

РОСЖЕЛДОР
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Ростовский государственный университет путей сообщения»
Филиал РГУПС в г. Воронеж



82-я СТУДЕНЧЕСКАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИИ

**Секция 4. «ГУМАНИТАРНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ»**

**26-28 апреля 2023 г.
г. Воронеж, Россия**

сборник трудов

Воронеж
2023

Редакционная коллегия:

Гостева С.Р. – к.ист.н., доцент

Тимофеев А.И. – к.э.н., доцент

Лукин О.А. – к.ф.-м. н., доцент

82-я студенческая научно-практическая конференция РГУПС. Секция 4. «Гуманитарно-экономические аспекты транспортного образования»: сборник трудов. – Воронеж: филиал РГУПС в г. Воронеж, 2023. – 46 с.

Сборник содержит материалы, представленные студентами филиала РГУПС в г. Воронеж, вузов Российской Федерации и Республики Беларусь. Материалы сборника будут интересны студентам и преподавателям организаций высшего и среднего профессионального образования, а также работникам железнодорожного транспорта.

Статьи публикуются в редакции авторов (с корректировкой и правкой). Мнения и позиции авторов не обязательно совпадают с мнением и позицией редакционной коллегии.

© филиал РГУПС в г. Воронеж
© кафедра социально-гуманитарных,
естественно-научных и
общепрофессиональных дисциплин

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ ДИАГНОСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА «КИПАРИС» <i>Агеев А.Е.</i>	4
ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕООРУЖЕНИЕ ОТДЕЛЕНИЯ ПО РЕМОНТУ ГАСИТЕЛЕЙ КОЛЕБАНИЙ ВАГОННОГО УЧАСТКА ВОРОНЕЖ <i>Алексин А.Г.</i>	7
ТЕХНОЛОГИЯ ПОВЫШЕНИЯ ДОЛГОВЕЧНОСТИ КП И МЕТОДЫ ЕЕ ВНЕДРЕНИЯ <i>Рутковский Д.А.</i>	10
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОСПИТАТЕЛЬНОГО ПОТЕНЦИАЛА ВФСК ГТО В ВУЗЕ: УРОКИ ИСТОРИИ <i>Кузьминов С. К.</i>	15
ЛЕНИН И СТАЛИН О НАЦИОНАЛЬНОМ ВОПРОСЕ <i>Иванов К. Д.</i>	20
РОЛЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ В ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ РОССИИ <i>Бурцев А.В.</i>	24
ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ, ЭКОНОМИКИ И ЛОГИСТИКИ НА ТРАНСПОРТЕ <i>Данилов А.С.</i>	27
ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО СОЗНАНИЯ <i>Васильев Д.С.</i>	30
ВОРОНЕЖ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ <i>Каньшина А. А.</i>	33
ИНТЕЛЛИГЕНЦИЯ В ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПЕТЕРБУРГА НАКАНУНЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ <i>Самохина Т. С.</i>	35
ИСТОРИЯ ЗАРОЖДЕНИЯ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ В РОССИИ <i>Деселич С. Е.</i>	37
ЛЕНИНСКАЯ ТЕОРИЯ РЕВОЛЮЦИИ В 1917 ГОДУ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА <i>Федотова А. С.</i>	43

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ ДИАГНОСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА «КИПАРИС»

Агеев А.Е.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Тимофеев А.И.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

В статье приведен расчет экономического эффекта использования диагностического комплекса «Кипарис-5» для диагностики настройки параметров дизель-генераторных установок.

Ключевые слова: дизель-генератор, диагностика.

Рассмотрим экономический эффект и параметры инвестиционного проекта по переоснащению реостатного участка Комплексом производственных автоматизированных реостатных испытаний типа «Кипарис-5» (55ДК.411714.001) (далее – комплекс). Комплекс (рис. 1) предназначен для проведения пред- и послеремонтных реостатных испытаний маневровых тепловозов в автоматизированном режиме с управлением реостатными испытаниями, контролем параметров, обработки и представления информации в цифровом и графическом виде, выдачи рекомендаций и указаний по настройке параметров дизель-генераторных установок (ДГУ) в условиях локомотивных депо.

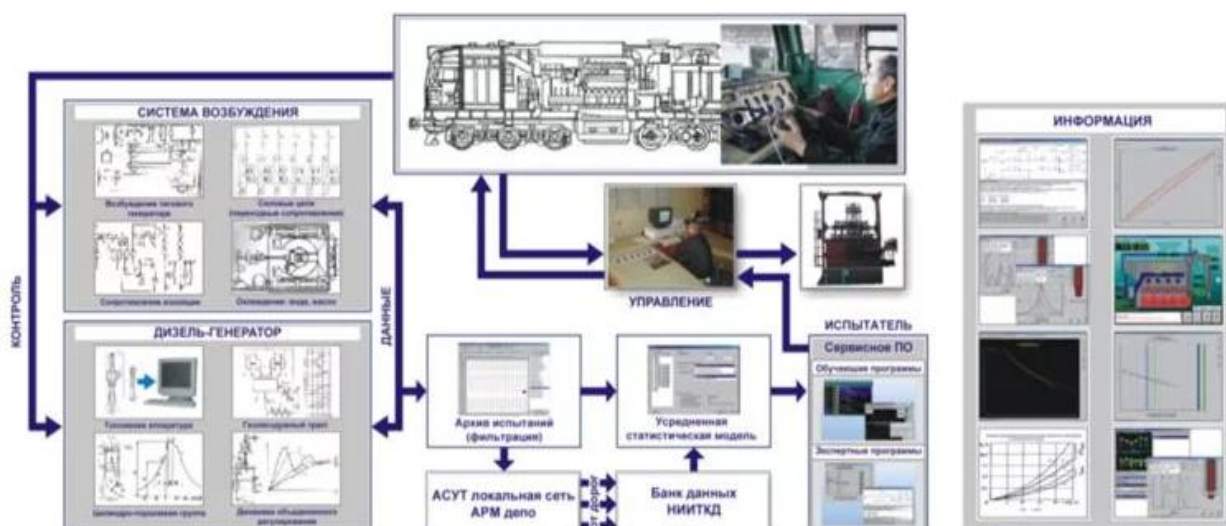


Рис. 1 – Схема работы комплекса «Кипарис-5»

Комплекс представляет собой аналого-цифровую информационно-измерительную систему, которая позволяет управлять нагрузочным реостатом и дизель-генераторной установкой тепловоза с непрерывным отслеживанием тока нагрузки, напряжения и мощности тягового генератора (с приведением к нормальным условиям), частоты вращения коленчатого вала дизеля при установленной позиции контроллера машиниста, температуры воды и масла, давления масла и топлива, с возможностью аналитической обработки и долговременного хранения информации. В режиме реального времени контролирует параметры работы ДГУ и АСРГ. Информация передается испытателю на терминал оператора в удобном для восприятия (графики, таблицы) виде.

Реостатные испытания производятся в автоматизированном режиме в объеме, определенном «Правилами ТО и ТР тепловозов». Ведение архива испытаний позволяет проводить оценку тенденции изменения технического состояния, обращать внимание на лимитирующие узлы и агрегаты. Значительный объем справочно-нормативной информации облегчает работу оператора комплекса при проведении реостатных испытаний. Программное обеспечение работы «Кипарис-5» выполнено с использованием «дружественного

интерфейса» и не требует от оператора специальных знаний для работы с компьютером. В варианте комплектации с ноутбуком появляется возможность проводить испытания непосредственно находясь в кабине локомотива. Наличие в системе «экспертов» позволяет ускорить настройку, процесс дефектации неисправностей узлов тепловоза. Комплекс обеспечивает:

- вывод результатов измерения на монитор ПК или ноутбука;
- выдачу рекомендаций и указаний по настройке параметров;
- формирование и вывод на печать протокола испытаний;
- сбор, анализ и хранение результатов измерения.

Внешний вид и составные элементы комплекса представлены на рис. 2. Стоимость комплекса составляет 1 230 тыс. руб.

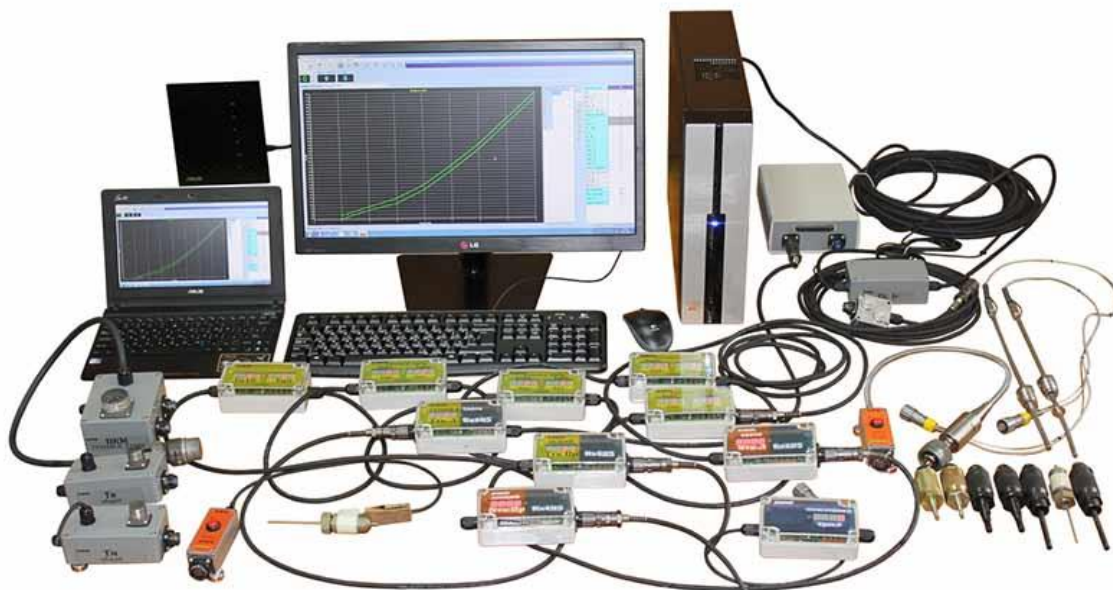


Рис. 2 – Внешний вид и составные элементы комплекса

Экономический эффект внедрения комплекса достигается за счёт:

- сокращения потерь от внеплановых ремонтов;
- сокращения объёмов ремонта;
- экономии топлива в эксплуатации;
- повышения производительности локомотивов.

Оценим величину экономического эффекта за счёт сокращения потерь от внеплановых ремонтов в расчёте на парк маневровых локомотивов ЧМЭЗ и ТЭМ18ДМ, находящихся в эксплуатации. Количество локомотивов – 65, программой ремонта предусмотрено 300 регулировок ДГУ. Среднегодовая продолжительность работы маневрового локомотива составляет 5 400 локомотиво-часов. Надежность ДГУ маневровых тепловозов характеризуется следующими показателями:

- средняя наработка на отказ второго вида – 0,02 случая на 1000 локомотиво-часов работы;
- средняя наработка на отказ третьего вида – 0,09 случаев на 1000 локомотиво-часов работы.

Определим величину потерь от отказов локомотивов.

Отказ 2 рода – задержка более 1 часа. Потери складываются из простоя на станции в среднем 1,5 часа. Потери на отказ второго рода составляют: $1,5 \times 1\,649 = 2\,474$ рублей, где 1 649 – стоимость 1 локомотиво-часа маневрового локомотива. Вероятность отказа 2 рода составляет: $0,02 \times 5\,400 / 1000 = 0,11$ случая в год, а годовые потери оцениваются: $0,11 \times 2\,474 = 267$ руб.

Отказ 3-го вида – необходимость постановки локомотива на неплановый ремонт в период между плановыми ремонтами. Потери складываются из простоя на станции в среднем 1,5 часа, стоимости внепланового ремонта, простоя на внеплановом ремонте и следования резервом к месту ремонта и обратно.

Потери от простоя поезда на станции или перегоне: $1,5 \times 1649 = 2474$, где 1649 – стоимость 1 поезда-часа простоя маневрового локомотива.

Стоимость внепланового ремонта ДГУ составляет 25 800 руб. в среднем.

Потери от простоя локомотива на внеплановом ремонте составляют: $325,7 \times 24 \times 2 = 15\,364$ рублей, где 325,7 – рублей, стоимость простоя тепловоза (без локомотивной бригады), 24 – часов в сутках, 2 суток – средняя продолжительность внепланового ремонта.

Потери от следования резервом к месту ремонта и обратно составляют: $218,82 \times 80 \times 2 = 35\,012$ руб., где 218,82 – рублей, стоимость 1 локомотиво-километра при следовании резервом, 80 – км, среднее расстояние следования к месту ремонта.

Суммарные потери от отказа 3 вида составляют: $2\,474 + 25\,800 + 15\,364 + 35\,012 = 78\,650$ рублей. Вероятность отказа 3 рода составляет: $0,09 \times 5\,400 / 1000 = 0,49$ случая в год, а годовые потери оцениваются: $0,49 \times 78\,650 = 38\,224$ руб.

Итого размер годовых потерь от отказов 2 и 3 рода ДГУ локомотивов ЧМЭЗ составляет: $267 + 38\,224 = 38\,491$ руб. в год.

Использование комплекса позволяет повысить надёжность работы ДГУ и сократить потери от внепланового ремонта на 25%, следовательно, прогнозируется сокращение потерь на величину:

$0,25 \times 65 \times 38\,491 = 625\,479$ руб., или 625,5 тыс. руб.

Текущие затраты. Определим стоимость одного цикла испытаний ДГУ с использованием комплекса. Работы по диагностике выполняются одним мастером 8 разряда, продолжительность испытаний составляет 2,4 часа, трудоёмкость испытаний составляет 2,4 нормо-часа. Часовая тарифная ставка 1 разряда составляет 98,76 руб. Согласно Положению о корпоративной системе оплаты труда, тарифный коэффициент 2 уровня оплаты труда 8 тарифного разряда составляет 2,69, надбавка за профессиональное мастерство работникам 8 тарифного разряда устанавливается в размере 24%. Размер оплаты труда таким образом составляет: $2,4 \text{ нормо-часа} \times 98,76 \text{ руб} \times 2,69 \times 1,24 = 790,62$ руб. Отчисления во внебюджетные фонды составляют 30% фонда оплаты труда: $790,62 \times 0,3 = 237,19$ руб.

При проверке ДГУ используется дизельное топливо. Удельный расход дизельного топлива при испытаниях ДГУ оценивается в 17 кг/час, таким образом, при цене ДТ 46 800 рублей за тонну, стоимость топлива на одно испытание составит: $17 \times 2,4 \times 46800 / 1000 = 1909,44$ руб.

Элементы затрат сведены в табл. 1.

Таблица 1. Затраты на диагностику ДГУ

Элемент затрат	На одну проверку, руб.	На всю программу ремонта тыс. руб.
Заработная плата	790,62	237,2
Отчисления во внебюджетные фонды	237,19	71,2
Топливо	191,44	57,4
ИТОГО	1219,25	365,8

Определим показатели инвестиционного проекта по оснащению цеха ТР комплексом Кипарис-5 по следующим данным: стоимость комплекса (капитальные затраты) – 1230 тыс. руб., годовой экономический эффект – 625,5 тыс. руб., текущие затраты – 365,8 тыс. руб., ставка дисконтирования 5% (минимальный риск). Результаты расчёта приведены в таблице 2 и на рис. 3.

Таблица 2. Расчёт дисконтированной стоимости проекта

год	Коэффициент дисконтирования	чистый денежный поток	дисконтированный денежный поток	дисконтированный денежный поток нарастающим итогом
0	1	-1230	-1230	-1230
1	0,9524	259,7	247	-983
2	0,9070	259,7	236	-747
3	0,8638	259,7	224	-523
4	0,8227	259,7	214	-309
5	0,7835	259,7	203	-106
6	0,7462	259,7	194	88
7	0,7107	259,7	185	273
8	0,6768	259,7	176	448
9	0,6446	259,7	167	616
10	0,6139	259,7	159	775

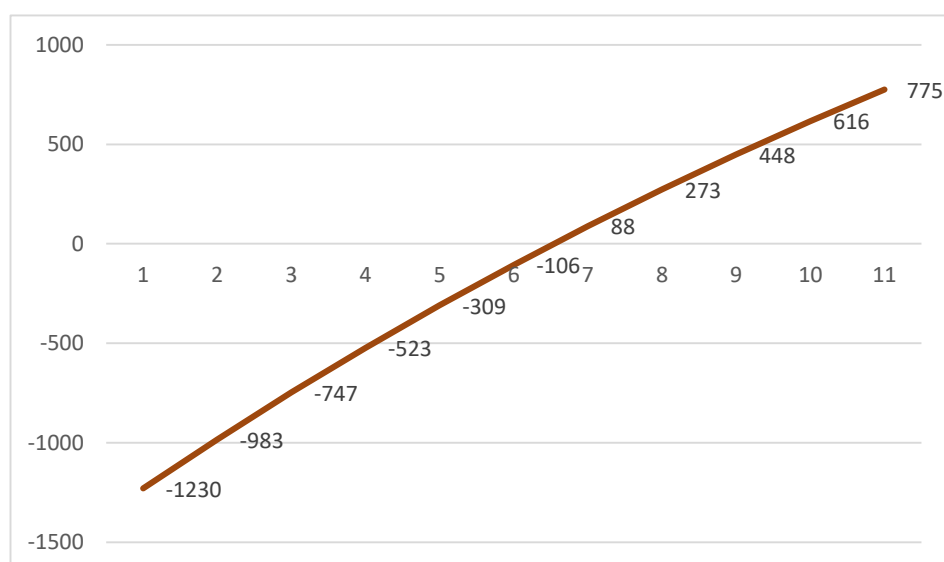


Рис. 3 – Дисконтированная стоимость проекта и срок окупаемости

Таким образом, учитывая только экономический эффект от повышения надежности ДГУ маневровых локомотивов, дисконтированная стоимость проекта составит 775 тыс. руб., а срок окупаемости составит 6 лет.

УДК 656.21+06

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ ОТДЕЛЕНИЯ ПО РЕМОНТУ
ГАСИТЕЛЕЙ КОЛЕБАНИЙ ВАГОННОГО УЧАСТКА ВОРОНЕЖ**

Алексин А.Г.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Тимофеев А.И.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

В статье приведен расчет расходов по внедрению и использованию диагностического стенда ЭНГА СИЛ в ремонте гасителей колебаний локомотивов.

Ключевые слова: ремонт локомотивов, техническое перевооружение, себестоимость.

Стенд «ЭНГА» типа СИЛ-02-01 предназначен для испытания ГГК локомотивов, пассажирских вагонов, вагонов метро. Испытания производятся методом гармонических колебаний под углом установки гидродемпфера от 0 до 90⁰, с построением рабочей диаграммы (координаты «усилие-перемещение») испытываемого гидродемпфера. Внешний вид стенда «ЭНГА» изображен на рис. 1.



Рис. 1 – Стенд ЭНГА СИЛ

Стенд состоит из исполнительного модуля, модуля управления и регистрации. Исполнительный модуль состоит из основания и остова порталного типа. В нижней части остова размещены мотор-редуктор силового привода, кривошипно-шатунный механизм, устройство крепления нижней проушины испытываемого гидродемпфера, мотор-редуктор угла наклона, тормозной механизм, датчик положения, датчики вертикального положения и счета угла наклона стенда, модуль силовой. В верхней части исполнительного модуля находится устройство крепления верхней проушины гидродемпфера, силоизмерительное устройство, модуль микроконтроллера.

Модуль управления и регистрации представляет собой специальную стойку с системным блоком, монитором, клавиатурой и принтером.

Стенд работает следующим образом. С помощью клавиатуры запускается процесс испытания ГГК, который сначала включает (при необходимости) электродвигатель привода наклона стенда (условно не показан). После наклона стенда на заданный угол – положение определяется датчиком угла наклона (на схеме не показан) – привод наклона стенда останавливается, срабатывает тормозной механизм и включается электродвигатель силового привода. Силовой привод приводит в движение нижнюю часть испытываемого гидродемпфера с определенной частотой и амплитудой. Положение коленвала фиксируется датчиком положения, а усилия сопротивления гидродемпфера передаются силоизмерительному устройству. Информация с датчика положения и деформация силоизмерительного устройства преобразуются в электрические сигналы, которые подаются на соответствующие входы модуля микроконтроллера. После преобразований на мониторе отображается информация о результатах испытания гидродемпфера. Тормозной механизм стенда разблокируется, включается электродвигатель привода наклона и стенд возвращается в вертикальное положение.

Процесс испытания ГГК заключается в следующем:

1. Проверяется установка угла наклона стенда; в случае отличия угла от 90° включается привод угла наклона стенда. По достижении заданного угла – мотор-редуктор угла наклона стенда выключается.
2. Происходит срабатывание тормозного механизма, который дополнительно фиксирует поворотную часть стенда.
3. Включается мотор редуктор силового привода: происходит прокачка ГГК.
4. Процесс испытания синхронизируется по датчику положения.
5. Проводится определенное количество циклов испытания гидродемпфера. На экран монитора выводится график (рабочая диаграмма) и параметры гасителя (рис. 2.).

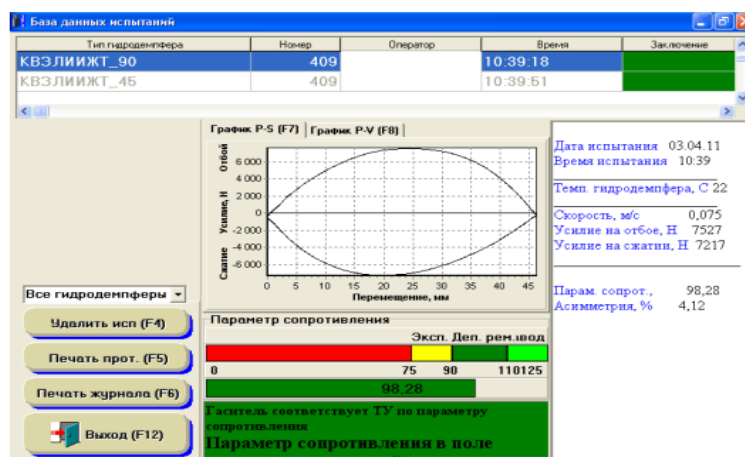


Рис. 2 – Рабочая диаграмма гидродемпфера

6. Мотор редуктор силового привода выключается, происходит разблокировка механизма фиксации стенда.

7. Стенд возвращается в вертикальное положение.

8. На экране монитора отображается рабочая диаграмма гидродемпфера в координатах P-S (сила-перемещение) на дроссельном и клапанном режимах.

9. По результатам анализа заполняется «Протокол» испытания и «Заключение» пригодности гидродемпфера на соответствующий допуск. Стенд выдает заключение о соответствии гидродемпфера техническим условиям по величине усилий сопротивления. Остальные дефекты контролируются визуально по форме рабочей диаграммы.

10. Результаты каждого испытания заносятся в базу данных автоматически.

Определим величину расходов на использование стенда за год, а также рассчитаем себестоимость диагностики комплекта гасителей на один вагон. Исходные данные: годовая программа ремонта вагонного участка Воронеж составляет 41 вагон в год, пассажирские вагоны с тележками КВЗ-ЦНИИ тип 2, на которых установлено по 4 гасителя, или 8 гасителей в расчёте на вагон. Срок эксплуатации стенда установлен производителем – 15 лет. Потребляемая мощность стенда – 4,3 кВт. Стоимость стенда – 830 тыс. руб. Операция по диагностике осуществляется слесарем по ремонту подвижного состава 5 разряда. Продолжительность операций по диагностике гасителей исследована с помощью хронометражного наблюдения (таблица 1). Продолжительность диагностики комплекта гасителей с одного вагона составляет 4,6 часа, трудоёмкость – 4,6 нормо-часа. В норму трудоёмкости включены подготовительно-заключительные операции и регламентированные перерывы.

Таблица 1. Элементы затрат труда при диагностике комплекта гасителей колебаний на стенде ЭНГА СИЛ

Элемент затрат труда (производственная операция)	Время, мин.
Получение раскладка комплекта гасителей	22
Включение стенда, выбор программы испытаний	2
Установка гасителя на стенде (1 гаситель)	3
Выполнение диагностических испытаний (1 гаситель)	17
Снятие гасителя со стенда (1 гаситель)	3
Распечатка протокола испытаний, маркировка гасителя (1 гаситель)	2
Передача комплекта гасителей, выгрузка протоколов в АСУ	16
Итого оперативное время	240
Регламентированные перерывы (15% оперативного времени)	36
ИТОГО	276

Определим штучно-калькуляционную себестоимость диагностики комплекта гидрогасителей колебаний одного вагона.

Заработная плата. Часовая тарифная ставка 1 разряда составляет 98,76 руб. Согласно Положению о корпоративной системе платы труда, тарифный коэффициент 2 уровня оплаты труда 5 тарифного разряда составляет 2,12, надбавка за профессиональное мастерство работникам 5 тарифного разряда устанавливается в размере 20%. Размер оплаты труда таким образом составляет: $4,6 \text{ нормо-часа} \times 98,76 \text{ руб} \times 2,12 \times 1,2 = 1\,155,73 \text{ руб.}$

Отчисления во внебюджетные фонды составляют 30% фонда оплаты труда: $1\,155,73 \times 0,3 = 346,72$.

Электроэнергия. С учетом коэффициента потребляемой мощности $K_{пм}=0,46$ и цене электроэнергии 7,6 рублей за кВт-час стоимость электроэнергии на один комплект составит: $4,6 \text{ ч} \times 4,3 \text{ кВт} \times 0,46 \times 7,6 \text{ руб} = 69,15 \text{ руб.}$

Величина прочих материальных затрат (обтирочные материалы, материалы для маркировки, расходные материалы для печати протоколов) составляет 1 500 рублей в год, или в расчете на 1 вагон: $1\,500 \text{ руб} / 41 \text{ вагон} = 36,59 \text{ руб.}$

Амортизация. Определим расходы на амортизацию в расчёте на 1 вагон с использованием простой пропорциональной формы начисления амортизации: $830\,000 \text{ руб} / 15 \text{ лет} / 41 \text{ вагон} = 1\,349,59 \text{ руб.}$

Элементы затрат сведены в табл. 2.

Таблица 2. Затраты на диагностику ГГК

Элемент затрат	На вагон, руб.	На всю программу ремонта тыс. руб.
Заработная плата	1155,73	47,4
Отчисления во внебюджетные фонды	346,72	14,2
Электроэнергия	69,15	2,8
Прочие материальные	36,59	1,5
Амортизация	1349,59	55,3
ИТОГО	2957,78	121,3

Таким образом, затраты на диагностику гидрогасителей колебаний составляют 2957,8 рублей в расчёте на один вагон, или 121,3 тыс. рублей на годовую программу ремонта.

УДК 656.21+06

ТЕХНОЛОГИЯ ПОВЫШЕНИЯ ДОЛГОВЕЧНОСТИ КП И МЕТОДЫ ЕЕ ВНЕДРЕНИЯ

Рутковский Д.А.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Тимофеев А.И.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

В статье приведено технико-экономическое обоснование применения стенда регулирования развески колёсных пар.

Ключевые слова: развеска локомотива, ремонт, технико-экономическое обоснование.

Развеской электровоза называется распределение массы электровоза по отдельным колесным парам и колесам. При неудовлетворительной развеске снижаются тяговые свойства из-за боксования разгруженных колесных пар, ухудшается динамика из-за перегрузки колес и колесных пар, нарушается устойчивость движения в кривых. Развеска бывает статической и динамической. Статическая развеска – это развеска электровоза на прямом горизонтальном пути при отсутствии действия на электровоз внешних горизонтальных сил. Динамическая развеска представляет собой распределение нагрузок по колесам и колесным парам при реализации силы тяги.

При заводской регулировке на локомотивных весах разница между нагрузками от левого и правого колес одной колесной пары не должна превышать 500 кгс. Нагрузка от колеса на рельс складывается из нагрузки на буксу от подрессоренных масс электровоза и нагрузки от мертвых масс, приходящихся на колесо.

Балластировку производит завод-изготовитель при развеске локомотива на весах после сборки. Вес балласта, нагрузку от каждого колеса, вертикальные зазоры между буксами и рамами тележек, между рамами тележек и кузовом, а также высоту регулировочного болта на каждой опоре, замеренную от крышки до нижней грани его головки, полученные после заводской регулировки, заносят в протокол испытаний. Последний является документом, входящим в технический паспорт электровоза и находится в депо приписки.

В тех случаях, когда возникает необходимость проверки развески, электровоз устанавливают на прямом горизонтальном пути. Вертикальная жесткость этого пути должна быть достаточной для того, чтобы под нагрузкой от локомотива он выдержал предъявленные к нему выше требования, в противном случае в результатах обмеров могут появиться погрешности, что в значительной степени затруднит оценку развески.

На величину зазоров, а следовательно, и на развеску (при сохранении положения регулировочных болтов и гаек) в эксплуатации, могут повлиять: неравномерный прокат колес; потеря упругих характеристик элементами рессорного подвешивания (просадка пружин); излом пружин; излом или повреждение элементов рессорного подвешивания, влияющих на величину сжатия пружин под нагрузкой (излом регулировочного болта, заедание стакана опоры кузова в направляющей втулке и т. п.). Кроме того, нарушение развески может быть следствием неравномерной загрузки песка по бункерам и отсутствия смазки. Поэтому перед постановкой локомотива под обмер рекомендуется полностью высыпать песок из бункеров либо заполнить их до верхних контрольных отметок, а также смазать все узлы трения.

Влияние неравномерности проката колес выясняется непосредственно обмером их диаметров по кругу катания. Исправность узлов буксового подвешивания устанавливается визуальным освидетельствованием. После проверки по горизонтальным зазорам соосности кузова и тележек в плане производят замер вышеуказанных вертикальных зазоров и сопоставляют их с данными протокола испытаний.

Если при этом окажется, что разница между эксплуатационными зазорами и зазорами, полученными при заводской регулировке, не превышает величины 1,5-2 мм, состояние рессорного подвешивания считается хорошим, т. е. обеспечивающим развеску в эксплуатационных допусках. Если эта разница будет больше 4-5 мм, то требуется регулировка. Прежде чем приступать к регулировке, необходимо постараться выяснить причину, которая привела к изменению зазоров.

После регулировки электровоз следует прокатить, вновь установить на тот же участок и повторить обмер зазоров. Если при этом окажется, что они отличаются от зазоров, зафиксированных в протоколе испытаний, не более чем на 2 мм, электровоз выдают в эксплуатацию.

Наиболее сложной является регулировка, которая производится после ремонтных работ, связанных со сменой агрегатов и разборкой экипажной части (элементов рессорного подвешивания), т. е. в тех случаях, когда могут быть изменены положения центров тяжестей тележек и кузова. В данном случае материалы, приведенные в протоколе испытаний, могут использоваться только как ориентировочные, так как зазоры, полученные при заводской регулировке, теперь могут не соответствовать оптимальному распределению веса локомотива по колесам.

Автоматизированный комплекс развески локомотивов АСРЛ 01У (рис. 1) предназначен для проведения проверки и регулирования нагрузки от колес локомотива (электровоз или тепловоз) на рельсы путем его взвешивания в условиях депо или в зоне

грузоприемного устройства. Система развески комплекса универсальна и подходит для разного типа электровозов и тепловозов.



Рис. 1 – Внешний вид АСРЛ 01У

Основные функции, решаемые комплексом АСРЛ 01У:

- определение статистической нагрузки каждого колеса на рельс;
- измерение и вычисление методом суммирования нагрузки от колес, осей, тележек, секций, а также всего веса локомотива;
- индикация результатов взвешивания настенными терминалами;
- сбор и анализ базы протокола развески (сбор и ведение статистических данных о каждом локомотиве).

Состав комплекса системы развесовки:

- весоизмерительные датчики;
- соединительный кабель;
- преобразователь сигнала;
- коммутационный шкаф;
- персональный компьютер;
- домкраты УДС-160;
- тумбы под домкраты УДС-160.

Технические характеристики АСРЛ 01У включают перечень параметров и их значение (см.табл. 1).

Таблица 1 Технические характеристики АСРЛ 01У

Параметры	Значение
Тип локомотива	универсальный комплекс для различных серий
Количество секций на позиции комплекса	2 секции
Направление движения	двухстороннее
Наибольший предел взвешивания (НПВ), т	100
Наименьший предел взвешивания (НмПВ), т	8 т
Температура окружающей среды при взвешивании:	
- в помещении весовой	от +5С до +35С
- в зоне грузоприемного устройства	от -50С до +70С

Параметры	Значение
Установка нуля	автоматическая
Класс точности, для взвешивания в статике (локомотивы с двумя определенными межтележечными базами)	средний, по ГОСТ 29329
Номинальное напряжение (Uном.), В	230
Потребляемая мощность, ВА	200
Масса грузоприемного устройства (без шпал), кг	2550

Особенности комплекса: весоизмерительные участки рельсового пути, опирающиеся на тензометрические датчики. Расположены в соответствии с положением колёс локомотивов всех типов.

Автоматизированный комплекс развески локомотивов представляет собой две позиции. Каждая позиция предназначена для определения нагрузки колесной базы различных локомотивов на рельсы. В комплектацию одной позиции входит: восемь весоизмерительных датчиков, установленные под рельсовыми вставками в путь, а также преобразователи сигнала и четыре стойки стационарных домкратов типа УДС-160 для регулировки нагрузки на рельсы по результату взвешивания.

Вторая позиция включает терминалы наружной установки для оперативного контроля нагрузки на колёса. В терминалах находится рабочее место оператора комплекса, оснащенное индикатором, отображающим результаты испытаний. Рабочее место оператора оснащается персональным компьютером.

Далее будет определен экономический эффект использования АСРЛ 01У. Программа ремонта принимается на уровне 2022 года и составляет 230 секций в год.

Капитальные затраты на приобретение, монтаж и запуск комплекса приведены в таблице 2.

Таблица 2. Состав капитальных затрат, тыс. руб.

Статья расходов	Тыс. руб.
Проектные работы	100,0
Строительные работы	420,0
Стоимость оборудования	2300,0
Монтажные работы	560,0
Пусконаладочные работы (включая обучение)	120,0
ИТОГО	3500,0

В состав текущих затрат включены: Стоимость технологической электроэнергии, прочие материальные затраты, заработная плата с отчислениями. Стоимость технологической электроэнергии рассчитаем по формуле:

$$Сэ = Цэ \times Тр \times Пр \times Му \times Кисп = 7,6 \times 1,5 \times 230 \times 0,2 \times 0,85 = 445,74 \text{ руб.}$$

Где: Сэ – стоимость электроэнергии, 445,74 руб.;

Цэ – 7,6 руб., цена 1 кВт-ч электроэнергии;

Тр – 1,5 часа – продолжительность выполнения развесовки одной секции;

Пр – 230 секций, программа ремонта;

Му – 200 ВА (0,2 кВт), мощность установки;

Кисп – коэффициент использования мощности.

Прочие материальные затраты принимаются в размере 1800 руб. в год на всю программу ремонта. Включают в себя расходные материалы для оргтехники и материалы для обслуживания рабочего места.

Заработная плата рассчитывается по формуле:

$$Зп = ЧТС1 \times (К5 + К6) \times Тр \times Пр \times Кп = 98,76 \times (2,12 + 2,31) \times 1,5 \times 230 \times 1,2 = 150939,85 \text{ руб.}$$

Где: ЧТС1 - 98,76 руб., часовая тарифная ставка 1 разряда;
 К5, К6 равны 2,12 и 2,31 – тарифные коэффициенты слесарей 5 и 6 разряда;
 Кп – 1,2 коэффициент, учитывающий премирование в размере 20%.

Отчисления во внебюджетные фонды составляют 30% фонда оплаты труда, или $150939,85 \times 0,3 = 45281,95$ руб.

Текущие затраты сведены в таблицу 3

Таблица 3. Текущие затраты

Элемент затрат	рублей
Стоимость электроэнергии	445,74
Прочие материальные затраты	1800,00
Заработная плата	150939,85
Отчисления во внебюджетные фонды	45281,95
ИТОГО	198467,54

Экономический эффект внедрения установки в сервисном депо заключается в том, что при отсутствии установки локомотивы необходимо будет направлять для выполнения процедуры развесовки на локомотиворемонтный завод, ближайший из которых находится в г. Воронеж. При этом возникают затраты на: заработную плату локомотивной бригады, командировочные расходы, электроэнергия, стоимости услуг ЛРЗ по развесовке локомотива.

Расходы на оплату труда определяются по формуле:

$Zп = ЧТС1 \times (К8 + К6) \times Тп \times Пр/2 \times Кп = 98,76 \times (2,90 + 2,32) \times 4,2 \times 230/2 \times 1,24 = 308759,55$ руб.

Где: К8 - 2,90 тарифный коэффициент машиниста 8 разряда;

К6 – 2,32 тарифный коэффициент помощника машиниста 6 разряда;

Тп – 4,2 часа, время перегона локомотива к месту ремонта и обратно;

Пр – 230 секций, программа ремонта, деление на 2 учитывает, что секции обычно отправляются на развесовку парами;

Кп – 1,24, коэффициент премирования.

Отчисления во внебюджетные фонды составляют 30% фонда оплаты труда, или $308759,55 \times 0,3 = 92627,87$ руб.

Так как сдача локомотива ожидает процедуры развесовки на ЛРЗ 1-3 дня, то локомотивная бригада отправляется после сдачи и перед приёмкой локомотива на железнодорожном транспорте, командировочные расходы составляют:

$КР = 800 \times 2 \times 230/2 \times 2 = 368000$

Где: 800 – стоимость проезда в одну сторону;

2 человека – состав локомотивной бригады;

2 поездки (туда и обратно);

$230 / 2$ – количество сдвоенных секций, направляемых на развесовку.

Расходы на электроэнергию определяются по формуле:

$Рэ = Цэ \times Уэ(р) \times Тп \times Пр = 7,2 \times 560 \times 4,2 \times 230 / 2 = 1\,947\,456,34$

Где: Рэ – расходы на электроэнергию;

Цэ – 7,2 руб / кВт-ч – цена электроэнергии;

Уэ(р) – 560 кВт – удельный расход электроэнергии при следовании локомотива

резервом;

Тп – 4,2 часа, время перегона туда и обратно;

Стоимость услуг ЛРЗ по развесовке одной секции локомотива составляют 8 563 руб.

Таким образом, суммарные расходы по оплате услуг ЛРЗ составляют: $230 \times 8563 = 1\,969\,940$ руб.

Элементы экономического эффекта сведены в таблицу 4.

Таблица 4. Экономический эффект

Элемент	рублей
Расходы на оплату труда	308759,55
Отчисления во внебюджетные фонды	92627,87
командировочные расходы	368000,00
Расходы на электроэнергию	1947456,34
Стоимость услуг ЛРЗ по развесовке	1969940,00
ИТОГО	4686783,76

Таким образом, учитывая, что годовой экономический эффект (4,7 млн) превышает сумму капитальных (3,5 млн) и текущих (0,2 млн) затрат, приходим к выводу, что срок окупаемости проекта составляет менее одного года.

УДК 796/799

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОСПИТАТЕЛЬНОГО ПОТЕНЦИАЛА ВФСК ГТО В ВУЗЕ: УРОКИ ИСТОРИИ

Кузьминов С. К.

Научный руководитель: Алмазова Ю.Б.

Высшая школа экономики и бизнеса, РЭУ им. Г.В. Плеханова

Проведена оценка значимости массового спорта, занятий физической культурой и спортом, ведения активного и здорового образа жизни для развития страны. Сделан сравнительно-сопоставительный анализ того, что происходило в стране в разные годы развития, и того, как шло обучение населения навыкам комплекса ГТО.

Ключевые слова: физическая культура и спорт, ГТО, нормативы, оценочный механизм.

Успешное развитие страны и улучшение качества жизни ее граждан возможно только в том случае, если государство обращает внимание на массовый спорт и здравоохранение.

Студенческая молодежь играет важную роль в прогрессивном развитии цивилизации, это наше будущее... Объективная тенденция изменения характера, содержания и интенсивности проявления личности в основных сферах ее жизнедеятельности требует максимального развития всей совокупности человеческих сил и способностей: физических, психических, эмоциональных и интеллектуальных [1].

Забота о здоровье подрастающего поколения должно занимать приоритетную позицию со стороны государственных и общественных структур, а одним из сильнейших рычагов решения этой проблемы является отношение детей, подростков и молодежи к занятиям физической культурой и спортом [2].

Во времена СССР существовало множество программ, стимулировавших участие простых людей в различных соревнованиях, побуждающих их к поддержанию физической формы и просто ведению активного и здорового образа жизни. Большой популярностью пользовался комплекс ГТО.

Аббревиатура ГТО - «Готов к труду и обороне» - это комплекс физических нормативов, название которого уже говорит о том, зачем он задумывался.

Первостепенной задачей внедрения ГТО в жизнь советских людей было достижение массовой заинтересованности в занятиях спортом.

Вместе с тем комплекс использовался как универсальный оценочный механизм, позволяющий выделить самых физически развитых представителей каждого поколения, на которых все остальные должны равняться.

Со времен Советского Союза, «Готов к труду и обороне» — программа физкультурной подготовки в общеобразовательных, профессиональных и спортивных организациях.

После победы Великого Октября страна укреплялась, набирала политическую мощь, а энтузиазм советских людей, их тяга к новому стали проявляться во всех сферах жизни - в труде, культуре, науке, спорте.

В послереволюционный период Советский Союз, на самой заре своего развития, оказался окруженным идеологически чуждыми государствами, что усугублялось еще и гражданской войной, которая шла внутри. Чтобы противостоять этим явлениям, нужны были сильные военные, а основой дисциплины, порядка и хорошей физической подготовки безоговорочно признавался массовый спорт.

Развитие физической культуры и обучение населения военным навыкам становятся в СССР приоритетными задачами, выполнение которых контролируется первыми лицами государства. В первый же год советской власти ВЦИК РСФСР принимает декрет «Об обязательном обучении военному искусству». Начиная с апреля 1918 года, мужчины и женщины от 18 до 40 лет обязаны обучаться военному делу по месту работы.

Для этих целей в 1920 году при академии Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА) в Москве, а затем и в других учебных военных заведениях создается военно-научное общество (ВНО) и его отделения.

Председателем ВНО избирается народный комиссариат по военным и морским делам М. Фрунзе. В 1923 и 1924 годах организуются Общество друзей воздушного флота (ОДВФ) и Общество друзей химической обороны и химической промышленности (ДОБРОХИМ).

В 1927 году путем слияний и реорганизаций нескольких военно-спортивных объединений в СССР создается самая крупная из специализированных общественных организаций – Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству (ОСОАВИАХИМ).

Уже к началу 1928 года эта организация насчитывает около 2 млн. человек. По всей стране под эгидой ОСОАВИАХИМа строятся тир, стрельбища, создаются аэроклубы и военно-спортивные кружки, где молодежь осваивает специальности радиста, телеграфиста, парашютиста, моториста, санитаря, медсестры, пилота и др.

Первым шагом, на пути к зарождению ГТО, стала опубликованная 24 мая 1930 года, статья в газете «Комсомольская правда», заголовки которой гласили: «Крепкие мышцы, зоркий глаз нужны каждому трудящемуся!».

Проводились беседы, издавались агитационные листовки, плакаты, различные лозунги, стихотворения... все призывало заниматься спортом. И уже 11 мая 1931 Всесоюзным советом физической культуры при Центральном Исполнительном Комитете, проект был введен в народ.

Начиная с 1931 года, активисты ОСОАВИАХИМа ведут широкую пропагандистскую деятельность, проводят занятия по противовоздушной и противохимической обороне на заводах и фабриках, в государственных учреждениях и учебных заведениях [3].

К обязательным занятиям привлекаются все учащиеся общеобразовательных школ, профессионально-технических, средних специальных и высших учебных заведений, личный состав Вооружённых Сил СССР, милиции и некоторых других организаций.

Помимо обязательных занятий граждане проявляют самостоятельную инициативу заниматься физкультурой и спортом в свободное от работы и учёбы время посещают учебно-тренировочные занятия и участвуют в спортивных соревнованиях. К испытаниям на получение значка «Готов к труду и обороне» первоначально допускались мужчины не моложе 18 лет и женщины не моложе 17 лет.

Особым условием было удовлетворительное состояние здоровья. Определял его врач, который устанавливал, что сдача норм по данному комплексу не принесет ущерба здоровью человека. К соревнованиям допускались физкультурники, организованные в коллективы, и

физкультурники-одиночки. Для проведения практических испытаний они распределялись на отдельные группы по полу и возрасту.

Высокая идейная и политическая направленность комплекса ГТО, общедоступность физических упражнений, включенных в его нормативы, их очевидная польза для укрепления здоровья и развития навыков и умений, необходимых в повседневной жизни, сделали комплекс ГТО популярным среди населения и особенно среди молодежи. Нормы ГТО выполнялись в школах, колхозных бригадах, рабочими фабрик, заводов, железных дорог и т.д. Уже в 1931 году значки ГТО получили 24 тысячи советских граждан.

Со временем появилась необходимость установить повышенные требования к физической подготовке молодежи, которая все в больших масштабах начала успешно выполнять испытания на значок ГТО. В 1932 году Всесоюзным советом физической культуры был утвержден и введен в действие комплекс «Готов к труду и обороне» II ступени. Выполнение испытаний Комплекса ГТО II ступени было задачей более сложной и возможным оказалось лишь при систематических тренировках.

В 1932 году значки ГТО получили 465 тысяч, а в 1933 году - 835 тысяч физкультурников. В 1933 году ЦК ВЛКСМ предложил ввести комплекс испытаний по физической подготовке детей, как начальную ступень их физического развития. Детская ступень комплекса, получившая название «Будь готов к труду и обороне» (БГТО) начала работать с 1934 года.

Через несколько лет после введения, комплекс ГТО обрел такую популярность, что уже в 1934 году в стране насчитывалось около 5 миллионов физкультурников, половина из которых гордо носила на груди значок ГТО. Значок ГТО приобрел настолько высокую значимость, что на Московском физкультурном параде 1934 года он стал «пропуском» в колонну для участия.

В послевоенное время, когда страна оправлялась после потрясений, комплекс ГТО продолжал модернизироваться в соответствии с задачами, стоящими перед физкультурным движением того времени. Введенный в 1946 году комплекс ГТО характеризовался сокращением количества нормативов и установлением взаимосвязи между этими нормативами и программами физического воспитания школ и учебных заведений.

В комплексе 1955 года были установлены новые возрастные группы, а также дифференцированные нормативные требования для различных возрастов физкультурников. К 1958 году число физкультурников в нашей стране достигло 23 696 800 человек.

В 1959 году в комплекс ГТО были внесены наиболее существенные изменения. Введены требования органичного сочетания программы по физическому воспитанию в школах и учебных заведениях, а также система начисления очков за показанные результаты. Обновленный Комплекс ГТО состоял из трех ступеней. Ступень БГТО - для школьников 14 - 15 лет, ГТО 1-й ступени - для юношей и девушек 16-18 лет, ГТО 2-й ступени - для молодежи 19 лет и старше.

Распад Советского Союза повлек за собой более большую пропасть в работе над воспитанием физической активности граждан. Юридически Комплекс ГТО не был упразднен, однако фактически он прекратил свое существование в 1991 году.

С 2014 года происходит возрождение комплекса в условиях современной России. Современный комплекс «Готов к труду и обороне» (ГТО) — полноценная программная и нормативная основа физического воспитания населения страны, нацеленная на развитие массового спорта и оздоровление нации.

В марте 2013 года на совещании по развитию детско-юношеского спорта Владимир Путин заявил о том, что, несмотря на усилия по продвижению ценностей здорового образа жизни, сейчас многие дети имеют хронические заболевания, и ситуация с массовым и детским спортом серьезно изменилась.

Для решения этой проблемы и укрепления здоровья детей В.В. Путин и предложил воссоздать систему ГТО в новом формате с современными нормативами, которые будут соответствовать уровню физического развития ребёнка.

24 марта 2014 года вышел указ президента РФ № 172 «О Всероссийском физкультурно-спортивном комплексе «Готов к труду и обороне» (ГТО)». Именно этот указ «воскресил» в наше время почти позабытый комплекс нормативов ГТО [4].

Комплекс ГТО состоит из 11 ступеней в соответствии с возрастными группами населения от 6 до 70 лет и старше и нормативов по 3 уровням трудности, соответствующих золотому, серебряному и бронзовому знакам [5].

Целями ВФСК-ГТО являются укрепление здоровья, гармоничное и всестороннее развитие личности, воспитание патриотизма. Задачами Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса являются:

- увеличение числа граждан, систематически занимающихся физической культурой и спортом в Российской Федерации;
- повышение уровня физической подготовленности и продолжительности жизни граждан Российской Федерации;
- формирование у населения осознанных потребностей в систематических занятиях физической культурой и спортом, физическое самосовершенствование и ведение здорового образа жизни;
- повышение общего уровня знаний населения о средствах, методах и формах организации самостоятельных занятий, в том числе с использованием современных информационных технологий;
- модернизация системы физического воспитания и системы развития массового, детско-юношеского, школьного и студенческого спорта в образовательных организациях, в том числе путем увеличения количества спортивных клубов [6; 7].

К введению ГТО сейчас относятся, по крайней мере, недоверчиво. Обычно при этом говорят о штампах в образовании, о слепом копировании западной системы, о том, что культурный уровень с такими введениями совсем упадет и т.д. [8].

Однако главный плюс ГТО очевиден. Не подтянувшись ни разу или не добежав до финиша, человек не может не задуматься, как он докатился до такого состояния, но, чтобы ГТО не был бесполезен, он должен стать частью российской спортивной культуры, благо опыта в советское время было накоплено достаточно [9; 10].

Значит, формула национального здоровья такова: пропаганда (возродить у граждан желание быть здоровым, дать мотивацию заниматься физкультурой) + возможность заниматься спортом.

Признавая своевременность и важность ВФСК в решении задач государственной важности, направленных на физическое развитие и укрепление здоровья граждан, развитие доступности и массовости спорта, следует отметить ряд проблемных моментов, требующих уточнения, корректирования, совершенствования и доработки.

Поскольку в современном формате ГТО предусмотрено участие лиц с различными нозологиями, закономерно возникает вопрос о том, каким образом будут реализовываться основные положения Комплекса у данной категории населения. Не секрет, что указанная часть молодого населения составляет по статистическим данным около 53% от общего числа обучающихся, причем имеет тенденцию к росту.

Естественно, такую большую массу молодежи нельзя изолировать от использования своего права на получение соответствующего знака отличия Комплекса ГТО, подкрепленного определенными льготами. Одновременно следует учитывать, что указанная группа, состоящая из школьников и студентов, имеющих определенные противопоказания и ограничения по характеру и количеству физической нагрузки [11].

Следовательно, данной категории обучающихся не подходят виды испытаний и нормы, предложенные для здоровых сверстников, но предусмотренные преференции для выполнивших нормы ГТО могут способствовать желанию молодежи с отклонениями в состоянии здоровья участвовать в тестировании.

Однако в комплексе не указаны конкретные виды испытаний и нормативы для тестирования обучающихся с различными нозологическими формами, а лишь присутствует

ссылка, что перечень видов испытаний и их количество определяются в зависимости от заболевания и рекомендаций медицинских работников.

В связи с этим, участие лиц с отклонениями в состоянии здоровья в выполнении тестов Комплекса без надлежащей разработки, принятия содержательно-нормативной базы, соответствующего программно-методического и медико-биологического сопровождения, вызывает сомнение.

Понимая, что существует необходимость подробной регламентации участия этой категории молодежи в выполнении Комплекса ГТО, и основываясь на многолетнем положительном научно-практическом опыте физкультурно-спортивной работы с молодыми людьми, имеющими отклонения в состоянии здоровья, было выдвинуто ряд принципиально важных предложений и рекомендаций для разрешения обозначенной проблемы [12].

Так, в первую очередь, необходимо разработать модель внедрения Комплекса ГТО у обучающихся, имеющих отклонения в состоянии здоровья. Модель предполагает создание гибкой и вариативной системы испытаний, определение диапазона тестовых показателей.

При определении перечня контрольных испытаний и подготовки к их проведению необходимо руководствоваться медико-педагогическими показаниями и противопоказаниями по содержанию занятий физическими упражнениями с учащимися, имеющими отклонения в состоянии здоровья.

Кроме того, целесообразно облегчать условия выполнения определенных «запрещенных» упражнений.

Таким образом, история комплекса ГТО показывает, что процесс физического совершенствования невозможен без постоянного комплекса корректировки системы критериев, позволяющих оценить как качество педагогического процесса, так и степень развития двигательных возможностей человека и его физического состояния в целом на каждом этапе возрастного развития с учетом постоянно изменяющихся требований трудовой и военной деятельности.

Всероссийский физкультурно-спортивный комплекс «Готов к труду и обороне» (ГТО) дает возможность людям проявить себя, воспитать в себе такие качества, как выносливость, терпение, усидчивость, ловкость, стремление к поставленной цели.

Воспитание духа – это путь к самовоспитанию, вот чего требует сдача норм ГТО. Было бы очень хорошо, если бы людей, готовых принять участие в данной программе, с каждым годом становилось все больше. Для этого нужно пропагандировать времена, когда сдача норм ГТО была обязательной, и люди были вовлечены в это мероприятие. Нужна какая-то мотивация, стимул, чтобы всем хотелось участвовать в этом комплексе, а не принуждать к участию.

Изначально целью ГТО было увеличение продолжительности жизни населения с помощью систематической физической подготовки, увеличения количества детей и молодежи, регулярно занимающихся физической культурой, а юношам возвращение ГТО помогает адаптироваться к будущей военной службе.

Спорт был, есть и будет популярен в любое время. Это отличный способ держать себя в форме и делать это с удовольствием, отдавая себе отчет о том, что с каждым днём ты становишься лучше, ты совершенствуешься, и с каждым днём все ближе к мечте, к поставленной цели.

Список используемой литературы

1. Гостева, С.Р. Влияние физической культуры студентов на их образ жизни /С. Р. Гостева // Транспорт: наука, образование, производство (транспорт-2021). 2021.С.66-68.
2. Гостева, С. Р. Значение комплекса ГТО в воспитании подрастающего поколения / С. Р. Гостева, Т. С. Гришина, И. Р. Струков// Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") : труды международной Научно-практической конференции. 2019. С.22-25.

3. Указ от 11.05.1931 «О Всероссийском физкультурно-спортивном комплексе «Готов к труду и обороне» (ГТО)».
4. Указ Президента РФ от 24.03.2014 № 172 «О Всероссийском физкультурно-спортивном комплексе «Готов к труду и обороне» (ГТО)».
5. Варламова, К.Э. Актуальность ГТО в современное время // научное сообщество студентов XXI столетия. гуманитарные науки: сб. ст. по мат. XLIII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 6(43).
6. ВФСК ГТО в пространстве физической культуры и спорта // Филимонова С.И., Сабирова И.А., Гришина Т.С., Федоряченко С.Н. // Теория и практика физической культуры. 2017. №4. С.99-101.
7. Новокрещенов, В.В., Малиц В.Н. Методическое пособие по подготовке населения к выполнению нормативов и требований Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО) для физкультурно-спортивных работников и организаторов тестовых мероприятий: Метод. пособие. / В.В. Новокрещенов. - Минспорт России, Москва, 2016. – 210с.
8. Васильков, А.А. Теория и методика спорта: учеб. пособие / А.А. Васильков. - СПб.: Феникс, 2008 - 174 с.
9. Детерминанты включения взрослого населения в подготовку и сдачу нормативов ГТО /С. И. Филимонова, Ю. Б. Алмазова, Ю. О. Аверясова [и др.] // Культура физическая и здоровье. 2020. № 1(73). С. 104-107.
10. Отношение взрослого населения к участию в ВФСК ГТО: факторный анализ //Филимонова С.И., Алмазова Ю.Б., Корольков А.Н., Казакова В.М./ Культура физическая и здоровье. 2021. № 1 (77). С. 33-36.
11. Жуйков, В.П. Педагогическое и методическое сопровождение регионального физкультурного комплекса «Готов к труду и обороне»: учебно-методическое пособие. / В.П. Жуйков. – Белгород. БелГУ. 2006. -151 с.
12. Образовательная среда подготовки студентов к сдаче нормативов ВФСК ГТО // Филимонова С.И., Алмазова Ю.Б., Слепцова М.В./ В сборнике: Актуальные проблемы, современные тенденции развития физической культуры и спорта с учетом реализации национальных проектов. Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Под научной редакцией Л.Б. Андрющенко, С.И. Филимоновой. 2020. С. 300-307.

УДК 93/94

ЛЕНИН И СТАЛИН О НАЦИОНАЛЬНОМ ВОПРОСЕ

Иванов К. Д.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

Автор обращается к теме «Ленин и Сталин о национальном вопросе». Тема пока малоизучена, особый интерес для данной проблемы представляет рубеж XIX-XX вв. Разногласия между Лениным и Сталиным, касательно темы национального вопроса, были не велики.

Ключевые слова: Ленин, Сталин, национальный вопрос, съезд, советский народ, Орджоникидзе, партия, республика.

Россия в начале XX века являлась государством, в котором проживали люди разных национальностей. После революций и образования нового государства СССР в 1922 году, в которое вошли РСФСР, БСФСР, ЗСФСР и УСФСР, национальный вопрос активно рассматривался, своя точка зрения имелась у В.И. Ленина и И.В. Сталина, что и было отражено в принятых Конституциях 1924 и 1936 годов.

Захватив власть над Россией, Ленин считал своей главной миссией провести в этой многонациональной стране два необычных в истории эксперимента:

- 1) построить бесклассовое социалистическое общество;
- 2) создать из более чем 190 народов и национальностей, языков и религий единую коммунистическую нацию с единым языком и единой атеистической верой.

За несколько лет до своей смерти Ленин осознал невозможность этой миссии. «Военный коммунизм», задуманный Лениным, по его собственному признанию, как прямой переход к социализму, был похоронен под грохот кронштадтских матросов крестьянским восстанием в Тамбове. Вот слова Ленина от 17 октября 1921 года с искренним признанием провала его миссии, которые до сих пор кажутся очень уместными: «Мы думали, что по коммунистическому велению будет выполняться производство и распределение... Если мы эту задачу пробовали решить прямым, так сказать, лобовой атакой, то потерпели неудачу... Не удалась лобовая атака, перейдем в обход. Будем действовать осадой и сапой» [2].

Ленин также был очень разочарован своими попытками решить национальную проблему в Советской России «лобовой атакой». После переименования Российской империи в РСФСР Ленин полагал, что все нерусские народы сами войдут в состав РСФСР. Однако национал-коммунисты Украины, Белоруссии, Грузии, Армении и Азербайджана, товарищи и последователи самого Ленина, решили остаться за пределами РСФСР и создать свои собственные суверенные советские социалистические республики со своими границами, правительствами, парламентами и коммунистическими партиями. Конечно, национальные коммунистические партии подчинялись Центральному комитету ВКП(б) во главе с Лениным, но местные власти не были подчинены правительству РСФСР.

Конечно, Ленин не думал, что этот условный суверенитет местных республик может стать сильным государством. Однако национал-коммунисты нерусских советских республик, приняв тактическую концепцию Ленина за его реальную программу по национальному вопросу, почти единодушно направили курс на переход от условного суверенитета к полному суверенитету своих республик во всех сферах общественной жизни, за исключением обороны и внешней политики. Политико-правовой основой послужили, помимо работы Ленина, решения высших руководящих органов партии апрельской конференции 1917 года, VIII съезда партии 1919 года, съезда партии 1921 года по национальному вопросу. Вот что говорится в резолюции X съезда о национально-государственном строительстве в нерусских советских республиках: что касается нерусских народов, то «политика царизма состояла в том, чтобы разрушать между собой основы любого государства, калечить их культуру, ограничивать их язык и русифицировать» ... задача партии - помочь трудящимся массам нерусских народов добраться до центральной России, помочь им:

- а) развивать и укреплять Советское государство в формах, соответствующих национальным условиям жизни этих народов;
- б) развивать и укреплять суды, администрацию, хозяйственные органы и органы местного самоуправления, действующие на их родном языке;
- в) развить у себя прессу, школу, театр... на родном языке».

Сталин, став генеральным секретарем, решил преподать страшный урок всем местным националистам, полностью разгромив «национал-уклонистов» Грузии. Кроме того, воспользовавшись болезнью Ленина, который, по решению Политбюро, не должен был получать информацию о проводимой политике, Сталин актом пленума решил лишить суверенитета все советские республики, входящие в состав РСФСР. Однако Ленин, тем временем, проинформированный грузинскими коллегами, которых Сталин называл «национал-уклонистами» - Буду Мдивани, Филиппом Махарадзе и другими, - понял, что Сталин играет с огнем и угрожает целостности новой империи, созданной большевиками. По словам секретаря Ленина Фотиева, Ленин готовил бомбу против Сталина на съезде, но заболев, написал статью по национальному вопросу, она была озаглавлена «К вопросу о

национальностях или об «автономизации»». Ленин написал это для газеты «Правда». Сталин и его потенциальные союзники того времени, Зиновьев и Каменев, отвергли статью Ленина. Ленин также писал «Письмо к съезду», адресованное следующему съезду политбюро, в котором он требовал отстранения Сталина с поста генерального секретаря, но на съезде об этом никто ничего не узнал.

Однако, на мой взгляд, между Лениным и Сталиным не было стратегических разногласий по национальному вопросу. Различия касались только тактики, методов большевистской политики и темпов расширения национальностей. Ленин придерживался медленной и мирной ассимиляции и был решительно против насильственной ассимиляции. Сталин преследовал ту же цель, только ускоренным путем, больше полагаясь на аргументы насилия, чем на убеждения. Ленин хорошо понимал, насколько неприятными для нерусских народов были международные цели его коммунистической программы. Он также понимал, что среди нерусских коммунистов были не только обрусевшие националисты с великодушным мышлением, такие как Сталин, Орджоникидзе, Дзержинский. В этих условиях Ленин рассматривает план Сталина по бессознательному включению этих все еще законных и формально суверенных республик в состав Советского Союза на правах «автономии» как рискованную идею, которая несет в себе много рисков. Потому что план Сталина раскрыл всю философию равенства и уверенности в себе российских народов. Ленин первоначально отверг сталинский план автономии как ошибочный и опасный, предложив назвать новый союз «Союзом советских республик Европы и Азии». Впоследствии он сам отверг это название, посчитав его слишком узким и региональным в свете глобальной цели создания, как выразился Ленин, «всемирной Советской Республики». Ленин также предложил глобальный региональный и этический принцип объединения советских республик – «Союз советских республик», к которому, по мнению Ленина, могут принадлежать государства любого континента и национальности Европы, Азии, Африки, Америки и Австралии.

Суть разногласий Ленина со Сталиным изложена в уже упомянутой статье «К вопросу о национальностях или об «автономизации»», состоящей из ряда его «заметок». Ленин был возмущен не только тем, что Орджоникидзе правил Закавказьем как царский наместник, но и тем, что Орджоникидзе в присутствии Р.К. Кабахидзе назвал его «Сталинским ишаком», а Сталин, вместо того чтобы осудить поведение Орджоникидзе, демонстративно поддержал поступок Орджоникидзе, более того, решением комиссии ЦК РКП(б) во главе с Дзержинским осуждению подвергся не Орджоникидзе, а Мдивани. По этому поводу Ленин писал: «Если дело дошло до того, что Орджоникидзе мог зарваться до применения физического насилия, то можно себе представить, в какое болото мы слетели. Видимо, вся эта затея «автономизации» в корне была неверна и несвоевременна» [3].

Он завершает свои наблюдения за поведением в Грузии двух выдающихся грузинских личностей, работающих по собственному заказу.

Этим грузинским большевикам, которых Сталин обвинил в «социал-национализме» и «национал-уклонизме», Ленин написал следующее письмо 6 марта 1923 года: «Товарищам Мдивани, Махарадзе и другим. Уважаемые товарищи! Всей душой слежу за вашим делом. Возмущен грубостью Орджоникидзе и потачками Сталина и Дзержинского. Готовлю для вас записки и речи. С уважением. Ленин» [4].

Ленин потребовал, чтобы пленум ЦК исключил Орджоникидзе из партии, наказал Дзержинского. Ленин предложил Троцкому создать «блок Ленина-Троцкого» с целью устранения Сталина и его фракции. Одно уже это показало, как генеральный секретарь Сталин стал обладать значительной партаппаратной силой всего за один год, если Ленин предложил создать целый блок с целью его свержения. Однако Троцкий, который всегда был мужественен в своих словах против Сталина, когда нужно было действовать, и даже в блоке с самим Лениным, продемонстрировал серьезный политический просчет, имеющий трагические последствия для миллионов людей. Да, он даже этим хвастался. Вот что сказал Троцкий союзнику Сталина Каменеву: «Имейте в виду и передайте другим, что я меньше

всего намерен поднять на съезде борьбу ради каких-либо организационных перестроек. Я стою за статус-кво... Я против ликвидации Сталина, против исключения Орджоникидзе, против снятия Дзержинского. Не нужно интриг. Нужно честное сотрудничество» [6].

Получается, что «заговорами» занимается не Сталин и его компания, а Ленин, который призывает к изгнанию и наказанию этого общества. Таким образом, когда Троцкий по существу присоединился к антиленинской «тройке» в Политбюро - Сталину, Зиновьеву и Каменеву, партийный съезд в апреле 1923 года, за девять месяцев до смерти Ленина, стал первым съездом Сталина вопреки воле Ленина по двум главным для него вопросам:

1) «Тройка» съезда скрыла «политическое завещание» Ленина в виде «Письма к съезду», в которой Ленин призывал к свержению Сталина;

2) «Тройка» и Троцкий отказалась заявить перед съездом и ответить на требования Ленина в упомянутой статье «К вопросу о национальностях и автономизации» о наказании Орджоникидзе и Дзержинского.

Съезд не осудил Сталина, Орджоникидзе, Дзержинского и других. Тогда кто был прав в этом споре: Ленин или Сталин? Ленин хотел добиться коммунистической интеграции нерусских народов в единую нацию с русским народом мирными средствами. Сталин хотел того же, но по-ленински ортодоксально, то есть методами «диктатуры пролетариата». Сталин, который знал нерусские народы лучше, по крайней мере по опыту Кавказа, чем Ленин, был убежден, что Ленин впал в утопию, полагая, что объединения народов можно достичь путем убеждения. В данном случае Сталин был большим ленинцем, чем сам Ленин. На самом деле мы уже знаем, что для Ленина интересы социализма перевешивают национальные, что национальный вопрос является не главным вопросом его революционной стратегии, а второстепенным, вопросом тактики, а не программы. Сталин же был верен ленинизму, когда писал: «Национальный вопрос есть часть общего вопроса о пролетарской революции, часть вопроса о диктатуре пролетариата» [7]. А отсюда делался вывод, что национальный вопрос в многонациональной социалистической империи может быть решен только революционными методами «диктатуры пролетариата».

Действительно, во всех своих выступлениях Сталин связывает окончательное решение национального вопроса не с методом убеждения, как требовал Ленин, а с методом насилия, как того требует ленинизм. Ленин отрицал суть своего учения, то есть теорию и практику пролетарской революции и диктатуры пролетариата, полагая, что можно заставить нерусские народы отказаться от тысячелетней национальной идентичности, не прибегая к методам диктатуры. В этом Сталин увидел неравенство Ленина и в своем письме членам Политбюро назвал Ленина «национал-либералом».

Многие цитаты Ленина о «диктатуре пролетариата» докажут, что Сталин в своей стратегии отошел от общей доктрины Ленина. Вот ленинское определение того, что такое «диктатура пролетариата»: «Научное понятие диктатуры означает не что иное, как ничем не ограниченную, никакими законами, никакими абсолютно правилами не стесненную, непосредственно на насилие опирающуюся власть» [5]. Из этой альтернативы Сталин выбрал кровавые, жестокие, военные и административные методы, тем самым сохранив ленинский режим не только в национальных республиках, но и в России.

В ленинских записках и приказах часто говорится, что в большей части, в правящую партию приходят карьеристы, заслуживающие «расстрела». Сталин не говорил пустых слов, но он «косил» всех людей этих категорий еще до того, как стал генеральным секретарем. Потому что Ленин сам решил, что необходимо принять грузинских «националистов», «меньшевиков» и «князей», думал Сталин.

Итогом их совместного труда были огромные достижения в области научных и культурных достижений, а также экономический рост, который позволил Советскому Союзу стать одной из ведущих наций в мире. В новом государстве образовалось народное и межнациональное единство, позволившее СССР победить в войне с фашизмом [8]. Несмотря на разногласия, Ленин и Сталин остались двумя великими историческими фигурами, чьи взгляды на национальный вопрос считаются классическими в дискуссии об этой теме. Их

вклад в историю Советского Союза и в мировую историю остается неоценимым и продолжает влиять на историков и общество в целом.

Список используемой литературы

1. Авторханов А.Г., Империя Кремля // История. - 1988. – с.52 -63.
2. Ленин, В.И., ПСС // Политика. – 1970. - т. 45. – с. 356.
3. Ленин, В.И., ПСС // Политика. – 1970. - т. 45. – с. 356.
4. Ленин, В.И., ПСС // Политика. – 1970. - т. 54. – с. 330.
5. Ленин, В.И., ПСС // Политика. – 1970. - т. 41. – с. 383.
6. Троцкий, Л.Д., Моя жизнь // Автобиография. – 1991. – с. 461.
7. Сталин, И.В., Сочинения // Библиография. – 1947. – т.6. – с. 140.
8. Якушкин, И. Г. Русская цивилизация и советское государство (к 100-летию образования СССР) / И. Г. Якушкин // Берегиня. 777. Сова: Общество. Политика. Экономика. – 2022. – № 2-3(53-54). – С. 6-16. – EDN UXXRPO.

УДК 342

РОЛЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ В ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ РОССИИ

Бурцев А.В.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

В статье рассматривается одна из трех ветвей власти – законодательная, которая занимается законотворчеством и является неотъемлемой частью политической жизни общества на современном этапе.

Ключевые слова: законодательная власть, Федеральное Собрание Российской Федерации, парламент.

В современном российском обществе в результате принятия Конституции РФ 1993 года государственная власть осуществляется на основе разделения на законодательную, исполнительную и судебную ветви власти. Этот принцип закреплен в статье 10 Конституции Российской Федерации. Важным для понимания природы и взаимодействия трех ветвей власти является положение об их независимости, закрепленное в этой статье [1].

Этот принцип был выработан мировой практикой развивающихся демократических государств. Суть его заключается в том, что в государстве может быть установлен демократический политический режим при условии разделения функций государственной власти между независимыми государственными органами.

Поскольку существует три основные функции государственной власти - законодательная, исполнительная и судебная, то каждая из этих функций должна выполняться соответствующим государственным органом самостоятельно. Напротив, совмещение законодательных, исполнительных и судебных функций в деятельности одного государственного органа приводит к чрезмерной концентрации власти в этом органе, что создает возможность установления в стране диктаторского политического режима [2].

Каждый государственный орган, выполняющий одну из трех функций государственной власти, взаимодействует с другими государственными органами. В этом взаимодействии они ограничивают друг друга. Такую модель взаимоотношений часто называют системой сдержек и противовесов. Она представляет собой единственно возможную схему.

Законодательными органами являются Федеральное Собрание Российской Федерации, народные собрания, государственные собрания, верховные советы, законодательные собрания республик в составе Российской Федерации; думы, законодательные собрания, региональные собрания и другие законодательные органы власти краев, областей, городов федерального значения, автономных областей и автономных

округов. Главной особенностью этих органов является то, что они избираются непосредственно народом и не могут быть сформированы никаким другим способом. В своей совокупности они составляют систему представительных органов государственной власти Российской Федерации. Являясь законодательными органами, представительные органы государственной власти выражают государственную волю многонационального народа Российской Федерации и придают ей общеобязательный характер. Они принимают решения, которые воплощаются в соответствующих актах, принимают меры по выполнению своих решений и контролируют их выполнение. Решения законодательных органов обязательны для исполнения всеми другими органами соответствующего уровня, а также всеми нижестоящими органами государственной власти и органами местного самоуправления. Законодательные органы делятся на федеральные и региональные (субъекты Российской Федерации). Федеральным законодательным и представительным органом Российской Федерации является Федеральное Собрание Российской Федерации. Это национальный, общероссийский орган государственной власти, который действует на всей территории России. Все остальные законодательные органы, действующие на территории Российской Федерации, являются региональными и действуют в пределах соответствующего субъекта Федерации.

Согласно Конституции Российской Федерации 1993 года (статья 94), Федеральное собрание признается Парламентом России. Согласно части 1 статьи 95 Конституции, Федеральное собрание состоит из двух палат - Совета Федерации и Государственной Думы. Такая структура проистекает из федеративного государственного устройства, когда одна из палат является палатой национального представительства, а в другой палате осуществляется представительство субъектов федерации. Почти все федерации в мире имеют двухпалатную структуру парламентов [1].

Определяющим признаком, свидетельствующим о наличии в Российской Федерации парламентаризма, является Федеральное Собрание Российской Федерации, состоящее из двух палат: Государственной Думы и Совета Федерации. Федеральное Собрание Российской Федерации действует в рамках фактического и юридического разделения властей. Федеральное Собрание – не статичная, а постоянно эволюционирующая система, постоянно подвергающаяся новациям и изменениям [4; 5].

Двухпалатная структура Федерального собрания также предполагает значительную независимость Палат, что отражается в их компетенции и в том факте, что они заседают раздельно (часть 1 статьи 100). Статья 94 гласит, что Федеральное собрание является представительным и законодательным органом России. Представительство - это очень широкое понятие. Что касается государственных органов, то обычно предполагается, что речь идет о представлении интересов и воли избирателей, а мандат на такое представительство дают сами избиратели на выборах.

В России полноправным представительным органом является Государственная Дума, которая избирается непосредственно гражданами. Члены Совета Федерации, за исключением его первого созыва в 1993-1995 годах, не избираются населением в качестве членов этой палаты Федерального собрания. Большинство из них избираются либо депутатом законодательного органа субъекта Российской Федерации, либо главой администрации (президентом, губернатором, мэром и т.д.) субъекта Федерации и по должности становятся членами Совета Федерации [3].

Понятие «законодательный орган» четко определено в Конституции. Законодательный орган осуществляет законодательную составляющую государственной власти, как это предусмотрено в статье 10 Конституции. Суть Федерального Собрания как законодательного органа России заключается в том, что Парламент Российской Федерации имеет право принимать нормативные правовые акты, имеющие общеобязательную силу на территории страны - федеральные конституционные законы и федеральные законы по вопросам, входящим в его компетенцию.

Будучи законодательным органом, Федеральное собрание также выполняет некоторые довольно ограниченные функции контроля над исполнительной властью. Этот контроль осуществляется посредством утверждения федерального бюджета Государственной Думой, а также использования права на отказ в доверии правительству, которое в этом случае может быть отправлено в отставку Президентом Российской Федерации.

Законодательные (представительные) органы государственной власти субъектов Российской Федерации являются постоянно действующими высшими и единственными законодательными органами власти субъектов Российской Федерации.

Наименование законодательного (представительного) органа государственной власти субъекта Российской Федерации и его структура устанавливаются конституцией (уставом) субъекта Российской Федерации с учетом исторических, национальных и иных традиций субъекта Российской Федерации.

Законодательные (представительные) органы в субъектах Российской Федерации представляют собой народное представительство и выполняют в основном законодательные функции, принимая конституции (уставы), законы и другие правовые акты, утверждая бюджет. Их положение в системе органов государственной власти определяется принципом разделения властей, который закреплен во всех конституциях и уставах. Однако в вопросах компетенции и особенно во взаимоотношениях с исполнительной властью законодательные (представительные) органы различных субъектов Российской Федерации не одинаковы. Различия также касаются форм организации законодательного процесса и процедуры рассмотрения вопросов.

Компетенция законодательных органов достаточно широка, в нее входят вопросы, связанные с организацией государственной власти и местного самоуправления, экономическим и социальным развитием и т.д.

Таким образом, Федеральное собрание-парламент является представительным и законодательным органом на основании статьи 94 Конституции Российской Федерации и состоит из Совета Федерации и Государственной Думы. Что касается Совета Федерации и Государственной Думы, то они вместе представляют Счетную палату в соответствии со статьей 101 Конституции Российской Федерации. Отдельно Совет Федерации является верхней палатой, а Государственная Дума - нижней палатой парламента.

О законодательных органах власти субъектов Российской Федерации можно сказать, что они представляют народное представительство в субъектах Российской Федерации и выполняют в основном законодательные функции, принимая конституции (уставы), законы и другие правовые акты, утверждая бюджет.

Отметим, что в 2021–2022 году законодательная деятельность Федерального Собрания РФ отличается своей направленностью, которую можно назвать кризисно ориентированной. Так, в 2021 году основная часть рассматриваемых законопроектов Федеральным Собранием РФ были связаны с преодолениями последствий коронавирусной инфекции. В основном упор делался на изменение налогового, трудового законодательства, внесение изменений и разработка мер законодательного совершенствования финансовой-бюджетной политики и т.д.

С февраля 2022 года вектор законодательной деятельности Федерального Собрания РФ направлен на изменения, вызванные ситуацией на Украине. Так, Федеральное Собрание разработало огромное количество проектов изменений в федеральные законы РФ, а также ободрило новые нормативно-правовые акты федерального уровня. Акцент в настоящее время делается на поддержке экономической сферы (легализация параллельного импорта, поддержка субъектов предпринимательства в условиях санкций, импортозамещение и пр.), поддержка безопасности страны и поддержание политической стабильности, поддержка беженцев из Украины и др [6].

Сегодня перед Федеральным Собранием одной из важных задач стала разработка законодательных актов, направленных на восстановление этих территорий и обеспечение гражданам достойного уровня жизни. Здесь также возникает проблема рационального

распределения средств федерального бюджета, определений правильных векторов социальной политики и т.д. Нужно сказать, что в эпоху цифровизации общества одним из ключевых моментов стало взаимодействие органов государственной власти с населением страны.

Определяющим признаком, свидетельствующим о наличии в Российской Федерации парламентаризма и его влияния на политическую жизнь, является Федеральное Собрание Российской Федерации, состоящее из двух палат: Государственной Думы и Совета Федерации. Федеральное Собрание Российской Федерации действует в рамках фактического и юридического разделения властей. Федеральное Собрание – не статичная, а постоянно эволюционирующая система, постоянно подвергающаяся новациям и изменениям [5].

Список используемой литературы

1. Конституция Российской Федерации (с изменениями на 4 октября 2022 года). - Консультант Плюс (дата обращения: 13.03.2023).
2. Автономов, А. С. Конституционное (государственное) право зарубежных стран // Право зарубежных стран. - Москва: Форум-ИНФРА-М, 2019.
3. Арановский, К. В. Государственное право зарубежных стран. Пособие. - Москва: Форум-ИНФРА-М, 2009.
4. Гостева, С. Р. История становления и развития современного парламентаризма в России (на материалах Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации) : специальность 07.00.02 "Отечественная история" : диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук / Гостева Снежана Руслановна. – Воронеж, 2001. – 221 с. – EDN NLXDTZ
5. Гостева, С.Р. Формирование и становление Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации первого созыва / С.Р. Гостева // Школа науки. – 2020.- №7 (32).э – С.31-33. – EDN OEUPID.
6. Довбня, Р. В. Актуальные проблемы законодательной деятельности Федерального Собрания РФ за 2021–2022 годы / Р. В. Довбня. // Молодой ученый. — 2022. — № 46 (441). — С. 226-232. — URL: <https://moluch.ru/archive/441/96409/> (дата обращения: 13.03.2023).

УДК 656.21+06

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ, ЭКОНОМИКИ И ЛОГИСТИКИ НА ТРАНСПОРТЕ

Данилов А.С.

Филиал СамГУПС в г. Нижнем Новгороде

Данная статья показывает общее об экономике и логистики железнодорожного транспорта, а также проблемы и их решения.

Ключевые слова: экономика, логистика, железнодорожный транспорт, проблемы управления.

Стремительный темп роста населения и развитие глобализации приводят к увеличению грузопотоков и транспортных потоков в масштабах всего мира. При этом возникают новые вызовы, такие как снижение экологических последствий транспортировки, обеспечение безопасности транспорта и максимальной эффективности работы. Кроме того, развитие технологий, инновационных решений и цифровизации, а также распространение новых транспортных средств, создают новые возможности для развития транспортной отрасли. Вместе с этим, возникают новые требования к транспортной системе, такие как повышенная информатизация, автоматизация и управляемость. Одной из главных проблем управления, экономики и логистики на транспорте является организация сбалансированной и

эффективной системы управления транспортом. Это включает в себя задачи по поддержке функционирования транспортной системы, контролю качества транспортных услуг, оптимизации расходов и эффективности работы, управлению природными ресурсами и снижению экологических рисков. Другой проблемой является необходимость создания взаимосвязанной транспортной инфраструктуры, которая позволит обеспечить максимальную эффективность транспортной системы и улучшить логистические процессы. Важными задачами здесь являются совершенствование транспортной инфраструктуры, развитие технологических решений и оптимизация организации транспортных услуг. Таким образом, управление, экономика и логистика на транспорте являются сложными и широко обсуждаемыми проблемами, которые требуют внимательного изучения и разработки эффективных решений. Развитие транспортной отрасли, оптимизация сил и ресурсов и сбалансированное управление транспортом могут повысить конкурентоспособность транспортной системы и обеспечить стабильный экономический рост.

Железнодорожный транспорт является одним из основных видов транспорта в мире, который играет важную роль в экономике. Это связано с тем, что железнодорожные перевозки имеют определенные преимущества, такие как:

1. Высокая грузоподъемность. Железнодорожные составы могут перевозить большие объемы грузов, что позволяет экономить на транспортных расходах и стоимости товаров. Вместимость вагона в среднем составляет от 50 до 120 тонн, при этом один состав может перевозить грузовой объем до 10 тысяч тонн. Это делает железнодорожные перевозки наиболее эффективными для перевозки тяжелых и крупногабаритных грузов, таких как уголь, металлургические и строительные материалы, контейнеры и др.

2. Более дешевые тарифы на перевозку грузов. Железная дорога обладает более высокой производительностью по сравнению с автомобильным транспортом и может перевозить больший объем груза. Это делает железнодорожную перевозку более выгодной на длинных расстояниях и для тяжелых грузов. Кроме того, железнодорожный транспорт обычно имеет более предсказуемое расписание, что позволяет планировать логистические цепочки более эффективно.

3. Надежность и безопасность. Железнодорожный транспорт обладает высоким уровнем безопасности и надежности, что особенно важно для перевозки ценных грузов и пассажиров. Железнодорожные пути и инфраструктура регулярно проходят тщательную проверку на соответствие стандартам безопасности, а также на прочность и надежность. Многие железнодорожные составы оснащены современными системами безопасности, такими как автоматические тормоза и датчики скорости, которые помогают избежать аварийных ситуаций и обеспечивают безопасную перевозку грузов и пассажиров. Более того, железнодорожный транспорт удобно используется для перевозки опасных грузов, таких как нефть и химические вещества, благодаря высоким стандартам безопасности, которые соблюдаются в данной отрасли.

4. Экологическая чистота. Железнодорожные перевозки имеют более низкие выбросы загрязняющих веществ по сравнению с другими видами транспорта. Железнодорожный транспорт имеет значительное влияние на экономику. Он ускоряет развитие отраслей, таких как грузовая логистика, транспортное обслуживание и производство железнодорожной техники. Кроме того, железнодорожный транспорт является эффективным инструментом для развития торговых отношений между странами, так как он предоставляет возможность более быстрой и дешевой доставки товаров на зарубежные рынки. Таким образом, железнодорожный транспорт является важным элементом экономики, который играет ключевую роль в обеспечении необходимой логистической поддержки для различных отраслей промышленности и торговли.

Логистика железнодорожного транспорта – это комплекс мероприятий, связанных с организацией движения грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте от места отправления до места назначения. Она включает в себя следующие этапы:

1. Планирование и прогнозирование объемов грузов и пассажиров, необходимых ресурсов для выполнения этих задач.
2. Организация перевозок грузов и пассажиров, включая выбор оптимального маршрута, типа вагона, скорости и времени отправления.
3. Контроль за выполнением графика отправки и прибытия поездов, отслеживание местоположения грузов и пассажиров на всем маршруте.
4. Решение всех организационных и технических вопросов, связанных с перевозками: погрузка и выгрузка, хранение и транспортировка грузов.
5. Оптимизация затрат на логистику, в том числе на топливо, обслуживание и ремонт железнодорожного транспорта.
6. Обеспечение безопасности перевозок грузов и пассажиров, в соответствии с законодательством и нормативными документами.
7. Мониторинг и анализ данных, связанных с логистикой, для постоянного улучшения качества и эффективности работ. Задача логистики железнодорожного транспорта заключается в том, чтобы обеспечить быструю, безопасную и экономически эффективную перевозку грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте. Важными элементами логистики являются точность прогнозирования объемов заявленных грузов, своевременность и предсказуемость доставки, а также минимизация затрат на логистику.

Некоторые из основных проблем управления, экономики и логистики на железнодорожном транспорте включают в себя:

1. Недостаточное использование технологических новшеств и обновлений: в некоторых регионах и странах железнодорожное оборудование устарело и нуждается в модернизации. Более эффективное использование технологических инноваций также может помочь в снижении стоимости транспортировки. Одной из основных проблем железнодорожного транспорта является недостаточное использование технологических новшеств и обновлений. На сегодняшний день многие железнодорожные компании по-прежнему используют устаревшие технологии и оборудование, что ведет к снижению эффективности и качества работы. Одним из примеров такой неэффективности является использование устаревших систем управления движением поездов. Современные системы GPS и цифрового контроля позволяют значительно повысить скорость и точность передвижения поездов, а также уменьшить время задержек и снизить количество аварий. Также важным фактором является использование новых материалов и технологий для производства экипировки и оборудования железнодорожного транспорта. Например, применение ударопрочных и более легких материалов для изготовления поездов может значительно снизить потребление топлива и улучшить экологические показатели. Таким образом, железнодорожная отрасль должна постоянно следить за развитием технологий и внедрять их в свою работу, чтобы повышать эффективность, снижать затраты и улучшать качество услуг.

2. Недостаточность инвестиций: что может привести к недостаточному обслуживанию и снижению качества услуг. Кроме того, отсутствие инвестиций может ограничивать возможности развития и модернизации железнодорожной инфраструктуры, что в свою очередь может привести к уменьшению эффективности и конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Недостаточный уровень инвестиций также может вызвать рост стоимости производства и увеличение цен на билеты, что может отразиться на доступности железнодорожных перевозок для населения. Из-за этого компании могут потерять конкурентоспособность и не смогут удовлетворить растущий спрос на железнодорожные услуги. Недостаточное финансирование может также вести к снижению качества обслуживания, росту задержек и отмены поездов. Таким образом, недостаток инвестиций может оказать негативное влияние на железнодорожное сообщение и на экономику страны в целом.

3. Низкая производительность: недостаточное использование технологических новшеств и неэффективное управление могут привести к низкой производительности и увеличению времени, необходимого для выполнения задач.

4. Стоимость билетов: некоторые операторы железнодорожного транспорта вынуждены повышать стоимость билетов для сокращения убытков. Это может привести к недоступности данного вида транспорта для некоторых слоев населения.

5. Сложность логистических процессов: большой поток грузов и пассажиров может привести к транспортному коллапсу и нарушению логистических процессов. Недостаточное планирование и неэффективное управление могут также привести к сложностям в передвижении товаров и пассажиров по железной дороге.

Следовательно, решения проблем экономики и логистики предполагают:

1. Использование новых технологий. Например, внедрение автоматизированных систем управления транспортом (АСУТП), которые позволяют улучшить координацию и контроль процессов, повысить эффективность использования ресурсов и снизить затраты.

2. Применение инновационных методов управления логистическими процессами. К таким методам можно отнести, например, применение моделирования и оптимизации логистических потоков, что позволит сократить издержки на логистику и повысить качество обслуживания.

3. Развитие инфраструктуры транспорта. Создание новых дорожных сетей, усовершенствование общественного транспорта, развитие системы транспортных узлов, создание мостов и тоннелей с учетом экономической и экологической эффективности — все это может существенно повлиять на развитие транспортной системы в целом.

4. Реформирование правового и финансового регулирования в транспортном секторе. Необходимо разработать более совершенные правовые механизмы для регулирования взаимодействия транспортных предприятий, обеспечения безопасности и защиты прав пассажиров и грузовладельцев. Кроме того, необходимо обеспечить более эффективное финансирование транспортной отрасли.

5. Повышение уровня профессионализма персонала. Решение проблем в транспортной отрасли невозможно без квалифицированного и компетентного персонала. Необходимо разработать системы обучения и повышения квалификации, которые позволят обеспечить высокий уровень профессионализма в сфере транспорта.

Список используемой литературы

1. Управление железнодорожным транспортом / А.Н. Шумилов, Н.В. Бондаренко. – Москва, 2018.
2. Экономика и управление недвижимостью на железнодорожном транспорте / Б.А. Волков, Г.В. Федотов, В.В. Соловьев. – Москва, 2017. – 612 с.
3. Логистика на транспорте: учебное пособие / Д.Г. Шишкин, Л.Н. Шишкина. – Москва, 2006.

УДК 502

ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО СОЗНАНИЯ

Васильев Д.С.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

В статье автор рассматривает формирование экологического сознания.

Ключевые слова: экологическое сознание, экологическая культура, экологическое образование.

Складывающаяся экологическая ситуация в последние 20-25 лет как во всем мире, так и в Российской Федерации определяла и продолжает определять необходимость

совершенствования экологического права, экологической политики. С большой долей обоснованности можно утверждать, что Российская Федерация уделяла и уделяет вполне конкретное внимание разработке и принятию федеральных законов, созданию нормативных правовых основ совершенствования экологической политики, повышения эффективности природоохранных мер [1].

Человек является неотъемлемой частью экосистемы и должен быть хорошо осведомленным о том, как наши действия влияют на окружающую среду. При хорошей информации, высоком уровне ответственности, знании можно спрогнозировать изменения и последствия, которые могут произойти в окружающей среде, вызванные нашими действиями. Учитывая полувековой опыт экологических дискуссий и исследований, а также опыт экологического образования и просвещения, следует признать, что проблемы экологического сознания и экологической ответственности не новы, хотя и актуальны всегда.

Более глубокое понимание влияния человеческой деятельности и нашего выбора на нашу планету привело к растущему признанию того, что все живые существа взаимозависимы более чем, возможно, считалось в прошлом. В результате таких общих знаний появляется большая готовность смотреть на мир и природу через более целостную призму. Экологическое сознание продвигают систему ценностей, которая требует, чтобы все люди, а затем и мы как коллективное общество, стали более чуткими к окружающему нас миру природы. С практической точки зрения это требует, чтобы мы стали ближе к природе и разработали систему ценностей, которая ставит окружающую среду выше наших индивидуальных потребностей.

Экологическая безопасность занимает особое место в государственной политике в области экологии и охраны окружающей среды, ей принадлежит особая иерархическая позиция среди всех компонентов национальной безопасности России [2].

В процессе формирования экологического сознания необходимо выделить два момента: изменение непосредственной, практической деятельности по отношению к природе и изменение собственно экологического сознания, входящего в общественное сознание. Его формирование – это процесс выработки и усвоения человеком определенных правил и норм поведения по отношению к природе, способствующих сохранению природных ценностей. Однако можно сказать с уверенностью, что данный процесс достаточно замедлен [3].

Экологическое сознание, как правило, относится к образованию и знаниям. Быть экологически осведомленным означает узнать и стать лучше информированным и, следовательно, более осведомленным о том, как наши действия влияют на окружающую среду и связанные с ней экосистемы.

Экологическое сознание требует глубокого уважения к миру природы и всему, что в ней есть. Обычно это термин, отражающий психику человека по отношению к Природе и с ней. В таких случаях когнитивные, этические и эмоциональные аспекты личности регулируются через призму экологического сознания. Для таких людей существует глубокая связь и взаимодействие со всеми аспектами природного мира.

Всестороннее экологическое образование возможно, если сформирована соответствующая система знаний и потребность в ее дальнейшем развитии. Экологическое образование необходимо для формирования подлинного человеческого отношения к природе, определения допустимой меры преобразования природы, усвоения специфических социоприродных закономерностей и нормативов поведения, при которых возможны дальнейшее существование и развитие человека [3].

Действительно, несмотря на различные подходы и определения экологического сознания, наиболее важным в этом вопросе выступает поляризация экологического сознания на антропоцентрический и эоцентрический типы. Как показано в исследованиях С.Д. Дерябо и В.А. Ясвина [4], главной особенностью сознания является антропоцентрический прагматический приоритет интересов человека в его взаимодействии с миром природы по собственным закономерностям.

Экологическое сознание в этот момент предстает как системное качество психики (процессов, состояний и структур сознания), которое создается и развивается во взаимодействии с окружающей средой (социальной и природной), и которое позволяет людям непосредственно ощущать и переживать единство с природой и миром вокруг ее собственной природы. Данный вопрос тесно связан с проблемой экологического образования, которое традиционно является одним из основных средств экологического сознания и экологического сознания в дошкольном, общем, высшем и дополнительном образовании.

Таким образом, образование всех ступеней развития человека должно способствовать формированию экологической культуры людей на всех возрастных ступенях личностного и профессионального развития как приоритетного направления образования на ближайшую перспективу.

Всестороннее экологическое образование возможно, если сформирована соответствующая система знаний и потребность в ее дальнейшем развитии. Экологическое образование необходимо для формирования подлинного человеческого отношения к природе, определения допустимой меры преобразования природы, усвоения специфических социоприродных закономерностей и нормативов поведения, при которых возможны дальнейшее существование и развитие человека [3].

Все чаще вопросы экологии рассматриваются как общая обязанность всех живых существ. Экологическое сознание продвигают систему ценностей, которая требует, чтобы все люди, а затем и мы как коллективное общество, стали более чуткими к окружающему нас миру природы. С практической точки зрения это требует, чтобы мы стали ближе к природе и разработали систему ценностей, которая ставит окружающую среду выше наших индивидуальных потребностей.

Более того, образование в целом должно быть предметом подготовки кадров для реализации устойчивого развития в условиях экологического императива. Под экологическим императивом понимается взаимодействие с природой, согласно которому «правильно и только дозволено то, что не нарушает существующего экологического равновесия в природе» [4].

Исходя из этого, мы сможем лучше принимать решения, которые уменьшат негативное воздействие человечества на мир природы, защитят окружающую среду и экосистемы, рядом с которыми мы живем. Самое главное, такая система ценностей позволит нам изменить наше существующее отношение к миру природы, чтобы мы могли создать более устойчивый образ жизни для себя и будущих поколений.

Любовь к природе, сознательное, бережное и заинтересованное отношение к ней каждого человека должны воспитываться с раннего детства в семье и образовательных учреждениях дошкольного и школьного возрастов. Изменение общественного сознания, невозможно без системной, целенаправленной работы, которая должна проводиться на всех уровнях общения с населением и во всех формах обучения. Подводя итог можно сказать, что показателем экологически образованной личности должна быть экологическая культура. Экологическая культура – результат экологического воспитания, осуществляемого на базе экологического образования [5].

Список используемой литературы

1. Гостев, Р. Г. Нормативные правовые основы экологического компонента перехода Российской Федерации к устойчивому развитию / Р. Г. Гостев, С. Р. Гостева // Аграрное и земельное право. – 2015. – № 1(121). – С. 79-93. – EDN TQIIAX.
2. Гостева, С. Р. Экологическая безопасность Российской Федерации / С. Р. Гостева // Вестник Воронежского государственного аграрного университета. – 2006. – № 13. – С.66-77. – EDN KUUZCR.

3. Гостева, С. Р. Экологическое образование / С. Р. Гостева // Евразийское Научное Объединение. – 2020. – № 6-6(64). – С. 433-434. – EDN ZGDTOU.
4. Дерябо, С.Д., Ясвин, В.А. Экологическая педагогика и психология. - Ростов-на-Дону, 1996. //Вернадский В.И. Научная мысль как планетарное явление. - Москва, 1991.
5. Гостева, С. Р. Формирование экологической культуры населения / С. Р. Гостева //Транспорт: наука, образование, производство (транспорт-2021) : ТРУДЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ, Воронеж, 19–21 апреля 2021 года. – Воронеж: филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования "Ростовский государственный университет путей сообщения" в г. Воронеж, 2021. – С. 72-76. – EDN QTLMFN.

УДК 93/94

ВОРОНЕЖ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Каньшина А. А.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

В статье отмечено, что на войну ушло более 47 тысяч жителей Воронежа. В народном ополчении в годы войны участвовало около 200 тысяч человек. В течение осени 1941 года в Воронежской области было сформировано 165 партизанских отрядов, которые объединяли 4883 бойца. В 1942 году началось наступление немецких войск на воронежском направлении.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, мобилизация, военное положение, операция «Blau» («Синяя»), Воронежская область.

В 2023 году исполнилось 80 лет со дня освобождения города Воронеж. С самого начала войны Воронежская область была на усиленном военном положении.

22 июня 1941 года, в первый день Великой Отечественной войны, согласно Указу Президиума (группа лиц, избранная для ведения собрания, конференции), Воронежская область обрела новый статус «Военное положение». Был введен режим маскировки света и установлены сигналы ПВО (противовоздушная оборона). Были открыты все бомбоубежища и объявлен комендантский час.

С 23 июня 1941 года, на основании Указа Президиума, в Воронежской области начинается мобилизация по 14 округам. Призыву подлежали военнообязанные граждане с 1905 -1918 годы рождения. Не дожидаясь повесток из военкоматов, создавались уже отряды из невоеннообязанных жителей Воронежской области. В первые недели войны туда вступило примерно 60 тыс. человек.

21 августа в Первомайском саду был сформирован Воронежский добровольческий коммунистический полк. Командиром полка был назначен полковник М. Е. Вайцеховский (участник гражданской войны, кавалер двух орденов Красного Знамени), комиссаром полка стал Н. П. Латышев (ректор Воронежского государственного университета), а начальником штаба — капитан А. Т. Худяков (участник гражданской войны, работавший в Воронеже перед войной начальником отдела боевой подготовки областного ОСАВИАХИМа) [2]. В сентябре 1941 года полк, влившись в состав 100-й стрелковой дивизии, отправился в действующую армию. По пути на фронт ей было присвоено звание первой гвардейской стрелковой дивизии. После полк тоже стал гвардейским и закончил войну освобождением австрийской столицы Вены весной 1945 года.

В октябре 1941 года в Воронеж переместились Главное командование Юго-Западного фронта во главе с маршалом С. К. Тимошенко (заместитель народного комиссариата обороны СССР). Во исполнение постановления ГОКО (Государственный Комитет Оборона) было принято постановление бюро Воронежского областного комитета ВКП (б) (всесоюзная коммунистическая партия большевиков), на основании которого в Воронеже был создан

городской комитет обороны во главе с В. Д. Никитиным (первый секретарь областного комитета ВКП (б)). В состав комитета вошли С. И. Яковлев (секретарь Воронежского городского комитета ВКП (б)), И. В. Васильев (председатель облисполкома), И. Е. Глатоленков (начальник воронежского гарнизона) и Н. А. Голубев (начальник областного управления НКВД (Народный комиссариат внутренних дел)).

В течение осени 1941 года в Воронежской области было создано 165 партизанских отрядов, которые объединяли 4883 бойца. Было проведено 47 боевых операций воронежскими партизанами.

Зимой 1941-42 года в Воронеже в здании школы Юго-Восточной железной дороги на улице Сакко и Ванцетти (сохранившемся до наших дней) располагался штаб Юго-Западного фронта, которым командовал маршал С.К. Тимошенко.

13 июня 1942 года фашисты сбросили бомбы на городской сад пионеров, где погибло много детей. 28 июня 1942 года началось наступление немецких войск в воронежском направлении. Эта операция получила кодовое название «Blau» («Синий»). На эту операцию Германия выделила огромные ресурсы, так как взятие Воронежа означало огромный успех войск. «Синий» выполнялся армейской группировкой «Вейхс» под командованием Барона Фон Вейхса (генерал-полковник), немецкими частями и второй венгерской королевской армией, вражескими войсками Австрии, Румынии и Италии, шестой армией под командованием Паулюса (генерал-полковник), четвертой воздушной армией и десятой зенитной дивизией.

Летом 1942 года бои шли на окраинах Воронежа – в районе Березовой рощи, стадиона «Динамо», улицы Ленина и ипподрома. 10 июля 1942 года Барон Фон Вейхс объявил о победном окончании битвы за Воронеж. Однако он ошибался и еще долгих 212 дней длились бои. Линия фронта прошла по Воронежу, однако фашистам не удалось захватить его полностью – Левый берег остался в руках советских войск и, как вспоминает командующий Воронежским фронтом Ф.И. Голиков (генерал-полковник), - «Фашисты не смогли одолеть Северо-Восточный сектор Воронежа с центром в районе Сельскохозяйственного института».

Сражение за Воронеж продолжалось еще восемь дней. Действия начались 24 января 1943 года, когда советский командир отдал приказ о наступлении в районе Касторного и Воронежа, чтобы не допустить проникновения противника к Харькову и Курску. Битва за Воронеж была проведена в рамках Воронежско-Касторнской операции. Утром 25 января правобережная часть города была полностью очищена от оккупантов.

Имеются подтвержденные факты того, что на оккупированной немецкими войсками территории Воронежа не один раз совершались убийства мирных жителей (в том числе женщин и детей). В литературе сообщается о следующих фактах:

- На площади Ленина был повешен мальчик двенадцати лет.
- Во дворе рядом с домом № 45 по ул. Челюскинцев были расстреляны две еврейские семьи.
- Массовые расстрелы больных и раненых госпиталя. О судьбе пациентов госпиталя говорит акт специальной комиссии, созданной после освобождения Воронежа для расследования трагедии «Песчаного лога» [3].

Развивая наступление, войска Воронежского и Брянского фронтов полностью освободили Воронежскую область, провели успешное наступление на Курск, Белгород и Харьков.

Эта война стоила больших потерь, и большая часть из них - это обычные мирные жители. В Воронежской области до переписи (1939 г.) проживало 3,47 миллионов человек, а после освобождения от оккупантов цифра стала 2,50 человек [1]. Получается 28% жителей, погибло в этой ужасной войне.

Список используемой литературы

1. Гостева, С. Р. Цена победы: демографические потери Воронежской области в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) / С. Р. Гостева, Э. Н. Рыжкова, Н. Е. Красова //Берегиня.777.Сова. – 2020. – № 3(46). – С. 10-17.
2. Дмитрий Дьяков, Газета. – Воронеж: ГУ «Газета «Воронежский курьер»», 2010 №16. 4 с.
3. Сайт РУЭ. РУ «Великая Отечественная Война и освобождение Воронежа. - URL: https://www.rea.ru/ru/org/branches/voronezh/Pages/velikaya_otechestvennaya_vojna_i_osvobozhdenie_voronezha.aspx

УДК 323

ИНТЕЛЛИГЕНЦИЯ В ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПЕТЕРБУРГА НАКАНУНЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Самохина Т. С.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

В статье автор рассматривает роль интеллигенции в деловой жизни Петербурга накануне Первой мировой войны. Деловой мир Петербурга формировался в соответствии с системой государственного управления торговлей и торговым сословием, закрепленной законодательными актами.

Ключевые слова: интеллигенция, промышленность, деловой мир, исследователь, купечество.

В наши дни многие люди говорят, что они принадлежат к интеллигенции. Однако термин «интеллигенция» в «Объяснительном словаре иностранных слов, употребляемых в русском языке», который был выпущен в 1859 году, еще отсутствует. Только к концу XIX века термин начинает использоваться, и появляться в печати, обозначая людей образованных. Термин стал описываться в словарях. Если в словаре 1866 года этот термин описывается как «мыслительная сила», дается как перевод французского слова *intelligence*, то в словаре В. Даля отражается уже новое, «русское» его значение. Он приобрел социологический смысл, используя для обозначения части общества [1]. Вскоре интеллигенция становится основным объектом описания в различных публикациях, появляется в заголовках газет и в рассуждениях.

В состав интеллигенции принято включать педагогов, врачей, ученых, инженеров, писателей, художников, актеров и музыкантов. Однако по этому поводу было много споров, пока не пришли к единому результату.

Так, возникали споры относительно границ между интеллигенцией и бюрократией. С одной стороны, многие интеллигенты рубежа веков противопоставляли себя «бюрократии», эта позиция нашла отражение и в историографии [2], обе эти группы рассматривались, как враги. С другой стороны, в то время многие писали о слиянии интеллигенции и бюрократии, а все люди во всех городах могли называть себя «Интеллигентами».

В Санкт-Петербурге была особая интеллигенция деловой жизни. Это было обусловлено системой государственного управления торговлей и торговым сословием, закрепленной законодательными актами. Дворяне входили в состав деловой элиты страны, то есть крупнейшего и влиятельнейшего слоя коммерсантов. Из 3525 человек, входивших в состав руководящих органов петербургских акционерно-паевых предприятий, к потомственному дворянству принадлежало не менее 646 человек, причем 175 человек из них занимало не менее двух руководящих должностей в различных компаниях, что дает нам основание причислить их к столичной деловой элите [1-6].

Санкт-Петербург привлекал огромное количество людей, которые стремились в столицу для ведения предпринимательской деятельности или продвижения по службе. На этом фоне Петербург все более превращался в финансово-банковский центр страны, а

петербургская биржа - во всероссийскую фондовую биржу России. В Петербурге действовал целый ряд крупнейших в России промышленных компаний, основанных или возглавляемых иностранцами. До принятия нового промыслового налога предприниматели-иностранцы должны были вступать в купеческое сословие [7].

Многие иностранцы, записывавшиеся в петербургское купечество, принимали активное участие в деловой жизни Санкт-Петербурга. Так, выходцы из Баварии основали совместное мёдо-пивоваренное предприятие, которое имело статус поставщика императорского двора.

В 1894 году были образованы комиссии по организации работ для строительства Петербургско-Мурманской и Петербургско-Уральской железных дорог. Железнодорожное строительство явилось источником обогащения многих известных предпринимателей. Ведущей отраслью петербургской промышленности была тяжелая металлообрабатывающая промышленность.

Всего возникло свыше 100 металлообрабатывающих предприятий. Часть из них превратились в крупные промышленные производства, которые стали ведущими предприятиями своей отрасли. Необходимым условием развития этой отрасли было наличие значительных капиталовложений, которыми не всегда обладали даже преуспевающие предприниматели.

В 1913 году английское посольство в Петербурге обратилось к министру иностранных дел России с просьбой о предоставлении сведений о русском аэроплане в связи с возможным приобретением аппарата для британского флота. Петербургские промышленники, как отмечалось выше, в определенной степени имели преимущества при распределении госзаказов. На основе госзаказов в значительной степени развивались частные металлургические и машиностроительные заводы. Крупнейшие механические заводы Петербурга были связаны с заказами казны или с железнодорожным строительством.

Санкт-Петербург с 1910 года растет с невероятной скоростью. Возрастает экономическое состояние, промышленные и продовольственные товары. А также с 1913 по 1914 год наблюдается высшая точка взлета искусства, балет и художественной жизни Петербурга. Торговое предпринимательство было тесно связано с развитием предпринимательства в финансовой сфере.

Начало Первой мировой войны вызвало патриотический подъем в студенческой среде. 9 октября 1914 года в Петербурге часть студентов участвовала в промонархическом шествии. Осудив попытки академистов толкнуть учащуюся молодежь «на дорогу рабского патриотизма и угодничества», студенты-трудовики призвали своих товарищей к борьбе «за честь и достоинство Родины». Принимая решение защищать Россию, «левое студенчество» требовало от царского правительства амнистии политическим заключенным.

Антисамодержавный патриотизм имел и такое выражение: «Я бы вступил в бельгийскую армию – защищать ее независимость, вступил бы во французскую армию – защищать свободу Франции, но в ряды русской армии вступать считаю невозможным, так как русская армия защищает свое правительство, которое в прошлом достаточно показало себя и даже арестует... готовых сражаться за Родину» [5]. Это заявление студента Каминского прозвучало 13 октября 1914 года на митинге в Петербургском политехникуме.

Между тем высшая школа стала почти основным источником пополнения таявшего в боях младшего командного состава офицерского корпуса. Российская империя начала воевать без необходимого командного резерва. Военное ведомство вынуждено было даже закрывать свои академии, направив в действующую армию всех их слушателей и преподавателей.

Положением Совета Министров от 30 сентября 1914 года отменились отсрочки от военной службы для студентов. Они мобилизовывались в запасные полки, сообразно специальностям. Достойных направляли на краткосрочное обучение (4–8 месяцев) и затем определяли в войска унтер-офицерами, менее «достойных» – рядовыми.

С 1915 года поминальные списки погибших в боях и от ран регистрировались в годовых отчетах учебных заведений.

Бессмысленное растрачивание молодых интеллектуальных сил тревожило министерство народного просвещения, т.к. студенческие мобилизации шли одна за другой. Так, Петроградский политехникум 1915–1916 гг. направил в армию 1615 студентов; Институт инженеров путей сообщения в Петрограде в 1915 году – 400 человек; Московский коммерческий институт в 1916 году – 1800 человек.

Медицинские факультеты были переведены на сокращенную программу обучения, студенты и курсистки составляли немалую часть низшего и среднего персонала полевых, стационарных госпиталей и поездов для раненых воинов.

Военные поражения, каждодневные вести об убитых и покалеченных, тяготы быта – все это умерило пыл учащейся молодежи.

Таким образом мы можем сказать, что интеллигенция в деловой жизни Петербурга накануне Первой мировой войны была очень разнообразной. Интеллигенция оказала значительное влияние на развитие делового мира, на развитие экономики, промышленности, финансовых банков, купечества. Купечество дало рост к получению образования. Началу развития своего личного дела, что потом привело к увеличению дохода. Начавшаяся Первая мировая война вносила свои коррективы, но существенно не меняла хода развития.

Список используемой литературы

1. Абросимова, Т. А. Интеллигенция и политические партии в начале XX века //Интеллигенция и российское общество в начале XX века. - СПб., 1996. - С. 181.
2. Лейкина-Свирская В. Р. Русская интеллигенция в 1900-1917 гг. – Москва, 2011. - С.287.
3. Акционерно-паевые предприятия России. – Москва, 1914. - С. 575.
4. Алфавит дворянской родословной, 1863–1890 гг. // Центр. гос. ист. архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Ф. 536. Оп. 8. Д. 21. С. 2-3.
5. Алфавитная книга внесенных в родословные книги, 1902–1910 гг. // ЦГИА СПб. Ф. 536. Оп. 8. Д. 25. 4. Алфавит фамилий, внесенных в дворянскую родословную книгу, 1890–1902 гг. // ЦГИА СПб. Ф. 536. Оп. 8. Д. 23. С. 6-7.
6. Весь Петербург на 1914 год: адресная и справ. кн. С.-Петербурга. – СПб., 1914. - С. 906.
7. Журавлев, А.А. Санкт-Петербургское купечество в конце XIX - начале XX века – Москва, 2000. - С. 205.

УДК 629.7(091)(470+571)+378.662(091)(470+571)

ИСТОРИЯ ЗАРОЖДЕНИЯ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ В РОССИИ

Деселич С. Е.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

В статье автор рассматривает зарождение авиационного образования в России. Раскрывается деятельность Московского общества воздухоплавания, Императорского Всероссийского аэроклуба. Показана работа по развитию авиационных знаний профессора Н.Е. Жуковского и других ученых.

Ключевые слова: авиация, образование, воздухоплавание, аэроклуб.

Авиация – ровесница XX века. Первый полет в мире на самолете с двигателем внутреннего сгорания осуществили братья Райт в декабре 1903 года, а в июне 1910 года на Сырецком ипподроме состоялся первый в России полет, его выполнил член Киевского общества воздухоплавания А.С. Кудашев на самолете собственного изготовления.

Авиация в России появилась по инициативе великого князя Александра Михайловича Романова со всеобщего народного одобрения соизволением Императора Всероссийского Николая II на средства, добровольно собранные народом России.

Ни в одной другой стране мира национальная авиация не родилась таким выдающимся образом. На свои воздушные флоты деньги собирали во многих странах, но ни в одной из них собранные суммы не были такими крупными, чтобы сыграть основополагающую роль. Россия – единственная страна мира, где собственную авиацию породили на деньги, добровольно собранные всем народом в полном единении с устремлениями государственной власти.

Рождению авиации предшествовало развитие воздухоплавания в нашей стране. В России первый полет состоялся 5 декабря (24 ноября) 1783 года на набережной Невы у Эрмитажа в день именин Екатерины II. В этот день в воздух был запущен тепловой аэростат, его диаметр составлял около полуметра [1, с. 20]. В те годы было отмечено сильное увлечение воздухоплаванием, и богатые люди запускали аэростаты, для развлечения, в дни особых торжеств. Но через несколько месяцев Екатерина II запретила полеты аэростатов в России с 12 (1) марта по 12 (1) декабря.

Следующее важное событие произошло 30 (18) июля 1803 года, когда на воздушном шаре поднялся первый россиянин – генерал С.Л. Львов. Пилотировал аэростат знаменитый французский аэронавт Андре Жак Гарнерен. Воздухоплаватели начали полет в Санкт-Петербурге, поднялись на высоту 3000 метров и перелетели Финский залив [2, с. 24].

В некоторых работах по истории воздухоплавания сообщается, что штаб-лекарь И.Г. Кашинский 6 октября (24 сентября) и 13 (1) октября 1805 года совершил полеты на своем «градетуrowом великолепном аэростате» [2, с. 26].

Военный министр Д. А. Милютин 17 (5) декабря 1869 года приказал сформировать Комиссию «для обсуждения вопросов о применении воздухоплавания к военным целям». Комиссию возглавил генерал Э. И. Тотлебен. В российской армии с помощью работы этой комиссии были проведены опыты по использованию привязных аэростатов в целях разведки, рекогносцировки и передачи телеграфных сообщений из корзины аэростата. Подъем первого русского военного аэростата состоялся 19 (7) июня 1870 года. Эта комиссия активно работала до 1876 года.

Важнейшим событием в истории отечественного воздухоплавания по инициативе военного министра П. С. Ванновского стала организация комиссии по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям. Во главе комиссии стал генерал-майор М.М. Боресков, а делопроизводителем стал поручик А.М. Кованько. Благодаря ее трудам русская армия получила на вооружение аэростаты и дирижабли, они прошли боевое крещение в годы Русско-японской и Первой мировой войн, также зародилась отечественная авиация, и была организована подготовка воздухоплавательных специалистов.

Первый Всероссийский съезд всех деятелей авиации и воздухоплавания состоялся с 12 по 17 апреля 1911 года под председательством Н.Е. Жуковского. Количество участников съезда не превышало 300 человек. Всего прошло три таких съезда: в 1911, 1912 и 1914 годах. Четвертый предполагалось созвать в 1917 году, но он не состоялся по причине революционных событий.

Каждый год Московское общество воздухоплавания организовывало выставки в городском манеже. Там демонстрировались новинки авиационной техники и устраивались полеты на воздушных шарах. Летом (в июне - июле) Общество проводило неделю воздухоплавания, а в 1911 году она завершилась воздушным перелетом из Петербурга в Москву. В перелете принимали участие известные российские авиаторы [3].

В то время в Петербурге действовала организация со сходными задачами: Императорский Всероссийский аэроклуб. В 1908 году Василий Корн выступил инициатором создания в России первого аэроклуба. В марте состоялось первое общее собрание его членов, а 7 ноября (25 октября) – общее собрание, на котором был избран Совет клуба в составе 35 человек. В 1909 году император Николай II взял руководство над Аэроклубом, и он назывался «Императорский Всероссийский аэроклуб» (ИВАК). Его печатным органом являлся журнал «Воздухоплаватель».

Создатели клуба при разработке устава взяли за основу устав Парижского аэроклуба. Их целью стояло получение общего образования специалистов-воздухоплавателей в связи с нуждами военного времени, а также предоставление в распоряжение правительства всех воздухоплавательных средств.

Первым председателем ИВАК стал член Госдумы граф И.В. Стенбок-Фермор, заместителем председателя – граф Я. Н. Ростовцев. В аэроклубе установили день, когда его члены могли приходить и делиться своим мнением по разным вопросам. Таким днем был четверг. Заседания Совета проходили каждую неделю по вторникам. Отдельным параграфом устава в клубе были запрещены карточные и другие азартные игры, обсуждение политических и религиозных вопросов.

Среди акций, организуемых Императорским аэроклубом, стоит отметить «сборы на усиление средств» воздушного флота, проводимые весной каждого года. Сама программа была очень насыщенной: полеты дирижаблей, аэропланов и бипланов всех известных в России систем. Накануне Первой мировой войны во многих городах России собирали средства на развитие воздушного флота, а сбором средств занимался Императорский Отдел воздушного флота, и он же направлял в наиболее крупные центры страны многих известных российских авиаторов и пилотов для распространения авиаторского дела.

Изучением и популяризацией достижений авиации, кроме специальных авиационных обществ, занимался VII (Воздухоплавательный) отдел, образованный при Императорском русском техническом обществе. Главной задачей было ознакомить население с развитием науки и техники в области авиации. Проблемы и перспективы развития воздухоплавания в России, вопросы объединения деятельности отдельных лиц и учреждений, работавших в этой сфере, обсуждались на воздухоплавательных съездах, организованных Техническим обществом. Первый такой съезд был созван в Петербурге в апреле 1911 года.

Но в то же время воздухоплавательные общества, занимавшиеся практической разработкой и популяризацией достижений науки и техники в своих областях, находились на особом контроле Департамента полиции МВД. Наблюдение за ними возлагалось на ряд структурных подразделений Департамента полиции, ключевую роль среди них играл образованный в 1898 году Особый отдел, который занимался политическим сыском в стране. Кроме него надзор за действиями этих обществ осуществляли созданные в январе 1907 года 4-е делопроизводство Департамента полиции, специализировавшееся на наблюдении за общественным движением в стране, а также второе (законодательное) делопроизводство, ведавшее учреждением уставов общественных организаций. Руководители Департамента полиции, приветствуя развитие в России техники воздухоплавания и возникновение воздушного флота как важнейшего научного достижения времени, одновременно привыкли рассматривать то или иное явление с охранительных позиций, с точки зрения его возможных противоправных последствий, не исключая возможности использования летательных аппаратов (аэропланов, воздушных шаров и др.) в преступных целях.

Полицейско-административные меры, направленные против воздухоплавательных обществ и кружков, содержались в циркуляре товарища министра внутренних дел П.Г. Курлова губернским властям, изданном 16 марта 1910 года. Циркуляр возлагал контроль за аэроклубами и уставными воздухоплавательными обществами. В то же время полицейские чины должны были осуществлять наблюдение за тем, чтобы все без исключения авиаторы в пределах губернии были приписаны к тому или другому аэроклубу и имели надлежащее свидетельство на производство полетов, выданное клубом под его ответственность.

Через год П.Г. Курлов подписал секретный циркуляр (от 27 февраля 1911 года), который был нацелен на предотвращение попыток «обращения летательных снарядов в орудия преступных замыслов». Он предписывал губернаторам и градоначальникам в случае обнаружения ими «выбрасывания при полетах приписанными к клубу авиаторами каких бы то ни было печатных произведений» незамедлительно ставить на обсуждение губернских по делам об обществах присутствий вопрос о закрытии данного аэроклуба как уклонившегося от предоставленных ему уставом прямых задач и целей.

Особенное внимание уделялось полицейскими властями в отношении студенческих воздухоплавательных обществ. Так, представляя на рассмотрение Департамента полиции летом 1910 года проект устава студенческой аэролиги, ее учредители соблюли все формальности: в уставе специально оговаривалось, что в помещении аэролиги воспрещаются разговоры на политические и религиозные темы, а также карточные и все другие азартные игры. Тем не менее к числу «отягчающих» обстоятельств в данном случае были причислены имевшиеся в Департаменте полиции компрометирующие сведения об одном из учредителей лиги – студенте, оштрафованном за хранение оружия, а также низкий рублевый взнос, установленный для действительных членов лиги, что могло повлечь за собой приток неблагонадежных.

Проще обстояло дело со студенческими воздухоплавательными кружками, создававшимися в стенах учебных заведений. Претендуя на статус научных кружков и ориентируясь главным образом на теоретическое изучение авиаторского дела, они утверждались советами учебных заведений, в которых действовали. По данным московского градоначальника, представленным в Департамент полиции 31 декабря 1910 года, в Москве работали два воздухоплавательных кружка – при Московском университете и Московском техническом училище (оба были учреждены осенью 1909 года) [5].

В начале XX века в России повысился интерес к научно-техническим достижениям, в том числе в области авиастроения. Появилось много общественных организаций, ставивших своей целью распространение и популяризацию авиадела в стране. Воздухоплавательные общества доставляли беспокойство полицейским органам. Прежде всего, эти опасения были вызваны возможностью использования технических достижений авиации и автомобилестроения в антиправительственных целях. Однако, несмотря на стремление полиции поставить деятельность этих обществ под свой жесткий контроль, остановить научно-технический прогресс ей было не по силам.

Еще в 1907 году студенты Института инженеров путей сообщения, интересовавшиеся воздухоплаванием, обратились в Совет института с ходатайством о введении в число читаемых в институте дисциплин необязательного курса воздухоплавания. На вывешенном в институте объявлении, приглашавшем подписаться всех, в течение 10 дней появилось около 300 фамилий. Результатом этого ходатайства было проведение Советом института в 1908 году ряда лекций по воздухоплаванию. Лекции и доклады читали известные в те годы ученые и инженеры. Среди них был и генерал-майор А.М. Кованько, организовавший впервые в мире полеты на воздушных шарах для научных исследований верхних слоев атмосферы.

В 1909 году в ИИПС появилось направление, связанное с воздушным сообщением. Первую программу и первый курс прочитал профессор Н.А. Рынин. В 1914 году в ИИПС проходил III Всероссийский съезд воздухоплателей, на котором присутствовали многие пионеры-воздухоплатели и известные ученые, такие как И.И. Сикорский, С.А. Чапыгин, А.А. Саткевич, К.Э. Циолковский. В 1908/1909 учебном году в институте был организован студенческий кружок по изучению воздухоплавания.

После революции 1905 года царское правительство было напугано всевозможными студенческими собраниями и выступлениями, поэтому 9 октября 1909 года на имя директора Института инженеров путей сообщения профессора А.А. Брандта поступило письмо градоначальника Санкт-Петербурга за № 3575: «Ввиду появившихся в периодической печати статей об образовании при некоторых высших учебных заведениях столицы студенческих кружков воздухоплавания, и в том числе при Институте инженеров путей сообщения, покорнейше прошу... уведомить меня, кем и когда разрешена организация такого кружка при вверенном Вам институте, а также не отказать доставить мне два экземпляра устава названного кружка».

Через пять дней директор института поспешил успокоить градоначальника, сообщив, что «организация кружка для изучения воздухоплавания разрешена Советом института,

утвердившим устав означенного кружка в заседании 9 апреля с. г. по журналу № 5, п. 103», и «при сем любезно препроводив два экземпляра устава».

С октября 1909 года в Институте инженеров путей сообщения началось систематическое чтение лекций по общему курсу воздухоплавания и по устройству авиационных двигателей, которые были включены в учебные планы и программы. В 1909/1910 учебном году лекции по воздухоплаванию начали читать и в некоторых других высших учебных заведениях России: Московском университете (Н.Е. Жуковский), Петербургском политехническом институте (К.П. Боклевский) и Киевском политехническом институте (Н.Б. Делоне).

Первая Международная воздухоплавательная выставка в России была организована седьмым (воздухоплавательным) отделом Русского технического общества (РТО) и проходила в Петербурге, в Михайловском манеже, с 11 по 27 апреля 1911 года.

Основанное в Петербурге в 1866 году РТО представляло собой прогрессивную научную организацию, задачами которой являлось содействие развитию техники и промышленности в России. В конце XIX века РТО состояло из девяти отделов по различным отраслям науки и техники. Воздухоплавательный седьмой отдел был создан в 1880 году и занимался в основном пропагандой идеи воздухоплавания. Начиная с 1867 года РТО издавало «Записки Русского технического общества», а его отделы имели свои периодические издания.

Первая в России школа авиации открылась 1 июня 1910 года в Петербурге, устраиваемая «Российским товариществом воздухоплавания». Вместе с теоретическим изучением вопроса, «школа организовала практическое обучение на специальном аэродроме в Гатчине».

Ульянину Сергею Алексеевичу – российскому офицеру, авиатору, инженеру, изобретателю, 25 сентября 2011 года исполнилось бы 140 лет. Его приход в авиацию – поиск средств наилучшего использования своей службы. Ульянин искал способы организации целеуказания артиллерии при ведении стрельбы с закрытых позиций. Для этого и была изобретена его легендарная в начале прошлого века связка воздушных змеев (змеяковый поезд), которая способна поднимать нескольких наблюдателей.

Необходимость освободиться при полете от капризов природы – наличия или отсутствия ветра – привела Ульянина в ряды авиаторов. В списке первых дипломированных русских летчиков 1910 года, где их всего-то было около четырех десятков человек, Сергей Алексеевич был восьмым – прямо перед знаменитым и сегодня летчиком-любителем и атлетом Иваном Заикиным, и четвертым среди военных пилотов России. Пилотов тогда еще монопольно готовили французские авиашколы – Фармана, Блерио и др. Они же и выдавали «сертификаты соответствия» – дипломы пилотов-авиаторов. С 1910 года летчиков начала готовить и Россия – почти одновременно в Санкт-Петербурге и Севастополе. Начальником первого авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы (АО) столицы был сам Ульянин. В 1914 году АО переформировали в Военную авиационную школу. В командование этой знаменитой авиашколой первым вступил в Гатчине полковник Ульянин. И это продолжение всё той же «служебной необходимости».

Александр Петрович Фан-дер-Флит (1870-1941) – русский инженер и ученый в области прикладной механики. Родился в Петербурге 29 октября (10 ноября) 1870 года в семье профессора физики Петербургского университета Петра Петровича Фан-дер-Флита. Семья эта голландского происхождения обосновалась в России в первой половине XVIII века. Мать Александра Петровича была сестрой известного русского литературоведа А.Н. Пыпина.

С 1902 года Фан-дер-Флит вел преподавательскую работу на кораблестроительном отделении незадолго до того учрежденного и только что открывшегося Санкт-Петербургского Политехнического института. Почти сразу его деятельность сосредоточилась на кафедре теории корабля, где он начал читать лекции уже в 1903 году. С 1909 года Фан-дер-Флит начал читать также курс аэродинамики на организованных при

кораблестроительном отделении Политехнического института воздухоплавательных курсах. В начале 1911 года он опубликовал обширный курс аэромеханики, охватывавший широкий круг вопросов и явившийся первым русским руководством такого рода, принимал участие в работе всех трех Всероссийских воздухоплавательных съездов, выступал с докладами на первых двух (1911, 1912) и был председателем секции «Научные основы воздухоплавания» и почетным членом третьего съезда (1914).

Важную роль в подготовке кадров для отечественной авиации сыграл Санкт-Петербургский / Петроградский политехнический институт. В 1909 году при кораблестроительном отделении открылись курсы авиации и воздухоплавания – первая высшая авиационная школа России, имевшая право выдавать дипломы и свидетельства об авиационном образовании. В 1912 году для теоретической подготовки офицеров, имевших желание стать военными летчиками, при том же отделении института были открыты офицерские теоретические курсы авиации и воздухоплавания, носившие имя В.В. Захарова, в честь крупного западноевропейского промышленника русского происхождения, который жертвовал средства на развитие авиации в России.

В результате научных трудов и открытий А. Ф. Можайского, М. А. Рыкачева, Д. И. Менделеева, К. Э. Циолковского, Н. Е. Жуковского, С. А. Чаплыгина и ряда других ученых Россия уже в конце XIX века намного опередила иностранные государства в области аэродинамических исследований.

Выдающиеся достижения русских ученых-аэродинамиков оказали благотворное влияние и на работы отечественных конструкторов. Опираясь на прочный теоретический фундамент, русские конструкторы сумели еще накануне Первой мировой войны создать замечательные по тем временам образцы авиационной техники.

После начала Первой мировой войны были открыты параллельные Курсы авиации и воздухоплавания для теоретической подготовки будущих летчиков из числа добровольцев (как тогда говорили, «охотников»), не имевших офицерского звания. В 1915 году на курсах появилось специализированное отделение по гидроавиации. В те же годы открылись и курсы авиамехаников. В конце 1916 года при Политехническом институте было создано конструкторское бюро авиационной испытательной станции морского ведомства. Таким образом, вплоть до 1917 года Политехнический институт готовил кадры как для авиационной промышленности, так и для военной авиации.

Первая мировая и Гражданская войны имели катастрофические последствия для всех видов транспорта, на устранение которых потребовались огромные усилия новой советской власти [3, с.104].

Благодаря человеку, который хотел узнать, что представляет собой мир, и в особенности недостижимое небо над головой, стремление к звездам послужило началом великого открытия воздухоплавания – полетам на летательных аппаратах. Отечественная авиация имеет практически вековую историю. Отсталая в царской России, к началу Великой Отечественной войны она находилась на уровне Военно-воздушных сил наиболее развитых государств мира. Поиск путей эффективного использования боевых самолётов проходил неоднозначно и представлял собой сложный процесс. В работах, посвященных развитию отечественной авиации, как правило, рассматривались наиболее общие вопросы зарождения отечественной авиации и первых воздушных сообщений.

Список используемой литературы

1. Дузь, П.Д. История воздухоплавания и авиации в России. - Москва: Машиностроение, 1981. С.20.
2. Король, В.В. В небе России. – Санкт-Петербург: Политехника, 1995. С.24;26.
3. Литвинов, Н. Д. Роль транспорта в становлении и развитии капитализма в Российской империи / Н. Д. Литвинов, С. Р. Гостева //Берегиня.777.Сова. – 2022. – № 1(52). – С. 80-107. – EDN PZYCF A.
4. Воздухоплавание // Московские ведомости. - 1911. - № 54. - 8 марта

5. Императорский всероссийский аэроклуб // Биржевые ведомости. -1913. - № 13434. - 7 марта. Утр. вып.
6. Уставы студенческих воздухоплавательных кружков // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3. Л. 136-143; Московский градоначальник А. А. Адрианов -в Департамент полиции от 31.12.1910 за № 221326 // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3. Л. 155.

УДК 94(47).084.2(063)

ЛЕНИНСКАЯ ТЕОРИЯ РЕВОЛЮЦИИ В 1917 ГОДУ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Федотова А. С.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

Автор обращается к историческим событиям начала XX века, когда все в Российской империи стали осознавать необходимость социально-экономических преобразований для снижения социальной напряженности. Автор акцентирует внимание на том, что ленинская теория базировалась на философии марксизма. В статье рассматривается как теория, так и революционная практика. Именно это позволяет читателю погрузиться в один из важнейших этапов истории России, проследить ход революции 1917 года и в полной мере осознать значимость преобразований того периода.

Ключевые слова: теория, революция, социализм, коммунизм, марксизм.

К началу XX века для Ленина было очевидно, что, несмотря на видимость экономического подъема, происходит закабаление России иностранным капиталом, превращение ее в несамостоятельный сырьевой придаток Антанты. В России должна была произойти национальная революция [1].

Ленинская теория революции 1917 года рассматривалась и его современниками, например, русским философом Иваном Александровичем Ильиным, который был критиком большевизма и считал события 1917 года катастрофой.

Также над этой темой размышлял философ Николай Александрович Бердяев, который считал большевиков наиболее реалистичной революционной силой, так как они в полной мере осознавали сложившуюся ситуацию в стране. Кроме того, Н.А. Бердяев утверждал, что большевики очень удачно соединили старые принципы правления и новую идеологию марксизма.

Также стоит обратить внимание на высказывание русского философа Александр Александрович Зиновьев: «Я всегда считал и считаю Октябрьскую революцию великой социальной революцией в истории человечества и величайшим событием XX столетия. Благодаря ей страна совершила скачок, которого не было никогда в прошлом и никогда, видимо, не будет в будущем. Во всех отношениях. В сфере культуры, образования, в материальном отношении. Влияние революции на весь исторический процесс было колоссальное. Я не знаю ни одного такого исторического события, которое оказало бы такое влияние на человечество...» [2].

А.А. Зиновьев отмечал, что в зарубежной прессе были попытки научного анализа коммунизма, и что всё развитие западного мира после 1917 года происходило под существенным влиянием социалистической революции в России [3].

Безусловно, данная тема не теряет своей актуальности на сегодняшний день. Во-первых, это история России, граждане которой должны её знать. Во-вторых, теория Ленинизма интересует многих людей, особенно приверженцев Марксизма. В-третьих, парадоксально, что по прошествии более 100 лет, в России и в других странах всё также не решена проблема войны и мира, так как люди продолжают бороться за власть.

Стоит отметить, что насущность данной темы можно подтвердить тем, что на базе Оренбургского государственного медицинского университета 28 ноября 2017 года была

проведена Всероссийская научная конференция с международным участием «1917 год. Эпоха перемен», организованная сотрудниками кафедры истории Отечества [4].

В истории Октябрьская революция рассматривается как продолжение Февральской революции, однако многие считают ее отдельным событием. Результаты второй российской революции не способствовали укреплению либерализма. Либеральные силы слабели, что благоприятствовало началу стремительного распространения социалистических идей.

Февральская революция свергла самодержавие и дала русскому народу свободу, но она не разрешила важнейших земельных и сословных вопросов. Помещики так же, как и при царском правлении владели землями, а низшие слои населения находились в угнетённом состоянии.

Основным изменением являлось то, что в стране установилось двоевластие. Сложно представить, чтобы в государстве в период революционных идей мирно сосуществовали две ветви власти: Советы рабочих и солдатских депутатов и Временное правительство. Эти два органа имели разный сословный состав, соответственно и разные интересы.

В.И. Ленин был приверженцем марксизма – современного социализма. Его теория революции основывалась на учениях немецкого философа Карла Маркса и политического деятеля Фридриха Энгельса.

Так, в основу ленинской теории легли основные идеи о бесклассовом обществе, об устранении частной собственности, установлении диктатуры пролетариата, то есть политической власти, которая защищала бы интересы рабочих, отказе от денежных отношений и подавлении религии – пережитка прошлого [5].

Однако существенным отличием теории Ленина от марксизма можно считать то, что в первом случае основной революционной силой были крестьяне и наследие феодального строя, а во втором случае считалось, что социалистическая революция может быть осуществлена только в развитых капиталистических странах с помощью верхних слоёв населения.

Важным фактором развития идеи социалистической революции была Первая Мировая война. Российская империя, участвуя в ней, была истощена как финансово, так и морально. Все противоречия и проблемы в период войны ощущались острее, люди были разочарованы в царской власти, поэтому был замечен спад патриотизма. Так, крестьяне, солдаты и рабочие, которые и без войны находились в тяжёлых жизненных условиях, желали перемен.

В своих трудах В.И. Ленин писал: «Пока государство воюет, будет страдать и фронт. Ничего тут не поделаешь. Война вызвана господствующими классами, ее кончит только революция рабочего класса. Таким образом, социалистическая революция предполагалась как единственная возможность окончания войны» [5].

Владимир Ильич говорил: «Мы, марксисты, не принадлежим к числу безусловных противников всякой войны. Мы говорим: наша цель - достижение социалистического общественного устройства, которое, устранив деление человечества на классы, устранив всякую эксплуатацию человека человеком и одной нации другими нациями, неминуемо устранил всякую возможность войн вообще».

Большевики разработали программу-минимум, в которой особое внимание уделялось борьбе за государственное устройство, обеспечивающее права людей, экономическое развитие и, конечно, переход к социализму. Также они рассматривали план по уравниванию заработных плат, изъятию земель у помещиков и передачи их крестьянам, замены постоянной армии и полиции на общенародные охранные отряды и милицию, а также поэтапного внедрения в представительные учреждения людей разных классов, которые имели ещё и законодательную власть.

В. И. Ленин отмечал в тезисах для доклада на конференции 8 октября 1917 года: «Задача взятия власти Советами есть задача успешного восстания. Поэтому все лучшие силы партии должны быть направлены на фабрики и в казармы, чтобы разъяснить массам их задачу, и чтобы, правильно учитывая их настроение, выбрать правильный момент для свержения правительства Керенского» [6].

Накануне Великой Октябрьской революции многие партии обсуждали восстание, организуемое большевиками с целью свержения Временного правительства, однако обычные жители Санкт-Петербурга практически не подозревали о предстоящем и были погружены в свои повседневные заботы.

Большевики планировали объединить перед наступлением три основные свои силы – флот, рабочих и войсковые части. Одной из основных целей они считали захват средств связи, сообщений и передвижений: телефонов, телеграфов, нескольких железнодорожных станций и мостов. Владимир Ильич Ленин велел организовать небольшие отряды для занятия ими всех важнейших пунктов и для участия их везде, во всех важных операциях. «Составить отряды наилучших рабочих с ружьями и бомбами для наступления и окружения «центров» врага (юнкерские школы, телеграф и телефон). Успех и русской и всемирной революции зависит от двух-трех дней борьбы» [7].

Так и получилось, события развивались стремительно. 24 октября началось восстание, вечером 25 октября большевики заняли Зимний дворец, арестовав Временное правительство, и открылся II Всероссийский Съезд Советов рабочих и солдатских депутатов. Съезд заслушал и принял написанное Лениным обращение «Рабочим, солдатам и крестьянам», в котором объявлялось о переходе власти к II Съезду Советов, а на местах — к Советам рабочих, солдатских и крестьянских депутатов [2]. На следующий день был создан Совет народных комиссаров, председателем которого стал В. И. Ленин, а также изданы Декрет о мире и о земле.

Таким образом, завершилась Великая Октябрьская революция. Считаем, что ленинская теория соответствовала практике революции. В большей степени идеи большевиков были осуществлены посредством крестьян, рабочих и солдат. Кроме того, стоит заметить, что восстание происходило достаточно быстро и практически без кровопролития, что может свидетельствовать и продуманности действий большевиков.

Список используемой литературы

1. Якушкин, И. Г. Ленин и современная Россия / И. Г. Якушкин // Берегиня. 777. Сова: Общество. Политика. Экономика. – 2020. – № 1-2(44-45). – С. 27-36. – EDN ZCHPGY.
2. Октябрьская революция 1917 года: причины, итоги – URL: <https://www.pravmir.ru/oktyabrskaya-revoluciya-1917-goda>
3. Оценка Октябрьской революции 1917 года: современниками, историками и другими. – URL: <https://inance.ru/2017/11/sovremenniki-o-revolucii/>
4. Савицкий, Г.В., Брагиров, Г.Б., Пахомов А.В. «1917 ГОД. эпоха перемен» (к столетию великой русской революции): Материалы Всероссийской научной конференции с международным участием (28 ноября 2017 г.) в 2 т. Т. 1: сб. статей / науч. ред. Г.В. Савицкий, Г.Б. Брагиров, А.В. Пахомов. – Оренбург : Издательство ОрГМУ, 2018. – 355с.
5. Ленин, В.И. Полное собрание сочинений. Издание пятое. Т. 32. - Москва: Издательство Политической литературы. 1969.
6. Ленин, В.И. Полное собрание сочинений. Издание пятое. Т. 34. - Москва: Издательство Политической литературы. 1969.
7. Малапарте, К. Техника государственного переворота. - Москва: Аграф, 1988. - 93 с.

Отпечатано: филиал РГУПС в г. Воронеж
г. Воронеж, ул. Урицкого, 75а
тел. (473) 221-14-00

Подписано в печать 26.04.2023. Формат 60×84 1/16
Печать цифровая. Усл.печ.л. – 2,9 п.л.
Тираж 100 экз.