизнь ребенка в дворянской семье была совсем не праздной: строгая дисциплина, послушание во всем, сочетание этического и этикетного, следование жесткому распорядку дня. Большое внимание уделялось православному воспитанию. Неусыпный бдительный контроль (обычно это входило в обязанности гувернера) приучал ребенка следить за собой и своим поведением каждую секунду. Мальчиков с юных лет приучали к серьезным физическим нагрузкам, воспитывавшим силу и выносливость. Девушек тоже воспитывали строго. Они ездили верхом, обучались танцам, которые были очень сложными. Их не баловали: легкая одежда, прогулки. Они были закаленными физически.

«Любить Отечество свое и верою ему служить» – эта установка была главным мотивом дворянского воспитания. Причем любовь к Отечеству должна проявляться не только в критические периоды истории, но и в повседневной жизни через участие в мирной и созидательной деятельности на благо Родины. Основой жизни дворянина была государственная служба, как военная, так и гражданская. Стоит ли удивляться, что дворяне с детства владели собой и были приучены преодолевать страх, отчаяние и боль в любых обстоятельствах. Подобное мужество являлось вовсе не элементом необычайного природного дара, оно достигалось путем воспитания [1].

Как известно, вторая половина XIX в. в истории Российской империи отмечена большими успехами в науке и технике, литературе и искусстве. Было достаточно грамотных и образованных людей, особенно среди дворянства, большинство представителей которого являлись людьми широко образованными, владеющими несколькими иностранными языками, окончившими высшие учебные заведения. Это была российская интеллигенция, к которой относилась и плеяда инженеров-

путейцев, осуществивших грандиозный проект века – строительство Великого сибирского рельсового пути, который потряс весь мир и вызвал всеобщее удивление своей протяженностью и темпами строительства. Это был поистине героический подвиг. При всех трудностях и испытаниях инженеры заботились о том, как просветить простой народ, а главное – молодое поколение, как поднять его на более высокий образовательный, культурный и духовный уровень. Хотя просвещение не являлось их основным занятием, но ими двигало горячее желание приумножить богатства своей страны и духовные ценности народа, в том числе просветительскими деяниями. Они хотели, чтобы жизнь их не прошла бесследно, и искренне радовались результатам своего труда, к сожалению, так в полной мере и не оцененного в России...

«Оставить след потомкам свой достойный»

Известный русский инженер Александр Николаевич Пушечников (1850–1916, рис. 1) оставил неизгладимый след в истории Восточной Сибири не только участием в строительстве сложнейшей Забайкальской железной дороги, но и сооружением вдоль нее храмов, школ, бесплатных народных читален, культурных учреждений. Сохранились его многочисленные труды-записки, в которых видна нескрываемая боль за дело всей его жизни.



Рис. 1. Александр Николаевич Пушечников (1850–1916)

Пушешниковы (так в старину, через «ш», произносилась их фамилия) – древний дворянский род. Его история восходит к середине XVI в., когда в 1550 г. приказом Ивана IV «Об испомещении в Московском и окружающих уездах избранной тысячи служилых людей» Григорий Пушешников стал головой одного из первых стрелецких полков, а уже через 50 лет Пушешниковы были воеводами во многих русских городах. Род Пушешниковых внесен в VI, II и III части родословных книг Курской, Орловской, Воронежской, Калужской и Тульской губерний. Более 400 лет они верой и правдой служили Отечеству на военном поприще [2].

Отец Александра Николаевича Пушечникова, Николай Андреевич Пушешников (1819 года рождения), тоже был военным, правда, по болезни в 1857 г. вышел в отставку из Виленской пограничной стражи

«капитаном и с мундиром». Он имел наследство от своего отца Андрея Гавриловича Пушешникова в Орловской и Курской губерниях и обосновался в родовом имении в Орловской губернии – в Нетрубеже Малоархангельского уезда, где у него было: крестьян (душ мужского пола) – 34; дворовых – 25 [3, л. 59 об.]. С супругой Александрой Дмитриевной имели детей: Андрея (19 июля 1847 года рождения), Александра (31 октября 1850 года рождения), Надежду (1854 года рождения) [4, л. 8 об.], Михаила (1856 (?)) [5, л. 1].

Именно в Нетрубеже осели несколько семей рода Пушешниковых, где они дружно сосуществовали и были долгие десятилетия и целые века очень близки. Отношения их скрепляли почитание семейных традиций и устоев. Дети и внуки их росли вместе, семейные торжества также отмечались широко, в большом семейном кругу.

Сын Николая Андреевича Пушешникова Александр прославил свой род, став знаменитым инженером, строителем путей сообщения России. Хотя прямых потомков Александр Николаевич не имел, но у него было много кузин и кузенов, а через них – и целая армия потомков его рода, в котором о нем слагались чуть ли не легенды.

Один из них, потомок Пушечниковых – Голубевых – Гололобовых по женской линии, К. Ю. Гончаров, предоставил автору письмо своего дяди, видевшего в детстве Александра Николаевича, когда тот был у них в доме со своим братом Михаилом. В письме дядя сообщал, что ему рассказывал отец об инженере Пушечникове: «Александр Николаевич был горным инженером и очень образованным человеком. От самой Москвы до Байкала под его руководством строилась железная дорога, и на побережье у самого озера ему установлен памятник-бюст... А когда прошел первый поезд от Москвы до Байкала, то сам царь Николай подарил ему золотые именные часы» [Там же]. Здесь явны неточности и преувеличения в части специализации инженера, протяженности дороги и увековечения его памяти: А. Н. Пушечников не горный, а инженер путей сообщения; в действительности он строил дорогу от Иркутска до Байкала и от Мысовой до Сретенска и Маньчжурии, а также руководил сооружением паромной переправы, молов и пристаней на Байкале в то время, когда еще не было Кругобайкальской железной дороги в обход озера; и последнее: памятника ему не было поставлено, к нашему стыду, до сих пор, и даже нет памятной доски... Тем не менее сам факт письма доказывает, что потомки Пушешниковых всегда помнили былую славу своего знаменитого сородича, донеся ее до нашего времени.

В Нетрубеже находилась еще одна усадьба известного в те времена в округе Пушечникова Николая Васильевича, штабс-ротмистра Александрейского полка (черные гусары, которых еще называли «бессмерт-

ные»), после отставки служившего исправником (начальником полиции) Малоархангельского уезда Орловской губернии. Крестьян у него было 51 душа мужского пола, дворовых – 53 души мужского пола [3, л. 59 об.]. Николай Васильевич и Николай Андреевич Пушечниковы, будучи оба военными, к тому же двоюродными братьями, любили вспоминать былые заслуги своих отцов и дедов, портреты которых украшали их усадьбы. Уйдя в отставку, жили своим мирным укладом, занимаясь домом и сельским хозяйством, но помимо личного заботились и о больнице, и о сельской школе, и на церковь жертвовали. Эти неотъемлемые качества, а также чувство долга и заботу о ближнем, которые должны быть у каждого дворянина, их дети впитали, как говорится, с молоком матери. Живым примером тому являются просветительские деяния инженера А. Н. Пушечникова, как и его сотоварищей в Сибири. Понятия чести и долга были основополагающими в дворянской среде.

Так жили поместные дворяне в Нетрубеже Орловской губернии, пока в Петрограде в ночь с 25 на 26 октября не случился Октябрьский переворот, после которого начались гонения на помещиков и дворян. Местные органы власти на Орловщине, получив из центра соответствующие указания, приняли срочные меры к их выселению из бывших «дворянских гнезд» в административном порядке, а с середины 30-х гг. карательная машина заработала в полную силу. Произвол и злоупотребления со стороны местной власти происходили при осуществлении официальной политики центральных органов советской и партийной власти [6].

Малоархангельский уездный исполком представил к исполнению три списка, в первом из которых были указаны помещики, подлежащие выселению из занимаемых ими усадеб и из пределов уезда. Среди них под пунктом № 10 значился Пушечников Михаил Николаевич – владелец родового имения в Нетрубеже Малоархангельского уезда [7]. К сожалению, дальнейшая судьба Михаила неизвестна, как и других родных Александра Николаевича Пушечникова. По воспоминаниям потомков, Пушечниковых высылали в концлагеря и на поселение за пределы Орловской, Курской и других губерний, а с ужесточением репрессий в 1936–1937 гг. немало соплеменников подверглось высшей мере наказания – расстрелу.

История инженера трассы Аляска – Сибирь, потомка дворянского рода Пушечниковых

У потомков бывшего офицера императорской армии Николая Васильевича Пушечникова, казалось, судьбы должны были сложиться не менее трагично. Но изнеженных и не приспособленных к жизни, глубо-

ко порочных людей среди Пушешниковых никогда не было. Дворяне – это служивое сословие. Обязанностей у них было много, и все они обременительные. Существовал порядок, согласно которому дворяне должны были служить Отечеству и императору. Конечно, прямо заставить их никто не мог. Но надо иметь в виду, что быть дворянином и не состоять на какой-либо службе было невозможно.

Единственная правнучка и наследница Николая Васильевича, Александра Николаевна (урожденная Денисова), вышла замуж за офицера Левисона Александра Федоровича 1842 года рождения. У них было двое сыновей: Николай (1904) и Борис (1908).

В 1914 г. отец семейства находился в звании капитана. Когда началась Гражданская война, Александр Федорович воевал сначала в белой армии, но с 1920 г. перешел на сторону красных [8]. Тогда очень многие офицеры решались на такой шаг.

Как объясняет историк А. В. Ганин, «после начала войны с Польшей весной 1920 года группа генералов и старших офицеров царской армии призвала боевых товарищей вступить в Рабоче-крестьянскую Красную армию (РККА) для защиты Родины. Тема перехода к противнику во время Гражданской войны излишне политизирована. Военные в этом случае изменяли политическому режиму, а не Родине и руководствовались преимущественно идейными мотивами» [9].

О Николае Александровиче Левисоне известно, что он тоже воевал, получил тяжелое ранение, стал инвалидом. По-иному сложилась судьба его младшего брата Бориса Александровича. Родился Борис Левисон в 1908 г. в Курске. Детство его прошло у бабушки Натальи Николаевны (дочери Николая Васильевича Пушешникова) в родовом имении в Нетрубеже. У Бориса остались в памяти «преданья старины глубокой» из уст любимой бабушки об их большой дружной семье, смешные истории и серьезные рассказы о достойных людях их рода, среди которых почему-то запомнилось имя инженера Пушечникова, начальника строительства железной дороги в Сибири, где от него требовались отличные знания, богатый практический опыт и точные расчеты, чтобы проложить рельсовый путь в сложнейших условиях бездорожья, природных катаклизмов и вечной мерзлоты на малоизученных сибирских окраинах, где ему пришлось пробивать тоннели сквозь массивы гор, строить мосты через своенравные сибирские реки и возводить другие технические сооружения... Борис должен был, казалось, как дед, отец и брат, следуя семейным традициям, тоже стать военным, но его все больше влекло к точным инженерным наукам – так впечатлила подростка биография инженера Пушечникова, и он решил стать инженером, как и А. Н. Пушечников.

Когда пришло время поступать в гимназию, его отправили к родителям в Курск, где был расквартирован полк отца. Потом в стране произошли вышеописанные события, и отец оказался в Красной армии. В семье сохранилась даже его командирская книжка, и эти обстоятельства спасли семью от репрессий, а свое дворянское происхождение приходилось тщательно скрывать [8].

Борис Александрович Левисон, прямой потомок Николая Васильевича Пушечникова, стал инженером воздушных трасс. Его юность совпала с периодом интенсивного развития уже другого, прогрессивного вида транспорта – воздушного, которым увлеклась значительная часть молодежи страны Советов. Борис Левисон посвятил свою жизнь радио и авиации, работал в Москве на первой радиостанции в СССР. В семье хранится удостоверение Главного управления гражданского воздушного флота (ГУГВФ) от 1 октября 1938 г. об аттестации Б. А. Левисона инженером-практиком конторы «Аэросвязьснабстрой» (рис. 2), в 1939 г. преобразованной в «Электрорадиомонтаж». Приказом по ГУГВФ от 14 октября 1939 г. № 413 на эту организацию возлагались задачи по изысканию, проектированию и монтажу объектов связи и сигнализации трасс и аэропортов.

В 1939–1940 гг. Б. А. Левисон был производителем и руководителем работ по монтажу объектов связи и навигации более чем в десяти аэропортах страны (Орел, Харьков, Ростов-на-Дону, Тушино, Туапсе, Поти, Керчь, Ялта, Ленинград и др.), а также руководил строительством и монтажом объектов связи специального назначения на трассе Москва – София. Силами его бригад проводились работы по установке пеленгаторов и радиостанций, по телефонизации и электрификации все новых и новых аэропортов и трасс гражданской авиации [Там же].

С началом войны Б. А. Левисон был срочно отозван в Москву в распоряжение ГУГВФ и направлен для обустройства перегоночной авиатрассы в Якутию, в Витим, где и трудился до открытия трассы и начала регулярных перегонов самолетов.

Так в самый тяжелый для страны период он волей судьбы оказался в далекой Восточной Сибири, можно сказать, продолжил сибирскую эпопею династии Пушечниковых. Задание по строительству узлов связи и радионавигации вдоль трассы Красноярск – Уэлькаль было возложено на «Электрорадиомонтаж», и к исполнению его были привлечены наиболее квалифицированные кадры, а именно: Н. И. Денисов, А. А. Пичугин, А. А. Уваров, Г. З. Зачёсов, В. Т. Баранов, К. Я. Чалов, М. В. Смышляев, Б. А. Левисон, В. П. Ершов, М. С. Акоев, М. Д. Сидоркин, М. В. Пигарев, И. М. Сумкин, Г. Ф. Власов, В. А. Корнеев, Г. А. Деген, М. Н. Самотохин, Л. В. Карнаев, В. И. Чечёткин, М. Ф. Алёшин,

Б. А. Котенко, К. А. Шеенков. Возглавлял коллектив монтажников сам начальник конторы «Электрорадиомонтаж» К. И. Новиков. Начальником всего строительства был Д. Е. Чусов.



Рис. 2. Удостоверение Б. А. Левисона от ГУГВФ

Из воспоминаний Бориса Александровича Левисона: «...срочно вызвали в Главное управление ГВФ. Там уже собрались многие из Электрорадиомонтажа (ЭРМ). Сообщили, что предстоит секретное задание. Никто не удивился: время военное. За 2 месяца был уточнен маршрут трассы, изысканы места, соответствующие необходимым условиям локации будущих аэропортов, трасса была разбита на участки, сформированы группы монтажников и прорабов на каждый участок трассы. Собирали и комплектовали оборудование, которого критично не хватало, и его приходилось делать на месте. Работа шла сутки напролет, ночевали в цехах.

Сама контора перебазировалась в Красноярск, на остров Молокова на реке Енисей.

Моя группа вылетела в Витим в конце октября 1941 г. Самолет сел на лед. Якутия. Первые дни ночевали в самолете. Построили избушку, соорудили печку. Кругом снег. Начали прикидывать, где будет полоса, где радиопункт, диспетчер, где склады... Это нам всем было нетрудно. Слава Богу, не первый аэродром строили. Правда, обычно мы работали с утвержденными проектами, а в этот раз его не было.

“Делайте, как считаете нужным. Никто из проектировщиков в глаза не видел эти места. И торопитесь, там наши ребята бьются без связи”, – сказали нам.

И, да, если бы еще раз, я бы, наверное, не смог это повторить».

Сохранился документ, удостоверяющий полномочия Б. А. Левисона в качестве производителя работ на спецобъектах в районе Витима Якутской АССР от 20 сентября 1941 г., где предлагается «всем партийным и советским организациям оказывать Левисону Борису Александровичу широкое содействие в целях быстрейшего выполнения возложенных на него заданий» [8].



Рис. 3. Секретная авианеперегонная трасса Аляска – Сибирь (1941–1945 гг.)

В конце октября 1941 г. последним летним рейсом на гидросамолете «Консилидейн» в гидропорт Витим из Иркутска была доставлена первая группа монтажников в составе: Левисон, Ершов, Акоев. В Иркутске монтировался радиоцентр, где работали Сидоркин, Смышляев и Титов.

Строительство на севере Восточной Сибири велось в крайне суровых природно-климатических условиях непроходимой тайги, тундры и лесотундры. Это был настоящий трудовой подвиг как инженеров и управленцев, которые брали на себя ответственность за выбор площадок и в кратчайшие сроки готовили технические реше-

ния, так и строителей, которые выполняли работы на месте. Тем не менее в этих тяжелейших, экстремальных условиях были изысканы места для возведения объектов, разработаны проекты, построены наземные технические сооружения трассы: здания, линии связи, антенные сооружения, радиостанции, радиомаяки, радиопеленгаторы, т. е. полностью обеспечена связь и навигация. Работы осложнялись недостатком опытных специалистов (трудились по-фронтовому, за троих!) и материальных ресурсов, но задача была выполнена в установленные правительством сроки. (Сроки менялись постоянно. Сначала хотели к декабрю 1941 г. (!) В Москве не представляли, что значит установить техническое оборудование в северном таежном необжитом районе.)

Война диктовала свои сроки. Инженер Левисон, только успев сдать объект в Витиме, в конце 1942 г. был срочно откомандирован в Сталинград для оборудования аэропорта средствами связи и навигации. Там, в Сталинграде, он получил ранение, к счастью, не очень тяжелое. Несколько дней в госпитале – и снова на аэродром. Поначалу передвигался с палочкой и шутил: «На трех ногах легче ходить, чем на двух, это каждому известно» [8].



*Рис. 4. Инженер связи
спецназначения
Б. А. Левисон (1908–2003)*

Фронт тем временем двигался на запад. Левисон и его товарищи шли прямо за наступающими частями, а иногда вместе с ними, восстанавливая воздушное сообщение. Конец войны встретили в Праге. Пройдя тяжелейшее испытание «АлСибом» и фронтом, Борис Александрович сохранил человеческое достоинство, любовь к жизни (рис. 4).

После войны работал на ремонтной базе «Аэрофлота» № 85, потом на опытном заводе № 408 Министерства гражданской авиации – до самой пенсии. В 1975 г. написал книгу об истории завода, кроме того, сохранил ценнейшие документы о легендарной, когда-то засекреченной авиатрассе «АлСиб», как называли ее американцы, а его архив стал достоянием Центрального музея Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Имеется благодарность, выраженная дирекцией музея Борису Александровичу Левисону за помощь, оказанную в комплектовании фондов музея.

Прожил доблестный инженер 95 лет, окруженный любящими детьми и внуками. Борис Александрович не имел фронтовых наград, разве что после войны ему было присвоено звание «Почетный радист СССР» и вручены разные юбилейные медали. Это обстоятельство его нисколько не беспокоило. Главное, что внутри он оставался патриотом своего Отечества, как и его знаменитый предок инженер Пушечников. Судьбы двух инженеров были чем-то очень похожи. Александр Николаевич Пушечников за свои труды попал под судебное разбирательство и около семи лет не получал жалованья [10, с. 10; 11, с. 44]. До сих пор его имя не увековечено должным образом. Ни тот ни другой не ждали никаких наград. Такие люди рождаются с определенной миссией и упорно следуют ей, а остальное – на совести других.

В 1970-е гг. вышла в свет книга И. П. Мазурука о летчиках «АлСиб». Ее автор посвятил связистам только два абзаца, где очень высоко оценил их труд и отметил, что все они, разумеется, были награждены, но это неправда. В действительности ни один из перечисленных в тексте людей не был награжден. Воздушная трасса «АлСиб» была настолько засекречена, что многие из тех, кто практически каждый день совершал подвиг, не смогли получить удостоверения ветеранов Великой Отечественной войны.

Борис Александрович уже потом, когда можно было, говорил своим взрослым детям: «Хорошо, что не посадили» [8]. Памятуя его дворянское происхождение и отца – офицера царской армии, с этим трудно не согласиться. Ведь все Пушечниковы и их потомки сильно пострадали в годы революции, а потом и в годы репрессий.

Потомки морских офицеров Николаевичей-Курьяков

Великая Отечественная война принесла особенно много жертв. В ее самые первые тяжелые месяцы погиб сын Бориса Андреевича Курьяка, последнего начальника Байкальской паромной железнодорожной переправы (1907–1917). Автором этого сложного проекта с молами и пристанями являлся начальник строительства Забайкальской железной дороги инженер А. Н. Пушечников, он же руководил и строительством переправы в 1898–1901 гг. К общему устройству пристаней как структурных единиц службы Байкальской железнодорожной переправы относились маяки, причальные тумбы, передаточные пассажирские платформы, паровые сигнальные сирены, упоры на путях, эстакады для входа на верхнюю палубу ледокола. Недалеко от пристаней располагались электростанции для освещения пристаней и расположенных неподалеку от них пассажирских зданий. Для поме-

щения контор пристаней, телеграфа и жилья служащих строились жилые дома и бараки [12, с. 99]. Таким хозяйством и управлял потом начальник Байкальской паромной переправы.



Рис. 5. Борис Андреевич Курьяк (1873 – ?)

Борис Андреевич Курьяк (рис. 5) родился в 1873 г. в г. Кронштадте Петербургской губернии в семье дворянина, армейского офицера Андрея Ивановича Курьяка. Окончил Морское инженерное училище императора Николая I (1891–1896) по специальности «Судовой инженер-механик». Служил помощником инженера-механика 3-го флотского экипажа, потом трюмным механиком 10-го флотского экипажа Балтийского военно-морского флота на эскадренном броненосце «Император Александр III», броненосцах «Адмирал Лазарев», «Адмирал Чичагов», «Петр Великий» и других судах военно-морского флота императорской России. В октябре 1901 г. уволен в запас флота. В 1903 г. служил на крейсере «Россия» Тихоокеанской эскадры [13, л. 7–8].

С 21 марта 1904 г. Б. А. Курьяк определен на службу в Министерство путей сообщения штатным инженером VIII класса, помощником начальника Байкальской железнодорожной переправы Забайкальской железной дороги. Эта переправа сыграла огромную роль в экономике, а также в обороне страны, будучи важнейшим звеном магистрали в период строительства Кругобайкальской железной дороги в обход оз. Байкал, особенно во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. Именно через нее шли эшелоны с воинскими частями и техникой на фронт, преодолевая неприступную тогда преграду – Байкал. Составы доставлялись на противоположный берег ледоколами «Байкал» и «Ангара», а там уже по построенной линии Забайкальской железной дороги следовали в Маньчжурию.

Начало службы Б. А. Курьяка на Байкале совпало с самым разгаром зимней переправы через Байкал, и он вложил все силы, знания и весь свой потенциал в выполнение важной стратегической задачи. Его энергия и безупречная организация бесперебойной работы переправы в этот период не остались незамеченными. Высочайшим приказом по Министерству путей сообщения Борис Курьяк был пожалован «за усиленные труды по работам на Зимней переправе в 1904 г. через озеро Байкал подарком из Кабинета Его Императорского Величества – золотыми ча-

сами с эмалевым изображением государственного герба и цепочкой» [14, л. 232–233].

С октября 1906 г. он занимает пост начальника службы Байкальской паромной железнодорожной переправы Забайкальской железной дороги. Но именно в это время, когда Кругобайкальская железная дорога стала устойчивым фактором перевозочного процесса на Транссибе, службе Байкальской переправы постоянно приходилось подтверждать свое право на существование... Притом что Забайкальская железная дорога работала круглый год, переправа – семь с половиной месяцев, тем не менее Б. А. Курьяк с уверенностью неоднократно заявлял, что на оз. Байкал плавание ледоколов в направлении Байкал – Танхой вполне возможно круглый год. Вопрос этот обсуждался ввиду постройки второго пути на Кругобайкальской железной дороге, но после анализа затрат по представленной Курьяком программе усиления переправы был сделан вывод, что это обошлось бы слишком дорого и было бы нереально в существующих условиях.

Еще до постройки переправы в марте 1898 г. инженер Г. Краевский на совещании инженеров путей сообщения в г. Иркутске подчеркивал, что стоимость переправы при движении 20 пар поездов в сутки будет гораздо выше стоимости Кругобайкальской дороги. Он считал, что переправа – это временное и очень дорогостоящее дело [12, с. 252–256]. Тем не менее Байкальская переправа просуществовала до 1918 г.

В сентябре 1910 г., получив от Управления железных дорог разрешение, Б. А. Курьяк вступил в брак с дочерью потомственного гражданина Н. О. Штрем. В 1912 г. у них родился сын Андрей. Когда ребенку исполнилось три года, пришел указ Правительствующего сената в ответ на прошение полковника Андрея Ивановича Курьяка, отца Бориса, в котором сообщалось, что «Император 3 августа 1915 г. высочайше соизволил на разрешение детям: сыну, надворному советнику Борису, и дочери Ксении Андреевым-Курьякам именоваться впредь по фамилии “Николаевичи-Курьяки”. Объявить об этом Борису и Ксении, жительствоющим в селении Лиственничном Иркутской губернии...» [13, л. 90].

Андрей Николаевич-Курьяк выбрал профессию кинооператора и в 1935 г. с увлечением работал ассистентом оператора и оператором в Московской студии документальных фильмов. Но заниматься любимой работой ему предназначено было судьбой всего лишь семь счастливых лет мирной жизни. 22 июня 1941 г. Нацистская Германия напала на СССР.

С началом Великой Отечественной войны операторы кинохроники вмиг стали военными кинооператорами и были направлены непосредственно на фронт для съемок боевых действий. Кинохроникеры, выехавшие на съемки в действующую армию, попали в самую что ни на есть тяжелую обстановку. С июля 1941 г., в самом начале боевых действий, Андрей состоял в киногруппе Западного фронта. В киногруппу входили кинооператоры Аркадий Шафран и Владимир Ешурич, ассистенты оператора Владимир Комаров и Андрей Николаевич-Курьяк. 6 октября 1941 г. Аркадий Шафран, Андрей Николаевич и водитель полуторки, на которой передвигалась киногруппа, ехали по направлению к г. Брянску, когда танки Гудериана прорвали оборону Красной армии южнее Брянска. При въезде в город путников поразила тревожная тишина. Улицы были безлюдны. Разрушенные дома, дымящиеся пожарища, битое стекло и кирпичное крошево на асфальте [15].

В восточной части города группа увидела воинскую колонну и двинулась ей навстречу, а на тротуаре стояли горожане, которые вдруг замахали руками, увидев машину. Водитель и рядом сидевший Аркадий Шафран решили, что они приветствуют их. Андрей был в кузове, и ему ничего видно не было. Только сблизившись с колонной, разглядели, что это немцы. Шофер резко повернул руль вправо. Машина передними колесами перескочила придорожную канаву и безнадежно заглохла. Немцы открыли пулеметный огонь. В первые месяцы войны оружие операторам не выдавали, поэтому ответить на огонь было не из чего. Таким образом они попали в плен.

В лагере немцы сразу стали сортировать пленных. В первую группу отобрали коммунистов и политработников. Во вторую – командиров. Все остальные оказались в третьей группе. Тех, кто попал во вторую и первую группу, увезли сразу, куда – стало понятно: они погибли раньше всех. Оставшихся погнали в другой лагерь. В голове колонны и в ее хвосте ехали на машинах солдаты с пулеметами, по бокам шли конвоиры с собаками на поводках. Вечером остановились на опушке леса, разожгли костры. Недалеко находилось картофельное поле. Андрей отправился добывать картошку, попросив Шафрана оставаться на месте, чтобы им не разминуться, но Аркадий его так и не дождался... Конвоиры были начеку – то тут, то там раздавался собачий лай и автоматные очереди. Чуть рассвело, и колонну погнали дальше. У Аркадия Шафрана еще оставалась надежда найти товарища, и он, переходя из ряда в ряд, прочесал всю колонну с начала до самой последней шеренги, но потом понял, что больше не суждено ему было увидеть Андрея. Он погиб на том самом картофельном поле [Там же].

О фронтовых кинооператорах как о героях войны заговорили только сейчас, и то не во весь голос. А ведь снятые ими кадры мы видим в документальных фильмах о Великой Отечественной войне, правда, без упоминания их имен в титрах. Между тем каждый второй фронтовой советский кинооператор был ранен, каждый четвертый – погиб, и в их числе молодой, смелый кинооператор, единственный сын и надежда последнего начальника легендарной Байкальской железнодорожной переправы.

Его послужной список отображают всего лишь три пункта:

1. Андрей Борисович Николаевич-Курьяк – ассистент кинооператора, кинооператор (1912, Иркутск, Иркутская губерния, Российская империя – октябрь 1941, под Брянском).

2. В кино – с 1934 г. С 1935 г. – ассистент оператора Московской студии «Союзкинохроники» / Центральной студии кинохроники.

3. С начала Великой Отечественной войны 1941 г. был направлен на съемки на Западный фронт. В октябре 1941 г. киногруппа попала в плен. Погиб в плену [16].

В память о нем осталась живая история тех первых сложных дней нашей страны: в Госфильмофонде России хранятся документальные сюжеты первых дней войны, отснятые Андреем Николаевичем-Курьяком совместно со своими товарищами-кинооператорами:

– союзкиножурнал № 68 – сюжеты о боевых действиях военно-воздушных сил и партизанском отряде;

– союзкиножурнал № 92 – об освобождении г. Ельни, танковых и пехотных атаках, санитарях и зверствах фашистов;

– съемки для кинолетописи: подарок И. В. Сталину – сюжеты на Северо-Западном фронте (учетный номер РГАКФД: 5933);

– фронтовые съемки (учетный номер РГАКФД: 8767);

– западное направление, август 1941 г. (учетный номер РГАКФД: 8679);

– северо-западное направление, сентябрь 1941 г. (учеба минометчиков и артиллеристов в прифронтовой полосе; допрос пленного в окопе) [17, с. 809].

В здании Союза кинематографистов Российской Федерации установлена мемориальная доска (рис. 6), посвященная не вернувшимся с войны кинематографистам, на которой выбита и фамилия А. Б. Николаевича-Курьяка.



Рис. 6. Мемориальная доска погибшим кинематографистам РФ

А еще неподалеку от Российского государственного архива кино-фотодокументов, где хранится более 3,5 млн м фронтовой киноплёнки и сотни тысяч фотоснимков, отражающих реальную хронику Великой Отечественной войны, в подмосковном Красногорске, в год 75-летия Победы в Великой Отечественной войне установлен первый в мире монумент «Фронтовой кинооператор» (рис. 7).



Рис. 7. Памятник военному кинооператору (2020)

Это памятник и кинооператору Андрею Борисовичу Николаевичу-Курьяку, сибиряку родом с берега Байкала.

Незавидная судьба сложилась и у их родственника, военного инженера Владимира Петровича Курьяка (30 мая 1894 г., Вильна – 29 августа 1937), отец которого тоже был военным офицером, полковником (рис. 8). Детство и юность Владимира прошли в Сибири. Он окончил гимназию в Иркутске, а в 1911 г. уже учился на механическом отделении Томского технологического института. В 1912 г. перевелся на то же отделение в Петербургский политехнический институт. В 1914 г. добровольно ушел на фронт. Служил в 7-й Сибирской артиллерийской бригаде в звании штабс-капитана. В 1918-м был демобилизован, восстановился в институте, но вскоре был призван в Красную армию, в Военно-инженерное ведомство, где служил в должностях прораба и районного инженера. В 1922–1924 гг. снова студент Петербургского политехнического института. В 1925 г. назначен в комиссию при Кронверском артскладе. Работал на восстановлении отопительных и вентиляционных систем. В 1926 г. при очередной попытке восстановиться в институте получил отказ, но был принят в Управление военно-строительных работ Ленинградского военного округа, назначен главным инженером, военинженером 2-го ранга. Проживал по адресу: Ленинград, Васильевский остров, 11-я линия, д. 16, кв. 6.



Рис. 8. Владимир Петрович Курьяк (1894–1937)

Попал под репрессии: арестован 23 июня 1937 г., обвинен по ст. 58-7-8-11 к УК РСФСР, постановлением Военной коллегии Верховного суда СССР (выездная сессия в г. Ленинграде 29 августа 1937 г.) приговорен к высшей мере наказания – расстрелу [18].

Еще один родственник, кузен Бориса Андреевича Курьяка, был офицером Черноморского военно-морского императорского флота. Это Александр Алексеевич Курьяк (1871–1904). Он рано ушел из жизни, в 33 года, оставив жену с четырехлетним сыном Николаем. Похоронен в Ялте, где проживала тогда семья.

О судьбе сына морского офицера Александра Алексеевича Курьяка – Николае Александровиче Николаевиче-Курьяке – известно, что он обучался в начальном пятом классе Псковского кадетского корпуса, по ходатайству матери был переведен в Морской корпус Севастополя. С сентября 1916 г. – кадет Морского Его Императорского Высочества На-

следника Цесаревича кадетского корпуса, кадет первого набора, которым выпала честь открывать Морской корпус на берегу бухты Голландия в Севастополе 5 октября 1916 г. [19]. В связи с закрытием корпуса 22 июля 1917 г. Временным правительством был переведен в Морское училище Петрограда. После закрытия новой властью и этого учебного морского заведения с группой воспитанников в октябре 1918 г. уезжает в Одессу, где все юноши осваивают морское дело на канонерской лодке «Кубанец». В марте 1919 г. уходит на яхте «Лукулл» в Севастополь, отказавшись подчиняться украинизации. Участник Белого движения в Гражданской войне на юге России на кораблях Черноморского флота. Служил на быстроходном катере СК-2 Белого флота Черного моря. Кавалер Георгиевской медали IV степени. В 1920 г. присвоено звание подпоручика корпуса корабельных офицеров. С февраля 1920 г. – в особом отделении Морского управления флота Черного моря. В июне того же года по распоряжению штаба Флота Черного моря был откомандирован в Морской корпус Севастополя для продолжения обучения. Эвакуировался в составе МК на кораблях Русской эскадры в Бизерту. С января 1921 г. – гардемарин 3-й роты Морского корпуса в изгнании [20].



*Рис. 9. Внучка
Н. А. Николаевича-Курьяка,
Елица Курьяк (1952)*

В сентябре 1934 г. – в Югославии. Был женат, имел сына.

Известно, что внучка морского офицера Николая Александровича Николаевича-Курьяка добилась больших успехов в политике. Елица Курьяк (рис. 9), (1952 года рождения, Белград, Социалистическая Республика Сербия, СФРЮ) в 2008–2012 гг. являлась Чрезвычайным и Полномочным послом Республики Сербия в Российской Федерации (из архивных данных А. В. Плотто¹).

Достойные продолжатели дворянского рода Манучаровых

Одним из ярких потомков строителей Сибирской железной дороги, приумноживших славу своих отцов, защищая нашу Родину во время Ве-

¹ Александр Владимирович Плотто (1920–2018) – инженер-электротехник, историк флота, общественный деятель, музыкант, регент. Родился в Севастополе, в 1920 г. был вывезен родителями с Русской эскадрой в Бизерту (Тунис). В 1940 г. переехал во Францию, жил в Гренобле.

ликой Отечественной войны, является семья инженера Василия Львовича Манучарова (1858–1912). Напомним, что В. Л. Манучаров с 1895 по 1898 г. был штатным инженером по постройке больших мостов и начальником Тайшетского участка на строительстве Средне-Сибирской железной дороги. А в 1907 г. в связи с переустройством горных участков и проведением вторых путей вернулся на свой родной участок, где и завершил дело служения Отечеству. «Аристократ духа на Транссибе», как его окрестили уже в настоящее время, оставил после себя незабываемую память: помимо самой железной дороги и многочисленных мостов, первых жилых и производственных построек будущего города Тайшета он подарил его жителям библиотеку, которую те назвали именем просвещенного инженера.

Манучаров Василий Львович (рис. 10) – уроженец г. Тифлиса Российской империи, происходил из обрусевшего армянского рода. Отец его, обер-офицер Манучарьянц Аслан (в переводе на русский – Лев), принадлежал к старинному роду дворян, заслуживших причисление к высшему сословию империи успехами на военной и государственной службе [21, с. 7]. Василий Львович сумел передать своим детям все то лучшее, что получил сам от своих предков. А ведь семейная среда является сильнейшим воспитательным фактором проявления любви к близким, уважения традиций предков, сохранения семейных ценностей, любви к Родине. Отсюда и складывается великое чувство патриотизма, впитанное потомками.



Рис. 10. Василий Львович Манучаров (1858–1912)

У Василия Львовича и Евдокии Александровны Манучаровых было четыре дочери – Нина, Надежда, Евгения, Мария и один сын – Арсен. Дети через всю жизнь пронесли глубокое чувство любви и уважения к своим родителям за их высокие качества – образованность, культуру, нравственность, уважение к людям, преданность долгу и чести в служении Отечеству. Но главное, «у всех Манучаровых было горячее сердце», как отмечал в воспоминаниях их зять, муж внучки Марии Арсеновны. «Родители ее, – писал он, – настоящие российские интеллигенты и настоящие российские патриоты, и после революции продолжали служить Отчизне. Отец ее построил один из двух гигантов советского тяжелого машиностроения – Тяжмаш, из цехов которого вышли прокатные станы практически всех металлургических заводов

страны, все шагающие экскаваторы для угольных разрезов, а потом и все баллистические ракеты» [22, с. 1].

Что касается дочерей В. Л. Манучарова, то Евгения окончила Петербургскую консерваторию, была пианисткой и сочиняла музыку. Но профессиональная карьера у нее не задалась – не те наступили времена для занятий, к которым ее готовили домашние учителя, а потом консерваторская профессура. Неудачно сложилась и ее семейная жизнь... В 1930-х гг. ее не стало. Дочь Мария вышла замуж за железнодорожного подрядчика, инженера Николая Дмитриевича Аверина, у них были сын Дмитрий (погиб в начале войны) и дочь Евгения Николаевна Манучарова (1922–1993) – внучка Василия Львовича, пожелавшая сохранить фамилию деда и ставшая известной, прогрессивной журналисткой.



Рис. 11. Внучка Василия Львовича, Евгения Николаевна Манучарова (1922–1993)

Евгения Николаевна Манучарова (рис. 11) во время Великой Отечественной войны служила в отряде с Зоей Космодемьянской.

В середине ноября 1941 г. две советские диверсионные группы проникли в тыл к немцам. После выполнения задания одну из девушек, входивших в состав групп, схватили и казнили, другой удалось вернуться в расположение части. Первую звали Зоя Космодемьянская, ее подругу – Евгения Манучарова.

Впервые об этом написал журналист М. Хромченко уже после того, как Евгения Николаевна ушла из жизни: «Мало кто знал о том героическом эпизоде ее юности (а я так и вовсе узнал о нем уже после того, как ее не стало), она им никогда не козыряла (как и своим знаменитым двоюродным братом Андреем Манучаровым, генерал-майором авиации, заслуженным летчиком-испытателем...), лишь однажды публично сказала коллеге, пишущей о Зое. “Смысл (наших) рейдов был не в сожженных домах и не во взорванных мостах, не в отмороженных от лежания на снегу ногах, а в том, что отступавшие мужчины-солдаты шли на восток, а мы (девушки) – на запад. И мужчины-воины этих девушек видели”...»

Мне посчастливилось познакомиться с Евгенией Николаевной, для друзей и ближайших коллег – Джаной, в начале 1960-х... Много позже я узнал, что она всегда предпочитала проблемные темы, одна из самых острых в ее послужном списке – нашумевший проект поворота сибир-

ских рек. Над ним два десятка лет работало более 160 институтов, в том числе 32 Академии наук СССР, а решение о начале работ по осуществлению проекта было принято на XXV съезде КПСС!.. Первыми забили тревогу специалисты, та же академия, но именно журналисты донесли, причем не только до рядового читателя – до партийно-государственных верхов предъявленные учеными доказательства пагубности авантюрного проекта.

Одной из них и была Манучарова, яркий представитель той ветви журналистики, которую было принято называть научно-популярной, причем и в этом жанре, знакомя читателя с открытиями науки и достижениями техники, предпочитала неустоявшиеся, вызывавшие полемику» [23].

Евгения Николаевна Манучарова после войны окончила Московский государственный университет. Была известной журналисткой, научным обозревателем, редактором отдела науки газеты «Известия» и еженедельника «Неделя», женой В. Н. Болховитинова (1912–1980) – ученого-физика, журналиста, создателя и главного редактора журнала «Наука и жизнь». Она была удивительно обаятельной, умнейшей и талантливой журналисткой. Знакома читателей с научными открытиями, с выдающимися учеными, «выбирала самое острое, подчас конфликтное, и свою точку зрения отстаивала не по-женски бескомпромиссно». Достаточно вспомнить серию выступлений «Известий» и «Недели» против грандиозного проекта поворота сибирских рек, с чем боролся и наш великий сибирский писатель Валентин Григорьевич Распутин. К тому, что реки остались при своих руслах, Евгения Манучарова непосредственно приложила руку, организовав выступления людей, чей авторитет в решающий момент заставил правительство отказать от этой авантюрной идеи [21; 24].

Настоящие русские интеллигенты и патриоты Манучаровы и после революции продолжали верно служить отчизне. Дети и внуки строителя Великого сибирского рельсового пути, инженера Василия Львовича Манучарова, внесли огромный вклад в развитие промышленности, авиационной и космической отраслей, равно как и в просветительскую сферу деятельности, способствуя распространению научных знаний, открытий и достижений отечественной науки и техники [25, с. 3].

Арсен Васильевич Манучаров (1885–1944) пошел по отцовским стопам, окончив тот же Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения (1918, рис. 12).



*Рис. 12. Студент
Арсен Манучаров*

Он также вначале строил железные дороги, но самым большим его достижением стало строительство мощного Краматорского завода тяжелого машиностроения им. И. В. Сталина, начавшееся в мае 1931 г. А. В. Манучаров был главным инженером «Краминдустроя» – подрядчика строительства завода. Каждый день на площадке можно было увидеть главного инженера «Индустроя» А. В. Манучарова и его заместителя Я. А. Букштейна. Строители надолго запомнили одно событие: когда главный цех уже почти был готов и начались работы по подготовке котлована и закладке фундамента под пресс, случилась беда – сильно фонтанирующий глубинный пливун грозил уничтожить весь труд, но строители, благодаря слаженным действиям руководства, справились с неминуемой бедой. Основную массу людей вывели из пределов зоны вероятного обвала. Главный инженер «Индустроя» А. В. Манучаров приказал подогнать к цеху вагоны с цементом, тяжелые мешки полетели в воду, исчезая в бездне котлована. Прораб Жуковский, следивший за ходом событий, в нужный момент отдал указание включить насосы на выкачивание, продолжая необычайную забутовку. Около 20 вагонов ушло на дно котлована под пресс. И строители победили – фонтанирующий глубинный пливун был забит. Выкачав всю воду, люди довели до конца закладку фундамента прессы... Строители были тогда очень молоды. Самым «старым» считался главный инженер «Краминдустроя» Арсен Васильевич Манучаров, но это был талантливый и грамотный инженер с большой буквы [26].

Сам он так написал об этом в «Известиях»: «Основной костяк нашего коллектива, я говорю о высшем и среднем комсоставе стройки, сформировался три с лишним года назад. Люди, периодически посещавшие стройку, удивлялись: все оказывались на тех же должностях, на каких они были и раньше. В самом деле, начальник работ тов. Кронов, его заместитель тов. Вонский, автор этих строк – главный инженер, два его помощника тт. Некрасов и Букштейн, прорабы тт. Радько, Веловельский, Теплов и другие, всего до 30 человек, – все они сегодня на тех же боевых постах, что и три года назад. Редкая для строителей стабильность! Инженерный наш коллектив очень молод. Мы горды тем, что все, кроме одного, являемся инженерами советских выпусков. Самый “старый” инженер – я, окончил ВТУЗ в 1918 г.» [25].

Краматорский завод тяжелого машиностроения был не только крупнейшим предприятием СССР, но и одним из крупнейших заводов Европы. С 1950-х гг. мощности завода задействовались для производства элементов стартовых комплексов баллистических ракет и космических аппаратов.

Внучка Василия Львовича, Мария Арсеновна Манучарова (рис. 13), студентка авиационного института, выпустилась из аэроклуба, как только началась война, и, не дожидаясь, пока их, выпускников, призвут в армию, поступила на ускоренные курсы медсестер и добровольцем ушла на фронт, где уже через месяц стала операционной сестрой медсанбата. На дворе стоял конец сентября 1941 г., бойцы Красной армии, неся огромные потери, вели тяжелые арьергардные бои на ближних подступах к столице, в которой полным ходом шла эвакуация государственных учреждений, предприятий, учебных заведений в глубокий тыл. Московский авиационный институт эвакуировали в Казань и Ташкент. Но ни в Татарию, ни в Узбекистан Мария Манучарова не поехала.



Рис. 13. Мария Арсеновна Манучарова (1922–1986)

Со своей ополченской дивизией она проделала весь крестный путь отступления – от Ельни до Химок, когда немецкие танки и мотоциклисты мчались к Москве по Минскому шоссе, а наша растерзанная, потерявшая связь и управление пехота, не успевая хоронить своих убитых, бежала на восток по лесным проселкам и тропам. С последней машиной своего медсанбата, подбирая по пути брошенных раненых, Мария возвратилась в Москву, где санбатовское начальство, прибывшее несколькими днями ранее, уже успело доложить о гибели своих подчиненных. Начальство отправили в штрафбат, а Марию демобилизовали – как раз подоспел приказ о демобилизации студентов авиационных институтов.

12 октября 1941 г. Государственным комитетом обороны было принято решение о начале возведения оборонительных сооружений на подступах к столице. А 18 ноября 1941 г. исполком Моссовета принял решение «Об окончании строительства линии укреплений под Москвой». В этом документе были обозначены сроки завершения работ по возведению оборонительных сооружений, а также он обязывал ответственных за постройку следить за проводимыми работами. Арсен Васильевич Манучаров руководил строительством оборонительных рубежей. В проведении оборонительных работ на подступах к столице участвовало около 600 тыс. жителей Москвы и Подмосковья, бойцов и офицеров Красной армии, инженеров, строителей и техников военных и гражданских ведомств. Арсен Васильевич был тяжело болен, в ту осень 1941 г. у него отказывали ноги, и он с трудом передвигался, опираясь на палку, но продолжал руководить людьми в окрестностях Москвы. За два-три

дня были завершены работы по размещению заградительных приспособлений на магистралях, ведущих к Москве. Шоссейные дороги и мосты были заминированы. После чего весь строительный отдел Совнаркома было решено направить на Урал.

Вместе с отцом и матерью Мария Арсеновна отправилась в Челябинск. Там, на базе нижнетагильской «Вагонки», Челябинского тракторного завода, используя оборудование, которое удалось вывезти с ленинградского Кировского завода и Харьковского тракторного завода, с помощью прибывших вместе с этим оборудованием ленинградцев и харьковчан надо было в кратчайшие сроки создать новый танкостроительный центр страны взамен потерянных. И он был создан [22, с. 4].

Сразу же после Сталинграда Арсена Васильевича Манучарова вызвали в Москву. Пока семья находилась в эвакуации, в их квартиру вселился полковник, командовавший зенитной бригадой, чей командный пункт располагался на крыше их дома. По распоряжению управдома полковнику была предоставлена одна из четырех комнат квартиры Манучаровых, но он самовольно распечатал и остальные комнаты.

Почти все книги – а у Манучаровых была неплохая по тем временам библиотека, которую с любовью собирал еще Василий Львович, что было особенно дорого сыну и внукам, – делись неизвестно куда, не говоря уже о всякой домашней утвари. Арсен Васильевич послал разгневанную телеграмму маршалу Жукову. Через неделю полковник исчез, а командовать зенитчиками прислали нового командира – только что вернувшегося из Китая генерал-майора артиллерии Якова Михайловича Табунченко, который так понравился старому инженеру, что он тут же пригласил его пожить вместе. Приглашение было с благодарностью принято, обе семьи быстро подружились [Там же, с. 7].

Однако еще в Челябинске у Арсена Васильевича Манучарова, помимо ног, стало сдавать и сердце... После возвращения в Москву, особенно в связи с разорением квартиры, сердечные приступы следовали один за другим и быстро добились его – он скончался от инфаркта миокарда, как и его старшая сестра Нина, умершая в сорокалетнем возрасте от сердечного приступа, как и его отец Василий Львович Манучаров... У всех Манучаровых были плохие сосуды – мало кому из ближайшей родни удалось преодолеть рубеж в 60 лет [Там же, с. 8]. Так в конце 1944 г. семья осталась без кормильца.

Дочь Мария, окончив институт, тогда уже работала в конструкторском бюро легендарного инженера-конструктора Архипа Михайловича Люльки. Он был первым, кто начал заниматься воздушно-реактивными двигателями еще за пять лет до войны. Советской армии необходимо

было срочно разработать самолеты, способные противостоять немецким мессершмиттам. Марию Арсеновну Манучарову назначили главным расчетчиком перспективного отдела, и именно из-под ее рук выходили первые наброски лучших в стране двигателей фирмы «Сатурн» для лучших в мире реактивных самолетов марки «СУ». Мария Арсеновна Манучарова (1922–1986) министром обороны СССР награждена Орденом Отечественной войны II степени [27].

Ее брат Андрей Арсенович Манучаров (1917–2001, рис. 14) родился 25 мая (7 июня) 1917 г. в г. Харькове Харьковской губернии Российской империи (через семь месяцев, в декабре 1917 г., это будет Украинская ССР).

В 1934 г. семья уже жила в Москве, здесь Андрей Манучаров окончил рабфак и поступил в Московский авиационный институт. Во время учебы, в 1935 г., он занимался одновременно в Московском аэроклубе им. В. П. Чкалова, а в 1937 г. окончил школу летчиков при аэроклубе авиационного института.

С началом Великой Отечественной войны А. А. Манучаров участвовал в оборонительных боях на Западном фронте в Белоруссии в должности инженера эскадрильи 401-го истребительного авиационного полка, затем до 1944 г. был в должности летчика-инструктора 6-го запасного истребительного авиаполка.

В июле 1944 г. старший лейтенант А. А. Манучаров был отозван с фронта в Государственный Краснознаменный научно-исследовательский институт ВВС и до 1948 г. являлся летчиком-испытателем 3-го отдела. Всего А. А. Манучаровым было освоено 106 типов самолетов, но самое главное, он дал путевку в жизнь лучшим в мире самолетам Ми-кояна и Сухого.

В 1967 г. постановлением Совета Министров СССР полковнику А. А. Манучарову было присвоено воинское звание «генерал-майор авиации» (рис. 15). С 1975 по 1995 г. работал в г. Жуковском Московской области в Летно-исследовательском институте заместителем начальника института по научной работе, а с 1995 г. – главным советником начальника института.

Андрей Арсенович Манучаров внес огромный вклад в создание и испытания многообразной космической техники, в том числе многообразной транспортной космической системы «Энергия-Буран», а также в создание специальных летающих лабораторий для отработки



Рис. 14. Андрей Арсенович Манучаров (1944 г.)

систем управления и автоматической посадки орбитального корабля «Буран», руководил вместе с начальником Летно-исследовательского института В. В. Уткиным созданием и пусками двух крупномасштабных летающих изделий (беспилотных орбитальных ракетопланов) «Бор-4» и «Бор-5» [28].



*Рис. 15. Генерал-майор
авиации
А. А. Манучаров
(1917–2001)*

15 ноября 1988 г., находясь на аэродроме «Юбилейный» – посадочном комплексе космодрома «Байконур», участвовал в руководстве атмосферным этапом автоматической посадки орбитального корабля многоразового использования «Буран». И каждый раз с волнением наблюдая за очередным пуском космического корабля, Андрей Арсенович с благодарностью и восхищением вспоминал отца – строителя уникального новокраматорского гиганта машиностроения, который теперь обеспечивает пусковым оборудованием все космические старты Советского Союза, а что самое удивительное, в создании этих космических аппаратов и кораблей есть лично вклад его сына!

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1967 г. за многолетнюю творческую работу в области летных испытаний и исследований новой авиационной техники летчику-испытателю Государственного Краснознаменного научно-испытательного института ВВС Манучарову Андрею Арсеновичу было присвоено почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». В этом же году он стал лауреатом Ленинской премии, в 1975 г. – Государственной премии СССР. В 1977 г. ему присвоено звание «Почетный авиастроитель СССР» [Там же].

Достойный сын своего отца и деда – строителя Сибирской железной дороги, скончался 15 сентября 2001 г., похоронен рядом с родителями на Ваганьковском кладбище в Москве.

Драматические судьбы наследников инженера Будагова

Инженер путей сообщения, строитель Средне-Сибирской железной дороги Григорий Моисеевич Будагов (1852–1924, рис. 16) родился в Петербурге 2 января 1852 г. в семье потомственного дворянина, титулярного советника Моисея Будагова армяно-григорианского вероисповедания.

По окончании Петербургского института инженеров путей сообщения Александра I (28 мая 1874 г.) Г. М. Будагов участвовал в изысканиях Оренбургской железной дороги и здесь же, во время постройки волжского моста под руководством инженера-мостостроителя Владимира Березина, назначен помощником инспектора по сооружению данного моста. После этого строил мосты: Александровский через Волгу (1880) и два моста через Днепр: у г. Екатеринослава (1884), за что «пожалован орденом Св. Владимира 4-й степени», и г. Речицы (1885). Состоял техником при комиссии Всемирного конкурса по составлению проектов Троицкого моста в Петербурге и «за особые труды Всемилютейшее пожалован орденом Св. Станислава 2-й степени» (1890) [29, л. 2 об. – 5 об.].



Рис. 16. Григорий Моисеевич Будагов (1852–1921)

В начале 1893 г. председателю Управления казенных железных дорог поступило прошение от инженера-подрядчика по строительству моста через р. Обь В. И. Березина: «Прошу вашего ходатайства перед министром путей сообщения об откомандировании в мое распоряжение для работ по постройке моста через реку Обь взятых мной по договору с начальником работ Западно-Сибирской железной дороги, состоящего при Управлении казенных железных дорог Г. М. Будагова на три года» [Там же, л. 30].

Таким образом, 27 февраля 1893 г. инженер Будагов утвержден заведующим работ по постройке моста через р. Обь в районе с. Кривошеково. Приехав на место в марте 1893 г., он сформировал личный состав инженеров и техников, сдал подрядчикам работы по сборке, клепке кессонов и ферм, по погружению их в воду, возведению каменных устоев. После прокладки вспомогательной железнодорожной ветки и завершения работ на ст. Обь из заготовленных материалов – строительного камня, железа, рельсов с уральских заводов – по проекту Н. А. Белелюбского и Н. Б. Богуславского был построен мост через р. Обь самой прогрессивной консольной системы Гербера, позволяющей перекрывать пролеты значительных размеров.

По окончании строительства Г. М. Будагов по приглашению начальника работ по постройке Средне-Сибирской железной дороги Н. П. Меженинова продолжил свою деятельность в должности его помощника, потом старшего помощника уже в Восточной Сибири (Крас-

ноярск – Иркутск). А за отлично-усердную и ревностную службу по постройке моста через р. Обь инженер Г. М. Будагов был награжден орденом Святой Анны II степени (1897).

Вскоре Будагов стал заместителем начальника работ Средне-Сибирской железной дороги. Строительство было закончено в установленные сроки, и 1 января 1899 г. дорога сдана в постоянную эксплуатацию. Хотя, как писал позже сам Г. М. Будагов, «...даже Меженинов, человек спокойный и ровный, здесь истрепал свои крепкие нервы и к концу постройки был болен...». За успехи в строительстве дороги Григорий Моисеевич Будагов удостоился ордена Святой Анны II степени (1899), а «за отличие произведен в действительные статские советники» [30, с. 10–11].

А в новом поселке Александровском возле Обского моста, раскинувшемся вдоль правого берега Оби на 16 квадратных верст, к 1898 г. насчитывалось уже около 14 тыс. жителей (это был будущий город Новониколаевск, после Октябрьского переворота – Новосибирск).

У Г. М. Будагова было трое детей: сын Владимир 1884 года рождения от первого брака; дочь Екатерина 1898 года рождения и младший сын Григорий 1901 года рождения.

Как писал в воспоминаниях сын В. М. Будагова Григорий, он помнил старшего брата Владимира, когда тот еще был студентом Путейского института: «В 1906 году с практики на изысканиях Южно-Сибирской железной дороги он вернулся домой больным брюшным тифом. Болел тяжело и потерял память, вследствие чего пришлось оставить институт и работать, иногда, в качестве сторожа. Вместе с тем он был прекрасным музыкантом (рояль) и даже, помню, участвовал в концертах для раненых солдат в войну 1914 года. Умер брат от голода во время блокады в Ленинграде» [31, с. 2]. Из официальных источников: Будагов Владимир Григорьевич, проживал в Ленинграде на Загородном проспекте, д. 45, кв. 26. Умер в ноябре 1941 г. Место захоронения: Серафимовское кладбище («Блокада», т. 4).

Екатерина Григорьевна Будагова (1898–1941, рис. 17) в 1914 г. училась в Петербургском училище Ордена Святой Екатерины [29, л. 113]. Училище это было причислено к высшему разряду женских институтов, дававших элитное, «приличное дворянскому сословию» образование. Девушек обучали Закону Божьему, русскому, французскому, немецкому языку, словесности, истории, географии, естествоведению, физике, математике, рисованию, чистописанию, гигиене, рукоделию, хоровому пению, гимнастике, танцам, музыке, светским манерам, домоводству. С 1895 г. училище стало ежегодно выпускать воспитанниц, окончивших двухгодичные классы и сдавших экзамены на получение права работать домашними учительницами.

1 (11) октября 1917 г. состоялось бракосочетание Екатерины Григорьевны Будаговой и инженера путей сообщения Павла Владимировича Штукенберга, оба православного вероисповедания, в Архангело-Михайловской церкви г. Алупки Ялтинского уезда Таврической губернии [32].

Ее брат Григорий Григорьевич вспоминал: «Сестра моя была лингвисткой, знала французский, немецкий, английский и испанский языки. Во время Гражданской войны (1936–1939) в Испании была переводчицей». Она была сотрудником Ленинградского научно-исследовательского института Разведывательного управления Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА), а с 28 апреля 1938 г. по 12 мая 1939 г. в качестве переводчика участвовала в национально-революционной войне в Испании».

С первых дней Великой Отечественной войны служила переводчицей в разведывательном отделе Краснознаменного Балтийского флота в качестве вольнонаемной. Погибла на военном корабле 28 августа 1941 г. в Финском заливе во время перехода из Таллина в Кронштадт [33]. Скорее всего, это случилось около 22 ч у мыса Юминда, когда самолетами люфтваффе был атакован и поврежден штабной корабль флота «Вирония» (конвой № 1), он подорвался на mine и затонул. Также из состава конвоя № 1 был поврежден авиацией, подорвался на mine и затонул транспорт «Алев». Из 1280 чел., в том числе 800 раненых, спасли только 6 чел. Это случилось при так называемом Таллинском переходе – эвакуации основных сил Балтийского флота и войск 10-го стрелкового корпуса из Таллина. Данная операция стала одной из самых трагичных и героических в начале Великой Отечественной войны. Участники перехода сравнивали масштабы балтийской трагедии с Цусимской катастрофой [34].

8 сентября 1941 г. вокруг Ленинграда сомкнулось блокадное кольцо. В одночасье 3 млн чел. оказались отрезаны от мира. Выстоять и выжить ленинградцам помогла Дорога жизни, которая в 1941–1943 гг. являлась единственным путем сообщения через Ладогу блокадного Ленинграда с внешним миром (летом водным транспортом, зимой – по льду). Сын Екатерины Григорьевны, красноармеец Алексей Павлович Штукенберг (1917–1942, рис. 18), нес тяжелую службу водителем в автобатальоне именно здесь. В ноябре 1941 г. ему дали ГАЗ-АА, полуторку,



*Рис. 17. Дочь
Г. М. Будагова Екатерина
Григорьевна Штукенберг
(1898–1941)*



*Рис. 18. Внук
Г. М. Будагова Алексей
Павлович Штукенберг
(1917–1942)*

для транспортировки грузов в осажденный Ленинград. Дорога была опасной: ломались машины, застывали моторы и замерзали шоферы, ломался лед и тонули автомобили, атаковала вражеская авиация. Но Дорога жизни действовала днем и ночью в любую погоду. Алексей на своей полutorке доставлял в город продукты питания, топливо, вывозил раненых, женщин, стариков и детей. Многие умирали уже на Большой земле...

В начале апреля 1942 г. на пути в Ленинград машина Алексея Штукенберга попала под бомбежку, его самого, тяжелораненого, доставили в медсанбат, но, как сообщает медицинский документ, 13 апреля 1942 г. красноармеец Штукенберг Алексей Павлович умер от ран. Место захоронения: Россия, Ленинградская область, г. Волхов, южная ок-

райна левобережной стороны, Новооктябрьское кладбище [35].

Дорога жизни поистине стала ярким примером самоотверженности и мужества, символом патриотизма и героизма советского народа, его самопожертвования и отваги. Артерия, соединявшая осажденный город с Большой землей, стала спасением для сотен тысяч ленинградцев. Мужество водителей Дороги жизни не поддается измерению. Они вели свои автомобили сквозь метели и обстрелы, слыша, как под колесами трещит лед. Они знали, что могут не вернуться, и все равно ехали, потому что понимали: от них зависит судьба осажденного города. Это были настоящие герои, среди которых числится внук строителя Сибирской магистрали Г. М. Будагова – 25-летний Алексей Штукенберг.

Сегодня в память о Дороге жизни и мужественных неизвестных водителях 1941–1943 гг. у самой Ладоги установлен не один памятник той легендарной полutorке.

Младший сын инженера Будагова, Григорий Григорьевич (1901–1990, рис. 19), пошел по стопам отца. Окончив Петербургский институт инженеров путей сообщения на мостовом отделении, с 1928 г. стал работать заведующим технико-производственным отделом «Нижкапстроя». В 1930-м был командирован в Ленинград для работы в проектно бюро. Здесь же был арестован, в г. Горьком задержаны его жена и сестра. Дал «признательные» показания, оговорив себя, в обмен на обещание освободить женщин. Находился в Бутырской тюрьме, где ему был вынесен

приговор по ст. 58 УК РСФСР: расстрел с заменой десятью годами ИТЛ. Отправлен в лагеря ГУЛАГа: пересылочная тюрьма в Казани, работа в инспекции «Казжелдорстроя» г. Караганды начальником изыскательской партии, в 1931 г. – перевод в г. Благовещенск на строительство БАМа, где стал работать старшим инженером в управлении строительства. Получил статус вольнонаемного. В 1932-м получил назначение на должность начальника партии по изысканию мостового перехода через р. Зею. В 1933-м с получением отпуска возвратился в Ленинград, где добился пересмотра дела и снятия с себя судимости. Получил паспорт и устроился на работу: сначала в «Промтранспроект», затем – в «Гипролестранс».



Рис. 19. Григорий Григорьевич Будагов

23 мая 1940 г. был вновь арестован. В июле 1941 г. получил второй срок – восемь лет заключения в ИТЛ и отправлен этапом в Сибирь. В новосибирском лагере работал бригадиром землеройной бригады, в проектно бюро. В июле 1942-го переведен на работу в технический отдел в Новосибирском ОЛП-2 (отдельном лагерном пункте). Осенью 1942-го этапом отправлен в лагерь № 5 под Томском, переведен в 1945 г. в разряд каторжных. Работал специалистом в отделе по строительству железнодорожных веток, диспетчером транспортного отдела. 23 мая 1948 г., после окончания срока заключения, был отправлен в ссылку на вечное поселение в с. Чумаково Новосибирской области, работал техником-строителем, им же был в колхозах, переехав в пос. Венгерovo. В 1953 г. подал заявление в МВД о пересмотре своего дела, в 1955-м был реабилитирован. В этот же год назначен начальником отдела по колхозному строительству, получил задание по проектированию и строительству моста в Венгерovo. В 1961 г. вернулся в Ленинград. До выхода на пенсию в 1984 г. работал старшим инженером, главным инженером проектов в институте «Гипролестранс». В 1988-м написал воспоминания о своем лагерном прошлом [36].

Вот такие трагедийные судьбы сложились у детей Григория Моисеевича Будагова – Владимира, Екатерины и внука Алексея, погибших во время Великой Отечественной войны. Долгий жизненный путь уготован был лишь младшему сыну Григорию.

Он умер в 89 лет, пройдя через тяжелые испытания репрессивной машины, а какое мужество и терпение ему потребовались, чтобы сохра-

нить честь и достоинство до конца своих дней, трудно даже представить. Но главное, он стал продолжателем рода Будаговых: его дочь, внучки и правнуки проживают в Москве, так что жизнь династии продолжается.

Память об инженере Будагове хранит Новосибирск. Правда, улица, названная изначально Будаговской, в 1920 г. по злой иронии была переименована в Большевицкую. Однако, надо отдать должное городским властям, в 2012 г. на этой улице было воссоздано здание конторы, где жил и работал начальник строительства моста через р. Обь и, можно сказать, основатель г. Новосибирска. Теперь здесь открыт музей «Контора инженера Г. М. Будагова».

В 1907 г. в честь инженера-патриота и просветителя ст. Курзан бывшей Средне-Сибирской (с 1934 г. – Восточно-Сибирской) железной дороги была переименована в ст. Будагово, правда, в советское время она тоже не избежала переименования на «Первомайскую, но по настоянию ее жителей ей вернули имя инженера Г. М. Будагова – строителя этой дороги. Вот такие метаморфозы...

Приведенные примеры нескольких потомков инженеров Великого Сибирского пути, участвовавших в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг., говорят об их осознанной готовности идти на защиту своей Родины – так они были воспитаны школой, а главное, семейными традициями и ценностями, память о которых свято хранилась династиями веками, ведь предки их были образцами чести, мужества, самоотверженности, верности и ответственности... Детей ориентировали «на служение стране, а не на стяжание чинов, званий и денег». Стремилась вырастить достойных потомков, которые «не посрамят свой род и Отечество». В основном предки показанных династий представлены военными офицерами, «нравственной основой жизни которых являлась честь, поэтому совершенно очевидно, что ориентиром в поведении человека было не получение материальных благ, а следование определенным этическим принципам поведения. “Честь имею!” – этими словами венчалось обращение офицера к любому должностному лицу и в армии, и в обществе. И воспринимались они, эти два слова, как символ надежности, залог верности высокому воинскому долгу защитника Отечества. Само дело, к которому офицер был “приставлен”, по собственному ли призванию или по велению долга, исполнено высочайшего смысла: служить Отечеству верой и правдой» [37].

Вместе с тем хорошее воспитание в дворянской среде было призвано упростить отношения между людьми. Сейчас, конечно, чаще встречается установка «делай так, чтобы тебе было как можно легче и лучше». В советское время детей готовили к тому, что в будущем их жизнь будет замечательной, и с этим согласятся все, рожденные в

СССР, и даже старые люди, так и не дождавшиеся светлого будущего – коммунизма.

«Но дворян готовили к тому, что жизнь будет тяжелой, – делится в своем интервью Ольга Муравьева, потомок рода Муравьевых. – И действительно, есть ли человек, у которого в жизни не бывает каких-то тяжелых испытаний, потерь близких, неудач, разочарований? Их готовили к тому, что все это будет и что нужно все это перенести мужественно, не теряя своего достоинства. Сейчас этого нет, и мы видим результат» [38].

Каждое поколение все же отличается друг от друга. Оно имеет свои уникальные характеристики, ценности, убеждения, поведенческие особенности, которые и определяются их социальной средой, историческими событиями, важными открытиями, и не только. Но при этом нельзя забывать свою историю и вековые традиции, которыми богата наша огромная страна. Нельзя вычеркивать из истории и традиции русского дворянства, как это было сделано 100 лет назад, когда исключили даже сам предмет истории из всех учебных заведений, посчитав, что в императорской России история была «неправильной»!

Между тем и президент Российской Федерации Владимир Путин убежден, что передача истории Великой Отечественной войны из поколения в поколение является самым верным способом сохранения исторической памяти и продвижения ее среди подрастающего поколения. При этом важен не просто способ передачи этой памяти, важно доверие в семьях и любовь к своим героическим предкам...

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Коншина Л.* Воспитание детей в дворянских семьях / Л. Коншина. URL: <http://proza.ru>.
2. *Бельский А. М.* Город Орел: Пушешниковы, древний дворянский род / А. М. Бельский. URL: <http://www.proza.ru>.
3. ГАОО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 420.
4. РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 2417.
5. Письмо Орлова Николая Александровича от 19 ноября 1997 г. из Вологодской области // Семейный архив К. Ю. Гончарова.
6. *Егоров В. В.* «Как это начиналось...»: (репрессии 1917-го – начала 30-х годов) / В. В. Егоров, В. А. Ливцов, А. Ю. Фомичёв // Книга Памяти жертв политических репрессий Орловской области. Орел, 1994. Т. 2. С. 15–16.
7. *Полынкин А.* Как Советская власть бывших малоархангельских помещиков из их усадеб выселила. Малоархангельск. 19 февраля 2012 г. / А. Полынкин. URL: <https://maloarhangelsk.ru>.
8. Из воспоминаний инженера Б. А. Левисона // Семейный архив А. Э. Андреевой. М., 2025.
9. *Ганин А. В.* Судьба бывших: почему во время Гражданской войны офицеры российской императорской армии воевали за все стороны / А. В. Ганин. URL:

- <https://daily.hse.ru/post/sudba-byvsix-pocemu-vo-vremya-grazdanskoj-voiny-oficery-rossiiskoi-imperatorskoj-armii-voevali-za-vse-storony?ysclid=mbolqwws44197585675>.
10. *Пушечников А. Н.* Объяснение инженера Пушечникова по поводу привлечения его к уголовному следствию / А. Н. Пушечников. СПб., 1913.
 11. *Хобта А. В.* Александр Николаевич Пушечников (1850–1916) / А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко. 2-е изд., доп. и перераб. Иркутск : Вост.-Сиб. ЦНТИБ ВСЖД – филиала ОАО «РЖД», 2016. 84 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 1).
 12. Байкальская паромная железнодорожная переправа: к столетию строительства и эксплуатации / под общ. ред. В. Г. Третьякова. Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 2000. 344 с.
 13. РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4635.
 14. ГАИО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 19.
 15. Из воспоминаний Аркадия Шафрана // *Школьников С. С.* Сквозь огонь и стужу. Фронтовой кинооператор: повесть незабываемых дней / С. С. Школьников. Таллин : Рус. дом, 2007. 244 с.
 16. Фронтовые кинооператоры. Как снимали войну. URL: <https://www.kino-teatr.ru/kino/acter/group/operator/a4>.
 17. Создатели фронтовой кинолетописи : биофильмогр. справ. / авт.-сост. А. С. Дерябин. М. : Госфильмофонд России, 2015.
 18. Курьяк Владимир Петрович // Бессмертный барак. URL: <https://bessvertnybarak.ru>.
 19. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 7. Д. 1981.
 20. *Усаров Г. А.* Морской корпус в Севастополе / Г. А. Усаров // Кортик. 1922. 6 нояб. URL: <https://kortic.borda.ru>.
 21. *Гордиенко Т.* Аристократ духа на Транссибе / Т. Гордиенко // Гудок | Восточно-Сибирский путь. 2017. 4 апр. (№ 54).
 22. В. И. Рабинович. Мара. Воспоминания. М., 1986. 18 с.
 23. *Хромченко М.* Евгения Манучарова (Джана) / М. Хромченко // Центр поддержки русско-армянских стратегических и общественных инициатив : [сайт]. URL: <http://russia-armenia.info>.
 24. С любимыми не расставайтесь // Известия. 2017. 29 янв.
 25. *Манучаров А.* Марка Индустроя / А. Манучаров // Известия. 1934. 26 сент. (№ 226).
 26. Новокраматорский завод тяжелого машиностроения – строительство. 1931 г. URL: <http://www.nkmz.com/index.php?id=604>.
 27. ЦАМО. Юбилейная картотека награждений. Ф. 36. Оп. 24. Д. 72.
 28. 28 Космический мемориал: А. А. Манучаров. URL: <http://sm.evgrumjantsev.ru/voen-ruk3/manucharov-andrej>.
 29. РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 392.
 30. *Гордиенко Т. Н.* Григорий Моисеевич Будагов (1852–1921): к 170-летию со дня рождения / Т. Н. Гордиенко, А. В. Хобта. Иркутск : Тип. «Призма», 2022. 96 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 10).
 31. Записки инженера ж. д. транспорта Г. Г. Будагова, репрессированного в 1930 г. : [Машинопись. Копия]. Л., 1988. 32 с.
 32. ГАРК. Ф. 142. Оп. 4. Д. 2924. 1917 г. МК Архангело-Михайловской церкви г. Алупки Таврической губернии.
 33. *Каминский О.* Будагова Екатерина Григорьевна / О. Каминский. URL: <http://proza.ru/2018/10/28/483>.
 34. Балтийская трагедия. Как Балтфлот прорывался в Кронштадт // Военное обозрение. 2021. 27 авг. URL: <http://www.topwar.ru>.

35. Филиал ЦАМО (военно-медицинских документов). Картотека ранений. Ф. 58. Оп. 818883. Д. 870.
36. Будагов Григорий Григорьевич (1901–1990) // Томский мемориальный музей «Следственная тюрьма НКВД» : [сайт]. URL: <http://www.nkvd.tomsk.ru>.
37. Полковник запаса А. А. Волотовский. Служи отечеству не ради наград, а ради чести своей и благородства твоих предков... // Военно-исторический журнал. 2006. № 1. С. 64–65.
38. Интервью потомка знаменитого дворянского рода. Революция изменила правила их жизни. URL: <https://realnoevremya.ru/articles/57074-potomok-dvoryanskogo-roda-o-vozpitanii-russkogo-dvoryanina>.
39. Гордиенко Т. Н. Просветительская деятельность инженеров путей сообщения в Сибири, или История продвижения книги по Великому Сибирскому пути (1895–1917 гг.) / Т. Н. Гордиенко. М. : ФГБУ ДПО «УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте», 2020. 472 с.

УДК 379

В. Г. Третьяков*

**ПРОСВЕТИТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ИСТОРИКО-КРАЕВЕДЧЕСКОГО КЛУБА
«ПУТИ СООБЩЕНИЯ СИБИРИ»
(К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ОРГАНИЗАЦИИ)**

Статья посвящена 10-летию деятельности историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири» в Иркутске при Гуманитарном центре – библиотеке имени семьи Полевых. Подчеркнута важная и ключевая роль клуба в научно-исследовательской и издательской деятельности, а также популяризации истории железнодорожного транспорта, главным образом Транссибирской магистрали, сохранении историко-культурного наследия, проведении памятных мероприятий и формировании уважения к профессии инженера путей сообщения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: основы государственной политики, историческое просвещение, краеведение, инженеры-первопроходцы, наследие, память, издательский проект, герои.

V. G. Tretyakov

**EDUCATIONAL ACTIVITIES HISTORICAL AND LOCAL
HISTORY CLUB "ROADS OF COMMUNICATION
OF SIBERIA" (ON THE TENTH ANNIVERSARY
OF THE ORGANIZATION)**

The article is dedicated to the 10th anniversary of the historical and local history club "Siberian Railways" in Irkutsk at the Humanitarian Center – the Polevykh Family Library. The important and key role of the club in research and publishing activities, as well as popularization of the history of railway transport, mainly the Trans-Siberian Railway, preservation of historical and cultural heritage, holding commemorative events and forming respect for the profession of a railway engineer is emphasized.

KEYWORDS: principles of state policy, historical education, local history, pioneering engineers, heritage, memory, publishing project, heroes.

* *Третьяков Валерий Григорьевич, доктор исторических наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения.*

На современном этапе, в условиях роста международной напряженности и кризиса национальной идентичности, в основе которого лежат уничтожение исторической памяти, реабилитация и воскрешение неоколониализма, неоимпериализма и неонацизма, российское общество и государство столкнулись с целым рядом явлений, несущих в себе риски и угрозы. В целях формирования общероссийской гражданской идентичности и укрепления общности русского мира на основе традиционных российских духовно-нравственных и культурно-исторических ценностей президент России Владимир Путин утвердил указ «Основы государственной политики в области исторического просвещения» от 8 мая 2024 г. № 314.

В указе отмечается, что сегодня Россия столкнулась с «недружественными действиями иностранных государств, направленными на отрицание или преуменьшение исторического вклада России в развитие мировой цивилизации», «распространением ложных представлений о России» и использованием «коллективным Западом фальсификации истории в качестве оружия в информационной войне, направленной на разрушение целостности российского общества и государства».

Поэтому глубоко справедливы слова профессора факультета истории, политологии и права В. Э. Багдасаряна, с чем солидарно большинство его коллег-историков: «Принятие Указа “Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области исторического просвещения” – третья большая победа в области восстановления ценностного суверенитета. Как известно, в 2014 году был принят Указ “Об утверждении Основ государственной культурной политики”, а в 2022 – “Об утверждении Основ государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей”...

Цивилизационный подход означает, что Россия как цивилизация опирается на свои идентичные ценности. Для нее характерна своя, непохожая на других система жизнеустройства, и ее путь развития не повторяет пути других цивилизаций. Указ в этом смысле является сам по себе исторической вехой, ознаменовавшей поражение идеологии западничества в России...

Особо отрадно то, что Указом ставится задача повышения престижа профессий, связанных с историческим просветительством. Это должно означать поддержку в подготовке кадров – историков и учителей истории. Так было всегда – в периоды тяжелых испытаний для любой страны преподаватели истории оказывались фигурами принципиальной общественной значимости» [1].

Указ президента, несомненно, важный шаг в области исторического просвещения молодежи и подготовки нового поколения молодых просветителей.

Практически незамедлительно Ассоциацией книгоиздателей России при поддержке Российского исторического и Российского военно-исторического обществ, а также Государственной публичной исторической библиотеки России впервые в 2024 г. был учрежден и новый издательский конкурс «Лучшие издания по истории России и ее регионов», в котором приняло участие более 73 издательств, в том числе ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте» (УМЦ ЖДТ). Участниками состязания в новом конкурсе «Лучшие книги по истории России и ее регионов» стали более 250 книжных новинок. При этом рекомендованная в свое время Иркутским государственным университетом путей сообщения для издания УМЦ ЖДТ книга Т. Н. Гордиенко «Просветительская деятельность инженеров путей сообщения в Сибири, или История продвижения книги по Великому Сибирскому пути (1895–1917)», вошедшая в Перечень учебных изданий в качестве дополнительного обучения студентов, стала одним из лауреатов названного конкурса (рис. 1). Автором открыта малоизвестная ранее страница истории Транссиба о просветительских инициативах руководителей строительства Великой Сибирской железной дороги, начальников участков и станций, где впервые были созданы не только библиотеки-читальни, но и книжные склады, киоски при вокзалах для продажи дешевой и полезной литературы для народа. В издании приведены биографии наиболее отличившихся на этом просветительском поприще инженеров путей сообщения. Отмечена большая роль таких личностей, как О. П. Вяземский, Н. П. Меженинов, А. Н. Пушечников, Г. В. Адрианов, В. В. Оглоблин, Н. Э. Спенглер, Д. П. Бирюков, Г. З. Андроников, Ф. М. Валуев, В. М. Павловский, В. Л. Манучаров, Д. К. Ньюберг и др.

Книга эта послужила также выпуску УМЦ ЖДТ набора открыток «Путешествие книги по Великому Сибирскому пути», на обороте обложки которого указано, что комплект открыток посвящен 210-летию со дня основания единого транспортного ведомства и транспортного образования (1809–2019) и в нем «представлены лучшие иллюстрации из книги Т. Н. Гордиенко».

Здесь же имеется красноречивое пояснение: «Многие знают о небывалой для конца XIX – начала XX века скорости прокладки Транссибирской железнодорожной магистрали и успешном инженерном решении сложных технических задач в ходе строительства. Меньше известно о просветительских инициативах инженеров путей сообщения. На безлюдных просторах Сибири и Дальнего Востока, вдали от родных мест

помощником, другом и духовным врачом людей являлось печатное слово, которое несло в массы культуру и просвещение. Поэтому одним из первых просветительских учреждений на Транссибе стали библиотеки – читальни, возникшие прямо на строительных участках» [2].

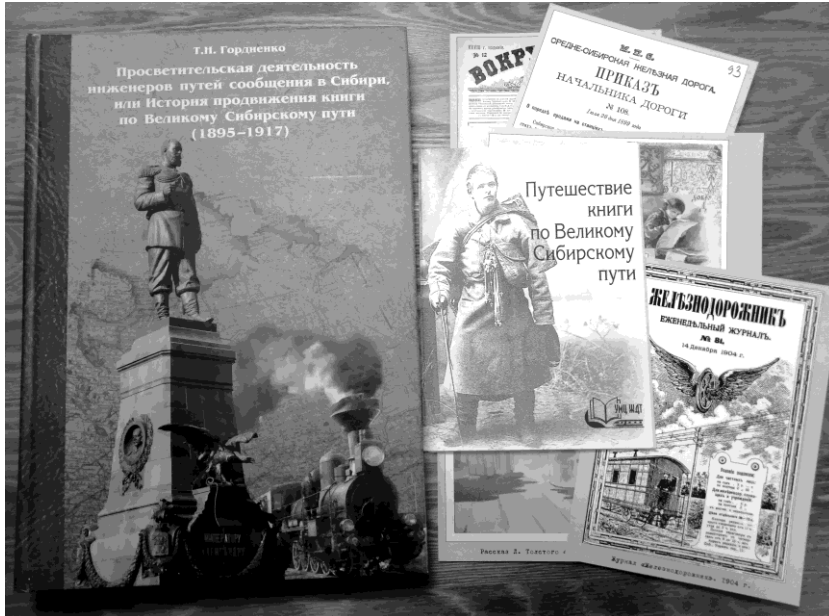


Рис. 1. Книга Т. Н. Гордиенко и набор открыток. ФГБУ ДПО «УМЦ ЖДТ»

Историческое просвещение – регулируемая государством деятельность по распространению в обществе достоверных, научно обоснованных исторических знаний в целях формирования научного понимания прошлого и настоящего России, в целях противодействия попыткам недругов извне извратить нашу историю.

Знаковым в истории транспорта страны стало событие, когда в ноябре 2024 г. в Доме Российского исторического общества прошел круглый стол, посвященный 215-летию транспортного ведомства и транспортного образования (1809–2024). На нем объявили о создании Российского общества историков транспорта. 17 ноября 2024 г. в Российском университете транспорта состоялась учредительная конференция. На заседании утвержден устав общества, председателем избран министр транспорта Российской Федерации Старовойт Роман Владимирович. Деятельность общества решено сосредоточить на базе Российского университета транспорта [3].

Сразу же после учреждения общества 18 ноября состоялась I Всероссийская транспортная историческая конференция, организованная

Министерством транспорта и Российским университетом транспорта. Участники подчеркнули важную и ключевую роль в развитии транспортных музеев в популяризации истории транспорта, сохранении историко-культурного наследия, проведении памятных мероприятий и формировании уважения к профессии [4].

В декабре 2024 г. газета «Гудок» также сообщила об учредительных собраниях историков железнодорожного транспорта, запланированном проведении международной конференции «Транспорт в годы Великой Отечественной войны», запуске спецпроекта «Галерея памяти», посвященного героям войны и труда, ветеранам, транспортным династиям. Есть планы по созданию научно-исследовательского журнала об истории транспорта и транспортной науки [5, с. 1].

Следует отметить, что многие положения нового указа президента РФ об историческом просвещении и ранее выполнялись и реализуются на уровне Министерства образования. Это касается прежде всего средних школ и лицеев российских железных дорог.

Так, школьники лицея РЖД № 11 Слюдянского района под руководством педагогов и с помощью ученых – кандидата исторических наук Александра Викторовича Хобты и кандидата геолого-минералогических наук, доцента ИГУ Сергея Викторовича Снопкова – изучают увлекательную историю своего края, историю железной дороги в Прибайкалье, а также роль инженеров путей сообщения Российской империи в строительстве Кругобайкальской железной дороги. В 2019 г. в лицее отпраздновали 190-летие Михаила Ивановича Хилкова (1834–1909) – министра, действительного тайного советника, почетного гражданина г. Иркутска, много сил и энергии отдавшего строительству Сибирской железной дороги именно здесь, на Кругобайкальском участке, в самый тяжелый, военный период его постройки. Автор капитального труда «Михаил Иванович Хилков и Сибирская железная дорога» Александр Викторович Хобта, собиравший еще с 1980-х гг. архивные документы и материалы о жизнедеятельности министра – истинного патриота Отечества, много интересного рассказал ребятам о нем. Именно на таком примере верного служения отчизне и нужно воспитывать молодежь.

Примечательно, что именно по инициативе А. В. Хобты на ст. Слюдянка был установлен бюст министра М. И. Хилкова. Историк Александр Хобта, в недавнем прошлом руководитель подразделения по сохранению исторического наследия Восточно-Сибирской железной дороги, уже много лет является экспертом и консультантом ученических научных работ по истории Транссиба. Недавно в Слюдянке были проведены чтения, посвященные министру путей сообщения Михаилу Хилко-

ву. Благодаря таким интересным краеведческим мероприятиям школьники получают дополнительные исторические знания о замечательных людях и великих событиях своего края. Так, в 2024 г. газета «Гудок» сообщила о том, работа Ильи Борнякова, выпускника железнодорожного лицея № 11, победила во всероссийском конкурсе среди юношеских работ по краеведению [6].

Иркутяне и гости города хорошо знают и любят увлекательные лекции историка Транссиба Александра Викторовича Хобты. Он проводит беседы-путешествия по г. Иркутску, экскурсии по Кругобайкальской железной дороге, краеведческие занятия с учащимися, в том числе городских образовательных учреждений, в рамках историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири» при Гуманитарном центре – библиотеке имени семьи Полевых г. Иркутска.

Клуб этот организован 1 апреля 2015 г. ветеранами Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД), кандидатами исторических наук Гордиенко Татьяной Николаевной (председатель клуба) и Хобтой Александром Викторовичем (заместитель председателя). Членами клуба являются научные сотрудники музея ВСЖД, историки Иркутского государственного университета путей сообщения, сотрудники Гуманитарного центра (ГЦ), иркутские любители железных дорог. Клуб в своей деятельности руководствуется Уставом, Положением о клубе, тематической программой и планами работы (рис. 2).

Главная цель клуба – оказание помощи молодому поколению в познании истории своего края и страны через призму изучения истории, связанной с путями сообщения России, и в частности Сибири. Помимо мероприятий со студентами и школьниками в форме бесед, лекций, презентаций и премьер книг, профориентационной работы и экскурсий, членами клуба осуществляется большая научно-исследовательская и издательская деятельность.

Этому во всем способствует ГЦ, а главное, его директор Людмила Александровна Пронина – настоящий генератор новых идей, культурных инициатив и творческих проектов, которой по праву присвоено почетное звание посла культуры Союза женщин России в Иркутской области. В ГЦ приоритетным является гражданско-патриотическое воспитание подрастающего поколения, т. е. формирование у детей и юношества любви к Отечеству, передача им знаний об истории страны, ее творцах и героях, а также воспитание личной ответственности за происходящее вокруг. Так, в свете популяризации исторических примеров героев региона на базе центра под руководством директора была создана редакционная коллегия по выпуску научно-популярных, хорошо иллюстрированных книг

патриотической направленности клуба «Пути сообщения Сибири» для молодого поколения.

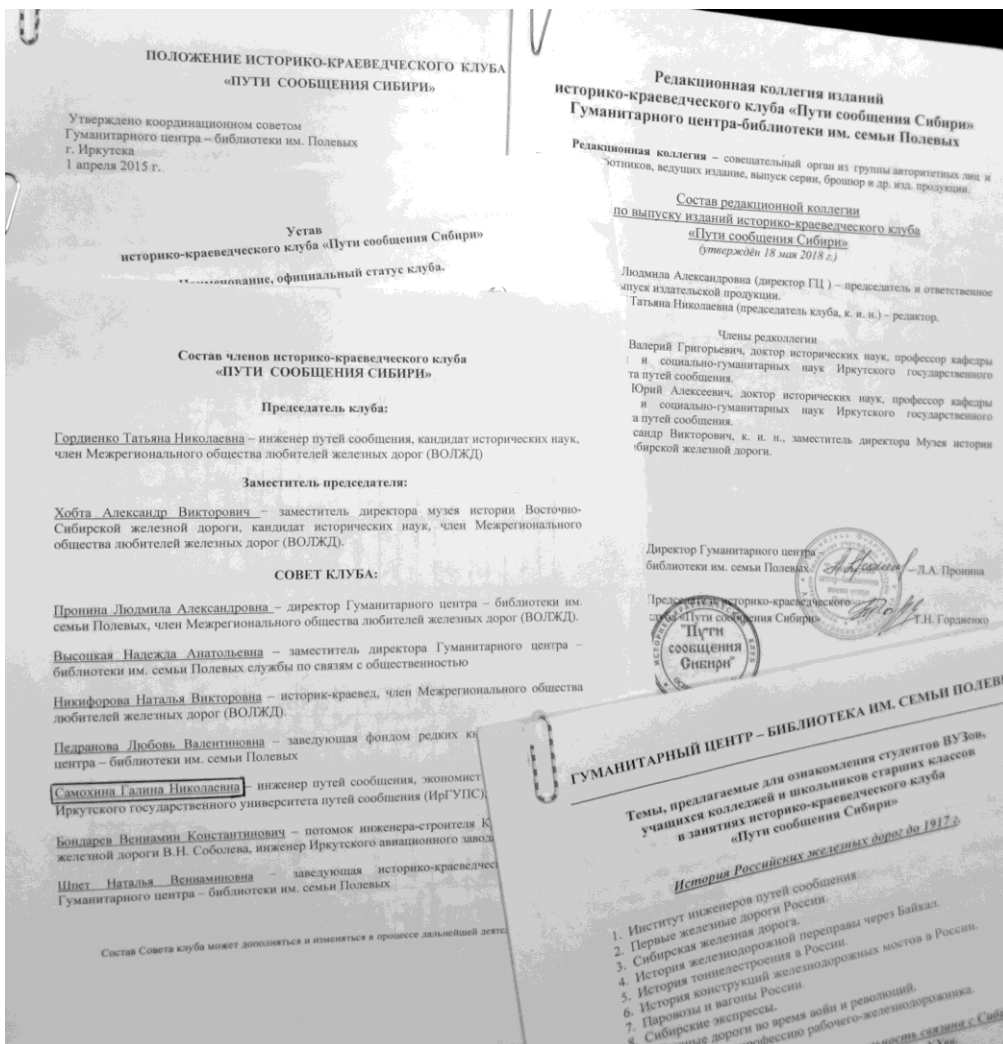


Рис. 2. Организационные документы клуба «Пути сообщения Сибири»

Историки Транссиба, железнодорожники, кандидаты исторических наук Т. Н. Гордиенко и А. В. Хобта, когда работали в музее истории ВСЖД, еще в 2010 г. задались целью осуществить издательский проект – выпустить биографическую серию книг «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Тогда же первым таким изданием стала книжка о талантливом инженере путей сообщения А. Н. Пушечникове (1850–1916), начальнике работ по постройке Забайкальской железной дороги – наиболее сложного участка Транссиба, которая имела немалый

успех, поэтому в 2016 г. вышло ее второе издание, переработанное и дополненное [7].

Преданность долгу, решительность, неутомимость, энергия и отсутствие боязни ответственности отличали Александра Николаевича Пушечникова от массы других людей, как вспоминали его современники. Он, несмотря на тяжелые природные катаклизмы, завершает строительство дороги в срок. Это он впервые в мире строит здания на вечной мерзлоте и, прокладывая дорогу через Яблоновый хребет, на порталах тоннеля высекает знаменитые надписи: с западной стороны – «К Тихому океану», с восточной – «К Атлантическому океану». Именно здесь, на Яблоновом перевале, дорога достигает наивысшей точки Транссиба над уровнем моря – 1040 м [8].

Помимо возведения сложнейших технических сооружений, начальник строительства дороги вместе со своими заместителями Г. В. Адриановым (1859–1918) и В. В. Оглоблиным (1852–1906) открывает вдоль строившейся линии читальни с «волшебными фонарями», строит церкви, школы, больницы для улучшения жизни не только рабочих-строителей, но и местного населения... И это было в порядке вещей. Особенности мировоззрения, образование и благородное воспитание инженеров не позволяли им замыкаться только на технических задачах, о чем повествуют издания о верных помощниках Пушечникова, инженерах Оглоблине и Адрианове (рис. 3) [9; 10].



Рис. 3. Книги серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири»

О том же, какой ценой пришлось преодолевать скалистый неприступный берег южного Байкала, чтобы проложить здесь железную дорогу, рассказывает следующий выпуск о жизни и деятельности инженера Болеслава Устиновича Савримовича (1836–1905). Воспользуемся крат-

кой, но емкой оценкой книги железнодорожным журналистом: «Книга эта красна не одними библиографическими выкладками и характеристиками работ, выполненных под руководством Болеслава Савримовича, в ней прослеживается весь жизненный путь его – от рождения 7 сентября 1836 года в Ковенской губернии и учебы в Дерптском университете до кончины в 1905-м. Между этими датами – до предела насыщенная жизнь: военная служба, резкая смена жизненного пути в пользу юной железнодорожной отрасли, пополнение безупречного формуляра инженера, назначение в 1898 году руководителем изысканий, а с 1899-го – еще и начальником строительства... знаменитого кругобайкальского участка Транссиба» [10; 11].

Не менее интересен выпуск и о начальнике первого, наиболее сложного участка Кругобайкальской железной дороги Семене Григорьевиче Крушколе (1857–1916). В книге впервые публикуется история жизни и деятельности замечательного инженера путей сообщения С. Г. Крушкола, действительного статского советника, 27 лет прослужившего на железных дорогах России, 20 из которых – на изысканиях и строительстве Великого Сибирского пути. С 1893 г. Семен Крушкол назначен начальником партии в экспедицию инженера Г. В. Адрианова по производству изысканий для Забайкальской железной дороги (ЗабЖД), с которым был хорошо знаком по Уфа-Златоустовской железной дороге. А потом, после изысканий, когда на должность заведующего подготовительными работами по постройке ЗабЖД потребовался знающий дело, толковый инженер, Адрианов порекомендовал инженера Крушкола. Так, еще до назначения начальника по постройке дороги (А. Н. Пушечникова), работами по подготовке к строительству уже руководил Семен Григорьевич Крушкол. Затем он работал начальником Сретенского участка и тяжелого 1-го Кругобайкальского участка, где сильно подорвал свое здоровье, но, немного подлечившись, преодолевая недуг, снова встал в строй уже на Головном участке Амурской железной дороги [12].

Книга серии «Федор Иванович Кнорринг (1854–1914)» – о начальнике Забайкальской дороги, возглавившем ее в непростой период, после разрушительных революционных событий 1905–1906 гг. Он исправил тяжелейшее положение дел на дороге, вывел ее из разряда отстающих по сети, развернул строительство второго пути (Иркутск – Карымская), что далось ему также ценой своего здоровья, как Савримовичу и Крушколу [13].

Книга серии «Николай Семенович Зурабов (1854–1932)» – о непростой судьбе преданного своему делу и долгу инженера, руководителя Забайкальской железной дороги, конец карьеры которого пришелся на самый сложный период истории России – годы Первой мировой войны,

Февральской и Октябрьской революций, начала Гражданской войны. Зурабов вынужден был эмигрировать, но оставался до конца жизни верен своему званию инженера, и за границей он был почетным членом Союза русских инженеров путей сообщения, созданного в Париже.

Инженеру, строителю второго пути участка Танхой – Карымская, Лапкину Георгию Ивановичу (1876–1958), посвящен 8-й выпуск серии. Трудности, которые он испытал во время постройки пути, зданий и искусственных сооружений на вечной мерзлоте, не прошли для него даром. Но, несмотря на это, он серьезно занялся научно-исследовательской деятельностью в области устройства фундаментов в условиях вечной мерзлоты, его авторству принадлежит способ расчета осадок оттаивающих грунтов по методу контактных давлений. По этой теме он защитил диссертацию и внес большой вклад в отечественную науку мерзлотоведения, в частности в области устройства фундаментов сооружений в условиях вечной мерзлоты.

В последние годы инженер путей сообщения Г. И. Лапкин был членом ученого совета Научно-исследовательского института оснований и подземных сооружений Академии строительства и архитектуры СССР [14].

9-й выпуск серии «Александр Васильевич Ливеровский (1867–1951)» посвящен деятельности самого известного и легендарного инженера путей сообщения, начинавшего строить Транссиб в 1891 г. еще студентом на Западно-Сибирском участке, затем работавшего на Средне-Сибирском, Кругобайкальском участках и, наконец, закончившего уже в должности начальника строительства Восточно-Амурского участка в 1916 г. на Дальнем Востоке. После этого был назначен начальником Управления по сооружению железных дорог, затем управляющим Министерства путей сообщения, заместителем министра и даже министром путей сообщения во Временном правительстве. В последней должности пробыл с 25 сентября по 26 октября 1917 г. Большой практический опыт пригодился ему в дальнейшем как ведущему консультанту и эксперту в области транспортного строительства, а также на преподавательской стезе в Институте инженеров путей сообщения [15].

10-й выпуск «Григорий Моисеевич Будагов (1852–1924)» – о талантливом инженере-просветителе, руководителе строительства и переустройства горных участков Средне-Сибирской железной дороги, а также постройки второго пути от Ачинска до Иркутска. На строительстве моста через р. Обь в начале 1895 г. инженер Г. М. Будагов за счет собственных средств выстроил бревенчатое рубленое здание для народной читальни и воскресных чтений (для рабочих), здесь же были открыты театр и школа для детей строителей. Но всех желающих школа не вме-

шала, и в 1897 г. по ходатайству Будагова за казенный счет было построено специальное двухэтажное деревянное здание школы, где он сам преподавал математику. Пример инженера Г. М. Будагова способствовал появлению церквей, школ, библиотек и читален, спортивных площадок на других станциях Средне-Сибирской дороги. В честь замечательного инженера бывшая станция Курзан была переименована в ст. Будагово, что находится на нынешней Восточно-Сибирской железной дороге [16].

Все выпуски серии приурочены к круглым датам жизни их героев. Каждая биография инженера открывает не только чью-то судьбу, характер, но и многообразную специфику инженерной деятельности конца XIX – начала XX в. Русские инженеры, построившие и эксплуатировавшие на рубеже XIX и XX столетий свое детище, были выпускниками одного из самых авторитетных и престижных в императорской России Института Корпуса инженеров путей сообщения, основанного в 1809 г. указом Александра I, который давал образование высшего европейского класса. Русские инженеры-путейцы имели самое разностороннее образование и составляли техническую элиту российского общества.

Их широкий кругозор, аналитический ум, смелость, мужество и выдержка в самых сложных условиях работы – достоинства, на которые должны равняться и нынешние инженеры. Книги же о них призваны воспитывать у молодых людей гордость за русскую инженерию, пробудить любознательность, желание дальнейшего изучения истории науки и техники, чтобы пополнить ряды инженеров, в которых у нас сейчас в России наблюдается большая потребность.

О высоком уровне изданий серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» свидетельствует высочайшая книжная награда, подтвердившая качество работы членов клуба «Пути сообщения Сибири». Это национальная премия «Лучшие книги и издательства года – 2022», существующая в России с 2000 г., учредителями которой являются Российская государственная библиотека, Русский биографический институт и «Литературная газета».

Так, согласно протоколу экспертного совета от 1 декабря 2022 г. № 12/22 (председатель – С. Ю. Рыбас), национальной премии в номинации «Библиотеки» за издание книг серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» удостоены: Гуманитарный центр – библиотека имени семьи Полевых, директор Людмила Александровна Пронина, историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири», создатели и авторы издательского проекта Татьяна Николаевна Гордиенко и Александр Викторович Хобта (рис. 4) [17].

В 2023 г. в Москве издательством ФГПУ «Учебно-методический центр железнодорожного транспорта» было выпущено солидное научно-

популярное биографическое издание в двух частях «Инженеры Транссиба. Кон. XIX – нач. XX вв.», за которое А. В. Хобта и Т. Н. Гордиенко были удостоены еще одной национальной премии «Лучшие книги, издательства, проекты – 2023» в номинации «Герои Сибирской магистрали» (протокол экспертного совета от 1 декабря 2023 г. № 12/23 [18]).

Русские инженеры – создатели Транссиба являлись действительно настоящими героями и патриотами своего Отечества. Не зря и организаторами конкурса именно так созвучно было сформулировано название номинации – «Герои Сибирской магистрали». Поистине инженеры, построившие самую длинную в мире железную дорогу, видели в развитии производительных сил России высокое жизненное призвание и осуществили величайшей сложности государственный проект, преодолев на своем пути невероятные трудности и испытания. На них лежала огромная ответственность, притом что не было практического опыта подобных работ в условиях Сибири и Дальнего Востока, тогда еще малоисследованного края. Им в своей деятельности часто приходилось полагаться лишь на собственные знания и опыт...



Рис. 4. Награды за книгу «Инженеры Транссиба» (2023)

Почти одновременно, в рамках VII Международного конкурса изданий для образовательных организаций и учреждений высшего образования, осуществляющих подготовку по укрупненным группам специальностей и направлениям подготовки «Транспорт-2023» вышеназванное историко-биографическое издание было удостоено также диплома I степени Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) [19, с. 36]. Такая высокая оценка трудов иркутских историков, написанных для дополнительного профессионального образования студентов транспортных вузов, радует не только их непосредственного научного руководителя, автора данной статьи, но и весь коллектив кафедры философии и социально-гуманитарных наук Иркутского государственного университета путей сообщения.

Все названные книги призваны воспитывать у современной молодежи гордость за русскую инженерию, веру в безграничные возможности человека, показывают примеры смелости, творческих инициатив, разумного подхода к делу, пробуждая интерес, любознательность и желание дальнейшего изучения истории науки и техники. Ведь русские инженеры, выпускники «путейских институтов», были признанными специалистами мирового уровня, имевшими самое разностороннее образование как в области различных видов транспорта, так и в разных областях промышленности. В дореволюционный период инженеры-путейцы составляли техническую элиту российского общества. И пример их весьма показателен, в том числе пример их просветительской миссии, которую они несли в Сибирь, к тому же он воспитывает чувства ответственности, патриотизма и любви к своему делу и Отечеству.

Книги издаются небольшими тиражами при поддержке неравнодушных к своей истории наших современников, инженеров путей сообщения, преданных своему делу и долгу. В одном из изданий серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» за 2022 г. названы их фамилии: Гордиенко Игорь Анатольевич, главный инженер Забайкальской железной дороги; Стадник Владимир Григорьевич, заместитель начальника Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры; Старцев Александр Сергеевич, руководитель профсоюзной организации Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»; Черногаев Сергей Иванович, председатель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей [16, с. 94].

Еще один издательский проект историко-краеведческого клуба, направленный на военно-патриотическое воспитание подрастающего поколения и опирающийся на конкретные исторические примеры, начиная с времен Петра I и заканчивая нашей победой в Великой Отечест-

венной войне, получил название «Растим патриотов России» и также успешно вошел в жизнь в 2018 г. (рис. 5) [20].



Рис. 5. Книги серии «Растим патриотов России»

Первая книга данного проекта «Под стягом с символом Транссиба» (авторы – Т. Н. Гордиенко, Е. И. Гордиенко) рассказывает о претворении в жизнь наказов Петра I юношеству и первой в российской истории программы военной профессиональной подготовки молодых людей, будущих защитников Отечества. На основании архивных документов авторы показали, как в школах Забайкальской железной дороги дореволюционной России обучали детей гимнастике и военному строю, описывается участие их в Высочайшем смотре 1912 г., где они выступили под стягом с изображением памятника создателю Транссиба – императору Александру III, установленного в Иркутске. Доносятся также сведения, как события Первой мировой войны 1914 г. отразились на деятельности образовательных учреждений дороги. Книга эта удостоена диплома областного конкурса как «Лучшее документально-историческое издание – 2018». Книги, вышедшие тиражом в 500 экз., переданы в библиотеки Иркутска, Читы, в учебный отдел ВСЖД, на ЗабЖД.

Вторая книга Т. Н. Гордиенко «Наш герой Владимир Георгиевич Кочнев (1914–1944)» вышла в 2022 г. к Дню Победы в Великой Отечественной войне. Это история жизни и подвигов сына тоннельного сторожа

Кругобайкальской железной дороги – летчика авиации дальнего действия, Героя Советского Союза. Книга поспособствовала присвоению имени летчика-героя В. Г. Кочнева школе, в которой он учился (2023), а также открытию в ней «Парты Героя» (2024). Инициатива и организация акции по присвоению имени героя средней школе на ст. Могзон Забайкальской железной дороги принадлежат председателю клуба Т. Н. Гордиенко.

Третья книга Т. Н. Гордиенко «Наш герой Николай Александрович Сергеев (1924–1948)», выпущенная в 2024 г. к Дню Героев Отечества, повествует о сыне начальника 4-го врачебного участка ЗабЖД авиамеханике легендарного истребительного полка «Нормандия – Неман». Во время войны в составе экипажа командира полка Пьера Пуйяда он образцово обеспечил более 300 боевых вылетов командира, пройдя весь путь с полком до победы в Восточной Пруссии.

9 декабря 2024 г. в ГЦ День Героев Отечества был отмечен премьерой книги Т. Н. Гордиенко «Наш герой Николай Александрович Сергеев (1924–1948)» для учащихся 5–7-х классов средней школы № 55 г. Иркутска. Представляя издательский проект «Растим патриотов России», заведующая читальным залом Мария Анатольевна Скибицкая, она же автор сценария и ведущая, со знанием дела, профессионально и душевно провела эту встречу школьников с автором книги – в виде живого общения с детьми, под музыкальное сопровождение, с исполнением песен военной тематики, демонстрацией презентации в слайдах представленных книг, с фрагментами из кинофильмов о Великой Отечественной войне (рис. 6). Исполнителем военных песен был сотрудник ГЦ – талантливый солист Максим Номоконов. Подобные интересные, музыкальные мероприятия-встречи Гуманитарный центр – библиотека имени семьи Полевых проводит в целях эффективности популяризации патриотических произведений.



Рис. 6. После презентации книг в Гуманитарном центре. 19 декабря 2024 г.

2 февраля 2025 г. таким же теплым и незабываемым стало открытие Года защитника Отечества, состоявшееся в Иркутском суворовском военном училище Министерства обороны РФ для кадетов 1–3-х курсов (рис. 7). Помимо организаторов, автора книг и хозяев, на мероприятии присутствовали почетные гости: родственники героя Великой Отечественной войны Н. А. Сергеева – А. В. Сергеев (г. Екатеринбург) и Ю. К. Бянкин (г. Иркутск); бывший преподаватель ИВВАИУ, автор очерков об истории училища В. М. Полюх и представитель от издательства Д. Л. Цицарёв.



*Рис. 7. На открытии Года защитника Отечества
в Суворовском военном училище*

Отлично был организован прием и сопровождение мероприятия руководством училища. Гости были безмерно благодарны хозяевам за гостеприимство и проведенную по училищу экскурсию, особенно родственники героя войны, авиамеханика полка «Нормандия – Неман» Николая Сергеева, ведь именно в этих стенах в 1942–1943 гг. он получил свою военную специальность, когда здесь во время войны располагалась Иркутская военная школа авиационных механиков...

Немаловажной является и деятельность историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири» по увековечению памяти героев Отечества не только с помощью книг. Стыдно сказать, но на всем протяжении Забайкальской магистрали нет ни одного памятного знака с именем ее создателя Александра Николаевича Пушечникова. Организаторы и члены историко-краеведческого клуба неоднократно писали обращения,

собирали подписи членов общества любителей железных дорог и просто граждан, ценителей истории, в первую очередь в адрес железнодорожного руководства Восточной Сибири и Забайкалья.

Правда, забайкальцам надо воздать должное. Единственная станция на Забайкальской железной дороге – Ундурга Кайдаловской ветви – по настоятельной просьбе благодарных жителей была переименована в ст. Адриановка в честь инженера-строителя Г. В. Адрианова. Во время случившегося в 1900 г. вследствие засухи неурожая он спас людей от голода, закупив для них на собственные средства хлеб. Учащиеся здешней школы № 49 ОАО «РЖД» на здании школьного краеведческого музея установили мемориальную доску в честь инженера-благотетеля Г. В. Адрианова [21, с. 6], а историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири» подарил музею книгу об этом замечательном инженере, выпущенную в 2020 г.

Также следует признать, что на ЗабЖД все же ценят свою историю: спустя век на здании вокзала ст. Чита была установлена памятная доска с барельефом первого начальника дороги В. В. Оглоблина (1852–1906).

В 2018 г. в Иркутске появилась возможность войти в программу благоустройства города, которая начала действовать согласно федеральному проекту «Формирование комфортной городской среды». В связи с планировавшимся благоустройством территории вблизи привокзальной площади предполагалось среди домов разбить небольшой скверик, и музей истории ВСЖД предложил в качестве малой архитектурной формы установить в нем бюст Александра Николаевича Пушечникова. Один из организаторов благоустройства данного объекта одобрил это предложение. Музеем тут же было представлено необходимое обоснование заслуг выдающейся личности, портрет инженера и вариант текста к бюсту. Но, к глубокому сожалению, данный проект в конечном итоге по неизвестным причинам был отклонен, возможно, не оказалось средств на изготовление бюста – извечная наша проблема.

Вторая попытка была осуществлена в преддверии 120-летия Забайкальской железной дороги. Руководству магистрали направлены рекомендательные письма об увековечении памяти видных инженеров путей сообщения А. Н. Пушечникова и Г. В. Адрианова: 1) 21 марта 2019 г. от историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири» и Всероссийского общества любителей железных дорог (29 подписей); 2) 28 марта 2019 г. от председателя Иркутского областного отделения Русского географического общества Л. М. Коротного, отметившего выдающуюся роль инженеров путей сообщения, строителей ЗабЖД, внесших в том числе огромный вклад в изучение природы Сибири и являвшихся достойными членами Императорского русского географического общества.

Третье обращение с 81 подписью иркутян к железнодорожным властям было составлено уже от потомков и родственников инженеров-первостроителей Забайкальской железной дороги с просьбой каким-то образом отдать дань памяти выдающимся инженерам в г. Иркутске, откуда непосредственно осуществлялось руководство постройкой этой дороги (рис. 8). Подписи были собраны 6 августа 2024 г. на мероприятии-встрече иркутян с праправнучкой инженера В. В. Оглоблина в Глазковском предместье на ул. Румянцева – бывшей Оглоблинской в рамках проекта «Прогулки по старому Иркутску».



Рис. 8. 6 августа 2024 г. Иркутск. Глазковское предместье

Интереснейшую экскурсию в Глазковском предместье провел Александр Викторович Хобта, на основе исторических фактов, представленных фотографий и архивных документов познакомивший собравшуюся публику с большими деяниями инженеров-путейцев в Иркутске, а потом предоставивший слово праправнучке В. В. Оглоблина, выступление которой вызвало особое любопытство и симпатию к персоне первого начальника ЗабЖД, оставившего в Иркутске неизгладимый след. Нашлись даже люди, помнившие рассказы своих родителей об этом человечном, а главное, высококультурном инженере...

В самом конце обращения родственники и потомки инженеров написали: «Нам представляется важным и правильным как минимум установление мемориальной доски на фасаде здания вокзала в Иркутске с именами А. Н. Пушечникова и его ближайших соратников Г. В. Адрианова и В. В. Оглоблина. Эти инженеры-путейцы приняли важное судьбоносное и непосредственное участие в создании всей железнодорожной инфраструктуры (зданий вокзала, управления, производственных, медицинских, культурно-образовательных учреждений, дорог, мостов и пр.), в том числе здесь, где находилось основное Управление Забайкальской железной дороги...

Это надо не нам, это необходимо сделать для нашего будущего – молодежи и подрастающего поколения, чтобы они знали и помнили своих героев, и сделать именно сейчас, когда настало Время Героев и патриотических примеров нашей славной истории России».

Подписи под обращением поставили: от родственников А. Н. Пушечникова – Андреева Алла Эдуардовна (г. Москва) и Гончаров Константин Юрьевич (г. Орел); от потомков В. В. Оглоблина – Перова Наталия Виссарионовна и Яроцкая Наталья Петровна (г. Санкт-Петербург) (рис. 9).

Автор данной статьи в качестве приложения подкрепил обращение «Краткой исторической справкой об инженерах-путейцах А. Н. Пушечникове, Г. В. Адрианове, В. В. Оглоблине», в конце которой счел нужным привести немаловажный исторический факт о том, что 26 июля 1899 г. приамурский губернатор И. И. Гродеков, проехав по Забайкальской железной дороге от Сретенска до Иркутска и изумившись искусству строителей, тут же телеграфировал князю М. И. Хилкову, что «...имена строителей достойны украшать фронтоны станций». Князь Хилков через некоторое время ответил, что «в 14 день сего августа последовало по сему предмету Высочайшее Его Императорского Величества соизволение. Дальнейшие по сему предмету распоряжения мною будут сделаны по надлежащем с Вашим превосходительством сношении» [22, л. 16].

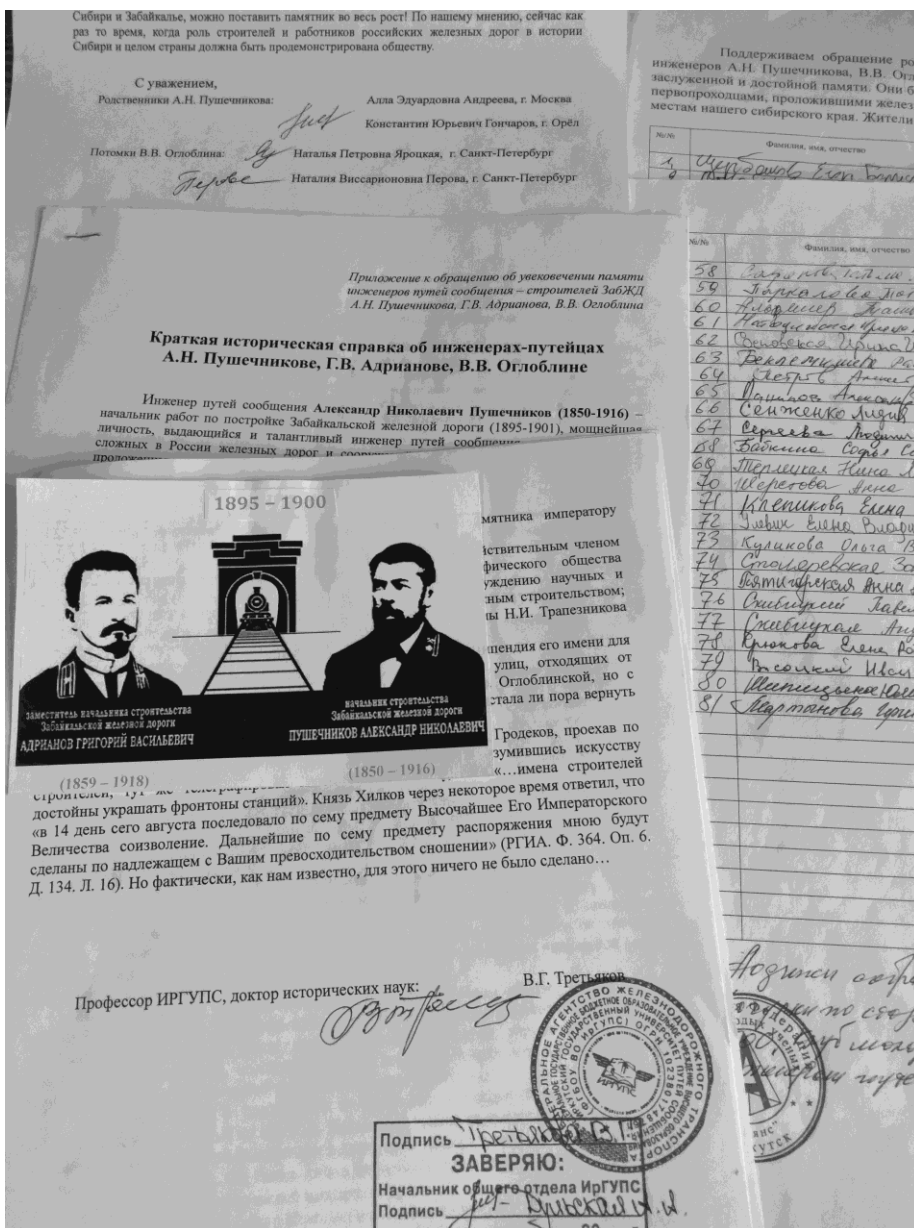


Рис. 9. 81 подпись от граждан РФ за увековечение памяти трех инженеров в Иркутске

13 сентября 2024 г. Андреева Алла Эдуардовна написала из Москвы в Иркутск: когда она пришла в приемную компании ОАО «РЖД», чтобы передать обращение ее генеральному директору, вышедший к ней сотрудник, ознакомившись с документами, «настоятельно порекомендовал этого не делать». По сути, отказал в их приеме, сославшись на то,

что «момент чрезвычайно неблагоприятен в связи с особой ситуацией в РФ» и якобы «реакция на наше обращение будет крайне негативной».

Таким образом, пакет документов вернулся в Иркутск. Члены клуба решили передать его начальнику Восточно-Сибирской железной дороги, ведь если у ЗабЖД на местном уровне получилось установить памятную доску В. В. Оглоблину, почему бы так же не сделать Восточно-Сибирской железной дороге? Почему бы сегодня не выполнить обещание, данное князем М. И. Хилковым? Как нам известно, дело так и не сдвинулось с места вплоть до 1917 г., а после Октябрьской революции об этом даже и речи не было. О таком великом, эпохальном, стратегически важном достижении царской России, как постройка Транссибирской магистрали, предпочитали не упоминать...

Громко заговорили о подвиге строителей Транссиба лишь спустя 100 лет, отдавая дань той высокой цивилизационной миссии русских инженеров, которую они с честью несли, выполняют сегодня и, надеемся, пронесут через века.

Надо отдать должное историко-краеведческому клубу «Пути сообщения Сибири», который ведет не только научно-исследовательскую и издательскую деятельность, но и полезную работу с подрастающим поколением, доводя до молодежи историю создания Великого Сибирского пути и высокой цивилизационной миссии русских инженеров, при этом пытаясь привлечь к данной теме внимание и высокого железнодорожного начальства, от которого зависит важный вопрос об увековечении памяти о выдающихся инженерах, создателях Транссиба.

Ведь есть даже специальные установления. Например, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 29 августа 2018 г. № 1918/р комитетом по управлению портфелем брендов холдинга «РЖД» рассматриваются обращения с предложениями об установлении на объектах памятных знаков в целях предоставления согласия ОАО «РЖД» как собственника объекта, а также одобрения предложений о присвоении предприятиям/учреждениям ОАО «РЖД» почетных наименований.

И тут опять проявили себя забайкальцы! Читаем в отраслевой газете «Гудок»: «Дорожный конкурс эскизов мемориальных досок в честь начальника строительства Забайкальской железной дороги Александра Пушечникова и его заместителя Григория Адрианова близится к завершению».

Целью проведения конкурса стало увековечение истории ЗабЖД и ее вклада в развитие края. Подобное мероприятие Забайкальский центр научно-технической информации и библиотек ЗабЖД организовал впервые. Составом отборочной комиссии оценивались общее восприятие, художественный уровень произведения, оригинальность идеи и содер-

жание работы, техника и качество исполнения. В заметке отмечены наиболее интересные проекты. Ведущий инженер Забайкальского центра метрологии Сергей Большаков выполнил объемную мемориальную доску с барельефом Александра Пушечникова и Григория Адрианова на макете рельсошпальной решетки, с нанесенным отдельно изготовленным участком Забайкальской железной дороги и закрепленным на рельсошпальной решетке, с указанием станций, а также плоскую мемориальную доску с выгравированными портретами и краткой биографией. Заслуживает одобрения и проект Дарьи Шевченко, преподавателя центра технического развития детского технопарка «Кванториум» Читинской детской железной дороги. Она представила макет мемориальной доски в черно-белом стиле с размещенными на ней портретами начальника строительства Забайкальской дороги А. Н. Пушечникова и его заместителя Г. В. Адрианова (см. рис. 9) [23].

Наконец, в марте 2025 г. и на ВСЖД дизайнером Дорожного центра научно-технической информации были подготовлены эскизы мемориальной доски для фасада здания вокзала на ст. Иркутск-Пассажирский. Один из них был одобрен историками дороги Т. Н. Гордиенко и А. В. Хобтой (рис. 10).



Рис. 10. Проект мемориальной доски инженерам-строителям Забайкальской железной дороги в Иркутске

Остается только надеяться, что воздание памяти героям – строителям Забайкальской железной дороги к 125-летию открытия движения поездов по магистрали 1 июля 2025 г. состоится в Иркутске и будет достойным напоминанием потомкам об этом величайшем событии в Восточной Сибири начала XX в. Напомним, что в этот день в 1900 г. Управление по постройке Забайкальской железной дороги чествовало открытие эксплуатации и «правильного» ежедневного движения поездов от Иркутска до Сретенска. Был отслужен молебен, после которого в железнодорожном управлении состоялся праздничный завтрак, сообщает нам романовская летопись г. Иркутска [24, с. 428].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Историческое просвещение как фактор государственного суверенитета // Просвет. Университет просвещения. URL: https://dzen.ru/prosvetofficial?utm_referrer=www.google.com.
2. Путешествие книги по Великому Сибирскому пути: комплект открыток с изображениями из книги Т. Н. Гордиенко «Просветительская деятельность инженеров путей сообщения в Сибири, или История продвижения книги по Великому Сибирскому пути (1895–1917)». М. : УМЦ ЖДТ, 2019. [Суперобложка. 21 шт.].
3. Новосёлова Е. В России появится общество историков транспорта / Е. Новосёлова // Родина. 2024. 10 окт.
4. Учредительная конференция по созданию Общероссийской общественной организации «Российское общество историков транспорта». URL: <https://roit.ru>.
5. Учредительные собрания историков транспорта // Гудок. 2024. 9 дек. (вып. 182). С. 1–2.
6. Щербаков Е. Большой успех юного ученого / Е. Щербаков // Гудок | Восточно-Сибирский путь. 2024. 12 апр. (вып. 12).
7. Гордиенко Т. Н. Высокое призвание инженера путей сообщения / Т. Н. Гордиенко // Техник транспорта: образование и практика. 2023. Т. 4, вып. 1. С. 101–107.
8. 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).
9. Никифорова Н. В. Григорий Васильевич Адрианов (1859–1918) / Н. В. Никифорова. Иркутск : Гуманитар. центр – б-ка им. семьи Полевых, ист.-краевед. клуб «Пути сообщения Сибири», 2020. 100 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 3).
10. Ринчинов С. Отложенный молебен на пароходе / С. Ринчинов // Гудок. 2020. 30 окт. (№ 204).
11. Хобта А. В. Болеслав Устинович Савримович (1836–1905): к 115-летию Кругобайкальской железной дороги / А. В. Хобта. Иркутск : Гуманитар. центр – б-ка им. семьи Полевых, ист.-краевед. клуб «Пути сообщения Сибири» : Призма, 2020. 84 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 4).
12. Гордиенко Т. Н. Семен Григорьевич Крушкол (1857–1916): к 115-летию Кругобайкальской железной дороги / Т. Н. Гордиенко. Иркутск : Гуманитар. центр – б-ка им. семьи Полевых : Призма, 2019. 94 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 7).

13. *Гордиенко Т. Н.* Федор Иванович Кнорринг (1854–1914): к 165-летию со дня рождения / Т. Н. Гордиенко, А. В. Хобта. Иркутск : Гум. центр – б-ка им. семьи Полевых, ист.-краевед. клуб «Пути сообщения Сибири» : Призма, 2019. 88 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 3).
14. *Гордиенко Т. Н.* Лапкин Георгий Иванович (1876–1958): к 145-летию со дня рождения / Т. Н. Гордиенко. Иркутск : Гуманитар. центр – б-ка им. семьи Полевых, ист.-краевед. клуб «Пути сообщения Сибири» : Призма, 2021. 86 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 8).
15. *Хобта А. В.* Александр Васильевич Ливеровский (1867–1951): к 155-летию со дня рождения / А. В. Хобта. Иркутск : Гуманитар. центр – б-ка им. семьи Полевых, ист.-краевед. клуб «Пути сообщения Сибири» : Призма, 2022. 100 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 9).
16. *Гордиенко Т. Н.* Григорий Моисеевич Будагов (1852–1921): к 170-летию со дня рождения / Т. Н. Гордиенко, А. В. Хобта. Иркутск : Призма, 2022. 96 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 10).
17. Обозначены лучшие // Литературная газета. 2023. 18 февр.
18. Национальная премия «Лучшие книги, издательства, проекты года – 2023» // Литературная газета. 2024. 27 янв.
19. Победители VII Международного конкурса изданий для образовательных организаций и учреждений высшего образования, осуществляющих подготовку по укрупненным группам специальностей и направлениям подготовки «Транспорт-2023». М. : Росжелдор, 2023.
20. Навстречу Великой Победе // Дорпрофжел на ВСЖД – филиале ОАО «РЖД» : [сайт]. URL: <http://dprof38.ru/?ysclid=mbup56ln3z758438511>.
21. *Донцов С.* Школьники увековечили память инженера-путейца / С. Донцов // Гудок. 2013. 26 нояб. (№ 213).
22. РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 134.
23. *Горлов А.* Творческое соревнование в день памяти строителям ЗабЖД / А. Горлов // Гудок | Забайкальская магистраль. 2021. 14 февр. (№ 063).
24. *Романов Н. С.* Летопись города Иркутска за 1881–1901 гг. / Н. С. Романов ; изд. подгот. Н. В. Куликаускаене. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1993. 542 с.

УДК 94(571.53)

В. В. Ткачев*

ПОЕЗД ПОБЕДЫ КАК ТЕМА В ТВОРЧЕСТВЕ ХУДОЖНИКОВ

Возвращение участников Великой Отечественной войны с фронта является одной из важных тем в изобразительном искусстве. К ней обращались многие художники, в частности такие, как Николай Никитович Репин, Михаил Юрьевич Кугач и др. На их полотнах отражена значимость этого момента, запечатлены образы военных, их близких, показаны моменты жизни того времени. В статье с опорой на искусствоведческую литературу анализируется данная тема в изобразительном искусстве на примере творчества названных художников.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история искусства, Великая Отечественная война, искусствоведение, пути сообщения, выставки, художественная жизнь, художественные музеи, историческая живопись.

V. V. Tkachev

VICTORY TRAIN AS A THEME IN THE ARTISTS' ARTWORKS

The return of the Great Patriotic War participants from the front is one of the important themes for disclosure in the fine arts. Many artists, such as Nikolai Nikitovich Repin, Mikhail Yuryevich Kugach, turned to the history of the railway, which confirms the importance of communication routes for each person. Based on literature, paintings are considered, which depict soldiers, their families, residents of populated areas. As part of the study of meeting places with participants in military events, artists managed to analyze in detail the conditions, the significance of each moment, which made it possible to choose and create images.

KEYWORDS: history of art, Great Patriotic War, art history, communications, exhibitions, artistic life, art museums, historical painting.

Художники всегда проявляли большой интерес к истории событий Великой Отечественной войны (1941–1945). Их интересует участие жителей разных регионов в сражениях, жизнь страны в это непростое вре-

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

мя, судьбы солдат, родственников героев. И, конечно же, они изображают на своих картинах такие радостные моменты, как встреча поездов с фронта.

Искусство во все времена служит важным отражением исторических событий, демонстрируя, как культурные, политические и социальные изменения влияют на творческие выражения. На протяжении веков художники, писатели и музыканты использовали творчество, чтобы запечатлеть дух времени, передать свои эмоции и мысли о происходящем.

Каждое произведение художника не просто отражает значимые исторические события, но и формирует общественное мнение о них. Живописные полотна становятся средством диалога, позволяя зрителям осмысливать и воспринимать сложные аспекты исторического контекста.

Художники, работавшие в разные периоды, играли важную роль, способствуя сохранению исторической памяти для следующих поколений, и. Их произведения становились не просто живописными работами, а мощным средством выражения эмоционального состояния общества в разные времена.

Художники, работавшие в разные периоды в составе творческих организаций, активно обращались в своих произведениях к теме Великой Отечественной войны. Современное время характеризуется переосмыслением исторических событий и их значимости для формирования национальной идентичности. Многие авторы стремятся передать свои чувства и переживания, связанные с этой трагической страницей истории [1].

Творчество художников стало важным вкладом в изучение советского искусства. Их работы отражают не только личные переживания, но и общее стремление к осмыслению исторической памяти. Важно отметить, что в это время происходила и политическая трансформация в стране, что также влияло на восприятие войны. Художники стремились показать, как события прошлого продолжают оказывать влияние на современное общество.

Каждая деталь, от выбора цвета до темы, направлена на создание глубокого эмоционального отклика у зрителя. Это не просто картина, а целый мир чувств и переживаний, который художник стремится передать. Следовательно, искусство живописи становится важным средством коммуникации, позволяющим людям сопереживать и понимать друг друга на эмоциональном уровне.

В настоящее время научным сообществом публикуются труды, в которые анализируются живописные полотна, графические работы, созданные за последний период. Каждая выпускаемая книга и статья передают подробные сведения о сюжетах, которые выбирали авторы. Они

поясняют, почему в творчестве художников остается актуальным интерес к теме железной дороги: потому, что человек на протяжении всей жизни перемещается, находится в движении [2, с. 17; 3, с. 25].

Сегодня все чаще проводятся выставки, на которых люди знакомятся с работами художников, обращавшихся к военной теме, к теме подвигов героев, воинских частей и отрядов и др. [4, с. 13; 5, с. 4; 6, с. 22]. Также живописные полотна, которые размещаются в залах музеев и картинных галерей, отражают важные моменты встречи родных с фронта: переживание за потерю близких, радость от ожидаемой встречи и многие другие [7; 8, с. 92].

В каждом выставочном проекте размещаются как новые, так и уже известные картины, графические работы, которые передают основные идеи авторов, их отношение к происходящему [9–11].

Живописные полотна открываются для исследователей как источники изучения исторических событий, сюжетных линий, которые выбирали многие мастера [12, с. 8; 13, с. 9; 14, с. 81–94].

Картины входят в состав печатных изданий, художественных альбомов, благодаря чему можно познакомиться с произведениями известных художников, в том числе поднимающих тему железной дороги в жизни человека [15, с. 18]. Подобные издания предоставляют читателям возможность узнать о тех событиях, которые были связаны с сохранением памяти о героях – участниках войны. В последнее время вышло достаточное количество таких изданий, что позволяет продемонстрировать широкой публике находящиеся в фондах музеев художественные собрания [16, с. 31].

В литературе о культурном наследии разных периодов, в том числе периода Великой Отечественной войны, редко встречаются материалы о том, как художники создавали и создают сюжеты о встрече поездов с фронта, возвращающихся домой после завершения боевых действий. Такие картины запечатлевают героев, их отношения с близкими, способствуя сохранению и передаче самого ценного из поколения в поколение. В настоящее время появилась необходимость рассказывать о современных живописных полотнах, которые демонстрируют такие исторические моменты.

Искусство в разных формах и видах использует все возможности, чтобы передать предложенную автором определенную тему. Благодаря собственным знаниям художественных приемов, а также опираясь на воспоминания участников разных исторических событий, возможно более реалистично и глубоко раскрывать соответствующие сюжеты. Одним из таких сюжетов является встреча героев, участников Великой

Отечественной войны, возвращающихся с фронта, который стремились раскрыть многие художники.

Достижение каждого такого живописного полотна художника заключается в том, что авторы стремились передать момент эмоционального сопереживания. Это сопереживание позволяет зрителю не просто наблюдать за изображением, а чувствовать ту атмосферу, которую создал художник. Важным аспектом является использование цветовой палитры. Например, яркие, насыщенные цвета могут вызывать радость или восторг, тогда как приглушенные и холодные оттенки способны передать грусть или меланхолию [17, с. 12].

Композиционная структура картины играет значительную роль. Расположение объектов, линии и формы направляют взгляд зрителя и создают динамику. Этот элемент формирует ощущение движения, что усиливает эмоциональную реакцию зрителей.

Не менее важен и выбор темы. Многие художники обращаются к человеческим эмоциям, запечатлевая моменты счастья, печали или умиротворения [Там же, с. 14].

Одной из ключевых тем в изобразительном искусстве стала победа в Великой Отечественной войне, и многие из таких произведений связаны с темой железной дороги, ведь именно на вокзалах и перронах встречали возвращавшихся с войны солдат.

На картине Николая Никитовича Репина «С Победой!» (1995) изображение динамично. Полотно выглядит очень позитивным: люди, одежда, архитектурные сооружения залиты солнечным светом, на мосту через железнодорожные пути висит ярко-красный лозунг и портрет И. В. Сталина. При взгляде на картину остается ощущение неподдельной искренней радости за советский народ, как будто для этих людей прошли абсолютно все беды и печали [18].

Картина «На фронт» (2018) запечатлела отправку солдат Красной Армии поездом на фронт. На первом плане изображен плакат «Родина-мать зовет!», который объясняет значимость отъезда каждого из них – важно покинуть свои родные земли, чтобы враг не добрался до городов и деревень, не уничтожил дома и не разрушил семейные традиции. На лице каждого героя картины видна уверенность в победе и ответственность за принятое решение. Сюжет получился запоминающимся для каждого, кто впервые увидел данное изображение.

Николай Никитович Репин – советский и российский живописец, график и педагог, народный художник Российской Федерации, член Санкт-Петербургского союза художников.

Николай Никитович посвящает свое творчество военной теме, реализуя свои идеи в таких работах, как «Блокадный хлеб» (2017), «Прово-

ды на фронт» (2018), «На фронт» (2018), «Дороги войны» (1999), «Освобождение» (2014), «Георгий Константинович Жуков (Прорыв блокады)» (2011), «Победный 45-й» и многие другие.

Художник родился 25 октября 1932 г. в с. Банищи Курской области. В 1952 г. после окончания средней школы приехал в Ленинград и поступил в Ленинградское художественно-педагогическое училище. Занимался у Л. Н. Орехова [18].

Окончив училище, Н. Н. Репин в 1958 г. поступил на живописный факультет Ленинградского института живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина. Занимался у А. А. Мыльникова, М. С. Копейкина, В. Г. Вальцева. В 1964 г. окончил институт по мастерской А. А. Мыльникова с присвоением квалификации художника живописи и педагога. Дипломная работа – жанровая картина «Северная фактория» [Там же]. В том же году по результатам дипломной картины Н. Н. Репин был принят в члены Ленинградского союза художников.

После окончания института Н. Н. Репин продолжил занятия в творческой мастерской Академии художеств у А. А. Мыльникова. Участвовал в выставках с 1964 г., писал портреты, жанровые и исторические картины, пейзажи. Одновременно в 1960-е гг. начал преподавательскую деятельность в Ленинградском институте живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина, пройдя путь от ассистента до профессора.

В 1989 г. Н. Н. Репин был удостоен почетного звания заслуженного художника, в 2003 г. – почетного звания «Народный художник Российской Федерации». Н. Н. Репин является действительным членом Петровской академии наук и искусств.

Произведения художника находятся в Русском музее, в музеях и частных собраниях в России, Германии, Японии, Франции, Испании, Италии, Китае, США и других странах [Там же].

В собраниях художественных музеев и картинных галереях России находятся работы мастеров, которые подтверждают проявление интереса творческого сообщества к теме железной дороги в контексте исторических событий. В частности, М. Ю. Кугач, как и многие другие деятели искусства, обращается к моменту встречи поездов с участниками войны.

Картина Михаила Юрьевича Кугача «После победы» (1980), находящаяся в собрании Приморской государственной картинной галереи, выглядит более реалистичной, в ней чуть меньше таких ярких эмоций, как на полотне Н. Н. Репина. Кто-то на перроне радуется встрече, но есть и те, кто тревожно замер в ожидании, не зная, встретят ли они вновь своих родных. Здесь меньше ярких, солнечных красок, преобладает сочетание болотно-зеленого цвета военной формы солдат и синего с бе-

лым на платьях женщин, как будто именно эти оттенки выражают противопоставление войны и мирной жизни [19].

На картине изображена встреча фронтовиков на перроне железнодорожного вокзала. В многочисленных эпизодах долгожданной встречи, представленных на полотне, читаются судьбы людей, полные потерь, страданий и бесконечно длившегося ожидания конца войны.

Михаил Юрьевич Кугач – заслуженный художник России, академик Российской академии художеств.

Он родился в семье известных художников, и его жизненный путь был заранее предопределен судьбой. Он впитал их творческие принципы и всем своим творчеством продолжил дальнейшее развитие русской реалистической школы.

Его произведения обладают высочайшей живописной культурой. Они наполнены сыновними чувствами к неповторимой природе родной земли, людям, живущим и работающим на ней, к нашей истории и нашим традициям.

Михаил Юрьевич – член династии художников Кугач. В русском искусстве известно немало династий художников: это братья Маковские (вторая половина XIX в.), семья Бенуа (рубеж столетий), Шмариновы, Салаховы, Глазуновы (XX в.) [20].

Михаил Юрьевич Кугач родился 2 января 1939 г. в с. Спас Красногорского района Московской области в семье художников Ольги Григорьевны Светличной и Юрия Петровича Кугача. Можно сказать, что сама судьба предопределила дальнейший жизненный путь нашего героя, с юных лет предоставив ему возможность погрузиться в волшебный мир искусства.

С раннего детства он увлекся рисованием, что очень поощрялось родителями Михаила. У деда по отцовской линии, который в свое время встречался с самим В. И. Лениным и которого очень ценил И. В. Сталин, была большая библиотека, постоянно привлекавшая внимание внука. Особенно любил читать маленький Михаил книги о животных, которые были прекрасно иллюстрированы. Со временем начал их перерисовывать, результат понравился не только самому юному художнику, но и окружавшим его взрослым. Со временем перерисовал все тома.

Кроме этого, Михаил рисовал воображаемые сцены, которые рождались после прослушивания радиопередач на военные темы. Продолжал рисовать и после поступления в начальную школу. Особенно радовали успехи сына его отца, известного художника Юрия Кугача, ставшего для него фактически первым учителем. Михаил старательно впитывал все, о чем ему рассказывал отец, открывая для себя новые тайны профессионального мастерства и получая ответы на свои вопросы.

Юрий Кугач в своем творчестве всегда проповедовал женское начало. Известны такие его произведения, как «Перед танцами», «В субботу», «Хозяйка», «Первые шаги».

Михаил же в своих произведениях будет отдавать предпочтение мужчинам, потому что, так уж случилось, он не чувствовал, не понимал до поры до времени женщин, и писать всегда старался то, что ближе к сердцу, чего душа требует, иначе, если писать под заказ, быстро и непременно кончишься как художник. В этом он был абсолютно уверен.

Отмечая несомненное природное дарование сына, Юрий Петрович, тем не менее, не настаивал на том, чтобы он после окончания школы непременно выбрал профессию художника. И хотя дед и отец были с детства непререкаемыми авторитетами для Михаила, он остался очень благодарен отцу за предоставленное ему право самому выбрать свой путь в жизни. И он был осмысленно выбран – Михаил твердо решил продолжить дело отца и стать профессиональным художником.

Рассматривая записи Михаила Юрьевича к выставкам для газет, можно узнать о том, что он очень гордился своими корнями, и в первую очередь своим дедом: «Само присутствие деда, образованность его заставляли меня все время подтягиваться. Именно он научил меня поступать обдуманно в жизни» [21]. До десяти лет Михаил с родителями жил в городе, а позже семья переехала в деревню на р. Мсте вблизи «Академической дачи» имени И. Е. Репина в Тверскую область, где будущий художник столкнулся совсем с другой жизнью, другой речью, другими привычками, другим миром.

Но именно здесь и познакомился с настоящей жизнью русского человека Михаил Кугач, являясь непосредственным свидетелем, а зачастую и участником этой жизни со всеми ее прелестями и невзгодами, радостями и печальями.

Он писал так: «Говорят: “русская идея, русская идея”... А идея заключается в том, чтобы жить среди народа и впитывать в себя его идеологию. Художник должен уметь косить сено, ловить рыбу, ходить на охоту, заготавливать дрова на зиму, быть неприметным. Но именно тогда ему легче будет впитывать в себя эту идеологию. Ее и выражает художник» [Там же]. Очень часто делился с окружающими своими мыслями Михаил Юрьевич. По его картинам и можно судить о нынешней жизни русского человека.

В 1949 г. Михаил Кугач начинает учиться в Московской средней художественной школе при Государственном художественном институте имени Сурикова, по окончании которой, в 1956 г., поступает на факультет станковой живописи Московского государственного художественного института имени В. И. Сурикова. Диплом защитил в 1962 г. по

мастерской Петра Дмитриевича Покаржевского (1889–1968), известного в профессиональной среде русского и советского живописца, графика, профессора и педагога, картиной «1924 год. Гудки».

В 1965 г. Михаил Кугач был принят в члены Союза художников СССР. В 1967–1968 гг. Кугач работает в творческой мастерской Академии художеств СССР у Бориса Иогансона (1893–1973), сумевшего соединить своего молодого ученика живой творческой нитью с искусством его великих предшественников, наказав никогда не изменять глубине и нравственной чистоте, столь характерным для русского искусства. Борис Владимирович Иогансон очень высоко ценил творческий потенциал своего ученика и, предрекая ему большое будущее, не ошибся.

Многочисленные жанровые полотна, пейзажи и натюрморты Михаила Кугача проникнуты любовью к природе среднерусской земли, людям, живущим и творящим на ней. Его работы очень узнаваемы, ибо Кугач считает своей основной миссией как художника своим творчеством благоговейно славить божий мир. И это у него получается блестяще, потому что он плоть от плоти своего народа, его истинный и любящий сын, готовый делить с ним его радости и горести, победы и поражения.

Его полотна, повествующие о жизни русского человека с его радостями и печалью, всегда наполнены особой душевной теплотой, чутким вниманием к окружающему миру. В совершенстве владея искусством передачи цвета, Михаил Кугач мастерски придает своим полотнам эмоционально-содержательную значимость. Безошибочно найденное и филигранно переданное состояние природы на его картинах всегда является носителем душевного и эмоционального состояния героев его полотен [21].

Таким образом, в картинах русских художников мотив встречи героев, участников Великой Отечественной войны, предстает как важное историческое событие как для всей страны, так и для каждой отдельной семьи. Эти полотна передают то, что возвращение солдат с фронта – трогательное и яркое событие, сопровождающееся большой радостью.

В искусстве тема войны относится к одной из самых важных, поэтому многие выставочные проекты продолжают развиваться в данном направлении. Картины художников, изображающие встречу героев, необходимо продолжать изучать, так как они предоставляют зрителям возможность погрузиться в события прошлого. Благодаря таким проектам их посетители лучше понимают, как жили люди в военные годы, что чувствовали, с какими трудностями сталкивались и какие важные задачи решали.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Ткачев В. В.* К вопросу о представлении Транссибирской железной дороги деятелями искусства (на примере творчества П. Я. Пясецкого) / В. В. Ткачев // *Культура. Наука. Образование.* 2023. № 1 (66). С. 15–24.
2. Государственная Третьяковская галерея: история и коллекции / редкол.: Я. В. Брук (отв. ред.) и др. ; вступ. ст. Ю. К. Королева. 3-е изд., стер. М. : Искусство, 1988. 444 с.
3. Очерки истории советского искусства: архитектура, живопись, скульптура, графика / П. А. Павлов, А. М. Журавлев, А. И. Морозов и др. ; отв. ред. Г. Г. Поспелов. М. : Сов. художник, 1980. 263 с.
4. История советского искусства: живопись, скульптура, графика / Науч.-исслед. ин-т теории и истории изобразит. искусств Акад. художеств СССР ; ред. кол.: Б. В. Веймарн и др. М. : Искусство, 1965–1968. Т. 2. 323 с.
5. *Анисов Л. М.* Михаил Юрьевич Кугач / Л. М. Анисов. М. : Арт-Проект, 2018. 125 с.
6. *Майорова Н.* История русской живописи. Вторая половина XX века / Наталия Майорова, Геннадий Скоков. М. : Белый город, 2007. 125 с.
7. *Мальшева Е. М.* Тема Великой Отечественной войны в советском (российском) изобразительном искусстве / Е. М. Мальшева // *Мир глазами черкесских художников* : электрон. науч. изд. (сб. ст.) / сост. и гл. ред. А. Н. Соколова. Майкоп : ЭлИТ, 2020. С. 121–132.
8. *Мальшева Е. М.* Испытание. Социум и власть: проблемы взаимодействия в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. / Е. М. Мальшева. Майкоп : Адыгея, 2000. 432 с.
9. *Красильникова М. Б.* Смысловая оппозиция дорога/дом в контексте культурного перехода / М. Б. Красильникова // *Культура и текст: культурный смысл и коммуникативные стратегии* : сб. материалов науч. конф. Барнаул : Изд-во БГПУ, 2008. С. 201–213.
10. *Мальцева Е. А.* Железная дорога в советском изобразительном искусстве: эволюция образа / Е. А. Мальцева // *Мир культуры: искусство, наука, образование* : сб. науч. ст. Челябинск : ЮУрГИИ им. П. И. Чайковского, 2020. Вып. 9. С. 109–111.
11. *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 ЮУрГИИ им. П. И. Чайковского, 2023. С. 113–114.
12. Железные дороги России в истории и культуре народа (книга-альбом) : в 2 т. М. : Известия, 2019. Т. 1. 256 с.
13. Советское искусство. Живопись, скульптура, рисунок и акварель : каталог / сост. А. Д. Фатьянов. Иркутск : Иркут. обл. тип. № 1, 1982. 302 с.
14. Советское искусство на переломе: от 1960-х к 1980-м: к 60-летию выставки «30 лет МОСХ» в московском «Манеже» / науч. ред. Е. О. Романова. М. : Рос. акад. художеств, 2022. 324 с.
15. Иркутский художественный музей им. В. П. Сукачева. Живопись. Графика. Декоративно-прикладное искусство : альбом. СПб. : ТОО изд. АРС, 1993. 264 с.
16. *Фатьянов А. Д.* Судьба сокровищ / А. Д. Фатьянов. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1967. 168 с.
17. *Фатьянов А. Д.* Художники, выставки, коллекционеры Иркутской губернии / А. Д. Фатьянов. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1995. 192 с.
18. С Победой! // Николай Никитович Репин : [сайт]. URL: <http://abgv.ru/main>.

19. Михаил Юрьевич Кугач // Российская академия художеств : [сайт]. URL: https://rah.ru/the_academy_today/the_members_of_the_academie/member.php?ID=51403.
20. Михаил Юрьевич Кугач // Виртуальный Русский музей : [сайт]. URL: https://rusmuseumvrm.ru/reference/classifier/author/kugach_my_mr/index.php.
21. Михаил Юрьевич Кугач. «После победы» // Виртуальный Русский музей : [сайт]. URL: https://rusmuseumvrm.ru/data/collections/museums/primorskaya_gosudarstvennaya_kartinnaya_galereya_vladivostok/kugach_m.yu._posle_pobedi._1980._orgalit_holst_maslo._pgkg/index.php.

УДК 94

В. В. Михаэлис*

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ПО ОХРАНЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В 1918–1945 ГГ. (НА ПРИМЕРЕ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)

В статье показана история работы подразделений НКВД, занимавшихся охраной объектов железнодорожной инфраструктуры. Рассматривается эволюция специализированного органа, который изначально входил в состав Народного комиссариата путей сообщения, а во время Великой Отечественной войны был передан в подчинение НКВД. Анализируются полномочия и функции войск НКВД, ответственных за охрану железной дороги, которые включали не только физическую защиту железнодорожных объектов (таких, как станции, электростанции и водокачки), но и контроль за их эксплуатацией. К задачам данного формирования относились задержание дезертиров, затемнение мостов, разведка прилегающей территории и помощь в тушении пожаров. Для эффективного выполнения этих задач войска НКВД располагали как стрелковым оружием, так и специализированной техникой, включая бронепоезда и бронев вагоны. Указаны трудности, с которыми столкнулись сотрудники названного органа в военные годы, а также описаны предпринятые для их преодоления меры. Служба сотрудников НКВД усложнялась их непосредственным участием в боевых действиях. Обеспечение безопасности железнодорожной инфраструктуры также находилось в ведении органов милиции, которые контролировали общественный порядок и раскрывали преступления в данной области. В качестве примера рассматривается деятельность НКВД по охране железнодорожных объектов и обеспечению режима запретной зоны в Прибайкалье. В статье представлены архивные документы, содержащие информацию о полномочиях правоохранительных органов в сфере безопасности Восточно-Сибирской железной дороги, а также сведения об их личном составе.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *охрана тыла, охрана железной дороги, инфраструктура, войска по охране железной дороги, транспортная милиция, история правоохранительных органов.*

* **Михаэлис Владимир Вячеславович**, кандидат педагогических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

V. V. Mikhaelis

LAW ENFORCEMENT ACTIVITIES TO PROTECT RAILWAY INFRASTRUCTURE IN 1918–1945 (USING THE EAST SIBERIAN RAILWAY AS AN EXAMPLE)

This paper presents the history of the NKVD units involved in protecting railway infrastructure facilities. It examines the evolution of a specialized agency that was initially part of the People's Commissariat of Railways and was transferred to the NKVD during the Great Patriotic War. It analyzes the powers and functions of the NKVD troops responsible for protecting the railway, which included not only the physical protection of railway facilities (such as stations, power plants, and water pumps), but also control over their operation. Their tasks included detaining deserters, darkening bridges, reconnaissance of adjacent territory, and assistance in extinguishing fires. To effectively perform these tasks, the NKVD troops had both small arms and specialized equipment, including armored trains and armored cars. The difficulties that employees encountered during the war years are indicated, as well as the measures taken to overcome them. The service of NKVD employees was complicated by their direct participation in hostilities. The security of the railway infrastructure was also under the jurisdiction of the police, which controlled public order and solved crimes in this area. As an example, the activities of the NKVD in protecting railway facilities and ensuring the regime of the restricted area in the Baikal region are considered. The article presents archival documents containing information on the powers of law enforcement agencies in the field of security of the East Siberian Railway, as well as data on personnel.

KEYWORDS: *home guard, railway security, infrastructure, railway security troops, transport police, history of law enforcement agencies.*

Обеспечение безопасности железнодорожной инфраструктуры во все периоды существования железной дороги являлось его важной составляющей, что обусловлено не только высоким уровнем потенциального ущерба, но и стратегической значимостью железнодорожного транспорта для экономики и обороноспособности страны. Особенно это касается нашего государства. Большая протяженность его территории с востока на запад, отсутствие удобных водных и автомобильных трасс, резко континентальный климат делают железнодорожное сообщение критическим фактором обеспечения экономической стабильности и территориальной целостности государства. В свою очередь, функционирование железной дороги невозможно без поддержания порядка на протяженных путях сообщения. Характеризуя важность железной дороги, уместным будет процитировать В. И. Ленина: «Железные дороги – это гвоздь, то одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм» [1, с. 271].

В 1892 г. в Российской империи были приняты Временные Правила об употреблении путевыми сторожами Средне-Сибирской железной

дороги оружия при исполнении служебных обязанностей, согласно которым путевые сторожа Средне-Сибирской железной дороги, исполняя свои служебные обязанности в пределах охраняемой зоны, имели право на оружие и рассматривались как часовые. Таким образом, они могли применять оружие для защиты от вооруженных нападений, а также против злоумышленников, угрожавших безопасности поездов, включая нападения на поезда и умышленное разрушение железнодорожных путей, мостов и других сооружений. В связи с этим вооруженные путевые сторожа могут считаться предшественниками ведомственной охраны железнодорожного транспорта [2].

С самого начала своего существования молодая республика столкнулась с необходимостью обеспечения сохранности грузов при их перевозке, а также охраны путей сообщения. Первоначально к решению данной проблемы были привлечены местные органы власти, а также отряды железнодорожников и Красной гвардии. Однако этих мер оказалось недостаточно. Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) тоже не смог самостоятельно справиться с ситуацией. Порядок начали наводить не только НКПС, но и другие учреждения, такие как Народный комиссариат внутренних дел (НКВД), Народный комиссариат по военным делам, Народный комиссариат продовольствия и Всероссийская чрезвычайная комиссия по борьбе с контрреволюцией и саботажем при Совете народных комиссаров (СНК) РСФСР. Сперва совместные действия этих ведомств принесли положительные результаты. Тем не менее вскоре стало очевидно, что требуется централизованное руководство для охраны железнодорожного транспорта. 30 января (12 февраля) 1918 г. была создана Всероссийская междуведомственная чрезвычайная комиссия по охране дорог (ВМЧК) с целью обеспечения регулярного снабжения населения продовольствием и товарами первой необходимости. 21 февраля 1918 г. комиссию возглавил большевик В. И. Невский. На охрану железной дороги направлялись [3] или создавались на местах вооруженные отряды охраны.

26 марта (13 марта по старому стилю) 1918 г. ВМЧК была передана в структуру НКПС РСФСР, что ознаменовало начало формирования специализированной системы охраны железнодорожной инфраструктуры. В этот период была организована военизированная охрана железнодорожных линий, укомплектованная преимущественно железнодорожными служащими, находившимися в подчинении ответственных лиц, назначаемых непосредственно народным комиссаром. Наряду с охранными функциями данные подразделения выполняли задачи мобильных контрольных групп, осуществляющих борьбу с нарушением правил про-

езда и транспортировки грузов, а также с нерациональным использованием вагонного парка и локомотивов.

Постановлением СНК от 17 июля 1918 г. ВМЧК была упразднена, а ее функции переданы Управлению по охране путей сообщения при НКПС РСФСР, возглавляемому Н. К. Беляковым. Планировалось наращивание численности охранного контингента до 70 тыс. чел. посредством привлечения кандидатов, рекомендованных рабочими, профессиональными и крестьянскими организациями [4]. Вооруженные подразделения, сформированные в рамках реорганизации, способствовали стабилизации обстановки на железнодорожном транспорте, обеспечивая защиту железнодорожников от преступных посягательств.

12 ноября 1923 г., после создания СССР, Наркомат путей сообщения РСФСР был преобразован в общесоюзный Народный комиссариат путей сообщения СССР. Его первым главой стал Ф. Э. Дзержинский. В рамках наркомата была организована Охрана путей сообщения, состоявшая из вольнонаемных сотрудников, которые обязаны были служить не менее шести месяцев. Подразделения функционировали в соответствии с уставами дисциплинарной и гарнизонной службы Красной армии, а также с Положением об Охране железнодорожных путей сообщения, Инструкцией по охране и другими актами НКПС СССР. Служащие в Охране заносились в особый железнодорожный учет и не подлежали призыву на военную службу в случае мобилизации до специального постановления Совета труда и обороны.

В 1923 г. ответственность за защиту железнодорожных объектов, в том числе мостов стратегического значения, была передана НКПС. С 4 декабря 1923 г. в рамках Охраны путей сообщения начали формироваться специальные вооруженные отряды (ОВО), личный состав которых стал действовать в соответствии с уставами и правилами, применяемыми в Рабоче-крестьянской Красной армии. В результате создания ОВО вооруженная охрана НКПС была разделена на две категории: невоенизированную, предназначенную для защиты имущества и перевозимых грузов, и военизированную, основная задача которой заключалась в охране объектов со стратегическим значением. Управление обоими типами охраны в центральных офисах и на железных дорогах оставалось единым. Каждый отряд был оснащен станковым пулеметом, который использовался для сопровождения пассажирских и грузовых составов с особо ценными или важными грузами.

Увеличение боеспособности подразделений Охраны путей сообщения способствовало значительному снижению количества массовых нападений на железнодорожные объекты, а также на грузовые и пасса-

жирские поезда. Важно отметить специфические меры, предпринятые НКПС в 1923 г. для материального поощрения работников железнодорожного транспорта. В частности, каждому сотруднику, который задержал вора вместе с похищенным имуществом в полном объеме, полагалось вознаграждение в размере 25 % от объявленной стоимости ценности, а в случае необъявленной стоимости – в размере 25 % от рыночной стоимости похищенного. Таким образом, если в 1922 г. было похищено 7 888 724 пуда грузов, то в 1923 г. этот показатель снизился до 2 221 000 пудов. В сентябре 1924 г. отмечалось, что «явные хищения, совершаемые путем срыва пломб, прогона вагонов и т. п., почти совершенно прекратились на транспорте...» [5].

В резолюциях и постановлениях XV съезда ВКП(б), состоявшегося в ноябре 1927 г., подчеркивалось, что пятилетний план должен учитывать вероятность агрессии против СССР и способы ее отражения. Начиная с 1927 г. произошло сокращение НЭПа во всех аспектах экономической и социальной политики, была осуществлена плановая военизация ряда отраслей экономики. На основе ведомственной охраны была создана военизированная охрана – специальные вооруженные отряды, организованные по принципу военных подразделений.

Охрана путей сообщения была преобразована в Стрелковую охрану путей сообщения, при этом срок службы в данной охране был увеличен с шести месяцев до двух лет. Лица, поступившие на службу в этот орган, относились к категории милитаризованных работников, на которых не распространялось трудовое законодательство, и обладали правами и обязанностями, сопоставимыми с правами и обязанностями военнослужащих, с учетом особенностей их деятельности.

Во второй половине 1929 г. подразделения стрелковой охраны Уссурийской железной дороги были задействованы в советско-китайском вооруженном противостоянии на Китайско-Восточной железной дороге, где эффективно обеспечивали безопасность объектов железнодорожной инфраструктуры [6, л. 114].

В 1931 г. стрелковые формирования, дислоцированные для защиты Средне-Азиатской железной дороги, принимали участие в боевых действиях против басмаческих группировок [7], которые осуществляли диверсионные акты, такие как разрушение железнодорожного полотна, провоцирование крушений поездов, поджоги зданий и убийства сотрудников железнодорожного транспорта [Там же].

4 декабря 1931 г. СНК СССР возложил на войска Объединенного государственного политического управления (ОГПУ) обязанности по охране и защите железнодорожных объектов. В совместном приказе НКПС и ОГПУ, изданном 13 декабря 1931 г., были изложены конкрет-

ные меры по передаче стрелковой охраны НКПС в состав ОГПУ до 1 января 1932 г. Подразделения стрелковой охраны НКПС были преобразованы в военные части, отвечающие за защиту железнодорожных сооружений. С 1934 г. эти воинские части стали частью НКВД СССР. Реорганизация военизированной охраны совпала с массовым голодом, который охватил страну в 1932–1933 гг. Грузовые поезда подвергались атакам групп голодающих численностью до 120 чел. Вооруженная охрана НКПС, состоявшая исключительно из сторожей, не справлялась с задачами по предотвращению хищений грузов. В связи с этим на основании решения Политического бюро ЦК ВКП(б) было принято постановление Совета труда и обороны СССР от 27 июля 1932 г. о восстановлении стрелковой охраны в системе НКПС. Таким образом, фактически пришлось заново создавать систему военизированной охраны.

В августе 1932 г. произошло слияние Стрелковой охраны путей сообщения и военизированной пожарной охраны НКПС под централизованным управлением вновь созданного Центрального управления военизированной охраны путей сообщения, включенного в структуру НКПС СССР (приказ НКПС № 875 от 1932 г.). Одновременно было утверждено Положение о ведомственной военизированной охране путей сообщения НКПС, расширившее спектр задач за счет поддержания общественного порядка в зонах железнодорожных станций, включая перроны, вокзалы и кассовые залы.

Охрана материальных ценностей, включая денежные средства и товары, во время транспортировки железнодорожным транспортом обеспечивалась специализированными бригадами, выделенными из подразделений охраны. Эти бригады сопровождали грузы на протяжении всего маршрута в пределах одной железной дороги. В случае необходимости охраны на территории нескольких дорог осуществлялась ротация бригад в установленных пунктах смены, определенных по согласованию между начальниками охраны смежных дорог (Инструкция НКПС № 23/ЦУВО, 1933 г.).

Во исполнение приказа НКПС от 5 ноября 1932 г. № 865/Ц на ряде железнодорожных станций и предприятий были инициированы добровольные формирования, предназначенные для содействия военизированной охране (стрелковой и пожарной) путей сообщения. Численность данных бригад варьировалась от 5 до 30 чел., их деятельность осуществлялась под управлением руководящего состава охраны.

Приказом НКПС от 15 февраля 1933 г. № 91/Ц было ратифицировано Положение о порядке прохождения службы личным составом стрелковой охраны путей сообщения, регламентирующее служебные отношения до 1949 г. [8].

Во второй половине 1937 г. на ведомственную охрану НКПС была возложена ответственность за обеспечение сохранности почтовых отправок в ключевых железнодорожных узлах, а также охрану топливных хранилищ и мест стоянки железнодорожных составов, перевозящих топливо [9].

29 октября 1937 г. НКПС утвердил Положение о военизированной охране путей сообщения [10]. Базовым структурным элементом являлся отряд, в состав которого входили стрелковые взводы, отделения, пожарные команды и команды пожарных поездов.

Критическая значимость непрерывного функционирования железнодорожной инфраструктуры в военное время очевидна, поскольку любые сбои в поставках могли деструктивно повлиять на оперативную обстановку на фронте. Железнодорожный транспорт служил ключевым элементом в эвакуации промышленных мощностей, гражданского населения и транспортировке раненых.

С началом Второй мировой войны НКВД усилил охрану Кировской и Октябрьской железных дорог, прилегавших к границе с Третьим рейхом. Уже на третий день Великой Отечественной войны Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило постановление СНК СССР о формировании войск по охране тыла НКВД, заменивших ведомственную железнодорожную охрану. В задачи войск входило обеспечение безопасности железнодорожных объектов, включая узлы, станции, депо, грузы, кассы, водокачки и электростанции. Кроме того, осуществлялся сбор информации о состоянии железнодорожных путей и срывах поставок [11]. Также подразделение задерживало дезертиров, маскировало мосты, проводило разведку и ликвидировало пожары.

К началу войны численность войск НКВД составляла 334 тыс. чел., из которых 67 610 чел. обеспечивали охрану 1697 железнодорожных объектов [12, с. 7; 13, с. 352]. В ходе войны численность личного состава и объектов охраны увеличилась до 2664 гарнизонов и 3102 объектов. Вооружение включало стрелковое оружие, бронепоезда, броневагоны, бронедрезины и бронемашины.

В декабре 1941 г. Государственный комитет обороны (ГКО) издал постановление о создании войск НКВД по охране железных дорог, упразднив охрану НКПС (33 320 чел.) и передав ее в подчинение НКВД, увеличив численность спецподразделения на 40 тыс. чел. [14]. Также вводилась ответственность за хищение грузов по законам военного времени.

До 1942 г. управление войсками осуществлялось ГУПВ НКВД СССР, а затем Управлением войск НКВД по охране тыла, преобразованным в 1943 г. в Главное управление. В июле 1941 г. в целях контр-

разведывательного обеспечения железнодорожного транспорта было создано Транспортное управление НКВД СССР. Железнодорожная милиция, образованная в годы Гражданской войны, также была увеличена и в 1942 г. перешла в подчинение Транспортного управления НКВД СССР.

Сложности в раскрытии преступлений были связаны с уменьшением числа агентурных работников и ослаблением связи с общественностью [15, с. 108]. Предлагалось сократить количество пропусков, систематически осматривать составы и инспектировать личный состав.

Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД) являлась приоритетным объектом охраны в Байкальском регионе в годы Великой Отечественной войны. Несмотря на территориальную удаленность от линии фронта, стратегическая значимость дороги для обеспечения функционирования государства оставалась высокой. Так, за первые пять месяцев 1941 г. по данной транспортной артерии было перевезено 52 военно-санитарных эшелона.

Охрана ВСЖД в Восточной Сибири была возложена на 8-ю (впоследствии переименованную в 29-ю) дивизию войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, подразделения которой дислоцировались в ключевых транспортных узлах региона (Чита, Иркутск, Улан-Удэ, Нижнеудинск). В соответствии с постановлением ГКО от 9 августа 1941 г. № 443сс в целях обеспечения безопасности Кругобайкальской железной дороги был сформирован горнострелковый полк численностью 1800 чел. Для противодействия возможным воздушным атакам полк оснащался спаренными пулеметными установками [16]. Кроме того, на НКВД была возложена ответственность за подготовку гражданского населения к мерам самозащиты от авиационных налетов [17]. Подразделения дивизии также осуществляли охрану железной дороги имени В. М. Молотова (ныне Забайкальская железная дорога). В мае 1945 г. в Иркутске была сформирована 33-я горнострелковая бригада войск НКВД по охране железных дорог для усиления охраны Кругобайкальского участка ВСЖД, штаб которой располагался на ст. Слюдянка. В 1942 г. управление НКВД по Иркутской области отмечало недостатки в контроле за Кругобайкальским участком, что привело к установлению запретной зоны. Контроль за данной зоной осуществлялся 86-м и позднее 67-м горнострелковыми полками. Доступ в указанные зоны был разрешен только рабочим и служащим, чьи предприятия располагались на данной территории, а также местным жителям и их ближайшим родственникам. Вход в запретную зону без специального пропуска, выдаваемого милицией, был строго запрещен. Кроме того, приближение к объектам транспорт-

ной инфраструктуры также находилось под запретом. Органы НКВД на данной территории разрешали охоту, рыбалку, сбор ягод и другие виды промысла, а также выполнение строительных работ. Ограничения касались и акватории Байкала: судоходство по озеру в ночное время было запрещено, а в дневное время все суда могли передвигаться только с разрешения Управления НКВД по Иркутской области.

Деятельность НКВД по охране ВСЖД в годы Великой Отечественной войны сыграла значительную роль в общей картине боевых действий. Несмотря на удаленность Сибири и ее железнодорожных путей от фронта, государственное руководство осознавало стратегическую важность транспортной инфраструктуры этого региона.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Ленин В. И.* Полное собрание сочинений : в 52 т. / В. И. Ленин. М. : Госполитиздат, 1969. Т. 36. 551 с.
2. Временные Правила об употреблении путевыми сторожами Средне-Сибирской железной дороги оружия при исполнении служебных обязанностей от 1892 г. № 17213 // Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 3-е : в 33 т. Т. 19 : 1899, отд-ние 2-е : приложения. СПб. : Гос. тип., 1902. 842 с.
3. Телеграмма председателя исполкома Мурманской ж. д. Л. Никольского по всей линии дороги и Олонецкому губисполкому от 9 мая 1918 г. о прибытии из центра специального отряда для охраны дороги. URL: <https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01005983404?page=256&rotate=0&theme=white>.
4. Об учреждении Управления по охране путей сообщения при Народном комиссариате путей сообщения : декрет СНК от 17 июля 1918 г. № 600. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/12333>.
5. О мерах борьбы с хищениями грузов : приказ НКПС от 8 сент. 1924 г. № 1815 (оф. отд. «ВПС» 11/IX–24 г. № 547). URL: https://sergeyhry.narod.ru/vsov/vsov1924_07_41.htm.
6. РГВА. Ф. 33987. Оп. 3а. Д. 308.
7. Оперсводка ТО ОГПУ о борьбе с бандитизмом по данным на 3 сентября 1931 г. URL: <https://web.archive.org/web/20181214170447/http://istmat.info/node/43875>.
8. РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 456.
9. ЦГАОР СССР. Ф. Р-385. Оп. 24. Д. 123.
10. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 120. Д. 34.
11. О начальниках войскового тыла : постановление Политбюро ЦК ВКП(б) от 25 июня 1941 г. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/178285>.
12. *Гашенко В. А.* Обеспечение безопасности работы железнодорожного транспорта органами НКВД – НКГБ СССР в годы Великой Отечественной войны / В. А. Гашенко // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. Гуманитарные исследования. 2022. № 4 (15). С. 5–9.
13. *Серов Д. В.* 121-й полк войск НКВД СССР на охране Рязано-Уральской железной дороги в первый период Великой Отечественной войны (1941–1942 годы) / Д. В. Серов // Известия Саратовского университета. Новая серия. Сер.: История. Международные отношения. 2016. № 3. С. 352–354.

14. О мероприятиях по улучшению охраны железных дорог : постановление ГКО СССР от 14 дек. 1941 г. № 739. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/178740>.
15. Жадан А. В. Деятельность органов НКВД Дальнего Востока по борьбе с хищениями грузов на железнодорожном транспорте в 1941–1945 гг. / А. В. Жадан // Россия и АТР. 2020. № 2 (108). С. 106–117.
16. Об охране тоннельного участка Восточно-Сибирской железной дороги : постановление ГКО СССР от 9 авг. 1941 г. № 443сс. URL: <https://www.prlib.ru/item/1335152>.
17. О всеобщей обязательной подготовке населения к противовоздушной обороне : постановление СНК СССР от 2 июля 1941 г. № 1812. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/311350-o-vseobschey-obyazatelnoy-podgotovke-naseleniya-k-protivovozdushnoy-oborone-postanovlenie-soveta-narodnyh-komissarov-soyuza-ssr-ot-2-iyulya-1941-g-1812>.

УДК 811.161.1'37

Цуй Пэн, С. В. Валиулина*

**НОМИНАЦИИ ЛИЦА С ЭМОЦИОНАЛЬНОЙ ОКРАСКОЙ:
ЛЕКСИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

В русском языке оценочные существительные называют лиц, обладающих некоторыми характеристиками в определенных аспектах, таких как внешний вид, поведение, личностные качества, характер, возраст, социальный статус, интеллект и т. д. Указанные аспекты могут придавать слову субъективную оценочную окраску, которая всегда характерна для человеческого мышления и языка. В статье проводится лексическая классификация номинаций лица с эмоциональной окраской, выделяются лексико-грамматические группы, номинирующие различные характеристики человека.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: номинация лица, эмоциональная окраска, лексико-грамматические группы, классы слов.

Cui Peng, S. V. Valiulina

**NOMINATIONS OF PERSONS WITH EMOTIONAL
COLORING: THE LEXICAL ASPECT**

In Russian, evaluative nouns refer to persons who possess certain characteristics in certain aspects, such as appearance, behavior, personality traits, character, age, social status, intelligence, etc. These aspects can give the word a certain subjective evaluative coloring, which is always characteristic of human thinking and language. The article provides a lexical classification of the nominations of a person with an emotional coloring, identifies lexico-grammatical groups nominating various characteristics of a person.

KEYWORDS: face nomination, emotional coloring, lexico-grammatical groups, classes of words.

Слово – основная единица разных структурных слоев языка, которая используется в различных сферах речевого общения, в письменно-

* **Цуй Пэн**, магистрант Международного института экономики и лингвистики Иркутского государственного университета;

Валиулина Светлана Владимировна, кандидат филологических наук, доцент, заведующий кафедрой русского языка как иностранного подготовительного факультета для иностранных граждан Международного института экономики и лингвистики Иркутского государственного университета.

сти, при составлении словарей. Все лексические единицы можно разделить на две большие группы: «...стилистически окрашенные и стилистически не окрашенные; стилистически окрашенные единицы также можно далее разделить на эмоционально-экспрессивно окрашенные и функционально окрашенные» [1, с. 28]. Слова с эмоциональным компонентом в лексическом значении обычно называют словами с эмоциональной окраской. Эмоциональная окраска слова рассматривается как элемент семантики и сочетается с рациональным значением и другими возможными эмоциональными значениями, образуя, таким образом, единое целое.

Существительные, называющие лиц и образованные с помощью суффиксов субъективной оценки, наиболее часты в употреблении и имеют богатую экспрессивную окраску. Такие слова широко используются в различных сферах повседневного общения и помимо субъективной оценки также могут содержать в своем значении различные эмоциональные оттенки, такие, например, как ласковое или пренебрежительное отношение, привязанность и т. п. Форма субъективной оценки широко распространена в устной и письменной русской речи, а также является одним из стилистических приемов в литературных произведениях.

Лексические единицы, номинирующие лиц и обладающие эмоциональной окраской, в лексическом массиве русского языка занимают достаточно значительное место. В «Русском семантическом словаре» (далее – РСС) выделен лексический класс «Названия лиц», который охватывает обширный пласт слов, объединенных значением «лицо, лица». Абстрактный семантический компонент «лицо, лица» в лексических значениях отдельных слов конкретизируется как 1) человек, люди; 2) мифическое существо, уподобляемое человеку; целенаправленно действующий субъект, приравненный к человеку. «Все слова, содержащие в своем значении данные семантические компоненты, принадлежат к классу лиц» [2, с. 59]. Методом сплошной выборки нами в РСС было выявлено 337 номинаций лиц с эмоционально-экспрессивной окраской [3]. Учитывались те единицы, которые имели стилистические пометы эмоционально-экспрессивной окраски: пренебрежительное, презрительное, неодобрительное, шутовское, иронические, бранное, уничижительное, ласкательное, уменьшительно-ласкательное.

В РСС выделяется большое количество классов слов. Номинации лица объединяются в следующие семантические классы, в которые входят и экспрессивно окрашенные единицы:

– по восприятию социальных явлений, по отношению к социальному узусу (динозавр, мракобес, совок);

- по расположенности, склонности, пристрастию, интересу или по нерасположенности к кому-, чему-нибудь, к другому лицу, к людям (доброхот);
- по одаренности, по обладанию способностями, умом, талантом или по их отсутствию (вундеркинд, чудодей);
- по отсутствию ума, способностей, по средним способностям (бездарность, бестолочь);
- по обладанию знаниями, умениями, мастерством, опытом или по их отсутствию (зубрила, зубрилка, неумеха);
- по чертам характера, а также по поступкам, поведению (праведник, праведница, почемучка, чистоплюй);
- по определенной манере речи, говорения, вообще по манерам, внешним особенностям поведения, по отношению к еде (болтушка, мямля);
- по вхождению в партии, общественные движения, административно-хозяйственные объединения, а также по отношению к общественным, идеологическим течениям, движениям (левак);
- по принадлежности к привилегированным слоям общества, к интеллигенции, купечеству (буржуй, буржуйка, князек);
- по принадлежности к простому народу, к непривилегированным слоям общества (мужичонка);
- по общественной признанности, авторитету, значимости (ноль, столп, оракул, шишка);
- по владению собственностью, имуществом, капиталом, а также по невладению имуществом, богатством (хозяйчик, богатея, нувориш, толстосум);
- по отношению к средствам существования, к их получению (алиментщик, алиментщица, нахлебник);
- по отношению к противозаконному действию, к правонарушению (бандюга, ворюга);
- по состоянию / результату чужого действия, поступка, отношения (позвоночник, варяг, божок, любимчик, рогоносец, стрелочник);
- по характерному или разовому действию, поступку, функции (блюститель, страж, погоняла, погубитель);
- по личным, общественным отношениям, связям (сородич, бабка, бабуля, дочь, безотцовщина);
- по неродственным отношениям, связям, по сопоставлению между кем-нибудь (вдыхатель, вдыхательница, обожатель, хахаль);
- по профессии, специальности, роду занятий, характеру деятельности и связанным с ними действиям, функциям, отношениям (кадр, лезун, мазила, маляр);

- по физическому, физиологическому, психическому состоянию, свойству, действию (бабец, бабища, матрона, клоп, юбка, верзила, чадо);
- по состоянию здоровья, по отношению к жизни и смерти (болящий, болящая);
- по внешним признакам (лысик, каракатица, кикимора);
- названия собственно оценки, обращения (киса, киска, голубица, голубка, цаца, букашка, тля).

Классы слов – это максимальные формы проявления лексической парадигматики. Классы существуют в виде более или менее широких объединений слов, представляющих собой словесные парадигмы, более объемные и более сложные, чем словесные оппозиции, которые входят в такие парадигмы в качестве составных частей. Типы классов чрезвычайно многообразны. Ученые выделяют формальные, формально-семантические и семантические классы [4, с. 69].

В результате анализа номинаций лиц с экспрессивной окраской, зафиксированных в РСС, нами была сделана собственная классификация исследуемых единиц на лексико-семантические группы, объединяющие имена существительные, обозначающие номинации лица с эмоциональной окраской и имеющие определенные общие семы.

Лексико-семантическая группа определяется «наличием в тот или иной период свободных смысловых связей между словами по линии их лексического значения» [5, с. 112]. Основным и изначальным для выделения конкретной лексико-семантической группы служит не «понятийный» круг или «сфера чистых понятий», а слово как основная словарная единица в его многообразных и сложных смысловых связях с другими единицами словаря [6, с. 28]. Элементы лексико-семантической группы связывают и объединяют внутриязыковые отношения. Основная парадигматическая особенность слов одной лексико-семантической группы заключается в том, что в их значениях имеется единая категориально-лексическая сема. Она составляет семантическую основу группы и в каждом отдельном слове уточняется с помощью дифференциальных сем. Наличие однотипных повторяющихся сем делает все слова в пределах группы связанными определенными оппозициями. Совокупность всех оппозиционных связей формирует внутреннюю парадигматическую структуру таких групп.

Можно выделить следующие лексико-семантические группы номинаций лица с эмоциональной окраской:

1. Номинации лица по полу: девочка, девчурка, девчонка, мальчишка, мальчонка, мужчинка, хахаль, юбка. В данную группу вошли экспрессивно окрашенные номинации лица, в своем значении имеющие сему, указывающую на половую принадлежность, например: «Юбка, -и,

род. мн. юбок, ж. (разг., пренебр.). 4. Перен. В некоторых выражениях: женщина (обычно как предмет ухаживания)» [7]. Сема «женщина» позволила включить данную лексему в эту группу; «Хáхаль, -я, м. (прост., обычно ирон.). Мужчина по отношению к женщине, а также любовник» [3]. Дефиниция данной лексемы содержит сему «мужчина».

2. Номинации лица по возрасту: бабка, бабулька, желторотик, клоп, карапуз, кнопка, крепышка, малюточка, молокосос, молокососка, сосун, хрыч, щенок, юнец. В данную группу вошли экспрессивно окрашенные номинации лица, в своем значении содержащие семы, указывающие на возраст, например: «Клоп, -а, м. (разг., шутл.). 2. перен. Маленький ребенок, малыш» [Там же].

3. Номинации лица по родственным отношениям: бабка, бабуся, бабуля, бабуленька, благоверная, благоверный, братец, братишка, внученька, дедуля, дочь, женушка, маменька, мамочка, невестушка, папенька, племяшок, племяшечка, половина, родственничек, сватьюшка, свекровушка, сестренка, сестричка, сородич, супруг, супруга, супружник, супружница, сынуля, тетушка, чадо.

4. Номинации лица по дружеским отношениям: дружок, подруженька, соседущка.

5. Номинации лица по социальному положению, профессии, роду занятий: айболит, алиментщик, балерун, бандюга, барыга, барынька, безотцовщина, богатей, богатейка, борзописец, брадобрей, бумагомарак, бумагомаратель, бумагомарательница, буржуй, буржуйка, воротила, ворюга, временщик, главарь, голодранец, голодранка, женатик, зубодер, зубодерка, ищейка, кабинетчик, кадр, калымщик, калымщица, князек, крючоктвор, божок, легавый, летун, маляр, малярша, ментор, мужичонка, нахлебник, нахлебница, нувориш, нянечка, нянюшка, оракул, писака, подручный, подручная, политикан, попадья, страж, студентик, студенточка, толстосум, хозяйюшка, хозяйчик, чинодрал, чинуша, шабашник, шишка, эскулап. В данную группу включались экспрессивно окрашенные номинации лиц, имеющие в своем значении указание на профессию, род занятий или социальное положение, например: «Князёк, -зька, м. (разг., обычно неодобр.). Глава небольшого и обычно слабого княжества» [Там же]. В дефиниции данной лексемы есть указание на социальный статус: «глава княжества».

6. Номинации лица, указывающие на внешний вид и физические данные: амбал, ангелочек, бабец, бабища, болящий, болящая, верзила, верста, глиста, голыш, голышка, грязнуха, дылда, каланча, каракатица, карапуз, кнопка, комод, коротышечка, кощей, кикимора, красавчик, лысик, малявка, мерзляк, мерзлячка, матрона, очкарик, пигалица, пигалица, пузанчик, пузырь, распустеха, сморчок, толстопуз, толстушка, туша,

фифа, хиляк, хилячка, хлюпик, худышечка. В данную группу вошли экспрессивно окрашенные номинации лица, имеющие в своем значении указание на характеристику внешности или физических данных, например: «Кикимора, -ы, м. и ж. (разг., шутол., также прост.) 2. Человек, имеющий смешной и нелепый вид, а также некрасивая, непривлекательная женщина» [7]. С характеристикой внешности лица связана сема «вид»: «смешной, нелепый»; «Коротышка, -и, род. мн. -шек, м. и ж. (разг.). Уменьш.-ласк. Человек небольшого роста» [3]. В дефиниции данной лексемы содержится сема «рост», что относится в физическим данным человека.

7. Номинации лица, указывающие на характер человека: амеба, болтунишка, болтушка, воображала, жадина, жадюга, жила, жлоб, жмот, зануда, индюк, кисляй, кислятина, мымра, мямля, пустельга, пустышка, размазня, ротозей, ротозейка, рохля, рыба, скромник, скромница, слабак, слабачка, слюнтяй, фордыбака, чистоплюй, чистоплюйка. В данную группу включались экспрессивно окрашенные номинации лица, обладающие в своем значении указанием на характер человека, например: «Амеба, -ы, ж. (разг., пренебр.) перен. 2. Человек, не имеющий своей индивидуальности, бесхарактерный и безвольный» [Там же]. Сема «бесхарактерный» позволяет включить лексему в данную группу.

8. Номинации лица, указывающие на наличие / отсутствие способностей у человека (ум, талант и др.): бездарность, бездарь, бестолочь, бестолковщина, везунок, везунчик, всезнайка, вундеркинд, грамотей, грамотейка, зубрила, зубрилка, колпак, митрофанушка, недоросль, неумеха, никудышка, ноль, нуль, полужайка, супермен. В данную группу включены экспрессивно окрашенные номинации лиц, в значении которых есть указание на наличие или отсутствие определенных способностей (умственных) или талантов, например: «Недоросль, -я, м. (разг., ирон.) 2. Недоучившийся, глуповатый юнец [по названию комедии Д. Фонвизина “Недоросль”]» [Там же]. Сема «глуповатый» свидетельствует о глупости лица, сема «недоучившийся» – об отсутствии знаний.

9. Номинации лица, указывающие на поведение человека: аникаваин, алкаш, алкашка, бабник, белоручка, блажененькая, блажененький, блюдолиз, блюстител, блюстительница, брехушка, брехунишка, варяг, вертихвостка, вопрошатель, вопрошательница, вздыхатель, вздыхательница, выпивоха, выскочка, головотяп, гримасник, гримасница, забулдыга, забулдыжка, клоун, клуша, кукушка, букашка, лизоблюд, ломака, лошадь, любимчик, мазила, мартышка, молодчик, мракобес, обезьяна, обожатель, обожательница, охламон, охламонка, паинька, паразит, паразитка, паяц, пенкосниматель, пенкоснимательница, перестраховщик, перестраховщица, писака, погоняла, погубитель, погубительница, по-

звончик, позер, позерка, потатчик, потатчица, почемучка, приживал, приживальщик, приживалка, приживальщица, прихлебатель, прихлебательница, пьянчуга, пьянчужка, пьянь, радетель, радетельница, роконосец, рохла, салага, свинтус, сердцеед, сердцеедка, симпатия, смиренник, смиренница, сноб, столп, стрелочник, субчик, тля, тряпичник, тряпичница, торгаш, торгашка, тунеядец, тунеядка, умник, фигляр, фигура, фентифлюшка, фокусник, фокусница, фраер, фря, хапуга, хмырь, цаца, червяк, чистоплюй, чистоплюйка, чудодей, чудодейка, шкура, шкурник, шкурница. Данная группа экспрессивно окрашенных номинаций лиц наиболее обширная и включает лексемы, в своем значении имеющие указание на поведение, действия лица, например: «Рохла, -и, род. мн. -ей, м. и ж. (разг., неодобр.). Медлительный и вялый, нерасторопный человек, увальень» [3]. «Медлительный» означает «действующий, двигающийся без поспешности, медленно» [8]. Присутствует сема «действующий, двигающийся»; «Рёва, -ы, м. и ж. (разг., неодобр.). Человек, который часто и громко плачет (обычно о ребенке)» [Там же]. Сема «плачет» отсылает к поведению и действиям человека.

10. Номинации лица, указывающие на взгляды человека: динозавр, доброхот, доброхотка, левак, моралист, моралистка, парттетя, праведник, праведница, совок. Данную группу составляют экспрессивно окрашенные номинации лиц, описывающие различные политические, житейские, моральные взгляды человека, например: «Динозавр, -а, м. (разг., шутил.). 2. перен. Человек ветхозаветных взглядов, с устаревшими, чуждыми другим представлениями о долге, морали, ответственности, об отношении к делу» [Там же]. В дефиниции лексемы присутствует сема «взгляды».

11. Номинации лица, употребляющиеся чаще в качестве обращений: бедняжка, голубица, голубка, золотце, капелька, лапушка, лебедушка, киса, киска, соседушка.

Данные лексико-семантические группы крупнее, чем в РСС, но они объединены общей семой.

В результате анализа экспрессивно окрашенных номинаций лиц было выявлено, что большинство из выделенных единиц обладает прямым значением (87,75 %), 12,25 % имеют переносное значение. В РСС прямое значение не указывается, а переносное значение лексемы сопровождается пометой «перен.», например: «Динозавр, -а, м. 2. перен. Человек ветхозаветных взглядов, с устаревшими, чуждыми другим представлениями о долге, морали, ответственности, об отношении к делу (разг. шутил.)» [Там же].

Таким образом, лексические единицы, номинирующие лиц и обладающие эмоциональной окраской, в лексическом массиве русского языка

ка занимают достаточно значительное место. Проанализированные номинации лица с эмоциональной окраской имеют большой спектр словарных помет эмоционально-экспрессивной окраски: пренебрежительное, презрительное, неодобрительное, шутивное, иронические, бранное, уничижительное, ласкательное, уменьшительно-ласкательное.

Лексические единицы объединены в лексико-семантические группы по наличию категориального признака лица, а также общих сем, характеризующих лицо: по полу; возрасту; родственным или дружеским отношениям; социальному положению, профессии, роду занятий; сем, указывающих на внешний вид и физические данные; указывающих на поведение человека; указывающих на взгляды человека; а также номинации лица с эмоциональной окраской, употребляющиеся чаще в качестве обращений.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Кожина М. Н.* Речеведение и функциональная стилистика. Вопросы теории: избранные труды / М. Н. Кожина. Пермь, 2002. 475 с.
2. *Бабенко Л. Г.* Лексические средства обозначения эмоций в русском языке / Л. Г. Бабенко. Свердловск, 1989. 184 с.
3. Русский семантический словарь. Толковый словарь, систематизированный по классам слов и значений / РАН, Ин-т рус. яз. ; под общ. ред. Н. Ю. Шведовой. М., 2002.
4. *Кузнецова Э. В.* Лексикология русского языка : учеб. пособие / Э. В. Кузнецова. М., 1989. 216 с.
5. *Уфимцева А. А.* Слово в лексико-семантической системе языка / А. А. Уфимцева. М., 1968. 417 с.
6. Полевые структуры в системе языка / науч. ред. З. Д. Попова. Воронеж, 1989. 198 с.
7. *Ожегов С. И.* Толковый словарь русского языка / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. М., 1997. 944 с.
8. Словарь русского языка : в 4 т. / РАН, Ин-т лингвист. исслед.; ред. А. П. Евгеньева. М., 1999.

УДК 811.161.1'271 + 811.581'271

Тань Хунсюань*

ЗАСТОЛЬНЫЙ РЕЧЕВОЙ ЭТИКЕТ В РУССКОЙ И КИТАЙСКОЙ ЛИНГВОКУЛЬТУРАХ

Застольный речевой этикет играет важную роль в различных культурах, и сравнение русской и китайской застольной традиции позволяет выявить национальные особенности общения в этих обществах. В русской культуре застолье часто ассоциируется с теплотой, гостеприимством и непринужденной атмосферой. Участники общения могут использовать разнообразные фразы, включая тосты, ироничные комментарии и шутки, что способствует созданию дружеской обстановки. Важно отметить, что в России часто принято поднимать тосты за здоровье, успех и т. д., что является неотъемлемой частью застолья.

В китайской культуре застольный этикет более формален и включает в себя ряд строгих правил. Например, регламентируются расположение гостей за столом, порядок подачи блюд и традиция поднимания бокала в честь хозяев или важных персон. Тосты здесь также имеют большое значение и часто сопровождаются кратким обращением к присутствующим, что свидетельствует о традиционном уважении и почтении.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: гостеприимство, речевой этикет, застолье, национально-культурная специфика.

Tan Hongxuan

TABLE SPEECH ETIQUETTE IN RUSSIAN AND CHINESE LINGUISTIC CULTURES

Table speech etiquette plays an important role in different cultures, and a comparison of Russian and Chinese traditions allows us to identify the national characteristics of communication in these societies. In Russian culture, a feast is often associated with warmth, hospitality and a relaxed atmosphere. Participants in communication can use a variety of phrases, including toasts, ironic comments and jokes, which helps to create a friendly atmosphere. It is important to note that in Russia it is often customary to toast health, success, etc., which is an integral part of the feast.

In Chinese culture, table etiquette is more formal and includes a number of strict rules. For example, the location of the guests at the table, the order of serving dishes, and the

* **Тань Хунсюань**, магистрант Международного института экономики и лингвистики Иркутского государственного университета.

tradition of raising a glass in honor of the hosts or important characters. Toasts here are also of great importance and are often accompanied by a brief address to those present, which indicates traditional respect and reverence.

KEYWORDS: *hospitality, speech etiquette, feast, national and cultural specifics.*

В процессе общения между людьми важнейшую роль играет речевой этикет, т. е. словесные формы выражения вежливого отношения, тесно связанные с определенными ситуациями и обусловленные культурным уровнем, полом, возрастом, степенью родства, знакомства участников коммуникации. В речевой ситуации всегда есть говорящий, его собеседник, место и время речи, мотив и цель общения, тема разговора, средство общения – язык. Бесспорно, что основное предназначение языка – быть средством коммуникации, средством сообщения мыслей об окружающей действительности, а также средством накопления и хранения таких мыслей, знаний. Но, кроме названных, языку присущи и другие функции, особенно важные для понимания речевого этикета, его роли в нашем общении [1].

Речевой этикет обладает рядом универсальных черт, общих для речевого этикета различных народов. К таким универсальным чертам можно отнести прежде всего сами принципы этикетного общения, лежащие в основе конкретного национального речевого этикета: сдержанность, вежливость, использование стандартных речевых формул в стандартных ситуациях общения, позитивное отношение к собеседнику. Однако собственно речевое воплощение этих и других принципов в каждой отдельной лингвокультурной общности имеет свою специфику, свое конкретное речевое и поведенческое выражение. Различаются и сами стандартные коммуникативные ситуации, вернее, их набор [2, с. 13].

В различных ситуациях действуют особенные речевые формы и правила, зависящие от условий общения и его цели. Рассмотрим некоторые правила и особенности речевого этикета в ситуации застолья.

В Китае хозяин застолья должен прибыть в заранее забронированное заведение, затем подождать у входа и проводить всех гостей к столу. Размещению присутствующих на банкете за столом придается особое значение, поскольку позволяет продемонстрировать личный статус каждого гостя и межличностные отношения между ними. Стоит отметить, что в целом представления людей об их месте в пространстве формируются под влиянием различных факторов, среди которых особое место занимают факторы культурные. У представителей разных культур различные потребности в пространстве, свои правила

общения и ценности, связанные с пространством. И этот факт нельзя игнорировать.

Основные принципы рассадки гостей на банкетах в Китае – «юг уважают, север уступает» и «уважают пожилых и мудрых» – сложились под влиянием конфуцианства. Китайцы всегда были очень разборчивы в этом отношении. Места, обращенные на юг, обычно зарезервированы для высоких гостей или начальников, в то время как места, обращенные к северу, обычно предназначены для тех, кто обслуживает застолье, что свидетельствует об их более низком ранге. Такие традиционные представления естественным образом связаны с многовековой историей и уникальной культурой Китая. Как известно, страна пережила множество смен правящих династий, но независимо от того, какая династия находилась в определенный момент у власти, император всегда сидел на троне лицом к югу, а когда чиновники встречали императора, они должны были смотреть на север. Постепенно «обращенность на юг» закрепились в сознании китайцев как символ высшего статуса, олицетворяющий власть, в то время как «обращенность на север», соответственно, стала ассоциироваться с более низким статусом.

В Китае часто говорят, что «люди воспринимают еду как небо». Это отражает важность культуры приема пищи для китайцев. Китайцы не только любят вкусно поесть, но и уделяют большое внимание этикету поведения за столом, хотя иногда во время застолья могут производить впечатление довольно шумных людей [3, с. 56].

За столом следует сидеть прямо, ноги должны располагаться под сиденьем естественным образом, не стоит их вытягивать. Опирается локтями на стол или на спинку стула считается некрасивым. Нельзя издавать звуков во время приема пищи. Например, если суп горячий, следует дождаться, когда он остынет. Во время еды надо быть вежливым и спокойным, не стоит проявлять нетерпение. Начинают трапезу пожилые и уважаемые гости, а потом к ним присоединяются все остальные.

Китайцы с древних времен используют для еды палочки, к размещению которых также существуют особые требования. Перед едой палочки должны быть аккуратно расставлены с правой стороны от посуды, а после еды аккуратно размещены вертикально посередине посуды. На одном обеденном столе должны использоваться палочки одинаковой длины, цвета и фактуры, причем расставлены они должны быть аккуратно. Квадратная головка – это голова, а круглая – это ступня, и палочки для еды нельзя размещать одну горизонтально и

другую вертикально или крест-накрест, их следует класть закругленным концом внутрь, на подставку для палочек или на собственную посуду, квадратным концом на одном уровне с краем стола. Когда во время приема пищи палочки нужно временно отложить, их кладут так же, как они лежали изначально. Общие палочки для еды лучше всего размещать на специальной подставке. Держат палочки правой рукой, зажимая верхний конец большим и указательным пальцами, а остальные три пальца естественным образом согнуты, чтобы поддерживать палочки снизу; концы палочек для еды должны быть выровнены. Нельзя указывать палочками на что-либо или жестикулировать ими. Категорически запрещено сосать палочки для еды или втыкать их в рис – это табу (это ассоциируется с ароматической палочкой на похоронах, которая считается несчастливой).

Когда китайцы угощают гостей ужином, на столе всегда много видов овощей, как минимум семь или восемь блюд. Если это праздник, то основных блюд будет больше. Чем дороже и экзотичнее блюда, тем больше они будут свидетельствовать о трудолюбии хозяина. Хозяин часто говорит что-то вроде: «Сегодня нет хороших блюд, которыми можно было бы всех угостить», «Блюда плохо прожарены, ешьте больше», «Простите меня» и т. д.

Китайцы воспринимают еду как радость жизни, а от обилия пищи на столе часто захватывает дух. Как только китайцы садятся за стол, они начинают беседу, угощая друг друга едой. Такой способ организации банкета может свидетельствовать об энтузиазме и искренности хозяина, а проявляемое им волнение в беседе и поведении отражает его радость [4, с. 102].

Рассмотрим некоторые особенности русского застольного этикета, в том числе речевого.

Россияне приглашают гостей в ресторан или к себе домой заранее. Приглашение может быть устным или письменным (при более официальных встречах). Это гарантирует, что приглашенный прибудет в определенное время, а хозяин будет готов его принять. Русские с большим энтузиазмом относятся к встрече гостей. Хозяева независимо от их кулинарных способностей должны хорошо накормить гостей, ведь недалеко русская пословица гласит: «Что есть в печи – всё на стол мечи». В русской культуре застолье предполагает, что хозяин предложит гостю самое лучшее, стол должен изобиловать яствами и напитками, чтобы гость остался доволен. Испокон веков гостей на Руси кормили досыта, чуть ли не насильно.

В гости принято приходить с подарком. Это может быть подарок по случаю торжества либо нечто символическое (торт, цветы для хозяйки и др.). Как в Китае, так и в России большое внимание уделяется тому, как рассадить гостей за столом. Хозяева обычно размещаются во главе стола или по обоим его концам, а затем распределяют места для гостей. Место хозяйки имеет преимущественное значение. Почетный гость сидит справа от хозяйки, а жена почетного гостя – справа от хозяина-мужчины [5].

Русские во время еды пользуются ножами и вилками, которые должны быть расположены следующим образом: вилка находится слева от тарелки, нож и ложка – справа, а бокал для вина – перед тарелкой. Обедаящие должны держать нож в правой руке, вилку – в левой. В России говорить с набитым ртом, чавкать и вообще издавать какие-либо звуки, жевать с открытым ртом считается неприличным.

Во время застолья русские обычно беседуют на разные темы: могут поговорить о своих делах, детях, здоровье, политике. За столом принято произносить тосты: за виновника торжества, за здоровье родителей и др. Третий тост, как правило, поднимают за любовь. В конце застолья произносят тост за хозяев, а перед уходом выпивают, как говорится, на посшок.

Итак, мы выяснили, что в застольном этикете Китая и России существуют большие различия, что связано в основном с традициями, жизненными привычками населения, географическими особенностями и климатом двух стран. Однако, несмотря на различия, россияне и китайцы – теплые и гостеприимные по своей природе. К индивидуальным национальным особенностям застольного речевого этикета в России и Китае можно отнести следующие: определенная система рассаживания гостей за столом, различная столовая посуда и приборы, темы и манера вести беседу. Китайцы во время еды любят много и громко обсуждать общие темы, кроме политики, русские же не так громко разговаривают, но обсуждают широкий круг тем, в том числе и политику. К общим характеристикам застольного этикета относятся желание хозяина как можно лучше и больше накормить гостей, дружелюбная атмосфера за столом.

Таким образом, знание особенностей культуры, национальных черт речевого этикета, а также правил поведения в ситуации застолья позволяет не только достичь оптимального результата коммуникации, обогатить свои знания в области национальных традиций России и Китая, но и сохранить гармоничные дружественные отношения между представителями данных культур.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Мордовина Л. В.* Речевой этикет / Л. В. Мордовина // Аналитика культурологии. 2010. № 18. С. 138–141. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rechevoy-etiket?ysclid=m92c115b17554537883>.
2. *Стернин И. А.* Русский речевой этикет / И. А. Стернин. Воронеж : ВОИПКРО, 1996. 123 с.
3. *Раимов С.С.* Современный этикет / С. С. Раимов. М. ; СПб. : Диля, 2001. 320 с.
4. *Люй Цзяньвэнь.* Древнекитайский банкетный этикет / Люй Цзявэнь. Пекин : Пекин. ин-т технологии, 2007. 122 с.
5. *Сергеева А. В.* Русские: стереотипы поведения, традиции, ментальность / А. В. Сергеева. М. : Флинта : Наука, 2005. 368 с.

УДК 681.518

Е. Ю. Царегородцева*

СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ ЗАЩИТЫ ОТ ЗЛОУМЫШЛЕННИКОВ

На сегодняшний день обеспечение информационной безопасности современного общества является ключевым сегментом в сфере защиты информационных ресурсов от несанкционированного доступа, в связи с чем целью статьи является изучение новых методов защиты информации от злоумышленников. Для достижения поставленной цели в статье решаются следующие задачи: 1) изучение понятия информационной безопасности с акцентом на ее роль в образовательном процессе; 2) анализ существующих киберугроз и методов защиты от них; 3) формулирование новых способов защиты от несанкционированного доступа к информации.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *методы защиты, современное общество, киберугрозы, инновационные технологии.*

E. Yu. Tsaregorodtseva

NEW METHODS OF PROTECTION FROM INVADERS MODERN SOCIETY

Today, information security for modern society is a key segment that plays an important role in protecting data from unauthorized access in the storage and processing of information resources. The purpose of the article is to study new methods of protection against intruders in modern society. In connection with the stated goal, the tasks will be: 1) study the concept of information security and its role in the educational process; 2) consider cyber threats and methods of protection; 3) suggest new technologies for protection against intruders.

KEYWORDS: *protection methods, modern society, cyber threats, innovative technologies.*

Обеспечение защиты своих данных в современных условиях становится все более актуальным. С каждым годом количество кибератак растет, увеличивается и их сложность. Необходимо понимать, что наряду с защитой личной информации от цифровых угроз важно создать безопасную среду для бизнеса, предотвратить возможные финансовые

* *Царегородцева Елена Юрьевна, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

потери и т. д. В этом контексте необходимо рассмотреть текущие вызовы, с которыми сталкиваются организации и частные лица.

Современные технологии и интернет-сервисы предоставляют множество возможностей для бизнеса и частных пользователей, но они также создают новые уязвимости. Следует осознавать, что киберугрозы могут затронуть интересы не только крупных корпораций, но и малого бизнеса, а также обычных пользователей. Например, утечка личных данных может привести к финансовым потерям и репутационным рискам. В этом контексте понимание текущих тенденций и вызовов в области кибербезопасности становится критически важным направлением.

Следует согласиться с основным положением о защите национальных интересов Доктрины информационной безопасности Российской Федерации в информационном обществе, которая определяет интересы личности, общества и государственных структур в целом [1]. В соответствии с Доктриной информационной безопасности Российской Федерации защита личности, общества и государственных структур от внешних и внутренних угроз является первостепенной задачей в реализации конституционных прав и свободы личности для сохранения достойного качества и уровня жизни населения вместе со всем социально-экономическим развитием отечественного сектора.

Ключевые виды угроз информационной безопасности можно рассмотреть на рис. 1.

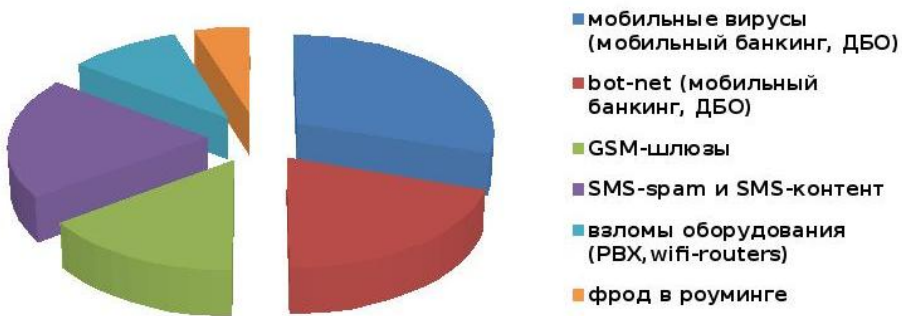


Рис. 1. Виды киберугроз для современного общества [2]

Атаки на информацию со стороны злоумышленников становятся все более распространенными. Мошенники проникают в системы через уязвимости в программном обеспечении поставщиков. Примером такой атаки является инцидент с SolarWinds, когда хакеры внедрили вредоносный код в обновления программного обеспечения, что позволило им получить доступ к системам множества компаний и государственных учреждений.

В широком смысле информационная безопасность представляет собой состояние общества, при котором обеспечивается комплексная защита как личности, так и государства от различных угроз, связанных с организованными информационными потоками. Узкое понимание информационной безопасности связано непосредственно с защитой самой информации и ее передачей. Для образовательной среды более актуально узкое определение, которое включает два ключевых аспекта исследования: безопасность формирующейся личности и безопасность уже сформировавшейся личности.

Фишинг является распространенным методом кибератак. Злоумышленники применяют разные методы, чтобы обманом заставить пользователей предоставлять конфиденциальные данные. Например, они могут отправить электронное письмо, которое выглядит как сообщение от банка, с просьбой ввести логин и пароль на поддельном сайте.

Также следует к угрозам отнести ransomware-атаки, которые являются все более сложными и целенаправленными. Злоумышленники могут использовать различные методы для проникновения в системы, включая фишинг, уязвимости в программном обеспечении и атаки на цепочку поставок. Важно отметить, что даже если организация платит выкуп, нет гарантии, что данные будут восстановлены. Это делает ransomware одной из самых серьезных угроз для бизнеса и частных лиц [3].

Система защиты информации представляет собой совокупность организационных и технических мероприятий, направленных на гарантирование безопасности определенной информации в государственных структурах, на предприятиях, а также для общества в целом.

Для защиты от злоумышленников следует применить следующие меры защиты конфиденциальных данных, которые представлены на рис. 2.

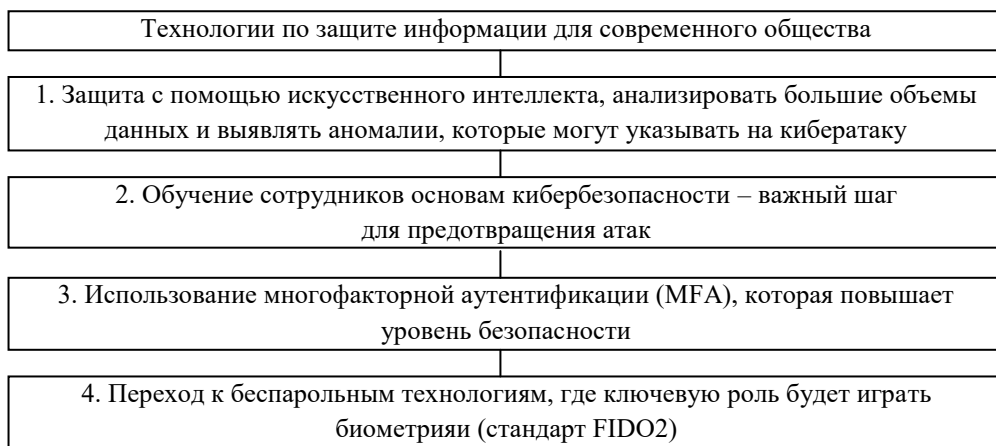


Рис. 2. Методы защиты от киберугроз [4, с. 419]

Из рис. 2 становится понятно, что обучение сотрудников основам кибербезопасности является ключевым направлением минимизации кибератак. При этом регулярные тренинги в распознавании фишинговых писем помогут существенно уменьшить риски от действий злоумышленников.

Помимо представленных мероприятий по защите данных, в практике используют блокчейн-технологии, которые помогают снижать риски утечки информации из центральных баз данных, например из банковской системы, где хранятся финансовые ресурсы населения.

Биометрические технологии, такие как отпечатки пальцев, распознавание лиц, являются спасением от киберугроз, поскольку на сегодняшний день биометрические данные невозможно подделать.

Доведение до населения информации о способах защиты от киберугроз является первостепенной задачей в современном обществе. Каждый гражданин должен быть осведомлен о возможных мошеннических действиях и методах защиты от них, чтобы быстро отреагировать на потенциальные угрозы, поскольку с каждым разом появляются новые способы завладеть конфиденциальной информацией со стороны злоумышленников.

Обучение в области информационной безопасности предполагает не только выявление, но и минимизацию потенциальной угрозы информационных воздействий [5, с. 143].

Подведем итоги. Современные технологии и интернет-сервисы предоставляют множество возможностей для бизнеса и частных пользователей, но они также создают новые уязвимости. Важно осознавать, что киберугрозы могут затронуть не только крупные корпорации, но и малый бизнес, а также обычных пользователей.

Кибербезопасность является комплексной проблемой, которая требует от государства разрешения данного вопроса в виде ужесточения законодательства, усиления контроля за финансовыми операциями в банковской системе, внедрения представленных в данной статье технологий, которые будут помогать снизить угрозы для современного общества [1]. При этом следует понимать, что защита от злоумышленников – это непрерывный процесс, требующий постоянной адаптации и совершенствования.

Эффективная защита должна быть многоуровневой и включать в себя технологические, организационные и человеческие факторы.

Ключевым сегментом успеха является повышение осведомленности всех членов общества о существующих угрозах и способах защиты от них [6, с. 10; 7]. Благодаря собственным усилиям можно создать безопасное цифровое пространство.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 5 дек. 2016 г. № 646. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71456224>.
2. *Вавилова Е. Ю.* Векторы защиты информации в современном обществе / Е. Ю. Вавилова, А. В. Кузин // Исследования молодых ученых : материалы IX Междунар. науч. конф. (г. Казань, апр. 2020 г.). Казань : Молодой ученый, 2020. С. 19–21. URL: <https://moluch.ru/conf/stud/archive/368/15712>.
3. *Абдуллаев Э. А.* Кибербезопасность: вызовы и стратегии защиты в цифровую эпоху / Э. А. Абдуллаев // Молодой ученый. 2023. № 33 (480). С. 8–9. URL: <https://moluch.ru/archive/480/105493>.
4. *Писарева О. М.* Определение состава участников программ развития в цифровой среде системы стратегического планирования / О. М. Писарева // Стратегическое планирование и развитие предприятий : материалы XXIII Всерос. симпозиума. М., 2022. С. 419–422.
5. *Царегородцева Е. Ю.* Значение информационных систем для современного общества / Е. Ю. Царегородцева // Культура. Наука. Образование. 2024. № 2 (71). С. 143–148.
6. *Агеева Е. Л.* Основные аспекты информационной безопасности в образовательной среде / Е. Л. Агеева, О. Ю. Вдовина, А. Ю. Костюнин // Проблемы современного педагогического образования : сб. науч. тр. Ялта : РИО ГПА, 2021. Вып. 73, ч. 1. С. 10–12. URL: <http://elibrary.udsu.ru/xmlui/bitstream/handle/123456789/20735/58.pdf?sequence=1>.
7. *Утегенов Н. Б.* Рост угроз кибербезопасности / Н. Б. Утегенов // Universum: технические науки : электрон. науч. журн. 2023. № 7 (112). URL: <https://7universum.com/ru/tech/archive/item/15797>.

УДК 347.42

В. С. Нелашина, Д. Р. Сиваш, Е. П. Шевчук*

СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ДЕЛ О ПРИЧИНЕНИИ ВРЕДА ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ ГРАЖДАНИНА

В статье рассматривается проблема обеспечения высококачественной медицинской помощи в России и эффективность действующей в стране системы здравоохранения. Авторы указывают на то, что подход к медицине зачастую строится на статистических данных, а не на доказательствах, и отмечают чрезмерную зарегулированность и стандартизацию медицинской деятельности, которые снижают эффективность работы и влияют на клиническое мышление врачей.

Для более глубокого понимания вопроса проводится сравнение отечественного законодательства с английским правом, где существует понятие клинической халатности. В российском законодательстве такого понятия нет, и авторы анализируют, как это влияет на подход к ответственности медицинских организаций и врачей. В статье также обсуждается отсутствие в российской судебной системе понятия ошибки и его влияние на ответственность.

Предлагается использовать гибкий подход к стандартному регулированию медицинской деятельности с учетом индивидуального подхода в интересах пациентов и клинического опыта врачей, расширив возможности медицинской организации по осуществлению деятельности в интересах пациента.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: медицинская ошибка, несчастный случай, медицинские услуги, протиповправность, вред, рекомендации по оказанию медицинских услуг, оказание помощи.

V. S. Nelapshina, D. R. Sivash, E. P. Shevchuk

PROBLEMS OF IMPLEMENTATION AND PROTECTION OF THE RIGHTS OF RUSSIAN CITIZENS IN THE MEDICAL SPHERE

** Нелашина Владислава Сергеевна, специалист кафедры уголовного права Восточно-Сибирского филиала Российского государственного университета правосудия имени В. М. Лебедева;*

Сиваш Дарья Романова, специалист кафедры уголовного права Восточно-Сибирского филиала Российского государственного университета правосудия имени В. М. Лебедева;

Шевчук Елена Павловна, старший преподаватель Восточно-Сибирского филиала Российского государственного университета правосудия имени В. М. Лебедева.

The article examines the problem of providing high-quality medical care in Russia and the effectiveness of the current healthcare system. The authors point out that the approach to medicine is often based on statistical data rather than evidence, and notes the excessive regulation and standardization of medical activities, which reduce work efficiency and affect the clinical thinking of doctors.

For a deeper understanding of the issue, a comparison is made with English law, where there is a concept of clinical negligence. There is no such concept in Russian legislation, and the author analyzes how this affects the approach to responsibility of medical organizations and doctors. The article also discusses the absence of the concept of error in the Russian judicial system and its impact on responsibility.

It is proposed to use a flexible approach to standard regulation of medical activities, taking into account an individual approach in the interests of patients and the clinical experience of doctors, expanding the capabilities of a medical organization to carry out activities in the interests of the patient.

KEYWORDS: *medical error, accident, medical services, illegality, harm, recommendations for the provision of medical services, assistance.*

В российском праве высококачественной медицинской помощи отводится центральная роль в укреплении системы здравоохранения. Чаще всего она не строится на доказательствах, а формируется исключительно из статистических данных. В то же время медицинская деятельность оказалась зарегулирована и стандартизирована [1], что понизило эффективность работы и изменило клиническое мышление врача [2, с. 494].

Для сравнения: в английском праве существует такое понятие, как клиническая халатность, российское право не оперирует им, поскольку оно безразлично к итогу рассмотрения дела – важно выявить основания причинения вреда, за который несет ответственность медицинская организация, а не халатность или ошибочные действия врача [3]. В российском праве не прижилось понятие «ошибка», судебная система его также игнорирует и не считает ошибку основанием ответственности или основанием для ее снятия. В начале реформы российского права в сфере здравоохранения была попытка реципировать механизм урегулирования медицинских конфликтов, как это было сделано в английском праве, через страхование ответственности медицинских организаций, однако нормативно-правовой базы до сих пор нет, есть лишь возможность использовать эту схему в добровольном порядке на основе отдельно заключенного договора.

Однако исследования клинической халатности позволяют выявить их распространенность в английском праве. Возникли они еще в период роста числа медицинских судебных разбирательств в Соединенных Штатах в начале 1970-х гг., и эта проблема до сих пор не нашла решения. Анализ количества претензий к лицам, оказывающим медицинские услуги, дает возможность сделать вывод, что это приводит к постоянному росту финансовых затрат организаций, а сами по-

требители медицинских услуг становятся все более изощренными при выдвижении отрицательных отзывов и заявлении требований, что также наносит репутационный вред клиникам и ухудшает их экономические возможности.

Недостаточно внимания уделяется профилактике и анализу причин, которые приводят к подобным претензиям со стороны потребителей, также не оцениваются причины ненадлежащего оказания медицинской услуги и негативные последствия этого для здоровья населения. Регулирование последствий таких случаев нашло отражение в выплате страхового возмещения, компании страховщиков при этом объединяются для увеличения своих финансовых возможностей, также вводятся санкции, снижающие ставки дисконтирования и ограничивающие возможности рекламирования услуг, что также рассматривается как мера ответственности за причинение вреда в процессе ненадлежащего исполнения медицинской деятельности [1, с. 75].

Эффект от этих мер требует формальных оценок после того, как они созреют, однако продолжающийся рост расходов на компенсацию халатности предполагает, что необходимы решения, направленные на снижение этих расходов. В случае ставки дисконтирования травм, представляющей собой ставку, по которой уменьшается компенсация за потерю будущих доходов, прямым эффектом является увеличение расходов на урегулирование.

Возмещение вреда за ненадлежащее оказание медицинской помощи в судопроизводстве регулируется правилами о деликтной ответственности. При этом должны быть представлены доказательства того, что медицинская организация имела обязанность проявлять заботу по отношению к пациенту – надлежащим образом исполнить условия договора, и эта обязанность была нарушена организацией, что привело к возникновению убытков и подлежит рассмотрению в суде.

Вероятностные суждения принимаются на каждом из этих четырех этапов, в результате чего клинические и юридические события согласуются, чтобы дать результат для общества. Если ответственность установлена, финансовые урегулирования пытаются исправить сбой рынка, используя квантовый расчет, который охватывает особые (экономические) и общие (неэкономические) убытки. Учитывая меняющийся масштаб как клинического вреда, так и его управления, необходимы решения, основанные на исследованиях, для постоянной оптимизации медико-правовых процессов. В среднем финансовая компенсация должна восстанавливать долгосрочное равновесие социального благосостояния, например стимулируя поставщика улучшать уход, используя явные штрафные убытки.

В дополнение к проблемам исследований и измерений деликтное право не требует производства строгих с научной точки зрения оценок причинно-следственной связи для получения квантов. Для этого есть несколько причин.

Правонарушения рассматриваются в соответствии с общим правом, по которому судьи определяют причинно-следственную связь и урегулирование в рамках свободной интерпретации «более 50-процентной вероятности» того, что нарушение ухода привело к частным потерям. Такой подход желателен, если он достигает социальных оптимумов, допуская ошибки, вызванные случайностью, но если в среднем социальное оптимальное положение находится за пределами согласованного предела погрешности, то потери благосостояния внешних сторон могут непропорционально падать на одну сторону, что равносильно системному сбою. Чтобы изолировать причину этих неудач, исследователям необходимо изучить сложную серию взаимодействий между поставщиками медицинских услуг, плательщиками, пациентами и юридическими фирмами, используя как методы сверху вниз, так и методы снизу вверх. Юридическая документация по каждому исковому делу содержит подробную информацию об исках о причинении вреда плюс заявления экспертов о причинно-следственной связи, решения судов, судебные издержки и размер окончательных расчетов.

Таким образом, в российском и английском праве мы видим частые случаи ненадлежащего исполнения медицинской услуги, и применению подлежат правила о деликтной ответственности, однако в Англии существует еще и дополнительный механизм взыскания с использованием страховых объединений, что снижает финансовые риски медицинских организаций на случай таких споров. В российской же правовой системе нет более эффективного способа защиты имущественных интересов пациентов на случай ненадлежащего исполнения услуг, но процедурный механизм довольно сложен.

Вопрос врачебной ошибки и недобросовестного оказания медицинской помощи остается актуальным и требует повышенного внимания со стороны как юристов, так и медицинских работников. Каждый имеет право на качественные услуги и должен быть готов защищать свои интересы [4, с. 69]. Осведомленность о своих правах и возможностях позволит людям более уверенно взаимодействовать с медицинскими учреждениями и специалистами.

Сама по себе врачебная ошибка юридически безразлична и не может быть ни основанием для возложения ответственности, ни основанием для освобождения от нее – во всех случаях необходимо выявлять состав правонарушения.

Важно помнить, что даже в случае возникновения неблагоприятных последствий в процессе оказания медицинской деятельности закон предоставляет множество механизмов для достижения справедливости. Правильные действия на начальных этапах происшествия могут существенно повлиять на конечный результат и помочь избежать дальнейших травм как морального, так и физического характера.

Пациенты должны быть как можно более вовлечены в процесс принятия решений о своем здоровье и не стесняться защищать свои права. Внимание к деталям, активная позиция в коммуникации с врачами и знание законодательства – вот основной инструмент в борьбе за качественную медицинскую помощь и защиту своих интересов в случае ненадлежащего исполнения медицинских услуг [5, с. 32].

Таким образом, мы видим частые случаи ненадлежащего оказания медицинской услуги. Применению подлежат правила о деликтной ответственности, однако существует еще и дополнительный механизм взыскания с использованием страховых объединений, что снижает финансовые риски медицинских организаций на случай таких споров. В российской правовой системе на сегодняшний день нет более эффективного способа защиты имущественных интересов пациентов на случай ненадлежащего исполнения услуг, но процедурный механизм довольно сложен.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Шефтель Л. А.* Медицинская помощь в Великобритании / Л. А. Шефтель // Клиницист. 2011. № 1. С. 75–76. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/meditsinskaya-pomosch-v-velikobritanii/viewer>.
2. *Шевчук Е. П.* Проблемы стандартного регулирования коммерческой деятельности в сфере оказания медицинских услуг / Е. П. Шевчук // Научные труды. Российская академия юридических наук : тр. членов Рос. акад. юрид. наук (РАЮН) и материалы XXIV Междунар. науч.-практ. конф. М., 2024. С. 494–497.
3. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 21 августа 2023 г. № 16-КГ23-23-К4 // СПС «Гарант».
4. *Кущенко В. В.* Потребительский экстремизм в сфере медицинских услуг. Процессуальные аспекты взыскания морального ущерба от дефектов информирования / В. В. Кущенко // Медицинское право: теория и практика. 2024. Т. 10, № 1-2 (23-24). С. 69–77.
5. *Котлярова В. В.* Альтернативные способы урегулирования и разрешения споров в России : учеб. пособие / В. В. Котлярова ; под ред. А. В. Юдина. Самара : Изд-во Самар. ун-та, 2021. 104 с.
6. Стандарты и порядки оказания медицинской помощи, клинические рекомендации // СПС «КонсультантПлюс».

УДК 347.23

А. А. Манкевич, Л. А. Чердакова*

К ВОПРОСУ О ПРАВОПРЕЕМСТВЕ В ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ

Статья посвящена анализу сущности правопреемства с позиций науки гражданского права. Учение о правопреемстве – неотъемлемый элемент правового регулирования гражданско-правовых отношений, опосредующих развитие современной рыночной экономики. Авторы считают, что основанием разграничения видов правопреемства, как следует из названия, выступает объем имущества, а также имущественных прав и обязанностей, переходящих от правопредшественника к правопреемнику.

Делается вывод о том, что правовым основанием универсального правопреемства как в случае наследования, так и в случае реорганизации юридического лица служит сложный юридический состав прав и обязательств. Общее свойство обоих видов правопреемства заключается в том, что они являются правовым переходом имущественных прав и обязанностей от одного лица к другому. При этом переход прав и обязанностей, тесно связанных с личностью правопредшественника, невозможен.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *правопреемство, универсальное правопреемство, сингулярное правопреемство, правоотношения, правопреемник, передача прав и обязанностей.*

A. A. Mankevich, L. A. Cherdakova

ON THE QUESTION OF SUCCESS IN CIVIL LAW

The article is devoted to the analysis of the essence of succession from the standpoint of the science of civil law. The doctrine of succession is an integral element of legal regulation of civil law relations that mediate the development of a modern market economy. The authors believe that the basis for the distinction between the types of succession, as the name implies, is the volume of property, as well as property rights and obligations from the lawyer to the successor.

It is concluded that the legal basis for universal succession, both in the case of inheritance and in the case of the reorganization of a legal entity, is a complex legal composition.

* **Манкевич Алина Александровна**, специалист отдела организации научной и редакционной деятельности 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 имени В. М. Лебедева.

The general property of both types of succession is that they are legal property rights and obligations from one person to another. In them, the transition of rights and obligations that are closely related to the personality is impossible in them.

KEYWORDS: *succession, universal succession, singular succession, legal relations, legal successor, transfer of rights and obligations.*

В условиях современного общества, когда частные и корпоративные отношения приобретают все большую значимость, знание и понимание механизмов правопреемства становятся важными как для граждан, так и для юридических лиц.

Учение о правопреемстве является неотъемлемым элементом правового регулирования гражданско-правовых отношений, опосредующих развитие современной рыночной экономики [1, с. 286].

Генезис концепции правопреемства берет свое начало в Древнем Риме. Цивилисты того времени, по единодушному признанию юристов, заложили основы практически всех используемых сегодня принципов, институтов и отдельных категорий частного права.

Дополнительный немаловажный аспект использования правопреемства юристами Рима был заключен в юридической конструкции процессуального правопреемства, которая впоследствии также нашла применение в европейских правовых системах. Очевидно, что в римском праве процессуальное правопреемство существовало не в том виде, в котором оно известно современной теории гражданского процессуального права, поскольку римляне не знали внутреннего деления на право материальное и право процессуальное. Даже термин, который применялся римлянами к случаям перемены в составе тяжущихся сторон, имел более широкое содержание. Такое положение вещей объясняется исключительно судебным взглядом римлян на право: они не разделяли учение о правах и учение об их реализации в суде, в силу чего историческая судьба гражданского процессуального правопреемства имеет тесную связь с гражданским правом.

Правовые представления о возможности замены лиц в обязательствах и иных правоотношениях с глубокой древности продолжают свое развитие и сегодня. В гражданском праве правопреемство рассматривается прежде всего как способ производного приобретения прав, или сукцессия. Главной особенностью правопреемства является то, что в процессе перехода прав сами права не изменяются.

Как инструмент правовой регламентации общественных отношений правопреемство характеризуется основаниями, свойствами, пределами, особенностями передачи прав и обязанностей, обусловленными предоставленной субъектам свободой участия в гражданском обороте. В силу правопреемства субъективное право (обязанность) считается пере-

данным в пределах тех его юридических возможностей, обременений, притязаний к нему и в совокупности с теми юридическими и иными конкретными связями, которые определяют внутреннее и внешнее состояние переданного права (обязанности), юридические и фактические условия его передачи. Правопреемство идентифицирует содержание и условия передачи субъективного права (обязанности) с требованиями закона или договора.

Мы предлагаем следующее определение правопреемства: это переход прав и обязанностей от одного лица (правопредшественника) к другому (правопреемнику) в результате различных юридических факторов, таких как смерть гражданина, реорганизация юридического лица, уступка требования, перевод долга и другие случаи перемены лиц в обязательствах.

Способность к правопреемству входит в число тех способностей, которые охватываются категорией правоспособности, понимаемой как право общего типа, и, соответственно, возникает одновременно с ней: с момента рождения у физических лиц и с момента государственной регистрации у юридических лиц. Следовательно, пока лицо существует, оно является субъектом общего правоотношения правопреемства, в котором ему противостоит неограниченный круг лиц (все и каждый), обязующихся, в свою очередь, не препятствовать лицу осуществлять свою способность к правопреемству. Для возникновения способности к правопреемству не требуется наличие того или иного юридического факта. Достаточно, чтобы лицо обладало правоспособностью, а также действовала общая норма права, позволяющая лицу при наличии определенных юридических фактов осуществить свою способность к правопреемству.

Объект правоотношения имеет два аспекта: как идеологическая категория он представляет собой не какой-либо овеществленный предмет, а деятельность, которая, в свою очередь, предметна, что отражает материальный, фактический аспект объекта. В правоотношении правопреемства объект – это деятельность, направленная на замену лица в правоотношении.

Содержанием правоотношения правопреемства, как и любого другого правоотношения, являются субъективные права и обязанности. В силу же различия правовой природы общих и конкретных правоотношений правопреемства их содержание будет обладать определенной спецификой. Субъективные права и обязанности, составляющие содержание общих правоотношений, можно назвать общими. Данное обозначение достаточно условно, поскольку они в любом случае принадлежат каждому конкретному лицу.

При осуществлении способности к правопреемству у правопреемника после выражения его воли передать свои права другому лицу возникает субъективная обязанность передать такие права. В свою очередь, у правопреемника возникает соответствующее субъективное право, включающее правомочие требования и правомочие на защиту.

Правопреемство следует считать правоотношением общего типа, на основе которого возникают конкретные правоотношения. Как правоотношение правопреемство имеет определенную структуру, состоящую из следующих элементов: субъекты (любое правосубъектное лицо как обладатель способности к правопреемству), объект (деятельность, направленная на замену лица в правоотношении), содержание (субъективные права и обязанности) [2, с. 221]. При этом спецификой обладает защита способности к правопреемству как субъективного права общего типа.

В гражданском праве правопреемство подразделяется на универсальное и сингулярное (частное). Различие между этими двумя видами правопреемства проводится по признаку объема прав и обязанностей, передаваемых от одного субъекта к другому.

Статья 129 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) гласит, что объекты гражданских прав могут свободно отчуждаться или переходить от одного лица к другому в порядке универсального правопреемства (наследование, реорганизация юридического лица) либо иным способом, если они не ограничены в обороте [3]. Следовательно, универсальное правопреемство – это передача прежним лицом новому всех прав и обязательств независимо от их состава и во всех без исключения правоотношениях.

Признаком универсального правопреемства является переход объема прав и обязанностей от одного лица (правопреемника) к другому лицу (правопреемнику) в неизменном виде как единого целого и в один и тот же момент. То есть правопреемник занимает место правопреемника в правоотношениях, возникших к моменту перехода, кроме тех, которые тесно связаны с личностью правопреемника и переход которых недопустим.

Одним из условий универсальности правопреемства выступает единство имущественного комплекса, являющегося предметом правопреемства. Другие необходимые условия универсальности правопреемства – единовременность перехода и единое правовое основание.

Универсальное правопреемство – переход всех прав и обязанностей к новому лицу от их предыдущего владельца (ст. 58 ГК РФ). Новое лицо становится субъектом во всех без исключения правоотношениях с другими лицами.

Верховный Суд Российской Федерации указал, что при слиянии и присоединении такие права и обязанности переходят полностью независимо от составления передаточного акта (п. 26 постановления № 25) [4]. Независимо от того, что указали контрагенты в акте, при универсальном правопреемстве новое лицо в любом случае будет иметь все имущественные права и обязанности даже по тем правоотношениям, о которых оно не знало. Важно учесть, что универсальное правопреемство происходит в момент, когда в Единый государственный реестр юридических лиц вносится запись о реорганизации юридического лица [5]. С этого момента правопреемник считается принявшим права и обязанности. Закон не допускает принятие одних прав ранее или позднее других.

Говоря о сингулярном правопреемстве, стоит понимать переход прав на имущество не в полной мере [6], а в определенной части, а механизм такого перехода – как передачу прав и обязанностей, порядок которой раскрывается в отдельной главе 24 ГК РФ. Следовательно, сингулярное, или частное, правопреемство – это частичное правопреемство, где правопреемник получает часть прав или конкретные права. Так как данный вид правопреемства является частным случаем, стоит отметить такие его варианты: переход права собственности, уступка определенного требования, перевод долга. То есть новый субъект получает лишь часть прав и обязанностей по обязательствам из конкретных правоотношений прежнего лица.

Сингулярное правопреемство возможно также в отношении судебных расходов. Суды указывают, что правопреемство влечет переход права на возмещение судебных издержек [7, с. 123], поскольку право на такое возмещение не связано неразрывно с личностью участника процесса [8].

Анализируя характеристики универсального и сингулярного правопреемства, можно прийти к следующим выводам: основанием разграничения видов правопреемства, как следует из названия, является объем имущества, а также имущественных прав и обязанностей, переходящих от правопреемника к правопреемнику.

Таким образом, правовым основанием сингулярного правопреемства является либо указание закона, либо гражданско-правовая сделка [9, с. 7]. Правовым основанием универсального правопреемства как в случае наследования, так и в случае реорганизации юридического лица выступает сложный юридический состав прав и обязанностей. Общее свойство обоих видов правопреемства заключается в том, что они являются правовым переходом имущественных прав и обязанностей от одного лица к другому. При этом переход прав и обязанностей, тесно связанных с личностью правопреемника, невозможен.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Носикова Е. Р.* Наследственное правопреемство / Е. Р. Носикова // Молодой ученый. 2022. № 50 (445). С. 286–289. URL: <https://moluch.ru/archive/445/97562>.
2. *Мусина Ю. В.* Актуальные проблемы правопреемства в гражданском праве / Ю. В. Мусина // Современные вопросы государства, права, юридического образования : сб. науч. тр. по материалам 16-й Междунар. науч.-практ. конф. / отв. ред. А. В. Лапаева. Тамбов, 2021. С. 221–227.
3. Часть первая Гражданского кодекса Российской Федерации от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ // Российская газета. 1994. 8 дек.
4. О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации : постановление Пленума Верхов. Суда РФ от 23 июня 2015 г. № 25 // СПС «КонсультантПлюс».
5. О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей : Федер. закон от 8 авг. 2001 г. № 129-ФЗ // Российская газета. 2001. 10 авг.
6. *Галкина О. А.* Проблемы разграничения универсального и сингулярного видов правопреемства на примере норм российского наследственного права / О. А. Галкина // СПС «КонсультантПлюс».
7. *Алейниченко В. Г.* Спорные вопросы в цивилистическом процессе / В. Г. Алейниченко // Северо-Кавказский юридический вестник. 2020. № 2. С. 123–127.
8. О некоторых вопросах применения законодательства о возмещении издержек, связанных с рассмотрением дела : постановление Пленума Верхов. Суда РФ от 21 янв. 2016 г. № 1 // СПС «КонсультантПлюс».
9. *Бегичев А. В.* К вопросу о критике сингулярного правопреемства в наследственных правоотношениях / А. В. Бегичев, П. Д. Слуту // Наследственное право. 2021. № 2. С. 7–11.

УДК 343.233

В. Н. Тарсакова, Е. З. Сидорова*

ФИЗИЧЕСКОЕ И ПСИХИЧЕСКОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ КАК ОБСТОЯТЕЛЬСТВО, ИСКЛЮЧАЮЩЕЕ ПРЕСТУПНОСТЬ ДЕЯНИЯ

В статье рассматривается физическое и психическое принуждение как самостоятельный вид обстоятельства, исключающего преступность деяния. Авторы обращаются к анализу терминологии, используемой законодателем при описании названного обстоятельства. В заключение авторы констатируют, что на практике существует ряд неразрешенных вопросов, связанных с применением описываемого обстоятельства, исключающего преступность деяния.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *принуждение, обстоятельства, исключающие преступность деяния, физическое принуждение, психическое принуждение, насилие, вред.*

V. N. Tarsakova, E. Z. Sidorova

PHYSICAL AND MENTAL COERCION AS A CIRCUMSTANCE PRECLUDING THE CRIMINALITY OF AN ACT

This article considers physical and mental coercion as an independent type of circumstance that excludes the criminality of an act. The authors turn to the analysis of the terminology used by the legislator in describing this circumstance. In conclusion, the authors state that in practice there are a number of unresolved issues related to the application of the described circumstance, excluding the criminality of the act.

KEYWORDS: *coercion, circumstances excluding criminality of the act, physical coercion, mental coercion, violence, harm.*

Институт обстоятельств, исключающих преступность деяния, является одним из актуальных как в теории, так и в практике уголовного права. В проведенных нами ранее научных исследованиях мы обращались к изучению проблематики применения названного уголовно-

* *Тарсакова Валерия Николаевна, рядовой полиции, Иркутск;*

Сидорова Екатерина Закариевна, кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры уголовного права и криминологии Восточно-Сибирского института МВД России.

правового института [1, с. 75]. В настоящей статье продолжим рассмотрение данного вопроса.

Ранее в российском уголовном праве институт обстоятельств, исключающих преступность деяния, предусматривал узкий перечень указанных обстоятельств, а именно речь шла о необходимой обороне и крайней необходимости. В настоящее время перечень обстоятельств, исключающих преступность деяния, расширился. Названный уголовно-правовой институт важен и необходим для правоприменительной практики, поскольку лицо, совершающее преступление при обстоятельствах, указанных в гл. 8 Уголовного кодекса Российской Федерации (УК РФ) [2], не имеет преступного умысла в чистом виде и, по сути, совершает противоправное деяние не по своей воле. Расширив перечень указанных обстоятельств, УК РФ существенно преобразовал ситуацию в сфере обстоятельств, исключающих преступность деяния, включив в него помимо необходимой обороны и крайней необходимости причинение вреда при задержании лица, совершившего преступление; физическое или психическое принуждение; обоснованный риск; исполнение приказа или распоряжения.

Понятие психического и физического принуждения (ст. 40 УК РФ) не отражено в законе, что влечет возникновение ряда проблемных вопросов, один из которых – вопрос о том, применялось ли психическое или физическое принуждение в отношении конкретного лица, и если применялось, то являлось ли принуждением, которое подразумевает законодатель в правовой норме, или оно послужило поводом смягчить наказание.

Само по себе понятие принуждения в законе не закреплено, но правоведы предложили несколько вариантов определения данного термина. Принуждение – это по своей сути экстремальная ситуация, в которой лицо лишено возможности действовать (бездействовать), руководствуясь своим сознанием и волей. Многие ученые в своих трудах не выделяют принуждение как самостоятельное обстоятельство, а относят его к разновидности крайней необходимости либо к фактору непреодолимой силы [3, с. 168].

Такое мнение ученых однозначно имеет место. При раскрытии понятия крайней необходимости следует понимать, что человек совершает противоправное действие по причине того, что иначе действовать не может. Подобная ситуация складывается и с принуждением: если лицо психически или физически принудили к выполнению каких-либо действий, то перед ним возникает необходимость совершить преступление, чтобы самому остаться в живых. И в этом случае настоящим субъектом совершенного преступления выступает лицо, которое принудило свою жертву исполнить преступные действия.

По своему содержанию термины «принуждение» и «насилие» имеют сходное значение. Результатом насилия является психический и (или) физический вред, причиняемый конкретному лицу, которое терпит непосредственное причинение вреда. С проявлением отличительных признаков принуждения ситуация складывается менее однозначно: принуждающий склоняет принуждаемое лицо к совершению противоправных деяний в отношении третьего лица.

Анализ действующего законодательства позволяет сделать вывод о том, что:

- принуждение и насилие применяются виновным нелегитимно;
- принуждение происходит непосредственно путем психического и физического насилия;
- насилие, так же как и принуждение, имеет несколько форм, в том числе может быть психическим и физическим.

Таким образом, в уголовно-правовой сфере разницу между понятиями «насилие» и «принуждение» обнаружить достаточно проблематично.

Предлагаем рассматривать физическое принуждение как отдельное понятие. Физическое принуждение предполагает непосредственное воздействие на организм человека, по итогу которого страдает физическое здоровье принуждаемого или его физическая неприкосновенность. Ключевое отличие заключается в том, что при таком принуждении существует реальная угроза физическому здоровью лица, так как зачастую принуждающее лицо прибегает к пыткам и телесным истязаниям [4, с. 116].

В свою очередь, психическое воздействие отличается от физического тем, что его целью является не травмирующее посягательство на физическое здоровье и неприкосновенность человека, а нарушение его психических процессов. К данной категории воздействия можно отнести все виды насильственных действий, влияющих на психику человека, т. е. угрозы жизни и здоровью, манипуляции, шантаж, гипноз, угроза причинения любого вреда и т. д.

Состояние принуждаемого лица, по большому счету, возможно отнести к беспомощному, так как оно не выбирает более выгодный и благополучный вариант своих действий или бездействия, оно абсолютно лишено права выбора в момент применения насилия в отношении него.

Таким образом, применение такого вида обстоятельства, исключаяющего преступность деяния, как физическое или психическое принуждение, в уголовно-правовой сфере является актуальной проблемой. Это находит выражение в нескольких аспектах. Во-первых, в законе не закреплены конкретные понятия «психическое принуждение» и «физическое принуждение». Во-вторых, большинство обстоятельств, исклю-

чающих преступность деяния, пересекаются в своих понятиях и сущности, что создает определенные трудности при квалификации преступных деяний. Кроме того, на практике возникают сложности с установлением невозможности лица действовать никаким иным способом, кроме как таким способом, к которому его принуждает лицо, заставляющее совершить преступное действие или бездействие путем применения психического и (или) физического насилия.

В завершение подчеркнем, что институт обстоятельств, исключаяющих преступность деяния, имеет большое практическое значение, именно поэтому очень важно уделять внимание теоретическим аспектам содержания таких обстоятельств.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Тарсакова В. Н.* Характеристика обоснованного риска как обстоятельства, исключаяющего преступность деяния / В. Н. Тарсакова, Е. З. Сидорова // Научный дайджест Восточно-Сибирского института МВД России. 2024. № 2 (24). С. 75–81.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации : федер. закон от 3 июня 1996 г. № 63-ФЗ : (послед. ред.). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699.
3. *Францев В. С.* Физическое и психическое принуждение как новелла административного законодательства / В. С. Францев // Право и суд в современном мире : материалы XV ежегод. науч.-практ. конф. студентов и молодых ученых, Хабаровск, 22 апр. 2022 г. Хабаровск : Тихоокеан. гос. ун-т, 2022. С. 168–172.
4. *Григорьева Л. В.* Перспективы развития института физического и психического принуждения как обстоятельства, исключаяющего преступность деяния / Л. В. Григорьева // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2020. № 4 (135). С. 115–121.

УДК 342.71

А. С. Мартынов*

СТАНДАРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГРАНИЦАХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ НА ПРИМЕРЕ ПОСЕЛЕНИЙ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье анализируются положения федерального законодательства, муниципальных нормативных правовых актов, которые обеспечивают реализацию концепции безопасности дорожного движения для всех его участников на территории некоторых муниципальных образований Иркутской области. Автор рассматривает роль различных государственных стандартов в обеспечении безопасности участников дорожного движения. Заявлена попытка объяснить механизм взаимодействия федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановления Правительства РФ «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации», постановления Правительства РФ «О Правилах дорожного движения», правил благоустройства муниципальных образований и национальных государственных стандартов. Сделан вывод о том, что существенная роль в данной сфере отводится национальным государственным стандартам в обеспечении безопасности дорожного движения и снижению аварийности на дорогах по причине ненормативного состояния дорог.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *правила дорожного движения, правила благоустройства, участники дорожного движения, муниципальное образование, орган местного самоуправления, государственный стандарт, безопасность дорожного движения.*

A. S. Martynov

STANDARD ENSURING ROAD SAFETY WITHIN MUNICIPAL ENTITIES BY THE EXAMPLE OF SOME MUNICIPAL ENTITIES OF THE IRKUTSK REGION

The article analyzes the provisions of federal legislation (in a broad sense), municipal regulatory legal acts that ensure the implementation of the concept of road safety for all its

* *Мартынов Александр Сергеевич, старший преподаватель Юридического института Иркутского государственного университета*

participants in the territory of some municipalities of the Irkutsk region. The author, using the essential and substantive characteristics of the concept of road safety, analyzes the role of various state standards in ensuring safety for road users. The article states an attempt to explain the mechanism of interaction of the Federal Law "On Highways and Road Activities in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation", Government Decree "On approval of the Regulations on federal state control (supervision) in the field of road safety and invalidation of certain acts of the Government of the Russian Federation and certain provisions of certain acts of the Government of the Russian Federation", Government Decree "On Road Traffic Rules", rules for the improvement of municipalities and national state standards. It is concluded that a significant role is assigned to national state standards in ensuring road safety and reducing road accidents due to the non-standard condition of roads.

KEYWORDS: *traffic rules, improvement rules, road users, municipality, local government, state standard, road safety.*

Безопасность дорожного движения – один из насущных вопросов, которому уделяется внимание на всех уровнях государственной власти. Неслучайно проблемы обеспечения безопасности дорожного движения затрагивались Президентом Российской Федерации в его послании Федеральному Собранию Российской Федерации. Цель исследования состоит в проведении анализа федерального законодательства, закрепляющего положения, обеспечивающие безопасность дорожного движения в границах муниципальных образований, и в рассмотрении роли национальных стандартов в этой области.

Так, президент, обсуждая социальные вопросы, в частности проблемы смертности, отметил, что ее снижение ее уровня – это комплексная задача. Она требует всестороннего подхода к ее решению, принятия мер в различных сферах общественной жизни. Одно из направлений снижения смертности, по мнению президента, заключается в необходимости принятия и внедрения Правительством Российской Федерации программ повышения безопасности на дорогах [1].

В Российской Федерации уполномоченным органом по обеспечению безопасности дорожного движения выступает Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция). В рамках своих полномочий Госавтоинспекция регулярно ведет учет дорожно-транспортных происшествий, выявляет причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушению правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принимает меры по их устранению. Реализуя указанные полномочия, Госавтоинспекция публикует статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях и их причинах. Например, по оценке ученых Российской

академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, 40 % дорожно-транспортных происшествий, в том числе с человеческими жертвами, происходит из-за плохих дорог [2]. Плохие дороги – это показатель, который характеризует в целом дорожные условия. Внешними проявлениями таких дорог можно считать:

- ненормативное состояние дорожного покрытия по причине его изношенности;
- недостаточный уровень развития дорог, что приводит к высокой нагрузке на отдельные транспортные артерии в населенных пунктах;
- бездействие балансодержателей по содержанию улично-дорожной сети;
- низкий организационный уровень балансодержателей дорог.

В связи со сказанным можно сделать вывод о том, что причины, связанные с плохим состоянием дорог, имеют существенное значение в контексте анализа причин аварийности на дорогах и механизмов устранения этих причин.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения, обоснование применения национальных стандартов при осуществлении его контроля неоднократно рассматривались учеными, такими как О. Е. Губенков, Ф. Н. Зейналов, Е. Г. Капустина, Е. А. Малко, В. Н. Свежинский, А. В. Хорьков и др. [3–9].

На сегодняшний день обеспечение безопасности дорог в границах муниципальных образований регулируется рядом нормативных правовых актов. Среди наиболее значимых к таковым можно отнести федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [10]. Данный федеральный закон призван упорядочить отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации.

Заслуживает упоминания в рассматриваемом контексте и федеральный закон «Об общих принципах организации органов местного самоуправления в Российской Федерации» [11]. Данный закон устанавливает общие правовые, территориальные, организационные и экономические принципы организации местного самоуправления в Российской Федерации, определяет государственные гарантии его осуществления. В законе к вопросам местного значения отнесены дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах насе-

ленных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве в границах населенных пунктов поселения, организация дорожного движения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Правительства РФ, выступают актом, который устанавливает единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации [12].

Правила благоустройства г. Иркутска [13] разработаны в соответствии с Уставом г. Иркутска в целях: формирования комфортной, современной городской среды на территории города; обеспечения и повышения комфортности условий проживания граждан; обеспечения доступности территорий г. Иркутска, объектов транспортной инфраструктуры. В ст. 12 перечислены объекты благоустройства, к которым отнесены территории общего пользования, в том числе улицы, проезды, а также территории, прилегающие к многоквартирным домам, с расположенными на них объектами, предназначенными для обслуживания и эксплуатации таких домов, и элементами благоустройства этих территорий, в том числе парковками (парковочными местами), тротуарами и автомобильными дорогами, включая автомобильные дороги, образующие проезды к территориям, прилегающим к многоквартирным домам.

Правила благоустройства Марковского муниципального образования были утверждены решением Думы Марковского муниципального образования 31 октября 2017 г. [14]. В основном Правила регулируют контроль содержания объектов и элементов благоустройства. Проезжая часть, велосипедные дорожки отнесены данным нормативным актом к планировочному устройству. В качестве самостоятельного элемента благоустройства выделены покрытия, в том числе грунтовое, асфальтовое, мощение песчано-гравийное и плиточное покрытие.

Правила, разработанные и принятые в муниципальных образованиях, в основном имеют широкий характер применения, который заключается в распространении данных правил на широкий круг общественных отношений. Вместе с тем ряд норм как непосредственно, так и косвенно направлен на отношения по обеспечению безопасности дорожного движения. Так, в ст. 74 Правил благоустройства г. Иркутска

закреплены правила уборки дорог в весенне-летний период, в ст. 75 установлены особенности уборки автомобильных дорог в осенне-зимний период. Как известно, состояние дорожного покрытия и наличие посторонних предметов (мусора, грязи, снега, снежного или ледового наката) непосредственным образом влияют на безопасность участников дорожного движения.

Безусловно, основная роль в регулировании безопасного и нормативного состояния дорог, улиц, тротуаров, обочин принадлежит государственным национальным стандартам, хотя их роль не так однозначна.

Так, в соответствии с п. 5 ст. 2 Федерального закона «О стандартизации в Российской Федерации» от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ [15] (далее – ФЗ «О стандартизации») национальный стандарт определяется как документ, разработанный участником или участниками работ по стандартизации, в отношении которого проведена экспертиза в техническом комитете по стандартизации или проектом технического комитета по стандартизации и в котором для всеобщего применения устанавливаются общие характеристики объекта стандартизации, а также правила и общие принципы в отношении объекта стандартизации. Степень обязательности национальных стандартов всегда вызывает вопросы у правоприменителя, что подтверждается и материалами судебной практики. Например, в апелляционном определении от 12 марта 2024 г. № АПЛ24-32 [16] Суд, ссылаясь на п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ «О практике рассмотрения судами дел об оспаривании нормативных правовых актов и актов, содержащих разъяснения законодательства и обладающих нормативными свойствами» от 25 декабря 2018 г. № 50 [17], указывает на признаки, которыми обладает нормативный правовой акт и содержащиеся в нем нормы права. По мнению суда, государственные национальные стандарты (на примере ГОСТ Р 52289-2019) признаками нормативного правового акта не обладают. По своей природе национальные стандарты являются нормативными техническими актами, которые не содержат правовых норм (правил поведения), они представляют собой акты многократного применения, устанавливающие к продукции (работам, услугам), процессам, системам менеджмента, терминологии, условным обозначениям, исследованиям (испытаниям), измерениям (включая отбор образцов), методам испытаний, маркировке, процедурам оценки соответствия и иным объектам специальные характеристики, реализация которых на практике способствует повышению качества продукции, выполнения работ, оказания услуг и осуществления сопутствующих процессов, а также повышению конкурентоспособности продукции. Таким образом,

суды видят в государственных национальных стандартах некий нормативно-технический характер.

Правила дорожного движения в ряде случаев указывают на обязательный характер применения государственных стандартов. Так, в разделе «Дорожные знаки» упомянуты ГОСТ Р 52289-2019 и ГОСТ Р 52290-2004, являющиеся на сегодняшний день единственными действующими актами, в которых содержатся требования к предупреждающим знакам, знакам приоритета, запрещающим и иным знакам.

В самом ФЗ «О стандартизации» закрепляется, что по общему правилу применение национальных стандартов носит добровольный характер, за исключением предусмотренных федеральным законодательством случаев. В ст. 26 ФЗ «О стандартизации» к таким случаям отнесены: предусмотренные федеральным законодательством публичные заявления производителей товаров или лиц, оказывающих услуги, о соответствии товаров, услуг или работ требованиям национальных стандартов.

Подобной позиции придерживаются и сотрудники администрации г. Иркутска. Автор неоднократно направлял обращения в администрацию города с требованием обеспечить нормативное состояние дорог, тротуаров и иных объектов благоустройства, поскольку поддержание безопасного и нормативного состояния объектов благоустройства относится к вопросам местного значения и должно быть обеспечено органами местного самоуправления. В Иркутске таковым является администрация города, в частности комитет городского благоустройства и департаменты – департамент дорожной деятельности и транспорта и департамент городской среды. В одном из ответов чиновников была озвучена позиция, согласно которой в соответствии со ст.18 Федерального закона от «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ порядок ремонта автомобильных дорог устанавливается нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и муниципальными правовыми актами. Далее, ссылаясь на акт Верховного Суда – апелляционное определение Апелляционной коллегии Верховного Суда РФ от 12 марта 2024 г. № АПЛ24-32 [16], чиновники указывают, что ГОСТ 50597-2017 по своей природе является нормативным техническим документом, который не содержит правовых норм, а представляет собой акты многократного применения, устанавливающие к продукции (услугам и работам) специальные характеристики, реализация которых на практике способствует повышению качества выполнения работ, оказания услуг.

Можно предположить, что, по мнению администрации (в лице комитета), при ремонте автомобильных дорог местного значения орган местного самоуправления не должен придерживаться ГОСТ 50597-2017 и иных стандартов, поскольку они являются нормативными техническими актами, а не нормативными правовыми актами. Хотелось бы высказать некоторые замечания относительно выраженной позиции органа местного самоуправления.

Во-первых, документ исходит от органа местного самоуправления, подписан заместителем председателя комитета городского обустройства – начальником департамента дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства администрации г. Иркутска. Следовательно, отражает официальную позицию органа местного самоуправления. Хотелось обратить внимание, что в соответствии с Положением о департаменте дорожной деятельности его задачами является осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах г. Иркутска, включающее в себя содержание, эксплуатацию автомобильных дорог и искусственных сооружений, контроль за содержанием автомобильных дорог и искусственных сооружений, строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог, развитие дорожной и транспортной инфраструктуры, подготовку, выдачу и согласование разрешительной документации, связанной с производством земляных работ [18].

Во-вторых, чиновники стараются разделить сами работы по содержанию и ремонту дорог и результат этих работ. На наш взгляд, не стоит проводить такое разграничение, поскольку население муниципального образования имеет право на благоприятную среду применительно к объективированному состоянию элементов благоустройства, а не к самому процессу. Косвенно это подтверждается указанными выше задачами департамента дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства, закрепленными в ст. 6 распоряжения администрации г. Иркутска «Об утверждении положений о департаменте дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства администрации города Иркутска и его структурных подразделениях» от 29 августа 2018 г. № 031-10-250/8. Данная позиция представляется верной, поскольку в задачи департамента входит не только ремонт, а также содержание и контроль за содержанием автомобильных дорог.

В-третьих, не оспаривая позицию Верховного Суда РФ в целом, хочется отметить, что Судом не отрицается необходимость ориентироваться на ГОСТы, поскольку их применение обеспечивает безопас-

ность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации. Для подтверждения можно обратиться к материалам судебной практики нижестоящих судов. Так, Ингодинским районным судом г. Читы был рассмотрен иск и. о. прокурора Ингодинского района к администрации г. Читы в интересах неопределенного круга лиц. При строительстве автомобильной дороги были допущены нарушения ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы благоустройства. Общие требования». В частности, дорога общего пользования не была оборудована стационарным электрическим освещением. Решением суда исковые требования были удовлетворены, администрацию обязали оборудовать дорогу общего пользования стационарным электрически освещением в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 (включен в перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 4 ноября 2017 г. № 2438-р) [19].

В-четвертых, как было отмечено выше, степень обязательности того или иного ГОСТа зависит от ряда обстоятельств. На сегодняшний день в сфере безопасности дорожного движения действует распоряжение Правительства РФ «Об утверждении перечня документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации» от 4 ноября 2017 г. № 2438-р [20]. В соответствии с данным распоряжением в перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации, вошли некоторые государственные национальные стандарты, например ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля», ГОСТ Р 52875-2018 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования», ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования» [21–23].

Исходя из сказанного, можно прийти к следующим выводам. Во-первых, в позиции чиновников иногда прослеживается некое «нежелание» (как бы странно это ни звучало, но обоснованием выступает отсылка к судебной практике и законодательству) выполнять свои непосредственные обязанности, закрепленные как федеральным законодательством, например федеральным законом «Об общих принципах организа-

ции органов местного самоуправления в Российской Федерации», так и муниципальными актами, например Уставом г. Иркутска, Правилами благоустройства. Этот вывод следует из письма, в котором чиновники указывают на ненормативный правовой характер государственных стандартов.

Во-вторых, остается без ответа вопрос, чем же руководствоваться, учитывая позицию органа местного самоуправления, при проведении работ по ремонту и содержанию дорог. Ведь федеральный закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» носит рамочный характер и не содержит в себе параметров, которым должны соответствовать дороги, улицы, тротуары и иные элементы дорожной инфраструктуры. Следовательно, такие параметры должны быть предусмотрены в актах, носящих нормативно-технический характер. На сегодняшний день к таким актам как раз и относятся государственные национальные стандарты.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 12.12.2012 // Российская газета. 2012. № 287.
2. URL: <https://tass.ru/obschestvo/2596154>.
3. *Губенков О. Е.* Организация дорожного движения и ее нормативное правовое регулирование в России на современном этапе общественных отношений / О. Е. Губенков // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2020. № 1 (82). С. 87–92.
4. *Зейналов Ф. Н.* К вопросу реализации основных направлений Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы / Ф. Н. Зейналов // Право и политика. 2019. № 10. С. 40–58.
5. *Капустина Е. Г.* Развитие транспортной инфраструктуры как фактор снижения дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации / Е. Г. Капустина // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования : сб. материалов 17-й Междунар. науч.-практ. конф., Орел, 20–21 апр. 2023 г. / редкол.: Д. Л. Проказин [и др.]. Орел : Орлов. юрид. ин-т М-ва внутр. дел Рос. Федерации им. В. В. Лукьянова, 2023. С. 177–184.
6. *Малко Е. А.* О влиянии качества содержания дорог на безопасность транспортных систем / Е. А. Малко, Д. Ю. Каширский, С. А. Ульрих // Проблемы функционирования систем транспорта : материалы Междунар. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых, Тюмень, 04–06 дек. 2019 г. : в 2 т. / отв. ред. А. В. Медведев. Тюмень : Тюм. индустр. ун-т, 2020. Т. 2. С. 190–193.
7. *Свежинский В. Н.* Нормативно-правовая основа в области БДД / В. Н. Свежинский // Дорожники. 2018. № 1 (13). С. 28–30.
8. *Хорьков А. В.* Проблемные вопросы правового регулирования при осуществлении федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности до-

- рожного движения / А. В. Хорьков, А. А. Цариков. EDN CQRCZW // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного комплекса. 2021. № 1. С. 200–204.
9. *Хорьков А. В.* Проблемные вопросы правового регулирования при осуществлении федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения / А. В. Хорьков // Современная юриспруденция: актуальные вопросы теории и практики : сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф., Пенза, 25 окт. 2021 г. Пенза : Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2021. С. 91–94.
 10. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 8 нояб. 2007 г. № 257-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.
 11. Об общих принципах организации органов местного самоуправления в Российской Федерации : Федер. закон от 6 окт. 2003 г. № 131-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2003. № 40. Ст. 3822.
 12. О Правилах дорожного движения : постановление Правительства Рос. Федерации от 23 окт. 1993 г. № 1090 // Российские вести. 1993. № 227.
 13. О Правилах благоустройства территории города Иркутска : решение Думы г. Иркутска от 25 дек. 2008 г. № 004-20-560950/8 // Иркутск официальный. 2009. № 3.
 14. URL: https://markovskoe-mo.ru/media/project_mo_405/3a/8f/06/54/fd/14/03-15.pdf.
 15. О стандартизации в Российской Федерации : Федер. закон от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2015. № 27. Ст. 3953.
 16. Об оставлении без изменения Решения Верховного Суда РФ от 13.12.2023 № АКПИ23-957, которым отказано в удовлетворении заявления о признании частично недействующим пункта 5.7.18 национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», утв. Приказом Росстандарта от 20.12.2019 № 1425-ст : апеллянц. определение Апеллянц. коллегии Верхов. Суда РФ от 12 марта 2024 г. № АПЛ24-32 // СПС «КонсультантПлюс».
 17. О практике рассмотрения судами дел об оспаривании нормативных правовых актов и актов, содержащих разъяснения законодательства и обладающих нормативными свойствами : постановление Пленума Верхов. Суда РФ от 25 дек. 2018 г. № 50 // Российская газета. 2019. № 6.
 18. Об утверждении положений о департаменте дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства администрации города Иркутска и его структурных подразделениях : распоряжение администрации г. Иркутска от 29 авг. 2018 г. № 031-10-250/8 // СПС «КонсультантПлюс».
 19. Решение Ингодинского районного суда города Читы от 15 февраля 2024 г. по делу № 2а-473/2024 // СПС «КонсультантПлюс».
 20. Об утверждении перечня документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации : распоряжение Правительства РФ от 4 нояб. 2017 г. № 2438-р // Собрание законодательства РФ. 2017. № 46. Ст. 6809.

21. ГОСТ Р 50597-2017. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля // СПС «КонсультантПлюс».
22. ГОСТ Р 52875-2018. Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования // СПС «КонсультантПлюс».
23. ГОСТ Р 51256-2018. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования // СПС «КонсультантПлюс».

ПСИХОЛОГИЯ. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ОБРАЗОВАНИЯ

УДК 371.3.004.12

Ю. Н. Гольская*

ФОРМУЛИРОВАНИЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ В УЧЕБНОМ ПРОЦЕССЕ

Отечественная система высшего профессионального образования проходит период значительных изменений и модернизации. Модернизация ориентирована на удовлетворение современных требований, таких как быстро меняющиеся условия рынка труда, потребности общества и вызовы, связанные с технологическими изменениями. Чтобы повысить качество обучения, следует построить структуру обучающего процесса, задать цели и измерители. Автором рассмотрен компетентностный подход в профессиональном образовании, который стремится повысить качество подготовки специалистов, делая акцент на развитии умений и навыков, необходимых для успешной профессиональной деятельности. Однако реализация этого подхода сталкивается с рядом проблем, особенно в контексте проектирования и описания результатов обучения. Поэтому следует рассмотреть процесс формулирования образовательных результатов в соответствии с нормативно-законодательной базой и таксономией Б. Блума. В статье представлен пример формулирования планируемых результатов обучения на примере учебной дисциплины. Достижение образовательных результатов в образовании создаст условия для повышения качества подготовки специалистов, которые смогут эффективно работать в динамично меняющемся мире.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: образовательные результаты, компетенции, процесс обучения, таксономия мыслительных умений.

Yu. N. Gol'skaya

FORMULATING EDUCATIONAL OUTCOMES IN TRAINING

The Russian system of higher professional education is undergoing a period of significant changes and modernization. Modernization is focused on meeting modern requirements, such as rapidly changing labor market conditions, societal needs, and

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

challenges related to technological changes. To improve the quality of learning, it is necessary to build the structure of the learning process, set goals and metrics. The author considers a competence-based approach in vocational education, which seeks to improve the quality of specialist training, focusing on the development of skills necessary for successful professional activity. However, the implementation of this approach faces a number of challenges, especially in the context of designing and describing learning outcomes. Therefore, it is necessary to consider the process of formulating educational results in accordance with the regulatory framework and B.Bloom's taxonomy. The article provides an example of the formation of planned learning outcomes using the example of an academic discipline. Achieving educational outcomes in education will create conditions and improve the quality for the training of specialists who will be able to work effectively in a dynamically changing world.

KEYWORDS: *educational outcomes, competencies, learning process, taxonomy of thinking skills.*

Актуальность исследования образовательных результатов в высшей школе связана с изменениями в федеральных государственных образовательных стандартах высшего образования. Эти трансформации отражают более широкие тенденции в образовательной политике, направленные на повышение качества подготовки специалистов до уровня, соответствующего современным требованиям рынка труда и общества в целом.

Современная редакция образовательных стандартов определяет четкое разделение между планируемыми результатами освоения образовательной программы и результатами обучения по конкретным дисциплинам или модулям. Это разделение позволяет лучше структурировать образовательный процесс и обеспечить соответствие между общими компетенциями, которые должны быть получены в ходе обучения, и конкретными знаниями и навыками, которые студенты должны усвоить в рамках отдельных предметов и практик.

Компетенции, которые выражают планируемые результаты освоения образовательной программы, как правило, включают в себя как общепрофессиональные, так и междисциплинарные навыки, такие как критическое мышление, работа в команде, способность к самообразованию и др.

В то же время результаты обучения по дисциплинам (модулям) и на практике более конкретны и связаны с определенными темами, темами учебного плана и целями образовательного процесса в целом. Это позволяет преподавателям сосредоточиться на учебных задачах и методах, которые помогут студентам достичь этих результатов.

Такое структурирование способствует повышению качества образования и делает процесс обучения более целенаправленным и измеримым.

По мнению М. П. Прохоровой и А. А. Семченко, «действующая редакция образовательных стандартов содержит четкое разделение планируемых результатов освоения образовательной программы, выраженных в компетенциях, и планируемых результатов обучения по конкретной дисциплине (модулю) и практике» [1].

Приказ Минобрнауки России «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего общего образования» от 17 мая 2012 г. № 413 (ред. от 27 декабря 2023 г.) устанавливает ключевые направления федеральных государственных образовательных стандартов среднего общего образования и требования к ним. Основной задачей данного приказа является формирование системы компетенций, необходимых для успешной социализации и профессиональной ориентации учащихся. При этом новая редакция приказа от 27 декабря 2023 г. содержит уточнения и дополнения к ранее установленным стандартам с акцентом на современные методы обучения и новые требования к образовательному процессу, что также указывает на периодическое совершенствование образовательной системы в соответствии с изменениями в обществе и науке [2].

В высшем образовании принят компетентностный подход. Результаты здесь формируются перечнями компетенций – набором знаний, навыков и личных качеств, необходимых для работы.

Образовательные результаты в российском образовании – это планируемые достижения учащихся, которые описывают, какими знаниями, умениями и навыками они будут обладать после прохождения программы, какие компетенции сформируют.

При формулировании результатов обучения широкое распространение получила таксономия мыслительных умений, разработанная Бенджамином Блумом и его коллегами в 1950-х гг. [3]. Она представляет собой многоуровневую иерархическую систему, которая помогает в формулировании образовательных целей и оценивании результативности обучения. Эта таксономия включает несколько уровней мыслительных умений, которые представлены в следующем порядке (от низшего к высшему):

1. Знание (англ. knowledge) – способность запоминать факты, термины и основные концепции.
2. Понимание (англ. comprehension) – способность интерпретировать и объяснять информацию.
3. Применение (англ. application) – использование знаний в новых ситуациях.
4. Анализ (англ. analysis) – разложение информации на составные части и понимание их взаимосвязей.

5. Синтез (англ. synthesis) – создание нового продукта или идеи на основе имеющейся информации.

6. Оценка (англ. evaluation) – способность оценивать и делать суждения о различных материалах и методах.

Эта структура помогает преподавателям более четко формулировать цели обучения и разрабатывать задания, которые способствуют развитию разных уровней мыслительных умений у студентов. Подход Блума широко используется в образовании для разработки учебных планов и оценивания учебных результатов.

Важно понимать, что таксономия Блума не является сводом строгих правил, которым нужно следовать в точности. Это теоретическая концепция, которую можно интерпретировать по-разному в зависимости от индивидуальных особенностей ученика и образовательного процесса.

Следует также отметить, что проектирование образовательного процесса по принципу «от результата», несмотря на его логичность, на практике часто вызывает трудности [4]. В первую очередь это связано с тем, что в высшем образовании еще во многом сохраняются пережитки дисциплинарного подхода: значительная доля «фиксированного» содержания внутри отдельных предметных областей и дисциплин, устоявшиеся методические подходы к их преподаванию и пр. Реализация компетентного подхода в образовании требует не просто пересмотра формулирования результатов обучения в новом формате (в формате компетенций и образовательных результатов), а перестройки структуры дисциплин. Это сопряжено со значительными научно-методическими усилиями и препятствует обновлению образовательных программ [5].

Приведем пример образовательных результатов для дисциплины «Экономика» по направлению подготовки 09.03.02 «Информационные системы и технологии» (табл. 1).

Таблица 1

Образовательные результаты для дисциплины «Экономика» по направлению подготовки 09.03.02 «Информационные системы и технологии»

Характеристика дисциплины	Образовательный результат	Темы лекций	Междисциплинарные связи
Общая трудоемкость – 3 з. е., 108 ч, 3-й курс, 4-й семестр, экзамен	Использовать современные знания в области экономики при решении профессиональных задач	Предмет и метод экономической теории и общие принципы организации экономики (2 ч)	Производственная – преддипломная практика
	Построить интерпретации результатов протекания экономических процессов на микро- и макроуровне		

Окончание табл. 1

Характеристика дисциплины	Образовательный результат	Темы лекций	Междисциплинарные связи
Общая трудоемкость – 3 з. е., 108 ч, 3-й курс, 4-й семестр, экзамен	Имитировать решение конкретной задачи проекта, выбирая оптимальный способ ее решения исходя из действующих правовых норм и имеющихся ресурсов и ограничений	Рынок и механизмы его функционирования (1 ч) Понятия и типы рыночных структур (2 ч) Теория издержек. Выручка и прибыль фирмы (2 ч) Ценообразование на рынке факторов производства (2 ч) Введение в макроэкономику (2 ч) Факторы макроэкономической нестабильности: инфляция и безработица (2 ч)	Выполнение выпускной квалификационной работы
	Использовать основные методы оценки способов решения профессиональных задач	Государственное регулирование экономики (2 ч) Макроэкономическое равновесие в модели AD – AS (2 ч)	
	Оценить экономические последствия принимаемых решений разработки мероприятий по достижению их оптимальных значений		
	Планировать распределение ресурсов с целью максимизации прибыли		
	Проводить анализ процесса функционирования хозяйствующего субъекта и результатов его деятельности		
	Выявить и дифференцировать основные типы экономических отношений и релевантные им экономические процессы		
	Принять управленческие решения и обосновать рекомендации, которые необходимо осуществить для их достижения		

Эти результаты помогут студентам не только глубже понять экономические аспекты их профессиональной деятельности, но и развить важные навыки, необходимые для успешной карьеры в сфере информационных технологий.

Образовательные результаты следует представить следующим образом (табл. 2).

Таблица 2

Образовательные результаты освоения дисциплины «Экономика»

Что обучаемый делает?	Какие средства обучения использует?	Как это можно проверить? Форма контроля
1. Студент знает основные экономические термины и определения в теории и практике 2. Студент, используя знания в области экономики, решает задачи 3. Студент работает с информационными базами экономических данных Росстата, годовыми экономическими отчетами организаций и государственных органов 4. Студент умеет принимать эффективные управленческие решения	Электронные учебники, Excel, нормативные документы, официальные публикации Росстата	Сообщение, тестирование, разноуровневые задачи, терминологический диктант

В заключение стоит отметить, что предлагаемый порядок проектирования планируемых результатов обучения по дисциплине обеспечивает эффективную реализацию компетентного подхода к проектированию образовательного процесса в вузе. При проектировании результатов обучения от компетенции к образовательному результату дисциплины реализуется четкое отслеживание динамики развития необходимых компетенций.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Прохорова М. П. Планируемые результаты обучения по дисциплине как объект педагогического проектирования / М. П. Прохорова, А. А. Семченко. EDN WVPBRX // Вестник Мининского университета. 2016. № 3 (16). С. 15.
2. Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего общего образования : приказ Минобрнауки России от 17 мая 2012 г. № 413 : (ред. от 27 дек. 2023 г.). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_131131/f09facf766fbec182d89af9e7628dab70844966.
3. Мурзагалиева А. Е. Сборник заданий и упражнений. Учебные цели согласно таксономии Блума / А. Е. Мурзагалиева, Б. М. Утегенова. Астана, 2015. 54 с.
4. Басюк В. С. Личностные результаты освоения основных образовательных программ обучающимися в условиях реализации ФГОС общего образования / В. С. Басюк. EDN HOSYCD // Развитие личности. 2017. № 3. С. 29–43.
5. Социально-экономические механизмы на транспорте: к 50-летию Иркутского государственного университета путей сообщения, 90-летию Департамента организации, оплаты и мотивации труда ОАО «РЖД» (ЦЗТ) и 120-летию Дорпрофжел / под ред. М. В. Вихоревой. Красноярск, 2025. 235 с. URL: <http://irbis.krsk.irkups.ru/web/index.php?LNG=&C21COM=S&I21DBN=IBIS&P21DBN=IBIS&S21FMT=fullwebr&S21ALL=%28%3C%2E%3E%3D331%2F%D0%A1%2069%2D252203209%3C%2E%3E%29&Z21ID=GUEST&S21SRW=AVHEAD&S21SRD=DOWN&S21STN=1&S21REF=3&S21CNR=20>.

УДК 372

В. В. Третьяков*

К ВОПРОСУ О ВОСПИТАНИИ ТОЛЕРАНТНОСТИ

Анализируется актуальная проблема формирования толерантности у студентов. При этом понятие толерантности рассматривается в его различных значениях. Развитие данной компетенции у студентов выступает важной задачей образовательной системы. Толерантность способствует формированию гармоничной личности, обладающей навыками критического мышления, нацеленной на уважительное отношение к культурному разнообразию мира и эффективное взаимодействие с другим. На основе анализа публикаций философов, педагогов, психологов, социологов сделаны выводы о значении толерантности для современного общества.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: толерантность, терпимость, воспитание в вузе, мультикультурализм.

V. V. Tretyakov

ON THE ISSUE OF EDUCATING TOLERANCE

The article considers the urgent problem of developing tolerance in students. The concept of tolerance is considered in its various meanings. The development of this competence in students is an important task of the educational system. Tolerance contributes to the formation of a harmonious personality with critical thinking skills, aimed at a respectful attitude to the cultural diversity of the world and effective interaction with others. Based on the analysis of publications by philosophers, teachers, psychologists, and sociologists, conclusions are made about the importance of tolerance for modern society.

KEYWORDS: tolerance, tolerance, education in a university, multiculturalism.

Для нашей современности характерны рост агрессивности в отношениях между культурами, стремление к абсолютному господству, уничтожению независимости, причем как на уровне государственной политики, так и в межличностных отношениях. В подобные периоды особую актуальность приобретают задачи формирования ценностных мировоззренческих установок у молодых людей, которым в будущем предстоит обеспечивать стабильность социальных отношений и общественное согласие. Одной из таких установок выступает явление, обозна-

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

чаемое понятием «толерантность». Однако сам этот феномен является весьма дискуссионным, что обусловлено, с одной стороны, фетишизацией толерантности как всеобщего принципа, а с другой стороны, ее особой актуальностью в современном мире, ориентированном на глобализацию.

В современных гуманитарных дисциплинах изучение толерантности представляет собой непростую проблему: все признают практическую значимость изучения толерантности, но вместе с тем пока нет ни единства в понимании сущности толерантности, ни общих подходов к изучению данного феномена.

Исследователи отмечают, что в русском языке нет прямого эквивалента термина «толерантность», что ведет к размытости в восприятии его содержания, он нередко рассматривается как заимствованный с Запада. Следует подчеркнуть, что если на Западе основаниями понимания толерантности выступают идеи индивидуальной свободы, частной собственности, понимание человека как автономного носителя прав, то на Востоке, и в России в частности, «...концептуальная модель толерантности основана на сотрудничестве культур, этносов и религий, социальных общностей, групп. Близость культурных традиций разных слоев и ценностное единство общества создают предпосылки для формирования социального согласия как характеристики российской концепции толерантности» [1, с. 13].

В России понятие толерантности стало употребляться в различных источниках еще в XIX в. в значении терпеливости, терпимости; прежде всего это относилось к веротерпимости. В начале XX в. данное понятие надолго пропадает из политической лексики и возвращается в научную литературу только в 1990-е гг., но и здесь этот термин часто толковался как терпимость в отношении к чужим мнениям, верованиям, поступкам. Можно заметить, что в отечественных словарях тех лет понятия «терпимость», «терпеть» определяются преимущественно как пассивное принятие действительности, непротивление сложившейся реальности [См.: 2]. А с изменениями в социально-политической ситуации в начале 2000-х гг. изменилось и отношение к понятию толерантности, оно получило более расширенное содержание.

В начале 2000-х гг. появились исследования, подчеркивающие традицию русской философской мысли XIX–XX вв. в обосновании толерантности как особого состояния духовной жизни, в котором человек выражает самого себя [1]. В «Философском энциклопедическом словаре» (2003 г.) дается определение толерантности как терпимости к иным взглядам: «Толерантность необходима по отношению к особенностям различных народов, наций, религий. Она является признаком уверенно-

сти в себе и сознания надежности своих собственных позиций, признаком открытого для всех идейного течения, которое не боится сравнения с другой точкой зрения и не избегает духовной конкуренции» [3, с. 457].

Но в это же время появляются и работы, в которых ставится вопрос о границах толерантности. Авторы одной из таких работ обращают внимание на то, что толерантность будет действенным фактором стабильности, если она будет включать существенные элементы нетерпимости, если вообще не основываться на ней: во всяком случае, толерантность должна сочетаться с нетерпимостью к явлениям, в которых заложен разрушительный потенциал. «Ограничение толерантности нередко необходимо, даже когда речь идет о фундаментальных гуманистических ценностях, абсолютизация которых может оказаться не менее рискованной вещью, чем нигилистическое отношение к ним или их релятивизация. Так, например, толерантность в отношении “безграничного добра” в ряде случаев тождественна терпимости ко злу, для которого трудно представить более благоприятные условия, чем его беспрепятственное распространение и всепрощение... Будучи слишком толерантными, мы, не желая того, способствуем интолерантности» [4].

Двойственность природы толерантности, выражающаяся в одновременном существовании в ней позитивного и негативного аспектов ее проявления, порождает ряд проблем теоретического и практического характера. Ее несомненными достоинствами признается акцент на утверждении примата достоинства человека и его прав, гармонизация отношений между культурами, гуманизация ценностных предпочтений личности, снижение конфликтности в отношениях между людьми и группами. К негативным проявлениям относят стимулирование конформизма, размывание границ собственного «Я», снижение степени сплоченности группы. Конечно, можно выделить целый ряд факторов, ограничивающих возможности проявления негативных последствий толерантного отношения в обществе [5]. Однако это вовсе не снимает саму проблему толерантности, а лишь подчеркивает сложность ее решения, и в первую очередь трудность установления критерия оценки толерантности.

В ряде своих работ [См., напр.: 6] В. А. Лекторский выделяет четыре возможных модели толерантности:

1. *Толерантность как безразличие*: среди многообразных мнений людей есть такие, истинность которых никогда не может быть установлена бесспорно: религиозные взгляды, специфические ценности разных культур, некоторые личные предпочтения и т. д. Основания таких мнений лежат в самоидентификации человека (культурной, этнической, личной и др.). Культуры сосуществуют, и, следовательно, толерантность

обосновывается тем, что различия во взглядах не препятствуют совместному общежитию, они не важны для решения главных общественных проблем.

2. *Толерантность как невозможность взаимопонимания*: религиозные, этические и иные ценности различных культур задают специфический характер деятельности и способ отношения той или иной культуры к миру; плюрализм в данном случае задается природой человека как существа со-общественного. Культуры сосуществуют рядом, не касаясь друг друга. Толерантность здесь основывается на необходимости уважительного отношения к другому, непонятному для меня и потому не подходящего для взаимодействия.

3. *Толерантность как снисхождение*: в многообразии различных культурных систем выделяется привилегированная, обычно это «моя» культура. Можно критически относиться к иным культурам, но невозможно силой навязать им мои ценности. Поэтому толерантность здесь выступает как снисхождение к иным культурам.

4. *Толерантность как расширение собственного опыта и критический диалог*: культуры вступают в соревнование друг с другом, но при этом каждая культура стремится учесть опыт других культур, расширяя тем самым собственное пространство. Я ценю себя, но допускаю, что опыт иных культур ценен и его следует учитывать. Инструментом для расширения взаимодействия в данном случае выступает критический диалог.

Обосновывая актуальность четвертой модели толерантности, автор отмечает: «В том-то и драматизм современной ситуации: с одной стороны, легко показать, что нетерпимость в современном мире не уменьшается, а растет, с другой – совершенно ясно, что без культивирования толерантности взаимное уничтожение разных культур, социальных и этнических групп более чем вероятно. То, что до недавних пор выглядело только как идеал, сегодня превращается в практический императив» [6]. В настоящее время, как мы видим, отношения между различными культурными мирами вовсе не стремятся принимать для себя данный императив как руководство к взаимодействию.

Но можно заметить, что выделенные В. А. Лекторским позиции могут пониматься и как способы реализации толерантности, характеризующие направленность активности нравственных установок личности в процессе взаимодействия с другим. В то же время толерантность можно рассматривать и как социокультурную ценность, определяющую отношение человека к себе и к другому, целевую установку активной личности. Толерантность как принцип выступает в статусе руководящего внутреннего убеждения, задающего направленность дея-

тельности одного в отношении к другому и к миру в целом. Толерантность как норма ориентирует деятельность человека на конкретные образцы поведения [7].

Авторы одной из монографий анализируют толерантность в контексте историко-эволюционного подхода к развитию сложных систем и приходят к выводу, что этот феномен следует рассматривать как «механизм поддержки и развития разнообразия этих систем, обеспечивающий расширение диапазона возможностей данных систем в различных непредсказуемых ситуациях и их устойчивость» [8, с. 8–9]. В противоположность толерантности ксенофобия ведет к уменьшению разнообразия систем, к росту их изоляционизма и сепаратизма, снижает способности системы к изменениям.

Д. В. Алексеев обращает внимание на тот факт, что обыденное сознание склонно рассматривать толерантность как благо, ценность, добродетель. Однако, по его мнению, в современном обществе требуется трансформация восприятия толерантности. Надо рассматривать ее не как ценность, а как технологию обращения с ценностями [9]. И. Л. Зеленкова обратила внимание на то, что для критерия меры и оценки толерантности чаще всего размещают ее оценку в оппозиции «цель – средства», например полагают, что целеполагающей установкой толерантности служит требование никому не позволять ограничение своей свободы, если она не ограничивает свободу других; однако, замечает автор, есть точки зрения, отрицающие право на жизнь другого человека, и потому в данном случае они не имеют права на существование. Автор считает, что «главным вектором “измерения” толерантности является осуществление ее этической “экспертизы”, предполагающей, упрощенно говоря, ее “поведение” в “пространстве добра и зла” и соответствующую моральную аттестацию» [5].

Можно приводить и иные оценки толерантности, в последние десятилетия этот феномен активно анализируется исследователями и обсуждается в печати. При очевидной внешней концептуальной привлекательности толерантности ее реализация на практике порождает острые проблемы в социокультурной среде. Резкий рост русофобских настроений в последние годы подталкивает нас к решению острых вопросов: действительно ли толерантность есть важное качество для современного человека; нужно ли нам воспитывать толерантность у молодых людей; можно ли отказаться от воспитания толерантности и сосредоточиться на формировании других личностных компетенций у молодых специалистов? Подобные вопросы в современной социально-политической и социокультурной ситуации не могут иметь однозначных ответов. В мире

все трудно. Выделим несколько развернутых тезисов, в которых выразим наш взгляд на поставленные выше вопросы.

Во-первых, общим и вместе с тем определяющим положением во всех рассмотренных нами исследованиях выступает представление о толерантности как явлении социальном. Все отмеченные в этом феномене аспекты не являются врожденными, они формируются и корректируются в процессе социализации личности. Особая роль в этом процессе принадлежит вузовскому образованию. Многие авторы полагают, что именно время студенчества особенно важно в деле воспитания толерантности: эмоциональная незрелость, открытость, внушаемость, малый жизненный опыт и иные психолого-возрастные особенности, с одной стороны, и углубление потребности в формировании чувства культурной идентичности, расширение общения за рамками ближайшего окружения, направленный поиск приемлемых вариантов социального поведения в условиях поликультурного пространства, развитие рефлексии, с другой стороны, делают эту проблему особенно актуальной [См., напр.: 7]. Авторы данной статьи отметили, что проведенный ими анализ программ свидетельствует о том, что в ряде гуманитарных дисциплин вузов не раскрываются основные понятия феномена толерантности и тем более его существенные характеристики: материалы отдельных дисциплин фактически не ориентируют обучающихся на приобретение знаний и умений общения с людьми, представляющими иные культуры.

К. А. Мамбетова рассматривает вузовское образование как фактор развития у студентов толерантных возможностей прежде всего через формирование толерантности в личной системе ценностей студентов и превращение толерантности в регулятивный принцип их профессиональной и непрофессиональной деятельности [10]. Автор считает, что формирование толерантности у студентов будет эффективным при включении ценностных ориентиров толерантности в содержание гуманитарных предметов и специальных программ в сферу воспитательной работы вуза, а особая роль принадлежит спецкурсам, выстроенным под цель формирования у будущих специалистов уважения к разнообразию и способности к эффективному взаимодействию с людьми из разных культур (авторский вариант спецкурса – «Мост между культурами»).

Во-вторых, социокультурная ситуация в мире последних лет очевидно свидетельствует о том, что проявление духа нетерпимости по-прежнему весьма характерно в отношениях между культурами. В этих условиях усиливаются позиции тех, кто считает, что толерантность как целевая установка – это идеологически обусловленный принцип эгоизма, направленный на формальную поддержку единства людей. С этих позиций толерантность можно понимать как искусственное равнодушие

в отношении к другому; оно не может быть долговечным в силу своей внешней вынужденности, и, как только будут задеты наши интересы, терпимость превратится в нетерпимость. Для современности весьма актуален вопрос: возможно ли сделать терпимыми друг к другу тех, кто друг к другу нетерпим? [11]. В связи с этим Н. А. Бердяев писал: «Легко быть терпимым ко всякой вере тому, кто ни во что не верит, кто равнодушен к истине» [Цит. по: 11, с. 63]. Опираясь на эту мысль, можно заметить, что по-настоящему терпимым быть трудно, и это требует от нас серьезных усилий; надежным способом принятия терпимости как личного принципа является обретение человеком устойчивой позиции в отношении к другому и к миру в целом, культивирование стремления к поиску истины. В этом плане вузовские курсы культурологии, социологии, психологии имеют непреходящее значение.

В-третьих, серьезной проблемой в воспитании толерантности выступает поиск и установление меры должного при объяснении позиций «другого»; ведь даже указание на одновременную наличность *существенного и первостепенного* «своего», с одной стороны, и *возможного и второстепенного* «другого» – с другой, всегда будет предполагать некий приоритет. Бесспорна истинность утверждения, что действительно терпимым в отношении к другому может быть только тот, кто уверен в себе, кто идентифицирует себя с определенной культурной средой. Возможно ли получить в результате воспитания *творческую и высоконравственную* личность, превозносящую свою культуру, и при этом вполне уважительно относящуюся ко всем другим культурам? Это вряд ли, поскольку в таком случае ей приходится уравнивать доброе и злое, высокое и низкое, красивое и ужасное. К тому же на деле установить «достаточность» уважительного отношения к другому не просто. Когда, например, говорят, что у каждого есть своя правда, как раз и утверждают тем самым, что весьма уважительно отнеслись к мнению другого. Но что на деле стоит за таким признанием? Может быть, это равнодушие, снисхождение или даже презрение? А следует ли принять как должную установку на возможность сосуществования нескольких правд? Ведь сама правда в таком случае превращается в словесный штамп, и, по сути, здесь утрачивается этический смысл этой категории. Представляется, что формирование толерантности может быть успешным только при опоре на примат особой значимости коллективного «своего» как «Мы-образа», активного в направленности на взаимодействие, на диалог с «другим». Конечно, без диалога толерантность невозможна, но этот диалог должен выстраиваться с позиций осознания собственной силы. Сегодня в высшей школе предприняты шаги по укреплению оснований самосознания молодых россиян как носителей особой культуры, введен

курс «Основы российской государственности», увеличен объем часов на изучение истории России. Это важно, но следует учесть, что результаты этих нововведений проявятся далеко не сразу.

Как известно, история человечества есть история войн. Конфликтность есть одна из характерных черт социокультурной сферы нашего мира, и все известные от древности до современности идеи «конца истории», по сути, основываются на предположении о возможности искоренения конфликта. Вместе с тем историю человечества можно представить и как путь поиска эффективных моделей реализации принципа мирного сосуществования между различающимися культурами. Мы согласны с позицией тех, кто рассматривает толерантность как одну из норм, соответствующих потребностям развития современной цивилизации, остро нуждающейся в утверждении культурного разнообразия как фактора стабильности человеческого сообщества. С этой точки зрения воспитание толерантности можно рассматривать как важную составляющую социализации, направленную на формирование своей собственной культуры, устойчивой к разнообразию и принимающей различие как норму, как должное.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Касьянова Е. И.* Социально-философские основания толерантности : автореф. дис. ... д-ра филос. наук : 09.00.11 / Е. И. Касьянова. Удан-Удэ, 2009. 46 с.
2. *Осипова С. И.* Генезис сущности и содержания понятия «толерантность» / С. И. Осипова, А. И. Богданова // Сибирский педагогический журнал. 2011. № 6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/genezis-suschnosti-i-soderzhaniya-ponyatiya-tolerantnost>.
3. *Философский энциклопедический словарь* / ред.-сост. Е. Ф. Губский. М. : Инфра-М, 2003. 575 с.
4. Толерантность против ксенофобий (зарубежный и российский опыт) / под ред. В. И. Мукомеля, Э. А. Паина. М. : Academia, 2007. 187 с. URL: <https://textarchive.ru/c-2875657-pall.html>.
5. *Зеленкова И. Л.* Феномены плюрализма и толерантности: особенности этического исследования и некоторые практические реалии / И. Л. Зеленкова. URL: https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/96098/1/Legchilin_Rumyantceva%20p.93-110.pdf.
6. *Лекторский В.* Толерантность как философская проблема / В. Лекторский // Образовательная политика. 2011. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tolerantnost-kak-filosofskaya-problema>.
7. *Комаров В. П.* Воспитание толерантности у студентов университета / В. П. Комаров, О. В. Исаева // Вестник ОГУ. 2003. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vospitanie-tolerantnosti-u-studentov-universiteta>.
8. Толерантность как фактор противодействия ксенофобии: управление рисками ксенофобии в обществе риска / [под ред. Ю. П. Зинченко, А. В. Логинова]. М. : Федер. ин-т развития образования, 2011. 608 с.

9. *Алексеев Д. В.* Плюрализм и толерантность как социально-деструктивные феномены : автореф. дис. ... канд. филос. наук : 09.00.11 / Д. В. Алексеев. Челябинск, 2014. 24 с.
10. *Мамбетова К. А.* Формирование толерантности студентов вуза средствами спецкурса / К. А. Мамбетова. DOI 10.54158/27132838_2024_5_5_187. EDN XJVETU // Наука и практика в образовании : электрон. науч. журн. 2024. Т. 5, № 5. С. 187–192.
11. *Колчигин С. Ю.* Плюрализм, толерантность, истина: к соотношению понятий / С. Ю. Колчигин // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. 2008. № 5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/plyuralizm-tolerantnost-istina-k-sootnosheniyu-ponyatiy>.

УДК 371.3

В. А. Оленцевич*

ВОПРОСЫ ФОРМИРОВАНИЯ НАДПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ НАВЫКОВ У ОБУЧАЮЩИХСЯ

Преобразования, происходящие в российском обществе, оказывают существенное влияние на образовательную среду, ориентируя ее на формирование у обучающихся гибких навыков. Идея формирования у обучающихся надпрофессиональных навыков не является новой. По причине возросшего в последние годы со стороны государства интереса к данной проблематике тема снова стала актуальной и требует разработки научных педагогических подходов. Исследованием данной проблемы как с педагогической, так и с психологической точки зрения занимались многие зарубежные и отечественные ученые.

Цифровизация перевозочного и логистического комплексов транспортных компаниях требует перестройки имеющихся у специалистов умений и навыков, формирования у них нового мышления, способного эффективно реализовывать ключевые задачи компании, обеспечивать высокие технико-экономические показатели ее деятельности. Представленная научная статья ставит целью рассмотреть комплекс вопросов, направленных на формирование надпрофессиональных навыков у обучающихся по программам среднего профессионального или высшего образования для транспортных компаний. Наличие у обучающегося подобного набора навыков существенно повысит его конкурентоспособность при трудоустройстве и расширит перспективы удачного карьерного роста.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: обучающиеся, формирование гибких навыков, мышление, цифровизация, базовое профессиональное образование, методы обучения, надпрофессиональные навыки, трудоустройство выпускника.

V. A. Olentsevich

ISSUES RELATED TO THE FORMATION OF STUDENTS' FLEXIBLE SKILLS

The transformations taking place in Russian society have a significant impact on the educational environment, focusing it on the formation of flexible skills of students. The idea of developing students' supra-professional skills is not new. Due to the increased government interest in this issue in recent years, the topic has become relevant again and requires the

* **Оленцевич Виктория Александровна**, кандидат технических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

development of scientific and pedagogical approaches. Many foreign and domestic scientists have studied this problem from both a pedagogical and psychological point of view.

Digitalization of transportation and logistics complexes in transport companies requires specialists to rebuild existing skills and abilities, form new thinking capable of effectively implementing the company's key tasks, and ensure high technical and economic performance. The presented scientific article aims to consider a set of issues aimed at the formation of supra-professional skills of students of secondary vocational or higher education for transport companies. Having such a set of skills significantly increases a student's competitiveness in employment and increases the prospect of successful career growth.

KEYWORDS: *students, formation of flexible skills, thinking, digitalization, basic vocational education, teaching methods, supra-professional skills, graduate employment.*

Уже несколько лет ученые и педагоги фиксируют ускорение изменения мировоззренческих и образовательных моделей у обучающихся, что детерминирует интересную тенденцию в развитии профессионального образования – формирование у них параллельно и современных профессиональных навыков, и развитие гибких навыков.

Исследованием данной проблемы занимались многие зарубежные и отечественные ученые: М. В. Абрамова, М. Ватс, Р. К. Ватс, А. У. Деккушева, А. И. Ивонина, И. Э. Идиятов, О. М. Ким, М. И. Ключева, О. Крузе, А. А. Милютин, Л. К. Раицкая, О. Л. Чуланова и др. В целом они предлагают следующее определение данного процесса: это педагогический процесс, направленный на становление надпрофессиональных умений, которые позволяют обеспечивать эффективное овладение учебной и профессиональной деятельностью, способствуют успешному развитию личности в социуме.

Решение вопроса о формировании гибких навыков у обучающихся в рамках ускоренного развития научно-технического прогресса выступает одним из ключевых направлений образования и нашло отражение в комплексе нормативных документов:

- Стратегия государственной национальной политики Российской Федерации на период до 2025 года;
- Национальная доктрина образования в РФ на период до 2025 года;
- федеральные проекты «Молодые профессионалы», «Цифровая образовательная среда» и пр. [1–3].

Гибкие навыки получили в данных документах формулировку «надпрофессиональные навыки».

Сегодня, когда в транспортных компаниях Российской Федерации быстрыми темпами происходит смена одних технологических и инновационных процессов другими, а завтра третьими, в структурных подразделениях транспортной отрасли возникает потребность в специалистах, обладающих рядом особых качеств. Это гибкость, креативность, органи-

зованность, высокий уровень готовности к работе как в команде, так и индивидуально, способность проявить себя в различных культурных средах и технологических условиях, коммуникабельность, умение работать в сложных условиях. Данные факторы свидетельствуют о том, что требования к базовому образованию меняются и необходимо формировать новые подходы к обучению и его методы.

Процессы цифровизации и роботизации перевозочной и логистической деятельности, происходящие в транспортных компаниях, требуют от сотрудников всех уровней не только перестройки существующих знаний, умений и навыков, но и формирования нового мышления, которое будет способствовать достижению целей компании и обеспечивать высокие показатели ее работы. В данных условиях проблемы формирования надпрофессиональных навыков у обучающихся, получающих среднее профессиональное или высшее образование, представляются наиболее актуальными и требующими скорейшего решения, поскольку устанавливают облик «нового специалиста», востребованного на рынке труда и являющегося наиболее конкурентоспособным в своей сфере [4].

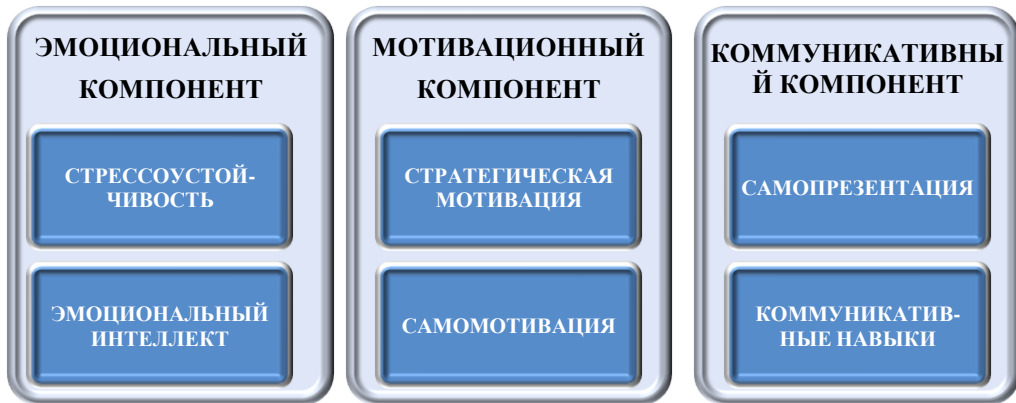
Надпрофессиональные навыки не зависят от выбора обучающимся будущей профессии, они соотносятся непосредственно с его личностными характеристиками. Опрос специалистов ОАО «Российские железные дороги» показал, что сегодня в структурных подразделениях компании наиболее востребованы работники, обладающие следующими гибкими навыками: эмоциональный интеллект, самомотивация, коммуникативность, стрессоустойчивость, стратегическая мотивация, самопрезентация. Таким образом, очевидно, что наличия у выпускника, получившего среднее профессиональное или высшее образование, высокого уровня профессиональных знаний по ключевым учебным курсам для перспективного трудоустройства и быстрого карьерного роста недостаточно. Востребован выпускник, обладающий надпрофессиональными навыками и способный постоянно наращивать и расширять их уровень. Получение подобных навыков, как правило, происходит параллельно с освоением предметных знаний [5–7].

Рассмотрим суть некоторых надпрофессиональных навыков. Так, процесс формирования у обучающегося самомотивации является необходимым, поскольку служит движущей силой, которая будет способствовать его продвижению к поставленной цели. Для достижения намеченных результатов необходима внутренняя дисциплина и стимул. Основной критерий профессиональной реализации специалиста транспортной сферы – стратегическая мотивация, которая выступает как личностная характеристика обучающегося. Эмоциональный навык формирует у выпускника возможности управлять собственными эмоциями и

распознавать эмоции коллег и руководства, что позволяет ему легко адаптироваться в любых производственных ситуациях, контролировать свое внутреннее состояние, что, в свою очередь, способствует достижению успеха. На предприятиях транспорта большое значение имеет наличие у специалистов стрессоустойчивости, поскольку позволяет сохранять результативность трудовых функций в случаях возникновения риска, при пиковых нагрузках и пр.

Выпускник, обладающий навыком беспрепятственного общения в профессиональной сфере, имеет больше шансов полноценно реализовать освоенные профессиональные знания и компетенции. Поскольку функционал трудового коллектива реализуется в большей степени путем общения, наличие у будущего специалиста коммуникативных навыков создаст информационный комфорт на производстве.

На рисунке представлена структура надпрофессиональных навыков обучающихся.



Структура надпрофессиональных навыков обучающихся

По итогам проведенного анализа информации о предложенных транспортными компаниями вакансиях можно заключить, что более 90 % руководителей проявляют интерес к будущим сотрудникам, которые обладают именно надпрофессиональными навыками, такими как: умение вести переговоры, активно обучаться, информационная грамотность, адаптивность, навыки тайм-менеджмента. По мнению Президента Российской Федерации, выступившего на сессии «Молодежь-2030. Образ будущего», «конкурентные преимущества получают те люди, которые не просто обладают набором интересных и важных знаний, а обладают тем, что сегодня называют гибкими навыками, обладают и креативным, и плановым, и другими видами мышления...» [1–3].

В результате анализа научных исследований других авторов выявлено, что проблематику процесса формирования у обучающихся надпрофессиональных навыков можно условно разделить на три укрупненные группы:

– существующая форма получения образования нацелена на получение в основном профессиональных знаний, умений и навыков, при этом исключает возможности формирования надпрофессиональных навыков;

– преподавательский состав учебных заведений не обладает достаточной методической и практической базой в области формирования надпрофессиональных навыков для успешной передачи данных знаний обучающимся;

– в образовательных программах, профессиональных стандартах, учебных планах отсутствует информационный ресурс, необходимый при формировании надпрофессиональных навыков [5; 6].

Таким образом, очевидно, что формирование надпрофессиональных навыков у обучающихся, получающих среднее профессиональное или высшее образование, представляет собой сложный процесс. Термин «гибкие навыки обучающихся» определяется как надпрофессиональные автоматизированные умения, формируемые в образовательном процессе, обеспечивающие эффективное овладение учебно-профессиональной деятельностью и успешное развитие личности в социуме. Овладение данным набором навыков повышает конкурентоспособность будущих выпускников и расширяет перспективы их успешного трудоустройства в будущем. Процесс формирования надпрофессиональных навыков у обучающихся в цифровой образовательной среде транспортных учебных заведений целесообразно рассматривать как систему, целью которой является создание единого образовательного комплекса, способствующего повышению качества подготовки и востребованности их выпускников [8–10].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. О Стратегии государственной национальной политики Российской Федерации на период до 2025 года : указ Президента РФ от 19 дек. 2012 г. № 1666 : (с изм. и доп.). URL: <https://base.garant.ru/70284810>.
2. Национальная доктрина образования в РФ до 2025 года. URL: https://www.consultant.ru/law/podborki/nacionalnaya_doktrina_obrazovaniya_v_rf_do_2025_goda.
3. О реализации отдельных мероприятий, направленных на создание и развитие информационного ресурса «Современная цифровая образовательная среда в Российской Федерации», федерального проекта «Молодые профессионалы (Повышение конкурентоспособности профессионального образования)» национального проекта

«Образование» : постановление Правительства РФ от 8 мая 2019 г. № 570. URL: <https://base.garant.ru/72240740>.

4. *Сутормина Е. П.* Интерактивные методы обучения как средство повышения качества среднего профессионального образования / Е. П. Сутормина, Н. В. Сутормин // Современные тенденции в образовании и науке : сб. науч. тр. по материалам Междунар. науч.-практ. конф., 31 окт. 2013 г. : в 26 ч. Тамбов : ООО «Консалтинговая компания «Юком»», 2013. Ч. 11. С. 129–130.
5. *Ивашкова А. А.* Цифровые технологии и онлайн-ресурсы как инструмент развития гибких навыков студентов / А. А. Ивашкова. DOI 10.58224/2687-0428-2024-6-2-251-256 // Обзор педагогических исследований. 2024. Т. 6, № 2. С. 251–256.
6. *Ивашкова А. А.* Использование возможностей контекстного подхода при изучении формирования гибких навыков студентов колледжа / А. А. Ивашкова // Современная высшая школа: инновационный аспект. 2023. Т. 15, № 4 (62). С. 83–89.
7. *Оленцевич В. А.* Повышение результативности обучающихся путем применения новых подходов к организации работы преподавателя / В. А. Оленцевич // Культура. Наука. Образование. 2024. № 1 (70). С. 88–92.
8. *Оленцевич В. А.* Повышение уровня эффективного взаимодействия педагога с обучающимся как основа качественного образования / В. А. Оленцевич // Культура. Наука. Образование. 2024. № 2 (71). С. 129–133.
9. *Сергушин Е. Г.* Становление педагогических технологий профессионального обучения в России, 20–30-е гг. XX в. : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.01 / Е. Г. Сергушин. Саранск, 1998. 155 с.
10. *Третьяков В. В.* Идеал образованного человека в современном обществе / В. В. Третьяков, Е. П. Кологрив // Культура. Наука. Образование. 2024. № 1 (70). С. 114–119.
11. *Панова Н. В.* Роль самоменеджмента, мотивации и рефрейминга в достижении эффективной деятельности специалиста / Н. В. Панова // Экономикс. 2013. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-samomenedzhmenta-motivatsii-i-refreyminga-v-dostizhenii-effektivnoy-deyatelnosti-spetsialista>.

378.147.88

А. Д. Доможирова*

К ВОПРОСУ ОБ ОСВОЕНИИ СТУДЕНТАМИ НАВЫКОВ ВЕДЕНИЯ ПОЕЗДНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Ведение поездной технической документации дежурно-диспетчерским персоналом является важнейшей составляющей обеспечения безопасности движения поездов и производства маневровой работы. В документации данного вида фиксируются действия работников, информация о передвижении поездов, результаты осмотра устройств, возникшие неисправности технических средств и др.

В статье приведены результаты анкетирования студентов, по итогам которого выявлены виды журналов и бланков, вызывающие наибольшие затруднения при заполнении, а также сделаны выводы и даны рекомендации.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *поездная документация, журнал движения поездов, бланк, журнал диспетчерских распоряжений.*

D. Domojirova

TO THE QUESTION OF STUDENTS MASTERING SKILLS TRAIN DOCUMENTATION MAINTENANCE

Keeping train technical documentation by duty and dispatch personnel is the most important component of ensuring the safety of train traffic and shunting operations. This type of documentation records the actions of workers, information about the movement of trains, the results of inspection of devices, any malfunctions of technical equipment, etc.

Students' mastering of the rules for maintaining train documentation is complicated by a large range of documents. The article presents the results of a survey, which revealed the journals and forms that cause the greatest difficulties when filling out, and conclusions are made.

KEYWORDS: *train documentation, train movement log, form, dispatcher order log, log keeping.*

Ведение поездной документации наряду с регламентом переговоров является важной составляющей компетенций студентов, которой они овладевают в ходе проведения лабораторных работ. Студенты ос-

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

ваивают данный навык при заполнении как бумажной документации, так и документации в электронном виде, что в дальнейшем позволяет выпускникам ориентироваться в различных формах журналов и бланков на производстве [1]. Но, как и при изучении любых других тем (при отработке алгоритмов действий в различных ситуациях, построении чертежей и описании работы рельсовых цепей, стрелочных переводов), у студентов возникают затруднения при заполнении той или иной технической документации. В связи с этим мониторинг освоения обучающимися навыков выполнения тех или иных операций остается актуальным [2].

Студентам была предложена анкета с несколькими тестовыми заданиями открытой и закрытой форм. В опросе участвовало 50 студентов специальности «Эксплуатация железных дорог» четвертого курса и направления «Технология транспортных процессов» третьего и четвертого курсов. Анкеты были выданы участникам опроса в бумажном виде для объективности исследования. В них было сформулировано условие давать ответы на вопросы без использования записей в тетрадях, мобильных устройствах и устных подсказок от одногруппников.

После обработки ответов на задание «Соотнесите название журнала и его форму» получены следующие результаты, представленные на рис. 1.

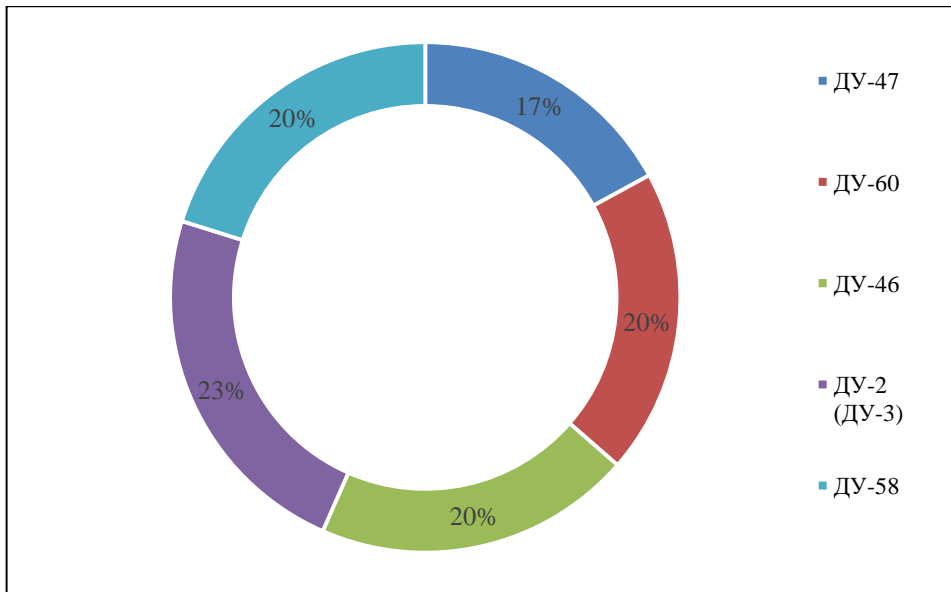


Рис. 1. Распределение долей ответов среди корректно определенных форм журналов

Лучше всего студенты определяют формы журналов ДУ-2 (ДУ-3). ДУ-46, ДУ-58 и ДУ-60 имеют одинаковые показатели. Это объясняется тем, что с журналом ДУ-2 (ДУ-3) студенты работают дольше всего: в первом семестре при изучении работы дежурного по станции в условиях нормальной работы устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи и продолжают изучать правила его заполнения во втором семестре при нестандартных ситуациях [3]. С журналом ДУ-47 обучающиеся работают во втором семестре при изучении организации работы станции в условиях возникновения неисправностей автоблокировки и переходе на телефонные средства связи.

После обработки ответов на задание «Соотнесите название бланка и назначение его использования» получены следующие результаты, представленные на рис. 2.

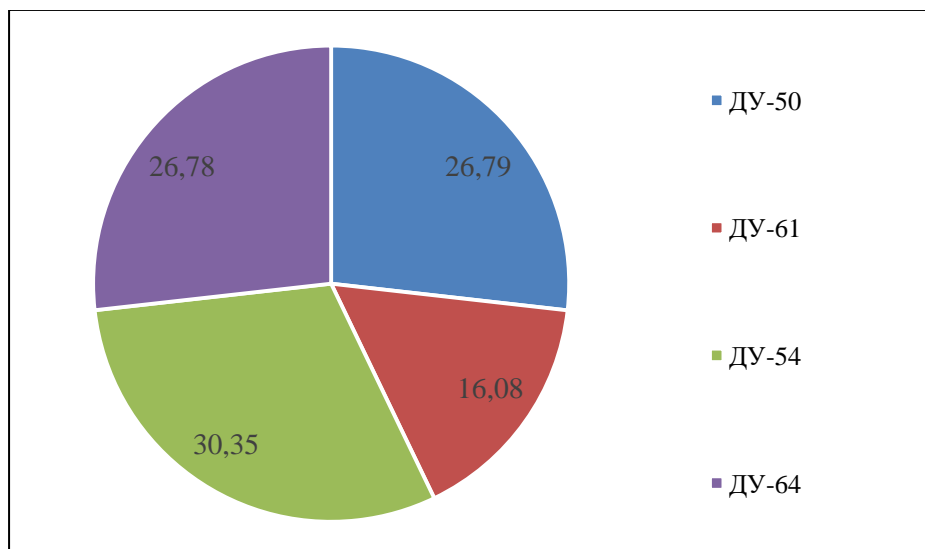


Рис. 2. Распределение долей ответов среди корректно определенных форм бланков

Большее количество студентов правильно определили форму бланка ДУ-54. Данный бланк заполняется и выдается машинисту в качестве разрешения на отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора [4]. Нормы заполнения данного бланка изучаются студентами при выполнении действий в ситуациях возникновения ложной занятости (свободности) изолированных участков, невозможности управления централизованным стрелочным переводом с пульта управления, невозможности открытия выходного светофора и др. [5]. Полученные результаты свидетельствуют о частом заполнении студентами данного бланка.

Меньшее количество студентов смогли определить форму бланка ДУ-61. Это можно объяснить тем, что студенты знакомятся с заполнением данного бланка на третьем курсе специальности «Эксплуатация железных дорог» и втором курсе направления «Технология транспортных процессов», но более подробно разбирают правила заполнения данного бланка только при изучении порядка выдачи непредвиденных предупреждений.

Также важно было определить личное мнение и ощущение студентов относительно журналов, вызывающих большие затруднения при заполнении. На рис. 3 представлены результаты ответов на вопрос «Какой из журналов вызывает наибольшие затруднения при заполнении?».

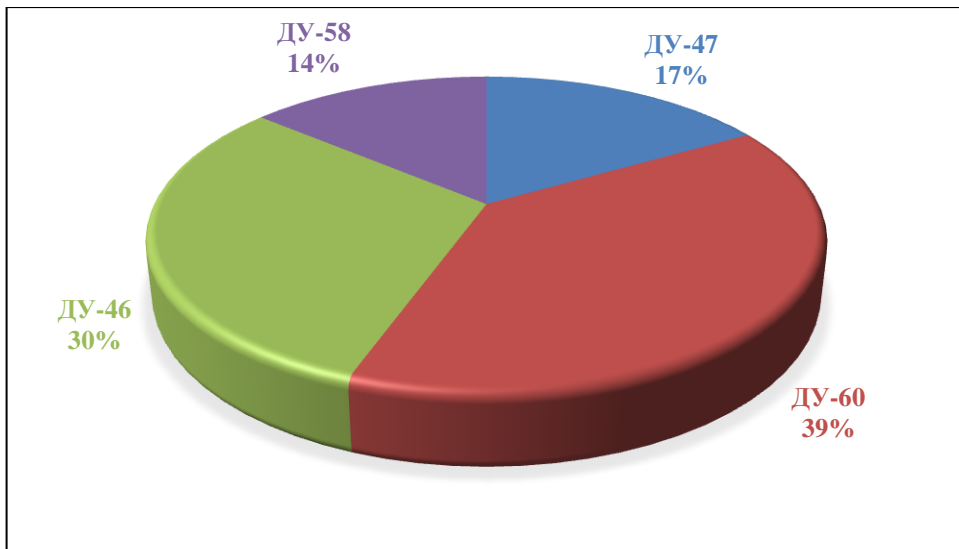


Рис. 3. Журналы, вызывающие затруднения у студентов при их заполнении

Самые большие трудности при заполнении вызывает журнал ДУ-60, что также подтверждается предыдущим вопросом о бланках и свидетельствует о необходимости более тщательного изучения студентами правил заполнения данного журнала и бланка ДУ-61 в рамках изучения организации работы станции в условиях выдачи непредвиденных предупреждений.

Результаты данного исследования полезны в качестве обратной связи от студентов после проведения лабораторных работ в части изучения правил заполнения технической документации.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Доможирова А. Д.* Влияние устойчивости функционирования на экономические показатели участка обращения кольцевых маршрутных поездов / А. Д. Доможирова // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2024. С. 16–25.
2. *Власова Н. В.* Перераспределение грузопотоков в различные виды подвижного состава с учетом современных требований рынка транспортно-логистических услуг / Н. В. Власова, Е. Ю. Царегородцева // Экономика железных дорог. 2025. № 2. С. 69–82.
3. *Казаков А. Л.* Нейросетевой подход к изучению функционирования системы курсирования кольцевых маршрутных поездов / А. Л. Казаков, Р. Ю. Упырь, А. Д. Доможирова // Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВЕСТНИК ВНИИЖТ). 2023. Т. 82, № 2. С. 158–167.
4. *Власова Н. В.* Структурные особенности отрасли транспортно-логистических услуг с выделением сегментов, потребителей, конкурентов в кластере грузовых перевозок, экспедиторских и складских услуг / Н. В. Власова, Е. Ю. Царегородцева // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2024. № 4 (84). С. 32–41.
5. *Казаков А. Л.* О моделировании трансграничных российско-монгольских железнодорожных перевозок / А. Л. Казаков, М. Л. Жарков, А. В. Супруновский // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2022. Т. 3, № 55. С. 23–32.

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.* Мирозозерцание Вл. С. Соловьева / А. Ф. Лосев. URL: http://www.odin-bлаго.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

№ 2 (75) 2025

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

Подписано к печати 23.06.2025. Дата выхода 30.06.2025.
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
