



ВЕСТНИК

ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗДАЕТСЯ С 2013 ГОДА | № 4 (36) 2021

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УГОЛОВНОЙ ЮРИСДИКЦИИ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОЦЕСС

ФИНАНСОВОЕ ПРАВО

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ ЭКСКУРС



Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ» 2021. № 4 (36)

Дата размещения — 15 января 2022 г.

Журнал издается с 2013 г.

Научное направление издания: 5.1 Право.

Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-2849.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

Официальный сайт в сети Интернет: <http://vestnik-ui-miit.ru>.

Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «**Российский университет транспорта**».

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ).

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) **2542-1573**.

Периодичность: четыре раза в год.

Редакционная коллегия

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Ответственный за сайт — **ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич**

Выпускающий редактор — **ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич**

Английская версия — **СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна**

The online scientific journal «Bulletin of the Law Institute of MIIT» 2021. № 4 (36)

The date of the issue is the 15-th of January, 2022.

The journal has been published since January 2013.

The research area of the publications is 12.00.00 Jurisprudence.

The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994.

Tel.: 8 (495) 681-90-19;

Fax.: 8 (495) 684-2849;

Email: albinadg@mail.ru.

The official site in the Internet is URL: <http://vestnik-ui-miit.ru/>

The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «**Russian University of Transport**».

The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.

The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) **2542-1573**.

The journal is issued 4 times a year.

Editorial Board

The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law (20.02.03), professor (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Executive editor is **GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna**

Programmer and designer of the Website is **FILIPPOV Dmitry Sergeevich**

Managing editor is **CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich**

English version is **SKUYBEDINA Olga Nikolaevna**

<p><i>Председатель редакционного совета:</i> Духно Николай Алексеевич <i>доктор юридических наук, профессор</i></p> <p><i>Заместитель председателя редакционного совета:</i> Корякин Виктор Михайлович <i>доктор юридических наук, профессор</i></p> <p><i>Члены редакционного совета:</i> Борисов Андрей Викторович, <i>кандидат юридических наук, доцент</i> Землин Александр Игоревич, <i>доктор юридических наук, профессор</i> Лобачев Сергей Львович, <i>доктор технических наук, профессор</i> Рудакова Елена Николаевна, <i>доктор политических наук, профессор</i> Слышкин Геннадий Геннадьевич, <i>доктор филологических наук, профессор</i> Чеботарева Анна Александровна, <i>доктор юридических наук, доцент</i> Сидоркин Александр Иванович, <i>доктор юридических наук, профессор</i></p>	<p><i>Chairman of the Editorial Council</i> Dukhno Nikolay Alekseevich <i>Doctor of Law, professor</i></p> <p><i>Deputy chairman of the Editorial Council</i> Koryakin Viktor Mikhailovich <i>Doctor of Law, professor</i></p> <p><i>Members of the Editorial Council:</i> Borisov Andrey Viktorovich <i>Candidate of Law, docent</i> Zemlin Aleksandr Igorevich <i>Doctor of Law, professor</i> Lobachev Sergey Lvovich <i>Doctor of Technical Sciences, professor</i> Rudakova Elena Nikolaevna <i>Doctor of Political Sciences, professor</i> Slyshkin Gennadiy Gennadievich <i>Doctor of Philological Sciences</i> Chebotareva Anna Aleksandovna <i>Doctor of Law, docent</i> Sidorkin Aleksandr Ivanovich <i>Doctor of Law, professor</i></p>
<p>© Российский университет транспорта (МИИТ), 2021</p> <p>При использовании материалов журнала необходимо ссылаться на «Вестник Юридического института МИИТ»</p>	<p>Официальный сайт Юридического института www.ui-miit.ru</p>
<p>© Russian University of Transport, 2021</p> <p>When using materials from the journal, it's necessary to refer to the «Bulletin of the Law Institute of MIIT»</p>	<p>The official site of the Law Institute is www.ui-miit.ru</p>

С о д е р ж а н и е

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УГОЛОВНОЙ ЮРИСДИКЦИИ

Землин А. И., Семенец В. С.

Некоторые вопросы уголовной ответственности
за коррупционные преступления в открытом акционерном
обществе «Российские железные дороги» 10

Суденко В. Е.

Применение специальных знаний при расследовании
преступлений 16

Кузнецов В. А.

Значение оперативно-розыскной характеристики
преступлений для теории оперативно-розыскной
деятельности 24

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОЦЕСС

Казаченко А. А., Хараев А. А.

Вопросы практической реализации полномочий
правоохранительных органов по противодействию
беспилотным воздушным судам 28

Чаптыков О. А.

Организация деятельности органов внутренних дел по
обеспечению безопасности на объектах метрополитена 34

ФИНАНСОВОЕ ПРАВО

Шатская И. И.

Реформирование нормативно-правовой базы
по бухгалтерскому учету на современном этапе 40

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Кулагина А. С.

Гражданско-правовое регулирование отношений,
возникающих из договора перевозок грузов
железнодорожным транспортом 49

Байлиева А. С.

Особенности применения контрактов жизненного цикла
в железнодорожной отрасли 58

ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ ЭКСКУРС

Самохина В. Н.

Влияние науки на развитие железных дорог России
(краткий очерк) 65

ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РОССИИ

Яньшина И. В.

Психологические особенности дистанционного обучения 78

Греков Ю. А.

Занятия физической культурой во время пандемии
для поддержания здоровья студента 81

Овсянникова М. А.

Влияние физической нагрузки различной направленности
на устойчивость внимания студенток вуза транспортной
отрасли 88

Постол О. Л., Михайлина Н.С.

Использование гимнастики Казудцо Ниши
на самостоятельных занятиях по физическому воспитанию
в вузе в период пандемии 93

Смирнова Г. А.

Применение йоги на самостоятельных занятиях по физической культуре студентами Российского университета транспорта 97

Постол О. Л., Ефимова А. М.

Психологическое здоровье и стрессоустойчивость в жизни студентов транспортного вуза..... 102

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Вестник Юридического института МИИТ» 109

Contents

ISSUES OF CRIMINOLOGY

- Zemlin Aleksandr Ig., Semenets Viktoriya S.**
Some issues of criminal liability for corruption in the public joint stock company "Russian Railways" 10
- Sudenko Vladimir E.**
Application of special knowledge when investigating crimes..... 16
- Kuznetsov Vladimir Al.**
Significance of the operational-search characteristics of crimes for the theory of operational-search activity 24

ADMINISTRATIVE LAW AND PROCEDURE

- Kazachenko Aleksandr Al., Kharaev Azamat Ar.**
Practical implementation of the powers of law enforcement agencies to counter unmanned aerial vehicles 28
- Chaptykov Oleg An.**
Organization of the activities of Internal Affairs Agencies to enforce security at metro facilities 34

FINANCIAL LAW

- Shatskaya Irina Iv.**
Current reforming the accounting regulatory framework 40

TRANSPORT LAW

- Kulagina Anna S.**
Civil law regulation of relations according to the contract for goods' transportation by railway 49
- Bailieva Aygozel' S.**
Features of application of life-cycle contracts in the railway industry 58

HISTORICAL AND LAW OVERVIEW

Samokhina Viktoriya N.

The influence of science on the development of Russian railways
(short essay) 65

EDUCATION IN RUSSIA

Yanshina Irina V.

Psychological features of distance learning 78

Grekov Yuriy Al.

Physical training during a pandemic to maintain good health
of a student 81

Ovsyannikova Marina An.

The effect of various physical activities on the attention stability
of the transport university students 88

Postol Olga L., Mikhailina Nataliya S.

The use of Kazudzo Nishi's gymnastics at independent physical
training lessons at the university during a pandemic 93

Smirnova Galina An.

The use of yoga by the students of the Russian university
of transport at independent physical training lessons 97

Postol Olga L., Efimova Anastasiya M.

Psychological health and stress resistance in the life
of transport university students 102

Requirements

for the materials submitted for publication in the journal
«Bulletin of the Law Institute MIIT» 109

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УГОЛОВНОЙ ЮРИСДИКЦИИ

УДК 343.35

© **Землин Александр Игоревич**

— доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), научный руководитель направления «Транспортная безопасность» Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук

© **Семенец Виктория Сергеевна**

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Некоторые вопросы уголовной ответственности за коррупционные преступления в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги»

Аннотация. В статье осуществлен анализ антикоррупционного законодательства и рассмотрены пути решения сложившихся проблем. Рассмотрены уголовно-правовые средства противодействия коррупции, изучена практика совершения преступлений коррупционной направленности, а также их последствия. Сформулированы некоторые выводы о деятельности правоохранительных органов в ОАО «РЖД», о необходимости развития антикоррупционного законодательства.

Ключевые слова: противодействие коррупции; борьба с преступностью в ОАО «РЖД»; антикоррупционные запреты и ограничения.

© **Aleksandr Ig. Zemlin**

— Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the department “Transport Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, supervisor of the direction “Transport security” of the Scientific-Advisory Section of the Center for Security Studies of the Russian Academy of Sciences

© **Viktoriya S. Semenets**

— Master’s Degree student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Some issues of criminal liability for corruption in the public joint stock company "Russian Railways"

Abstract. The current paper has analyzed the anti-corruption legislation and considered the ways of solving the existing problems. There have been considered the criminal-legal means of combating corruption. There has been studied the practice of committing corruption-related crimes, as well as their consequence. There have been formulated some conclusions on the activities of law enforcement agencies at Russian Railways, and on the necessity to develop anti-corruption legislation.

Keywords: anti-corruption; combating crime at the JSC "RZhD"; anti-corruption bans and restrictions.

ОАО «РЖД» имеет определенные сходства и различия с государственными компаниями, государственными корпорациями и публично-правовыми компаниями. И хотя деятельность общества и состоит в выполнении государственных задач, ОАО «РЖД» не выступает носителем государственных полномочий.

Перечисленные виды юридических лиц являются некоммерческими организациями, деятельность которых направлена на достижение стратегических государственных задач в наиболее важных областях экономики. В связи с этим указанные организации обладают специальной (ограниченной) гражданской правоспособностью. Кроме того, в отношении них предусмотрен специальный порядок предоставления бюджетных средств [1, стр. 261].

В свою очередь, главной целью создания ОАО «РЖД», как следует из его Устава, определены: обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, а также извлечение прибыли. При этом выделение ОАО «РЖД» бюджетных средств осуществляется на общих основаниях.

Вместе с тем в последнее время наблюдаются следующие тенденции:

- приравнение работников, осуществляющих управленческие функции в обществах с государственным участием, к государственным служащим (в частности, путем внесения соответствующих изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации (далее — УК РФ) и Федеральный закон от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции»);
- усиление уголовно-правовой защиты деятельности хозяйственных обществ с государственным участием от преступных посягательств;
- включение хозяйственных обществ с государственным участием в перечни организаций, имеющих повышенное значение для государства и общества (перечень стратегических акционерных обществ и т.п.);

- возложение на указанные общества задач, связанных с выполнением государственных функций и даже делегирование им отдельных государственных функций;
- наложение на такие общества ряда иных ограничений по сравнению с другими коммерческими организациями.

Остановимся на первых трех тенденциях более подробно.

Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 265-ФЗ в УК РФ были внесены изменения, в соответствии с которыми лица, выполняющие организационно-распорядительные и административно-хозяйственные функции в акционерных обществах, контрольный пакет акций которых принадлежит Российской Федерации, субъектам РФ или муниципальным образованиям, наряду с работниками государственных или муниципальных структур были наделены статусом должностных лиц, подлежащих уголовной ответственности по нормам гл. 30 УК РФ («Преступления против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления»).

Стоит учесть, что уголовное дело о преступлении, в результате которого был причинен вред ОАО «РЖД», может быть возбуждено вне зависимости от наличия заявления потерпевшего, а также не может быть прекращено в связи с примирением потерпевшего с обвиняемым.

Таким образом, с 2015 г. руководящие работники ОАО «РЖД» в случае совершения ими тех или иных действий коррупционного характера подлежат уголовной ответственности не как сотрудники коммерческих организаций (например, по ст. 204 «Коммерческий подкуп» или по ст. 201 «Злоупотребление полномочиями»), а как должностные лица органов государственной власти (т.е. за злоупотребление должностными полномочиями (ст. 285 УК РФ), дачу или получение взятки (ст. 290—291 УК РФ), служебный подлог (ст. 292 УК РФ), халатность (ст. 293 УК РФ) и т.п.).

Это значит, что должностные лица компании могут нести уголовную ответственность по более широкому перечню статей УК РФ, квалифицированные составы которых предусматривают гораздо более серьезные санкции по сравнению с преступлениями, предусмотренными ст. 201—204 УК РФ. Кроме того, Федеральным законом от 29 ноября 2012 г. № 207-ФЗ были внесены изменения в ст. 20 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, согласно которым уголовные дела о преступлениях, в результате которых был причинен вред коммерческой организации с участием государства либо муниципального образования, были исключены из перечня дел частного-публичного обвинения.

Федеральным законом от 27 декабря 2018 г. № 533-ФЗ в данной норме было сделано еще одно уточнение — не относятся к делам частного-публичного обвинения дела только о тех преступлениях, причинивших вред коммерческой организации с государственным либо муниципальным

участием, которые прямо перечислены в данной норме (в том числе мошенничество, присвоение (растрата) и др.).

Изложенное свидетельствует об усилении уголовно-правовой защиты деятельности хозяйственных обществ с государственным либо муниципальным участием от преступных посягательств.

В соответствии с Указом Президента РФ от 4 августа 2004 г. № 1009 ОАО «РЖД» включена в перечень стратегических акционерных обществ. Стратегическое акционерное общество — общество, акции которого находятся в федеральной собственности и участие Российской Федерации в управлении которого обеспечивает стратегические интересы, обороноспособность и безопасность государства, защиту нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

Помимо этого, постановлением Правительства РФ от 22 июля 2013 г. № 613 ОАО «РЖД» отнесено к организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ.

Интересно и то, что увольнение за неурегулирование конфликта интересов повлечет включение гражданина в реестр лиц, уволенных в связи с утратой доверия, сроком на пять лет с момента принятия акта, явившегося основанием для включения в реестр.

Это имеет своим следствием то, что на руководителя Компании, его заместителей и главного бухгалтера была возложена обязанность представлять в установленном порядке сведения о своих доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера, а также сведения о доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера своих супруги (супруга) и несовершеннолетних детей, что следует из п. 3 ч. 1 ст. 8 Федерального закона «О противодействии коррупции». Сведения предоставляются в кадровый департамент Правительства РФ при назначении на должность и далее ежегодно не позднее 30 апреля по форме, утвержденной Президентом РФ.

Также указанным Законом на отдельных руководящих работников компании возложен ряд дополнительных запретов и ограничений, в числе которых:

— запрет открывать и иметь счета (вклады), хранить наличные денежные средства и ценности в иностранных банках, расположенных за пределами территории РФ, владеть и (или) пользоваться иностранными финансовыми инструментами (ст. 7.1);

— обязанность принимать меры к урегулированию конфликта интересов (ст. 10).

Соответственно, вполне основательно указывается на необходимость применения целого комплекса правовых средств противодействия коррупции.

Кроме того, Федеральным законом от 3 декабря 2012 г. № 231-ФЗ Трудовой кодекс Российской Федерации (далее — ТК РФ) был дополнен

новым основанием для увольнения работника по инициативе работодателя — в связи с непринятием мер по урегулированию конфликта интересов (п. 7.1 ч. 1 ст. 81 ТК РФ).

Согласно ст. 349.2 ТК РФ ограничения, запреты и обязанности, установленные законодательством РФ о противодействии коррупции, распространяются на отдельных руководящих работников компании в случаях и порядке, которые установлены Правительством РФ.

В свою очередь, постановлением Правительства РФ от 5 июля 2013 г. № 568 организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед государственными органами, предоставлено право утверждать своим локальным нормативным актом перечень должностей работников, на которых распространяются ограничения и запреты, предусмотренные законодательством о противодействии коррупции (в том числе перечисленные выше).

Распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2015 г. № 1914р «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 5 июля 2013 года № 568» установлено, что в ОАО «РЖД» упомянутые выше ограничения и запреты распространяются на работников компании, должности которых включены в утвержденный постановлением Правительства РФ от 22 июля 2013 г. № 613 перечень должностей, при назначении на которые и замещении которых граждане обязаны предоставлять упомянутые выше сведения о доходах и расходах.

Учитывая положения ст. 349.2 ТК РФ, можем сделать вывод, что перечень работников компании на которые может быть возложена соответствующая обязанность и которые, как следствие, могут быть уволены по основанию, предусмотренному п. 7.1. ч. 1 ст. 81 ТК РФ (непринятие мер по урегулированию конфликта интересов), со временем может быть значительно расширен.

Актуализируется необходимость создания юридических норм, побуждающих бизнес-структуры раскрывать государственным органам информацию о фактах причастности хозяйствующих субъектов к коррупции и мошенничеству. В законодательстве также следует закрепить правило об обязательном включении антикоррупционной оговорки в соглашения, что позволит установить юридические обязанности сторон по антикоррупционному поведению в рамках исполнения отдельно взятого договора, неисполнение которых повлечет имущественную ответственность нарушившей стороны. Это послужит юридической основой для мониторинга контрагентов в ходе исполнения договоров на предмет соблюдения антикоррупционных обязанностей и выполнит коммуникативную функцию, поскольку будет четко информировать контрагентов об антикоррупционной политике той или иной компании [2, стр. 53].

Литература

1. Молчанова, О. П. Стратегический менеджмент некоммерческих организаций : учебник для вузов / О. П. Молчанова. — Москва : Издательство Юрайт, 2021.
2. Холиков, И. В. Реализация антикоррупционной политики в бизнес-сообществе: международно-правовые, социальные и гражданско-правовые аспекты / И. В. Холиков // Сборник материалов Международной научно-практической конференции «Правовые и организационные проблемы противодействия коррупции в организациях с государственным участием (на примере ОАО «Российские железные дороги»). — Москва, 2018.

References

1. Molchanova, O. P. Strategicheskiy menedzhment nekommercheskikh organizatsiy [Strategic management of non-profit organizations]: uchebnik dlya vuzov / O. P. Molchanova. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2021.
2. Kholikov, I. V. Realizatsiya antikorrupsionnoy politiki v biznes-soobshchestve: mezhdunarodno-pravovyye, sotsial'nyye i grazhdansko-pravovyye aspekty [Implementation of anti-corruption policy in the business community: international legal, social and civil aspects]/ I. V. Kholikov // Sbornik materialov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Pravovyye i organizatsionnyye problemy protivodeystviya korruptsii v organizatsiyakh s gosudarstvennym uchastiyem (na primere ОАО «Rossiyskiye zheleznyye dorogi»). — Moskva, 2018.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УГОЛОВНОЙ ЮРИСДИКЦИИ

УДК 343.98

© Суденко Владимир Егорович

— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

sudenko@yandex.ru

Применение специальных знаний при расследовании преступлений

Аннотация. Раскрытие и расследование преступлений нередко связано с трудностями, возникающими из специфических особенностей. Ни один следователь, какими бы он профессиональными навыками и умениями не обладал, объективно не в состоянии в должной мере владеть всеми знаниями. По этой причине решение возникающих в ходе расследования проблемных вопросов возможно только при использовании знаний, умений и навыков специалистов. В статье определяются требования к специалистам, приглашаемым следователем, действия последнего при отсутствии у приглашенного специалиста требуемых для данного дела компетенций, причины и условия отвода специалиста от участия в расследовании и другие особенности, относящиеся к рассматриваемым вопросам. Приводятся отдельные пробелы в отечественном уголовно-процессуальном законодательстве, относящиеся к использованию специалистов в досудебном расследовании уголовного дела и требующие своего разрешения.

Ключевые слова: специалист; компетенции специалиста; специальные знания.

© Vladimir E. Sudenko

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department “Criminal law, criminal procedure and criminalistics” of the Law Institute of the Russian University of Transport

sudenko@yandex.ru

Application of special knowledge when investigating crimes

Abstract. Detecting and investigating crimes is often associated with difficulties arising from specific characteristics. There is no investigator, who is

objectively able to adequately possess all the knowledge, no matter what professional skills and abilities he possesses. For this reason, the solution of problematic issues arising during the investigation is possible only with the use of the knowledge, skills and abilities of other specialists. The current paper has defined the requirements for the specialists invited by the investigator, the actions of the latter if the invited specialist does not have the competencies required for this case, the reasons and conditions for restriction of the specialist from participation in the investigation, and other features related to the issues under consideration. There have been considered some gaps in the domestic criminal procedure legislation related to the use of specialists in the pre-trial investigation of a criminal case and requiring their resolution.

Keywords: specialist; specialist competence; special knowledge.

Степень эффективности расследования преступлений во многом, если не вообще, зависит от того, насколько следователь компетентен в своей профессии; известны ли ему виды преступлений, предусмотренных УК РФ, насколько адекватно и логически последовательно он осуществляет следственные мероприятия, в какой степени вовлекает в процесс расследования не только оперативных сотрудников правоохранительных органов, но и узких специалистов, каковы формы его взаимодействия с представителями других департаментов, например, работниками дознания местных органов внутренних дел или дознавателями.

Известно, что качественный осмотр места происшествия практически невозможен без участия в этом следственном действии специалиста, обладающего познаниями в той или иной отрасли [1]. При этом обязательно определение наличия у приглашаемого специалиста необходимых знаний и компетенций. В то же время процедура возможности определения наличия у специалиста требуемых компетенций и специальных знаний органично связана с их границами и структурой [2]. Отметим, что в некоторых случаях определение наличия указанных знаний довольно проблематично, особенно если назначается экспертиза нетрадиционного характера вне экспертных учреждений, в которых подбирается лицо, обладающее специальными знаниями. При отсутствии таковых у специалиста требуется его отвод. В подобных случаях следователь должен исходить из того, что ст. 71 УПК РФ называет конкретные основания для отвода специалиста, а именно его некомпетентность применительно к данному конкретному делу.

Отечественное уголовно-процессуальное законодательство не устанавливает обязанности следвателя информировать предполагаемого специалиста о тех действиях, помощь в производстве которых ожидается от специалиста, и вопросах, на которые нужно получить от него ответы. Следователь полагает, что приглашаемый специалист обладает соответствующими знаниями, необходимыми для получения ответов на

возникшие вопросы. Тем не менее руководитель учреждения или организации, в которой работает нужный специалист, обязан направить его к следователю.

Следователь после беседы со специалистом определяет, обладает ли тот необходимыми для дела знаниями и навыками, и в зависимости от наличия либо отсутствия таковых у него, решает вопрос об отводе данного лица как специалиста. Вопрос об отводе специалиста необходимо решать до начала производства тех или иных следственных действий с его участием.

Замена приглашенного специалиста на другого нередко может повлечь отрицательные последствия для расследования в виде увеличения сроков расследования по причине повторного вызова некоторых участников процесса для производства следственных действий, переноса на более поздний срок проведения следственных действий с участием специалиста.

В практике борьбы с преступлениями нередко возникают ситуации, когда поиск другого компетентного специалиста, обладающего более глубокими знаниями в конкретной отрасли, оказывается затруднительным по причине отсутствия такового. Следует также учитывать требования ч. 2 ст. 61 УПК РФ, согласно которым обладающее необходимыми знаниями лицо не вправе принимать участие в производстве того или иного следственного действия, если этот специалист является потерпевшим, свидетелем, близким знакомым подозреваемого или обвиняемого, родственником другого участника следственного действия, гражданским истцом или ответчиком и т.п.

В случае, если приведенные основания относятся к конкретному приглашенному специалисту, то он сам обязан отказаться от участия в уголовном деле в качестве специалиста, даже при наличии у него требуемых знаний и компетенций. Если специалист не сделает этого, то следователь вправе его отстранить от производства каких-либо действий по данному делу.

Несмотря на то что заключение специалиста на основании п. 3.1 ст. 74 УПК РФ выступает как доказательство, законодательством не определены ни форма его получения, ни порядок оформления заключения специалиста.

Отметим, что в настоящее время отсутствуют разъяснения относительно ознакомления специалиста с запретами ст. 307 УК РФ, в том числе дача ложных показаний, ложное заключение или ложные показания эксперта, заведомо ложные показания специалиста и др. Именно по этой причине в практической следственной деятельности заключение специалиста зачастую не рассматривается следователем в качестве реального доказательства.

В связи с этим закономерно, что ряд исследователей в своих работах существенно ограничили пределы использования заключений

специалистов. Данный подход в определенной степени способен ограничить возникающие возможности, связанные с получением и последующим эффективным применением в ходе расследования преступления, данного специалистом заключения. При этом становятся актуальными проблемы, разрешение которых возможно только при использовании специальных знаний, хотя их появление нередко не связано с ходом или местом проведения необходимых процессуальных действий.

Тем не менее сам факт участия специалиста в производстве по уголовному делу и результаты этого участия имеют самостоятельное доказательственное значение, выступая в качестве составной части всей деятельности по расследованию уголовного преступления. При этом специалист не имеет процессуальной самостоятельности, выступая только помощником следователя. Он подменяет следователя по причине его научно-технической некомпетентности, причем в узком сегменте знаний. Поэтому в тех ситуациях, где следователь является достаточно компетентным лицом, он может действовать и при отсутствии специалиста. Важным моментом в расследовании является и то, что в сравнении с заключением эксперта существующий порядок предоставления заключения специалистом обладает упрощенным характером, что приобретает особое практическое значение. Подобная простота позволяет без формальных проволочек привлечь к разработке заключения специалиста, что обеспечивает высокие темпы осуществления процедуры доказывания, если сравнивать участие специалиста с процедурой назначения и получения результата проведенной судебной экспертизы. Сам по себе процесс подготовки и представления заключения специалиста занимает значительно меньшее время и является более простым по сравнению с заключением эксперта. Однако нельзя не отметить, что даже после введения новой нормы относительно возможности представления заключения специалистом (ч. 3 ст. 80 УПК) уголовно-процессуальное законодательство не содержит норм, согласующих эту новацию с положениями общего характера, в которых регламентируется непосредственное участие в расследовании преступления специалиста.

Помимо этого, в ст. 179 УПК РФ говорится еще об одной форме участия специалиста, в рамках которой специалист может проводить освидетельствование, включая и процедуру выявления наличия состояния опьянения. Тем не менее в данной норме не определены способы и методы определения состояния опьянения при отсутствии возможности проведения необходимого исследования. Особо значимым этот момент является в силу невозможности проведения такого рода исследований при отсутствии образцов. При этом возможность получения таких образцов предполагается только в ходе проведения процедуры

экспертизы.

Довольно часто специалисты могут быть привлечены к оказанию помимо помощи технического характера, еще и психологической, информационной и иных видов помощи в том или ином случае. К примеру, в процессе проведения допросов может быть использована помощь специалиста по объяснению тех или иных терминов чисто технического свойства, названий конкретной детали и т.п., т.е. тогда, когда допрашивается лицо, являющееся специалистом в вопросах, относящихся к теме допроса. В то же время следователь вряд ли в состоянии обладать теми или иными знаниями в какой-либо отрасли. И здесь для проверки ответов допрашиваемого важна помощь другого, не заинтересованного в исходе дела, специалиста.

В связи с появлением новых материалов, технологий, аппаратов, деталей будет постоянно возрастать потребность в специальных знаниях, которыми обладают специалисты по материаловедению, сопротивлению материалов и самих изделий, т.е. специалистов более узкой профессии. Помощь специалиста требуется не только следователю, но и экспертам при разработке и применении новейших высокоэффективных методов и методик экспертных исследований.

Кроме того, с целью совершенствования процедуры привлечения специалистов к участию в рамках предварительного расследования целесообразно сообщать ему о цели его приглашения, а также довести до него требования в части тех специальных знаний, которыми он должен обладать, а также поинтересоваться его компетентностью применительно к данному случаю и имеется ли у него реальная возможность помощи следователю. При наличии у него сомнений, он должен иметь право на отказ от участия в проводимых следственных мероприятиях. Также, говоря о непроцессуальной деятельности специалиста, надо отметить, что на этапе выбора специалиста для привлечения к расследованию преступления имеет немалое значение уровень его информирования относительно необходимости своевременного представления криминалистически и процессуально значимой информации следователю. Это позволяет последнему надлежащим образом и с учетом требования эффективности расследования определить порядок, время и место проведения процессуальных действий, а также произвести отбор участников таких действий, порядок и условия применения научных и технических методов, средств расследования и т.д.

Как видно из сказанного выше, для более понятной дифференциации заключения специалиста в сравнении с заключением эксперта представляется необходимым внести изменения в ч. 3 ст. 80 УПК РФ в части требований, позволяющих трактовать представленное специалистом заключение в качестве специального результата познавательной деятельности. Его статус должен опираться на поручения

следователя, представления сторон процесса или самого суда. При этом необходимым является обязательное соблюдение письменной формы, включающей ответы на поставленные вопросы, отражающие в качестве обязательного требования процедуры применения специальных знаний [3, стр. 197].

Безусловно, участие специалиста в проводимых следователем следственных действиях выступает как одна из значимых форм использования специальных знаний в процессе расследования преступлений. Довольно часто именно участие в расследовании специалиста, а иногда и не одного, позволяет выявлять намного больше, чем обычно вещественных доказательств и значимых для расследования обстоятельств, позволяя тем самым максимально полно и непродвзято обеспечить раскрытие преступления.

По нашему мнению, в качестве основных форм участия специалиста в уголовном судопроизводстве следует признать его непосредственное участие в следственных действиях, выдачу им заключений, дачу показаний или осуществление консультационной деятельности специалиста [2]. В качестве базы при определении специалистов, приглашаемых для консультаций следователем, последние должны быть наделены рядом характеристик, которые фактически могут обеспечивать реализацию в полном объеме процессуального статуса специалиста и как участника уголовного процесса, и как специального субъекта уголовного процесса, обладающего необходимыми познаниями. К таковым можно отнести:

— саму цель привлечения специалиста, состоящую в реализации тех возможностей, которые открываются с применением специальных знаний с целью выявления истины по уголовному делу;

— специфические задачи, которые должны быть разрешены специалистом при его участии в расследовании преступления, а именно оказание консультативной и технической помощи всем участникам уголовного судопроизводства с надлежащим обеспечением их прав;

— функции специалиста, среди которых следует выделить принятие участия в производстве процессуальных действий, представление письменных консультаций следователю по вопросам, предполагающим применение специальных знаний;

— принципы деятельности специалиста в рамках уголовного расследования, в том числе независимость, компетентность и незаинтересованность в исходе дела.

Вместе с тем следует отметить, что расследование преступлений — это всегда многоступенчатый процесс, в котором может участвовать множество лиц, и поэтому его следует анализировать на всех его этапах в целях обеспечения следователей профессиональными, подтвержденными наукой и основанными на правовых нормах практическими

рекомендациями. Ключевым моментом при решении вопроса о наличии в данном деянии предусмотренного УК РФ преступления являются причинно-следственные связи между конкретным деянием и наступившим последствием, на установление которых и направлена помощь приглашенного специалиста.

Следует отметить, что даже при наличии у следователя высоких профессиональных знаний и практического опыта вряд ли можно требовать от него выработанных высокоразвитых компетенций в большинстве отраслей права, тем более комплекса технических знаний, требуемых для самостоятельного ориентирования при расследовании уголовного дела. Это создает предпосылки для обращения к компетенциям специалиста в конкретной сфере технических, организационных, технологических знаний, когда только путем использования знаний, полученных от специалиста, возможна правильная квалификация происшествия — преступления, его отграничения от иных составов преступлений либо определение случайного явления. Только при таком подходе к расследованию следователь сможет выдвигать и проверять появившиеся у него версии, сформировать общую стратегию процессуальных действий и их тактику.

Говоря о специальных знаниях, необходимых для расследования преступления, отметим, что под ними нами понимается комплекс требуемой информации с конкретными знаниями, умениями и навыками применительно к конкретной сфере в совокупности с практическим опытом не только специалиста, но и следователя. С учетом этого и на основе уже имеющихся знаний вырабатываются новые умения и навыки, что требует выработки в УПК РФ единого понятия специальных знаний и законодательного закрепления различных форм их применения, прежде всего на досудебной стадии [4, стр. 4–5]. При расследовании транспортных преступлений, совершенных на объектах железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного транспорта и в метрополитене, для установления первичных данных о событии следователю требуется использование специальных знаний, чтобы принять решение о возбуждении уголовного дела либо об отказе в его возбуждении. Такие знания необходимы и при непосредственном осмотре места транспортного происшествия, проведении иных неотложных следственных действий, а также в целях применения необходимых тактических приемов по их реализации. При этом еще до возбуждения уголовного по факту совершенного преступления применение следователем специальных знаний может быть произведено для получения всего комплекса сведений, прямо указывающих на те или иные признаки преступления. Однако восприятие следователем некоторых знаний как специальных должно опираться на его субъективное отношение в целом к тем или иным областям знания. Исходя из всего

сказанного, можно сделать вывод, что для следователя в качестве специальных выступают только такие знания, которые не являются для него профессиональными.

Литература

1. Лазарева, Л. В. Специальные знания и их применение в доказывании по уголовному делу / Л. В. Лазарева. — Москва, 2009.
2. Лисиченко, В. К. Формы использования специальных познаний и виды участия специалистов на предварительном следствии / В. К. Лисиченко, В. В. Циркаль // Применение специальных познаний в борьбе с преступностью. — Свердловск, 1983.
3. Снетков, В. А. Заключение специалиста как особая уголовно-процессуальная форма применения специальных знаний / В. А. Снетков // Криминалистические чтения, посвященные 100-летию со дня рождения проф. Б. И. Шевченко : тезисы выступлений. — Москва, 2004.
4. Шапиро, Л. Г. Специальные знания в уголовном судопроизводстве и их использование при расследовании в сфере экономической деятельности : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / Л. Г. Шапиро. — Краснодар, 2008.

References

1. Lazareva, L. V. Spetsial'nyye znaniya i ikh primeneniye v dokazyvanii po ugolovnomu delu [Special knowledge and their application in proving a criminal case]/ L. V. Lazareva. — Moskva, 2009.
2. Lisichenko, V. K. Formy ispol'zovaniya spetsial'nykh poznanii i vidy uchastiya spetsialistov na predvaritel'nom sledstvii [Forms of using special knowledge and types of participation of specialists in the preliminary investigation]/ V. K. Lisichenko, V. V. Tsirkal' // Primeneniye spetsial'nykh poznanii v bor'be s prestupnost'yu. — Sverdlovsk, 1983.
3. Snetkov, V. A. Zaklyucheniye spetsialista kak osobaya ugolovno-protsessual'naya forma primeneniya spetsial'nykh znaniy [Conclusion of a specialist as a special criminal procedure form of application of special knowledge]/ V. A. Snetkov // Kriminalisticheskiye chteniya, posvyashchennyye 100-letiyu so dnya rozhdeniya prof. B. I. Shevchenko : tezisy vystupleniy. — Moskva, 2004.
4. Shapiro, L. G. Spetsial'nyye znaniya v ugolovnom sudoproizvodstve i ikh ispol'zovaniye pri rassledovanii v sfere ekonomicheskoy deyatel'nosti [Special knowledge in criminal proceedings and their use in the investigation in the field of economic activity] : avtoref. dis. ... d-ra yurid. nauk / L. G. Shapiro. — Krasnodar, 2008.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УГОЛОВНОЙ ЮРИСДИКЦИИ

УДК 343.98

© Кузнецов Владимир Александрович

— заместитель начальника кафедры подготовки сотрудников полиции в сфере транспортной безопасности Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Минтранса России

Значение оперативно-розыскной характеристики преступлений для теории оперативно-розыскной деятельности

Аннотация. В статье рассматривается исторический аспект появления понятия «оперативно-розыскная характеристика». Дается обоснование значимости определения оперативно-розыскной характеристики преступлений для теории оперативно-розыскной деятельности. Указываются ее наиболее важные составные элементы. Делается вывод, что оперативно-розыскная характеристика является основополагающим понятием для науки оперативно-розыскной деятельности.

Ключевые слова: оперативно-розыскная деятельность; характеристика преступлений; раскрытие преступлений.

© Vladimir Al. Kuznetsov

— deputy head of the police training department in the field of transport security of the All-Russian Advanced Training Institute for the staff of the Ministry of Transport of the Russian Federation

Significance of the operational-search characteristics of crimes for the theory of operational-search activity

Abstract. The current paper has examined the historical aspect of the concept “operational-search characteristics”. There has been given the substantiation of the importance of determining the operational-search characteristics of crimes for the theory of operational-search activity. There have been identified the most important constituent elements. There has been made a conclusion that the operational-search characteristic is a fundamental concept for the science of operational-search activity.

Keywords: operational-search activity; characteristics of crimes; solving crimes.

Можно с уверенностью сказать, что оперативно-розыскная характеристика преступлений, как часть понятийного аппарата науки оперативно-розыскной деятельности, является ее важной и неотъемлемой составляющей. Указанное понятие необходимо отнести к системе понятийного аппарата науки оперативно-розыскной деятельности. При рассмотрении сущности содержания понятия указываются основные признаки преступного деяния, время, место и способ его совершения, общие личностные черты преступника, прочие важные составляющие, играющие основополагающую роль в борьбе с преступностью. Таким образом решается главная задача оперативно-розыскной деятельности.

Оперативно-розыскная характеристика преступлений, как самостоятельное понятие было представлено Д. В. Гребельским в 1970-х гг., по его мнению, оперативно-розыскной характеристикой преступлений понимается «совокупность ряда информационных признаков, упорядоченных и взаимосвязанных между собой, почерпнутых из различных информационных источников, входящих прежде всего в криминалистическую, криминологическую, психологическую, социологическую, экономическую и другие характеристики преступлений» [1, стр. 73].

Многие авторы, посвятившие свой труд теории оперативно-розыскной деятельности, поддерживают точку зрения Д. В. Гребельского.

По мнению П. И. Иванова, оперативно-розыскная характеристика преступлений есть «научно обоснованное описание преступлений, контингента лиц, причастных к их совершению, а также взаимосвязанных с преступными посягательствами явлений, осуществляемое посредством использования как официальных, так и конфиденциальных сведений с целью разработки и применения на практике рекомендаций по организации и тактике оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел по борьбе с экономическими преступлениями». С точки зрения П. И. Иванова, оперативно-розыскная характеристика преступлений условно состоит из двух взаимосвязанных частей:

- а) совокупность сведений о преступности, получаемых из официальных статистических данных, по результатам социологических исследований;
- б) информация о преступности, получаемая из оперативных источников [2].

Для более полного понимания в качестве наиболее значимых составных частей оперативно-розыскной характеристики преступлений указываются:

- реальная распространенность правонарушений и сопутствующих им явлений;
- динамика и структура экономической преступности;
- место и способ совершения экономических преступлений и предмет

преступного посягательства;

— черты личности преступника [2].

По мнению В. Д. Ларичева, в теории оперативно-розыскной деятельности как отрасли научного знания, рассматривающей вопросы преступности, целесообразно формирование обособленной оперативно-розыскной характеристики преступлений, сущность которой должна содержать только такие данные, применение которых на практике будет содействовать эффективному использованию разведывательно-поисковых сил, средств и методов оперативных аппаратов органов внутренних дел в противодействии преступности. Из выше сказанного в содержание оперативно-розыскной характеристики преступлений В. Д. Ларичев включает следующие элементы: способ совершения преступлений; признаки преступлений, характеризующие установленные способы; перечень документов, наиболее часто подделываемых, исправляемых, незаконно выдаваемых и т.д.; перечень предметов, оборудования, механизмов, на которых имеются следы преступления; перечень лиц, осведомленных о противоправных действиях преступников; лица, возможно, причастные к преступлению; другие данные, характеризующие противоправные деяния [3].

Мы разделяем точку зрения В. Д. Ларичева и других ученых о целесообразности включения в оперативно-розыскную характеристику преступлений особо характерных оперативно значимых признаков преступления, что позволяет осуществить построение теории об основных методических и тактических способах выявления и раскрытия преступлений.

Однако стоит упомянуть о том, что изначально понятие оперативно-розыскной характеристики преступлений создавалось исследователями в период, когда не существовало нормативного правового акта, регламентирующего оперативно-розыскную деятельность. В связи с этим определение, данное В. Д. Ларичевым и его предшественниками, выглядит излишне общим с позиции того, для чего именно служит оперативно-розыскная характеристика преступлений. П. И. Ивановым, В. Д. Ларичевым выражение «борьба с преступностью» используется как определенное идеальное состояние, к которому нужно стремиться, в частности используя оперативно-розыскную характеристику. Однако в условиях конкретной регламентации в Федеральном законе от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» задач оперативно-розыскной деятельности использование терминов, которые могут быть подвергнуты расширенному толкованию, считаем вряд ли оправданным.

Подводя итог, считаем, что оперативно-розыскная характеристика является основополагающим понятием для науки оперативно-розыскной деятельности и может быть сформулирована как совокупность свойственных определенному виду преступлений характеристик,

имеющих преимущественное значение для эффективного решения задач оперативно-розыскной деятельности, определенных в ст. 2 Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности»:

— выявление, предупреждение, пресечение и раскрытие преступлений, а также выявление и установление лиц, их подготавливающих, совершающих или совершивших;

— осуществление розыска лиц, скрывающихся от органов дознания, следствия и суда, уклоняющихся от уголовного наказания, а также без вести пропавших;

— добывание информации о событиях или действиях (бездействии), создающих угрозу государственной, военной, экономической, информационной или экологической безопасности Российской Федерации;

— установление имущества, подлежащего конфискации.

Литература

1. Гребельский, Д. В. О соотношении криминалистических и оперативно-розыскных характеристик / Д. В. Гребельский // Криминалистическая характеристика преступлений : сборник научных трудов. — Москва, 1984.
2. Иванов, П. И. Оперативно-розыскная деятельность органов внутренних дел по борьбе с экономическими преступлениями в сфере агропромышленного комплекса: вопросы теории и практики : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / П. И. Иванов. — Москва, 2000.
3. Ларичев, В. Д. Содержание оперативно-розыскной характеристики преступлений в сфере экономики / В. Д. Ларичев // Общество и право. — 2013.

References

1. Grebel'skiy, D. V. O sootnoshenii kriminalisticheskikh i operativno-rozysknykh kharakteristik [About the ratio of criminalistic and operational-search characteristics]/ D. V. Grebel'skiy // Kriminalisticheskaya kharakteristika prestupleniy : sbornik nauchnykh trudov. — Moskva, 1984.
2. Ivanov, P. I. Operativno-rozysknaya deyatel'nost' organov vnutrennikh del po bor'be s ekonomicheskimi prestupleniyami v sfere agropromyshlennogo kompleksa: voprosy teorii i praktiki [Operational-search activity of the internal affairs bodies in the fight against economic crimes in the sphere of the agro-industrial complex: theory and practice]: avtoref. dis. ... d-ra yurid. nauk / P. I. Ivanov. — Moskva, 2000.
3. Larichev, V. D.. Soderzhaniye operativno-rozysknoy kharakteristiki prestupleniy v sfere ekonomiki [The content of the operational-search characteristics of crimes in the economic sphere]/ V. D. Larichev // Obshchestvo i pravo. — 2013.

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОЦЕСС

УДК 351.74:623.746

© **Казаченко Александр Александрович**

— старший преподаватель кафедры огневой подготовки Нижегородской академии МВД России, подполковник полиции

© **Хараев Азамат Арсенович**

— кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры огневой подготовки Северо-Кавказского института повышения квалификации сотрудников МВД России (филиал) Краснодарского университета МВД России, подполковник полиции

Вопросы практической реализации полномочий правоохранительных органов по противодействию беспилотным воздушным судам

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, связанные с осуществлением правоохранительными органами и, в первую очередь, полицией, своих функций правовой охраны. Для этих целей правоохранительные органы наделены определенным кругом полномочий. С учетом набирающей популярность распространения дистанционно пилотируемых летательных аппаратов, а также нередкого их противоправного использования раскрываются проблемы реализации данных полномочий по противодействию этим летательным аппаратам в рамках указанных полномочий.

Ключевые слова: беспилотные воздушные суда; беспилотный летательный аппарат; беспилотное мобильное средство, беспилотное транспортное средство; «дрон»; «беспилотник»; «квадрокоптер».

© **Aleksandr Al. Kazachenko**

— senior lecturer of the fire training department of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, police lieutenant colonel

© **Azamat Ar. Kharaev**

— Candidate of Law, senior lecturer of the fire training department of the North Caucasus Advanced Training Institute for the staff of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, a branch of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, police lieutenant colonel

Practical implementation of the powers of law enforcement agencies to counter unmanned aerial vehicles

Abstract. The current paper has discussed issues related to the implementation of law enforcement agencies and, first of all, the police, their law enforcement functions. For these purposes, law enforcement agencies have been endowed with a certain range of powers. Taking into account the growing popularity of remotely piloted aircraft, as well as their frequent illegal use, there have been considered the problems of the implementation of these powers to counter such aircraft within the framework of these powers.

Keywords: unmanned aerial vehicles; unmanned mobile vehicle; unmanned vehicle; “drone”; “quadrocopter”.

В настоящее время активное развитие получают технологии беспилотных воздушных судов (БВС) или, как еще часто их называют, беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), или беспилотных мобильных средств (БПМС), или беспилотных транспортных средств (БПТС). Также они известны как «дроны», «беспилотники», «квадрокоптеры». Даже сами беспилотные воздушные суда называют как судами, так и суднами. Все эти названия новые, поэтому вызывают интерес к исследованию их понятийного содержания. Некоторые ученые разделяют данные понятия, включая одни из них в другие [1]. Большинство же специалистов используют их как синонимы либо выбирают одно из названий.

Не вдаваясь в полемику понятийного аппарата и не разделяя эти понятия, остановимся на понятии, предложенном Воздушным кодексом Российской Федерации, который определяет беспилотное воздушное судно как воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот).

Таким образом, беспилотные воздушные суда или летательные аппараты прочно вошли в нашу жизнь. Одним из существенных преимуществ БВС является высокая мобильность при выполнении сложных и опасных маневров, способность вести разведывательные и ударные функции на поле боя. Технические характеристики «беспилотников», их габариты и возможность маневрирования позволяют им проникать в труднодоступные места. Беспилотные воздушные суда прочно стоят на вооружении армии и правоохранительных органов России, обеспечивая эффективный контроль обстановки и территории, а также качественное проведение разведывательных мероприятий.

В то же время в этих целях внедряются и гражданские летательные

аппараты. Однако в настоящее время «дроны» могут представлять серьезную угрозу для окружающих. Известны случаи, когда эти летательные аппараты обрушивались в местах массового скопления людей (концертах, фестивалях, соревнованиях и т.д.). Они создают серьезную угрозу работы аэропортов и промышленных объектов, занимаются промышленным шпионажем, вторгаются в личную жизнь граждан, осуществляя незаконную фото- и видеосъемку.

Изначально создание БВС осуществлялось в целях их дальнейшего использования в военных действиях, однако именно в настоящее время они нашли свое массовое применение в различных сферах гражданской жизни: в науке, телевидении, безопасности. Вместе с этим преступный мир начал использовать их в своих целях как орудие совершения преступления. Следует признать, что случаи использования «беспилотников» криминальными элементами в совершении преступлений увеличиваются [2].

Для обеспечения общественной безопасности, защиты жизни и здоровья граждан в местах проведения массовых и публичных мероприятий, охраны важных государственных объектов от противоправного использования БВС и предупреждения преступлений введен в действие Федеральный закон от 2 декабря 2019 г. № 404-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Указанный нормативный правовой акт наделил силовые ведомства и спецслужбы правом уничтожения «беспилотников», незаконно вторгающихся в воздушное пространство над охраняемыми объектами, местами проведения спецопераций и площадками с массовым скоплением граждан. Также были внесены изменения в Федеральные законы «О полиции», «О войсках национальной гвардии Российской Федерации» и другие нормативные акты, координирующие деятельность федеральных служб и расширяющие полномочия сотрудников правоохранительных органов в борьбе с несанкционированными «беспилотниками».

Полиция получила право не допускать присутствия БВС в воздушном пространстве в целях защиты жизни, здоровья и имущества граждан над местом проведения публичных (массовых) мероприятий и прилегающей территорией; проводить неотложные следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия. Указанные действия согласно п. 40 ч. 1 ст. 13 Федерального закона «О полиции» осуществляются путем подавления или преобразования сигналов дистанционного управления БВС, действующих на их пультах управления, а также повреждения или уничтожения этих судов [3].

В настоящее время существует множество как отечественных технических средств, которые могут воздействовать на пульта управления БВС, так и зарубежных.

В такой ситуации следует более подробно рассмотреть российскую

разработку концерна «Калашников» — винтовку *REX 1*. Встроенный в оружие блок подавления заглушает в радиусе 5 км сигналы спутниковой навигации *GPS*, ГЛОНАСС, *BeiDou* и *Galileo*. Указанное оружие на расстоянии 1 км блокирует сигналы *GSM*, 3G, *LTE* и ставит помехи на частотах 900 Mhz, 2,4 GHz, 5,2—5,8 GHz. Таким образом, *REX 1* выводит «беспилотник» из строя, но не повреждает его физически — воздушное судно теряет связь с пультом управления и плавно приземляется [URL: <https://kalashnikov.media/video/technology/rex-1-oruzhie-protiv-dronov>].

Примерная стоимость таких комплексов для борьбы с «беспилотниками» варьируется от 150 тыс. и доходит до 200 млн руб.. Приобретение и постановка их на вооружение и обеспечение подразделений, осуществляющих охрану общественного порядка, весьма затруднительна для бюджетов федеральных органов исполнительной власти. По этой причине некоторые правоохранители выступают за применение огнестрельного оружия.

Однако справедливо возникает вопрос, связанный с противоречием в Федеральном законе «О полиции». Сотрудник полиции получает право на применение огнестрельного оружия для пресечения нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в целях, предусмотренных п. 40 ч. 1 ст. 13 Закона, если иными средствами прекратить их нахождение в воздушном пространстве не представляется возможным. В то же время в соответствии с ч. 6 ст. 23 Закона сотрудник не имеет права применять огнестрельное оружие при значительном скоплении граждан, если в результате его применения могут пострадать случайные лица.

Следует отметить, что уничтожение БВС несет не меньшую опасность для людей, как и его несанкционированное использование. Если пресечь его нахождение над массовым скоплением людей путем уничтожения при помощи огнестрельного оружия, то возникает высокая вероятность причинения вреда здоровью лицам, находящимся как в зоне производства выстрела, так и в месте возможного падения беспилотника.

Предлагаем обратить внимание на вопрос о возможности применения огнестрельного оружия, стоящего на вооружении (обеспечении) правоохранительных органов, способного поразить БВС, особенно в случае с малогабаритными, маневрирующими аппаратами. Кроме того, непосредственно производство выстрела в местах проведения массовых мероприятий, очевидно, само по себе может нести риски для граждан. В таком случае огнестрельное оружие является не самым эффективным средством противодействия беспилотникам.

Военный корреспондент Семен Пегов совместно с экспертами в области вооружения на своем интернет-канале «*WarGonzo*» провел интересный эксперимент. С целью проверки уязвимости современных БПЛА от стрелкового оружия на полигоне проводились стрельбы из наиболее

распространенных видов оружия, находящихся на вооружении (обеспечении) органов внутренних дел Российской Федерации: пистолета Макарова и автомата Калашникова. В качестве мишени выступил «квадрокоптер», летающий на расстоянии 50 м от стрелка. Расстреляв всю обойму, поразить цель из пистолета не удалось. Единственная пуля, зацепившая лопасть винта, не привела к нейтрализации объекта. Попытки поразить беспилотник из автомата также не увенчались успехом.

Рассмотрев технические характеристики беспилотника, использовавшегося в качестве цели, эксперты пришли к выводу, что «дрон» можно нейтрализовать только, поразив аккумуляторную батарею. Учитывая величину зоны поражения и то, что цель находится в постоянном движении, вероятность ее поражения из данных образцов вооружения минимальна. А потому возникает вопрос о целесообразности применения огнестрельного оружия.

Анализируя результаты проведенного эксперимента, можно сказать, что применение стоящего на вооружении (обеспечении) полиции огнестрельного оружия для нейтрализации БПЛА малоэффективно, а в некоторых случаях может причинить больший вред, чем сам беспилотник.

Итак, технический прогресс не стоит на месте, и некоторые беспилотные летательные аппараты уже невосприимчивы к подавлению или преобразованию сигналов дистанционного управления. Поэтому вопрос об отслеживании БПЛА, контроле за разрешенной для них деятельностью и способами пресечения противоправных действий БПЛА правоохранительными органами остается одним из наиболее актуальных.

Литература

1. Кочои, С. М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств / С. М. Кочои // Актуальные проблемы российского права. — 2021. — № 7. — С. 125—135.
2. Клименко, А. А. К вопросу о генезисе беспилотных летательных аппаратов / А. А. Клименко, А. С. Зубарева // Сетевой научно-теоретический журнал «Ученые записки Казанского юридического института МВД России». — 2020. — № 10. — С. 150—154.
3. Бараненков, В. В. Правовое регулирование борьбы с беспилотными воздушными судами / В. В. Бараненков // Военное право. — 2019. — № 6 (58). — С. 57—68.

References

1. Kochoi, S. M. Ugolovno-pravovyye riski ispol'zovaniya bespilotnykh transportnykh sredstv [Criminal and legal risks of using unmanned vehicles]/ S. M. Kochoi // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2021. — № 7. — S. 125—135.
2. Klimenko, A. A. K voprosu o genezise bespilotnykh letatel'nykh apparatov [On the question of the genesis of unmanned aerial vehicles]/ A. A. Klimenko, A. S. Zubareva // Setevoy nauchno-teoreticheskiy zhurnal «Uchenyye zapiski Kazanskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii». — 2020. — № 10. — S. 150—154.

3. Baranenko, V. V. Pravovoye regulirovaniye bor'by s bespilotnymi vozdushnymi sudami [Legal regulation of the fight against unmanned aerial vehicles]/ V. V. Baranenko // Voennoye pravo. — 2019. — № 6 (58). — S. 57—68.

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОЦЕСС

УДК 351.74

© Чаптыков Олег Андреевич

— преподаватель кафедры государственно-правовых
и финансово-правовых дисциплин Московского
финансового-юридического университета (МФЮА)
chapykovo@gmail.com

Организация деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности на объектах метрополитена

Аннотация. В статье перечислены основные требования нормативных документов, определяющие порядок деятельности и обязанности органов внутренних дел на объектах метрополитена. Показаны основные направления работы подразделений и отдельных сотрудников, формы организации патрульно-постовой службы, организация контроля за несением службы. Обращено внимание на требования к оснащению специальных комнат полиции.

Ключевые слова: патрулирование; наряд полиции; контроль; эвакуация.

© Oleg An. Chapykov

— lecturer at the department of state legal and financial legal
disciplines of the Moscow University of Finance and Law (MUFL)
chapykovo@gmail.com

Organization of the activities of Internal Affairs Agencies to enforce security at metro facilities

Abstract. The current paper has presented the list of the main requirements of regulatory documents that determine the procedure for the activities and responsibilities of Internal Affairs Agencies at metro facilities. There have been shown the main directions of work of divisions and individual employees, the forms of organization of the Patrol-Guard Service, the organization of control over the work of the Service. There has been drawn the attention to the requirements for equipping special police rooms.

Keywords: patrolling; squad; control; evacuation.

Законодательство РФ определяет транспорт как одну из важнейших отраслей российской экономики, необходимым атрибутом нормальной

жизни каждого человека. Одновременно транспорт относится к числу повышенных источников опасности, угрожающих жизни и здоровью людей, окружающей среде, имуществу.

В системе транспортной инфраструктуры России метрополитен представляет собой один из основных видов городского пассажирского транспорта общего пользования, требующий особого внимания при эксплуатации в связи с повышенной опасностью для пассажиров.

В соответствии с п. «б» ч. 5 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» метрополитен относится к объектам транспортной инфраструктуры, наряду с такими как: морские терминалы, аэродромы, аэропорты, железнодорожные станции. Постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1641 утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов инфраструктуры внеуличного транспорта (в части метрополитенов). Согласно документу безопасность на объектах метрополитена обеспечивается подразделениями транспортной безопасности, которые включают в себя:

— работников, оснащенных переносными средствами видеонаблюдения, ручными средствами досмотра (металлодетекторами, газоанализаторами паров взрывчатых веществ);

— специально оснащенные мобильные группы быстрого реагирования, круглосуточно выполняющие задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства в зоне транспортной безопасности объекта метрополитена, для которой в соответствии с настоящим документом устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных, и (или) на критических элементах объекта метрополитена, включающих строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта метрополитена, совершение акта незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования объекта метрополитена и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций, а также по реагированию на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов.

Органы внутренних дел на метрополитенах в соответствии с возложенными на них обязанностями обеспечивают охрану общественного порядка и безопасность на станциях семи российских метрополитенов (Москва, Санкт-Петербург, Самара, Новосибирск, Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург). Ежедневно на указанных объектах несут службу свыше 1000 сотрудников патрульно-постовой службы полиции.

На сотрудников полиции, несущих службу на объектах транспортной инфраструктуры, в зонах транспортной безопасности, Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» возложены следующие обязанности:

— обеспечивать безопасность граждан и общественный порядок на улицах, площадях, стадионах, в скверах, парках, на транспортных магистралях, вокзалах, в аэропортах, морских и речных портах и других общественных местах;

— участвовать в мероприятиях по противодействию терроризму и в обеспечении правового режима контртеррористической операции, а также в обеспечении защиты потенциальных объектов террористических посягательств и мест массового пребывания граждан, в проведении экспертной оценки состояния антитеррористической защищенности и безопасности объектов;

— выносить заключение о возможности допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности;

— изымать у граждан и должностных лиц документы, имеющие признаки подделки, а также вещи, изъятые из гражданского оборота или ограниченно оборотоспособные, находящиеся у них без специального разрешения, с составлением протокола и вручением его копии указанным гражданам и должностным лицам.

Постовой полицейский на станции метрополитена входит в систему единой дислокации комплексных сил обеспечения правопорядка в городе. В соответствии с требованиями нормативных документов, регламентирующих деятельность патрульно-постовой службы, дежурному предоставлено право проводить маневр комплексными силами в целях реагирования на изменения оперативной обстановки.

Основными направлениями работы подразделений транспортной безопасности, несущих службу по охране общественного порядка на объектах метрополитена, являются:

— предупреждение и предотвращение актов терроризма и экстремизма;

— укрепление антитеррористической устойчивости станций и объектов метрополитена;

— активизация работы по раскрытию и расследований тяжких преступлений;

— пресечение фактов незаконного оборота наркотических средств, оружия и боеприпасов;

— пресечение фактов несанкционированной торговли, бродяжничества и попрошайничества на территории метрополитена.

Для достижения поставленных целей необходима активная деятельность всех подразделений, таких как оперативно-розыскные службы, подразделения дознания, следственный отдел, в условиях работы

метрополитена особое место занимает патрульно-постовая служба полиции при обеспечении охраны общественного порядка и общественной безопасности.

Несение службы патрульно-постовыми подразделениями полиции в условиях метрополитена имеет следующие отличительные черты:

— на станциях метрополитена (вестибюлях станций, посадочных платформах, межстанционных и подуличных переходах, эскалаторах и маршевых лестницах, в подъездах метрополитенов) постовая служба организуется с учетом складывающейся оперативной обстановки, интенсивности пассажиропотока и движения электропоездов во взаимодействии с территориальными отделениями МВД России;

— территории, прилегающие к открытым участкам железнодорожного полотна, станциям, подуличным переходам, киоскам вентиляционных шахт, объектам энергообеспечения метрополитена, а также участки местности под железнодорожным полотном являются территориями оперативного обслуживания районных отделений МВД России.

Основными формами организации патрульно-постовой службы полиции на объектах метрополитенов являются:

— патрулирование пассажирской зоны метрополитена (вестибюли станций, посадочные платформы, межстанционные и подуличные переходы, эскалаторы и маршевые лестницы);

— сопровождение нарядами полиции вагонов электропоездов;

— посты полиции, которые устанавливаются на станциях метрополитена. Количество и границы постов определяются границами пассажирской зоны станций.

Для обеспечения безопасности пассажиров в подвижном составе метрополитена назначаются наряды полиции по сопровождению поездов. Составы нарядов определяются начальником отдела полиции на метрополитене в количестве не менее двух человек. При выполнении своих служебных обязанностей данные наряды взаимодействуют с нарядами патрульно-постовой службы полиции на станциях метрополитена и администрацией станций.

Для усиления охраны общественного порядка на отдельных станциях (на крупных транспортных узлах) могут выставляться заслоны полиции из числа сотрудников криминальной полиции и дополнительных нарядов патрульно-постовой службы полиции.

При обеспечении правопорядка при проведении массовых мероприятий наряды патрульно-постовой службы полиции подразделений по охране метрополитена и городских (районных) отделений МВД России действуют по особым планам, которые разрабатываются руководителями указанных отделений и федеральных органов безопасности

В период закрытия метрополитена наряды патрульно-постовой службы полиции обеспечивают пропускной режим на станциях в соответствии с

отдельными инструкциями.

По согласованию с администрацией метрополитена на станции для нарядов патрульно-постовой службы полиции оборудуются отдельные специальные помещения (комната полиции).

Комнаты полиции оснащаются: средствами видеонаблюдения за пассажиропотоком станции, внутренней и городской телефонной связью, селекторной связью с дежурной частью отдела полиции на метрополитене, средствами радиосвязи между нарядами патрульно-постовой службы полиции на станции и дежурной частью территориального отделения МВД России.

Также комнаты полиции оснащаются первичными средствами пожаротушения, аптечкой, мегафоном, необходимой мебелью.

В помещении поста полиции должна находиться следующая служебная документация:

- книга приема-сдачи поста полиции;
- фотоальбом разыскиваемых лиц;
- правила пользования метрополитеном;
- книга записи проверяющих и ответственных руководителей;
- справочник адресов и телефонных номеров дежурных частей территориальных отделений МВД России, пунктов охраны общественного порядка, аварийных служб города и метрополитена;
- образцы пропусков на территорию метрополитена;
- правила противопожарной безопасности, схема эвакуации.

При необходимости комната полиции может оснащаться иными техническими средствами и документацией.

При заступлении на службу наряд патрульно-постовой службы полиции на объекте метрополитена обязан: принять пост у предыдущей смены, проверить наличие всех технических средств и документации согласно описи в комнате полиции, обойти территорию, входящую в зону патрулирования, согласно карточке поста.

При несении службы наряд патрульно-постовой службы полиции обязан:

- раз в час докладывать в дежурную часть отдела полиции об оперативной обстановке на объекте метрополитена;
- требовать от пассажиров соблюдения установленных норм правил пользования метрополитеном;
- вести наблюдение за посадкой и высадкой пассажиров из электропоездов;
- в случае падения пассажира на «жесткий путь» принять меры к удалению пассажира с рельс, оказания ему первой помощи, вызвать наряд скорой медицинской помощи для оказания медицинской помощи и установить очевидцев происшествия;
- с целью недопущения случаев получения травм принимать меры к

недопущению прохода на станцию граждан, находящихся в состоянии алкогольного (наркотического) опьянения;

— при появлении посторонних лиц в тоннеле во время движения поездов принять все возможные меры к задержанию нарушителей и установлению их личности;

— обеспечить безопасность процедуры инкассирования денежных средств из касс станции метрополитена;

— пресекать несанкционированную торговлю на территории метрополитена;

— обеспечить в силу своих полномочий режим противопожарной безопасности на станции метрополитена

— в случае остановки поездов по техническим причинам в тоннеле принять меры к эвакуации пассажиров;

— после закрытия станции метрополитена необходимо совершить обход всех служебных помещений станции, проверить пропуски и удостоверения личности работников метрополитена с целью выявления и удаления посторонних лиц со станции.

Контроль за несением службы нарядов патрульно-постовой службы полиции на объектах метрополитена осуществляется руководством подразделения полиции по охране метрополитена не реже одного раза в два часа, который осуществляется всем руководящим звеном отдела начиная от инспектора службы, завершая начальником отдела.

Реализация целей и задач, поставленных перед сотрудниками полиции, несущих службу по охране объектов метрополитена позволяет обеспечивать общественный порядок и безопасность граждан на объектах метрополитена. Требуется скоординированные действия всех подразделений полиции, несущих службу на объектах метрополитена, в целях профилактики и пресечения правонарушений и преступлений на территории метрополитена.

ФИНАНСОВОЕ ПРАВО

УДК 657

© Шатская Ирина Ивановна

— кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
irina_shatskaya@mail.ru

Реформирование нормативно-правовой базы по бухгалтерскому учету на современном этапе

Аннотация. В статье раскрываются положения новых стандартов бухгалтерского учета, которые применяются с 2021 г. (ФСБУ 5/2019 «Запасы») и тем, которые станут обязательными для применения, начиная с отчетности за 2022 г. (ФСБУ 6/2020 «Основные средства», ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения», ФСБУ 25/2018 «Бухгалтерский учет аренды», ФСБУ 27/2021 «Документы и документооборот в бухгалтерском учете») с учетом требований изменения учета и пересмотра учетной политики предприятия. На основании изложенного в статье сделан вывод: применение новых правил учета направлено на предоставление заинтересованным пользователям бухгалтерской отчетности достоверной информации о финансовом состоянии предприятия и приведет к сближению национальной практики учета с требованиями международных стандартов финансовой отчетности.

Ключевые слова: бухгалтерский учет; положения по бухгалтерскому учету; федеральные стандарты бухгалтерского учета.

© Irina Iv. Shatskaya

— Candidate of Economic Sciences, docent, associate professor of the department “Administrative law, environmental law, information law” of the Law Institute of the Russian University of Transport

Current reforming the accounting regulatory framework

Abstract. The current paper has presented the provisions of the new accounting standards having been applied since 2021 (FSBU 5/2019 “Inventories”) and those that will have become mandatory since 2022 (FSBU

6/2020 “Fixed assets”, FSBU 26/2020 “Capital investments”, FSBU 25/2018 “Lease accounting”, FSBU 27/2021 “Documents and workflow in accounting”), taking into account the requirements of changes in accounting and revision of the accounting policy of the enterprise. Based on the above mentioned, the paper has made a conclusion that the application of the new accounting rules is aimed at providing interested users of financial statements with reliable information about the financial condition of the enterprise and will lead to the closer contact of national accounting practices with the requirements of international financial reporting standards.

Keywords: accounting; accounting regulations; federal accounting standards.

Потребность в масштабном обновлении нормативно-правовой базы по бухгалтерскому учету необходима и обусловлена реформированием бухгалтерского учета в России, которое на данном этапе идет полным ходом. Истоком реформы выступила утвержденная постановлением Правительства от 6 марта 1998 г. № 283 Программа реформирования бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности. Целью программы определено приведение национальной системы бухгалтерского учета в соответствие с требованиями рыночной экономики и международными стандартами финансовой отчетности (МСФО). Направлениями реализации программы в свою очередь стали: совершенствование нормативного правового регулирования системы бухгалтерского учета; формирование нормативной базы (стандарты); методическое обеспечение (инструкции, методические указания, комментарии); кадровое обеспечение (формирование бухгалтерской профессии, подготовка и повышение квалификации специалистов бухгалтерского учета); международное сотрудничество (вступление и активная работа в международных организациях); взаимодействие с национальными организациями, ответственными за разработку стандартов бухгалтерского учета и регулирование соответствующей деятельности. Для последующего продвижения реформы бухгалтерского учета была принята Концепция развития бухгалтерского учета и отчетности в Российской Федерации на среднесрочную перспективу, разработанная по решению Правительства РФ, одобренная приказом Минфина России от 1 июля 2003 г. № 180 и направленная на повышение качества информации, формируемой в бухгалтерском учете и отчетности, и обеспечение гарантированного доступа к ней заинтересованным пользователям.

Одним из основных аспектов реализации программы реформирования бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами — введение новых федеральных стандартов бухгалтерского учета, которые должны стать той основой, которая позволяет приблизить бухгалтерский учет к мировым стандартам и современному уровню развития экономики.

На сегодняшний день в системе законодательства о бухгалтерском учете применяется более 20 положений по бухгалтерскому учету (ПБУ). При этом ежегодно вводятся изменения в действующие ПБУ. Федеральные стандарты бухгалтерского учета (ФСБУ) пришли на смену ПБУ. Действующие ПБУ официально считаются ФСБУ, что определено Федеральным законом от 18 июля 2017 г. № 160-ФЗ.

Ввиду того что процессы, происходящие в экономической жизни страны, касающиеся вопросов реформирования бухгалтерского учета, имеют регулярную тенденцию меняться и корректироваться, то и изменения законодательной базы в отношении ПБУ имеют ту же тенденцию.

В период с 2016—2019 гг. приказами Минфина России от 23 мая 2016 г. № 70н и от 7 июня 2017 г. № 85н были внесены изменения в следующие действующие ПБУ: ПБУ 1/2008 «Учетная политика организации»; ПБУ 3/2006 «Учет активов и обязательств, стоимость которых выражена в иностранной валюте»; ПБУ 18/02 «Учет расчетов по налогу на прибыль организаций», которые позволили сделать решительный шаг в реформировании бухгалтерского учета.

Так в ПБУ 1/2008 «Учетная политика организации» внесено следующее изменение — организациям, ведущим бухгалтерский учет по упрощенной системе налогообложения дали право самостоятельно выбирать способ организации бухгалтерского учета и руководствоваться критерием рациональности. До внесения изменения такое право было только у организаций, которые вели бухгалтерский учет по общей системе налогообложения. Кроме того, при разработке учетной политики все организации получили право на приоритет применения стандартов МСФО. К изменениям отнесены разъяснения об условиях, при которых организация может отойти от ПБУ 1/2008 «Учетная политика организации», а также отмена пояснительной записки к учетной политике предприятия.

На основании приказа Минфина России от 27 ноября 2006 г. № 154н в ПБУ 3/2006 были внесены изменения в порядок перевода валюты в рубли; в расчет курсовых разниц; в особенности ведения бухгалтерских регистров и составление отчетности. Основная цель изменений — совершенствование порядка отражения в бухгалтерской и налоговой отчетности операций в иностранной валюте.

В ПБУ 18/02 «Учет расчетов по налогу на прибыль организаций» внесены изменения, которые позволили расширить понятие временных разниц. Источником временных разниц стали результаты операций, которые не включаются в бухгалтерскую прибыль (убыток), однако формируют налоговую базу по налогу на прибыль в другом отчетном периоде. Кроме того, в ПБУ 18/02 был уточнен перечень операций, которые приводят к образованию временных разниц. Также введена норма, согласно которой временная разница по состоянию на отчетную

дату определяется как разница между балансовой стоимостью актива и его стоимостью, принимаемой для целей налогообложения. Введено новое понятие расход (доход) по налогу на прибыль и порядок их исчисления. Определен порядок отражения в отчете о финансовых результатах показателей, возникающих в учете в связи с применением ПБУ 18/02, а также порядок раскрытия информации о них в пояснениях к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах [<https://minfin.gov.ru/ru/document/> (дата обращения: 21 ноября 2021 г.)].

Переход на федеральные стандарты осуществляется постепенно. Однако значимые изменения в бухгалтерском учете произошли при введении приказа Минфина России от 5 июня 2019 г. № 83н, положения которого позволили с отчетности за 2021 г. ввести к исполнению ФСБУ 5/2019 «Запасы», утвержденный приказом Минфина России от 15 ноября 2019 г. № 180н, который в свою очередь стал обязателен с 2021 г. для всех организаций, кроме бюджетных. Ввод ФСБУ 5/2019 отменил ранее действующий ПБУ 5/01 «Учет материально-производственных запасов». Также с 1 января 2021 г. утратили силу Методические указания по бухгалтерскому учету материально-производственных запасов, утвержденные приказом Минфина от 28 декабря 2001 г. № 119 н.

В ФСБУ 5/2019 «Запасы» сформулировано определение запасов — это активы, которые предназначены для использования в течение года или в периоде одного операционного цикла для выпуска продукции, выполнения работ, оказания услуг, перепродажи товаров. Ранее на основании ПБУ 5/01 к запасам относились: сырье, материалы, активы для продажи, включая готовую продукцию и товары, активы для управленческих нужд. В ФСБУ 5/2019 в состав запасов включены: незавершенное производство, недвижимость для продажи и интеллектуальная собственность для продажи.

В ФСБУ 5/2019 не признаются в качестве актива запасы для управленческих нужд, при этом затраты на их приобретение включатся в расходы периода, в котором они произошли. Например, товары для хозяйственных нужд на счете 10 «Материалы» отражать не надо, а учитывать на счете 26 «Общехозяйственные расходы», отразив этот факт в учетной политике предприятия. Малоценные основные средства, которые предназначены для использования в течение длительного времени, также не признаются запасами.

Незавершенное производство входит в категорию запасов, в связи с чем предприятие должно определить правила их учета не по стоимости материалов и сырья, а по сумме только прямых затрат, нормативных затрат по плану или по фактическим затратам. Кроме того предприятие само устанавливает единицу измерения запасов, которая после принятия к их учету может быть изменена.

Также в ФСБУ 5/2019 при формировании стоимости запасов, которые

приобретены за счет кредита, будут использованы для изготовления инвестиционного актива, в закупочную цену с расходами по доставке включаются проценты по кредиту с оговоркой: запасы приобретаются на условиях рассрочки длительностью более года, и предприятием произведены значительные расходы. Если запасы предназначены для других целей, то необходимо применять рекомендации ПБУ 15/2008 «Учет расходов по займам и кредитам», проценты в этом случае относятся на прочие расходы.

Установлен порядок определения стоимости запасов, которые приобретены по обмену, при зачете, безвозмездно, в этом случае их стоимость рассчитывается по «справедливой цене» в соответствии с МСФО (IFRS) 13 «Оценка справедливой стоимости» (справедливая стоимость — это цена, которую можно получить при продаже по рыночной цене на дату оценки) [<https://minfin.gov.ru/ru/document/> (дата обращения: 21 ноября 2021 г.)].

При определении фактической себестоимости незавершенного производства, готовой продукции исключаются любые затраты, не предназначенные для производства, такие как расход, связанный с браком, с ненадлежащей организацией производственного цикла и с различными чрезвычайными происшествиями.

При расчете резерва под обесценивание запасов в настоящий момент применяется разница фактической себестоимости и чистой стоимости продажи. Ранее согласно ПБУ 5/01 это была разница между фактической себестоимостью и текущей рыночной стоимостью. При этом следует учесть, что чистая стоимость продаж отличается от текущей рыночной стоимости на величину затрат: производственных, на подготовку к продаже и на продажу, что соответственно обусловит увеличение резервов.

Также в ФСБУ 5/2019 определена необходимость переоценки запасов всеми предприятиями, кроме некоммерческих, предприятий, направляющих запасы на уставные цели и на тех, кто ведет бухгалтерский учет упрощенными способами.

Кроме того в ФСБУ 5/2019 определен порядок списания запасов в том случае: если запасы не принесут в будущем ни какой экономической выгоды или не будут использованы в профильной деятельности, то эти запасы должны быть списаны.

В новом ФСБУ 5/2019 не выделены в отдельный вид запасов специальные предметы (специальные инструменты, приспособления, оборудование, одежда). Затраты на приобретение специальных предметов необходимо учитывать в общем порядке. В том случае, если специальные предметы используются более одного операционного цикла или продолжительностью более года, то их отражают в учете в составе основных средств. Если продолжительность использования менее года, то

стоимость запасов относят на себестоимость готовой продукции в момент передачи в эксплуатацию [<https://minfin.gov.ru/ru/document/>(дата обращения: 21 ноября 2021 г.)].

Кроме того в ФСБУ 5/2019 для предприятий, которые ведут бухгалтерский учет по упрощенной системе установлен ряд послабляющих способов учета: оценка при длительной отсрочке платежа; исчисление себестоимости запасов с включением транспортно-заготовительных расходов; расчет справедливой стоимости; обесценение запасов; признание затрат на приобретение запасов, предназначенных для управленческих нужд.

С 2022 г. принцип формирования бухгалтерской отчетности продолжит изменяться не только на основании ФСБУ 5/2019, но и в соответствии с ФСБУ 6/2020 «Основные средства», ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения», ФСБУ 25/2018 «Бухгалтерский учет аренды», ФСБУ 27/2021 «Документы и документооборот в бухгалтерском учете».

В ФСБУ 6/2020 «Основные средства» в формулировке определения основных средств добавлено наличие материально-вещественной формы. Также в формулировке определено, что основным средством теперь считается актив, предназначенный для предоставления в аренду (ранее это относили к доходным вложениям в материальные ценности), которые при этом должны учитываться в соответствии с ФСБУ 25/2018 «Бухгалтерский учет аренды».

В ФСБУ 6/2020 отсутствует критерий, который ранее был необходим для признания объектом основных средств — актив не должен быть предназначен для продажи. Кроме того, ФСБУ 6/2020 не распространяется на актив «долгосрочные активы к продаже», так как он вводится в ПБУ 16/02 «Информация по прекращаемой деятельности» [<https://minfin.gov.ru/ru/document/>(дата обращения: 21 ноября 2021 г.)].

Следующим нововведением ФСБУ 6/2020 является отмена лимита по стоимости отнесения к основным средствам в 40 тыс. руб. Теперь предприятия смогут самостоятельно устанавливать ограничения по стоимости с учетом отражения данного факта в учетной политике предприятия и раскрытия дополнительной информации в бухгалтерской отчетности. Основные средства, стоимость которых менее установленного лимита единовременно списываются в расходы периода, в котором они понесены (ранее они отражались в составе запасов).

Кроме того в ФСБУ 6/2020 в определение срока полезного использования объекта основных средств, кроме ожидаемого периода эксплуатации, добавлено и ожидаемое моральное устаревание, которое возможно в результате усовершенствования производственного процесса, изменения рыночного спроса на основные средства, а также планов по замене основных средств с учетом модернизации, реконструкции, технического перевооружения.

В ФСБУ 6/2020 определены три метода начисления амортизации: линейный способ; способ уменьшаемого остатка и способ списания стоимости пропорционально объему продукции (работ) и установлен порядок их применения. Метод — списание стоимости по сумме чисел лет срока полезного использования, применяемый ранее отменен.

С 2022 г. вступает в силу ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения», утвержденный приказом Минфина России от 17 сентября 2020 г. № 204н, в котором содержатся требования к формированию в бухгалтерском учете информации о капитальных вложениях предприятия.

В ФСБУ 26/2020 внесено изменение в части сокращения охвата применения предыдущего стандарта от внеоборотных активов ранее до основных средств на настоящий период времени. Теперь капитальные вложения — это затраты предприятия на приобретение, создание, улучшение, восстановление объектов основных средств. Ранее это затраты были на создание, приобретение внеоборотных активов, не предназначенных для продажи. Применение ФСБУ 26/2020 не распространяется на затраты, которые были у предприятия в процессе выполнения работ, оказания услуг по улучшению, восстановлению основных средств для других лиц; на затраты по приобретению, созданию основных средств, предназначенных для продажи; на затраты по поддержанию исправности основных средств, текущий ремонт основных средств и на затраты на не запланированные ремонты основных средств, вызванные поломками и не корректной эксплуатацией.

ФСБУ 26/2020 определен общий подход к определению затрат на приобретение, создание, улучшение, восстановление объектов основных средств. Затратами считается выбытие активов предприятия или возникновение обязательств, связанных с осуществлением капитальных вложений [<https://minfin.gov.ru/ru/document/> (дата обращения: 21 ноября 2021 г.)].

В ФСБУ 26/2020 в сумму фактических затрат включена величина возникшего при осуществлении капитальных вложений оценочного обязательства, например демонтаж, утилизация имущества и восстановление окружающей среды.

Кроме того определены условия, на основании которых капитальные вложения могут быть признаны в учете. Первое — затраты должны способствовать получению выгод в течение периода более года или одного операционного цикла. Второе — сумма затрат должна быть обязательно определена. При этом ранее признание капитальных вложений зависело от момента первоначального приобретения или создания объектов основных средств. Согласно новому стандарту признание капитальных вложений не зависит ни от одного из перечисленных аспектов, как и от последующего улучшения и восстановления.

Следующий в ряду обязательных ФСБУ для применения организациями, выступающими арендодателем по договору аренды (субаренды), являющимися арендодателем, лизингодателем, правообладателем и выступающими арендатором по договору аренды (субаренды), — ФСБУ 25/2018 «Бухгалтерский учет аренды», утвержденный приказом Минфина России от 16 октября 2018 г. № 208н. В данном стандарте определены требования к формированию бухгалтерской информации об арендуемых объектах, порядок учета арендных операций.

В ФСБУ 25/2018 определены единовременные критерии признания объекта бухгалтерского учета объектом учета аренды: арендодатель предоставляет арендатору имущество в аренду на определенный срок; предметы аренды определены; арендатор вправе получать экономическую выгоду, используя предмет аренды в течение срока аренды; арендатор лично определяет, как он будет использовать арендуемое имущество, но с учетом его технических характеристик.

Идентифицировать объекты учета аренды необходимо либо на дату предоставления предмета аренды, либо на дату заключения договора аренды.

Бухгалтерский учет аренды арендатор и арендодатель ведут независимо друг от друга. Арендатор отражает право пользования имуществом в активе, оценивая по фактической стоимости и начисляя амортизацию. Обязательства по аренде — в пассиве, как суммарную приведенную стоимость этих платежей на дату оценки.

Арендодатель должен подразделять аренду на операционную и финансовую. При учете финансовой аренды учет ведут в качестве актива чистой инвестиции в аренду. В этом случае к арендатору переходят экономические выгоды и риски, обусловленные правом собственности арендодателя на арендуемое имущество. Доходы проводятся в виде процентных начислений по данной инвестиции.

При учете операционной аренды экономические выгоды и риски не переходят к арендатору, а их несет арендодатель. В этом случае доход по арендным платежам признают по правилам учета периодических поступлений.

Кроме того в ФСБУ 25/2018 установлены требования к раскрытию информации в бухгалтерской отчетности арендатора и арендодателя.

Число новых ФСБУ пополнил ФСБУ 27/2021 «Документы и документооборот в бухгалтерском учете», утвержденный приказом Минфина России от 16 апреля 2021 г. № 62н. Стандарт обязателен к применению с 1 января 2022 г. Новый стандарт регламентирует порядок оформления бухгалтерских документов и документооборот в хозяйствующих субъектах, дополняет и уточняет существующую законодательную базу в вопросах бухгалтерского учета.

ФСБУ 27/2021 не имеет аналогов среди международных стандартов

финансовой отчетности, так как вопросы документов и документооборота в бухгалтерском учете не регулируются МСФО.

На основании произошедших уже изменений в российском законодательстве можно сделать вывод: реформирование нормативно-правовой базы по бухгалтерскому учету на современном этапе набирает обороты и способствует сближению национального законодательства и МСФО.

Программа разработки ФСБУ продолжается, план по введению новых стандартов в действие разработан Минфином России до 2024 г.

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 347.763.1

© Кулагина Анна Сергеевна

— аспирант кафедры «Гражданское право,
международное частное право и гражданский процесс»

Гражданско-правовое регулирование отношений, возникающих из договора перевозок грузов железнодорожным транспортом

Аннотация. Договор перевозки грузов при помощи использования транспорта железных дорог имеет много юридических особенностей, которые необходимо учитывать при заключении такого договора. Чтобы верно интерпретировать данные особенности, необходимо владеть теоретическими положениями юридической природы договоров данной категории, что и послужило обоснованием необходимости написания данной статьи, цель которой состоит в раскрытии основ нормативно-правовой документации, используемой при составлении, подписании и последующей реализации договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Железнодорожные грузоперевозки были и остаются самой востребованной услугой, поскольку расширяют спектр заключаемых сделок. Изучение правового регулирования железнодорожных перевозок грузов, по мнению автора статьи, является важным, поскольку они используются в целях совершенствования и оптимизации самих перевозок, а также обеспечения целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта. Гражданский кодекс Российской Федерации является основополагающим в вопросах приема, транспортировки груза путем использования железнодорожного подвижного состава, а также конечной передачи товара получателю груза в установленные сроки. Деятельность железнодорожного транспорта осуществляется под постоянным мониторингом, реализуемым в соответствии с положениями Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации. Это послужило основанием к выделению данных нормативных правовых документов при определении юридической природы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: транспортировка железнодорожным транспортом; регулирование перевозки; условия договора.

© Anna S. Kulagina

— post graduate of the department “Civil law, international private law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport

Civil law regulation of relations according to the contract for goods’ transportation by railway

Abstract. The contract for goods’ transportation by railway has many legal features that must be taken into account when concluding such an agreement. In order to correctly interpret these features, it is necessary to know the theoretical provisions of the legal nature of contracts of this category, which has become a reason to write this paper, the purpose of which was to identify the basics of the regulatory documents used in the drawing, signing and subsequent implementation of the contract for goods’ transportation by railway. Goods’ transportation by railway has been and remains the most demanded service, since it expands the range of transactions concluded. The study of the legal regulation of goods’ transportation by railway, according to the author of the current paper, is of great importance, since they are used to improve and optimize the transportation itself, as well as to ensure the integral, efficient, safe and high-quality functioning of railway transport. The Civil Code of the Russian Federation is fundamental in matters of acceptance, goods’ transportation by railway rolling stocks, as well as the final goods’ transfer to the goods’ owner in a timely manner. The activities of railway transport are carried out under constant monitoring in accordance with the provisions of the Statute of Railway Transport of the Russian Federation. This has become a basis for the selection of these regulatory legal documents when determining the legal nature of the contract for goods’ transportation by railway.

Keywords: transportation by railway; regulation of transportation; terms of a contract.

Грузовые перевозки в Российской Федерации — это неотъемлемая часть развития экономики, транспортной структуры, улучшения благополучия граждан. Россия — огромная страна, ее площадь составляет 17 125 191 км² и занимает первое место в мире по территории. Стоит учесть, что эксплуатационная длина железных дорог составляет 85 600 км, они предназначены для того чтобы предоставить транспортные услуги, направленные на перемещение в пространстве людей, а также различных видов товаров. При этом деятельность по перевозке груза не связана напрямую с созданием объектов материального мира.

Вплоть до Октябрьской революции 1917 г. гражданское

законодательство договор перевозки грузов рассматривало как отдельный вид договора подряда, тем самым отрицая его в качестве самостоятельного договора. При этом, по мнению Г. Ф. Шершеневича, уже в то время возникла необходимость специального регулирования отношений как по перевозке в целом, так и грузов железнодорожным транспортом [5].

Современные гражданско-правовые отношения в России основываются на положениях, которые прописаны в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее — ГК РФ), в ст. 421 которого указано, что свобода выбора ложится в основу заключения любого рода договоров. При этом отметим, что детальное изучение положений ГК РФ по вопросам регулирования транспортных отношений в области грузоперевозки породило споры среди ученых. Существенные условия договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, по мнению Б. Л. Хаскельберга, «носят собирательный характер» [4].

Правовое регулирование договора перевозки железнодорожным транспортом представлено на рис. 1.

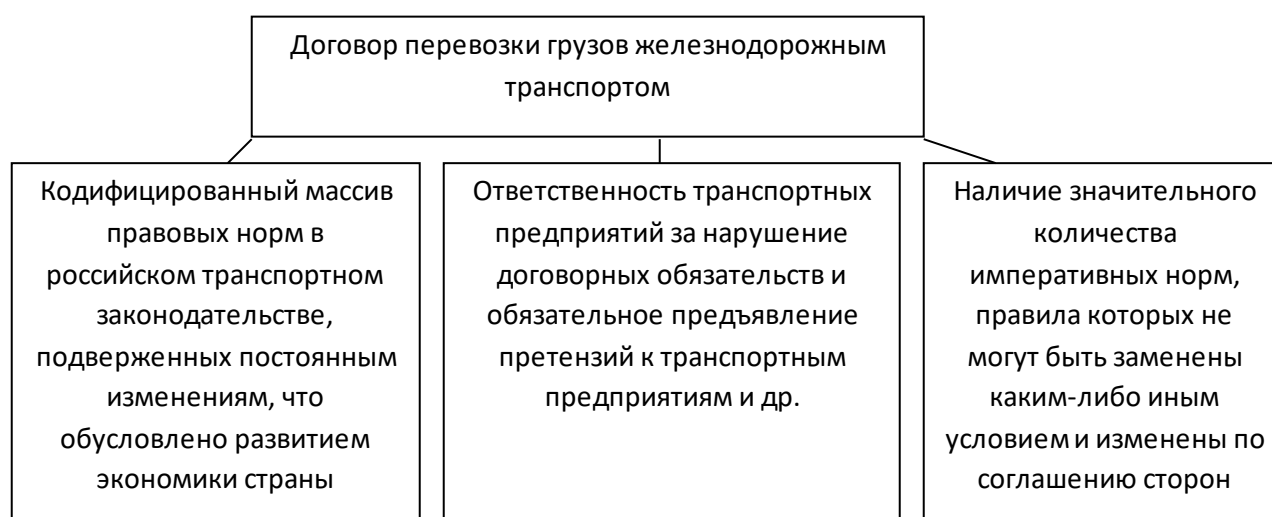


Рис. 1. Особенности регулирования отношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом

Договор о перевозке представляется собой документ, в котором юридически закреплены права и обязанности каждой из сторон. В частности, речь идет о перевозчике и отправителе. Перевозчик согласно такому договору обязуется доставить груз до получателя в надлежащем состоянии и в установленные сроки с учетом дополнительных условий и деталей. Отправитель обязуется произвести оплату услуг перевозчика в установленном объеме в заявленный срок.

К. К. Яичков различает предмет перевозки и предмет договора перевозки. Под первым он понимает груз, багаж и пассажира, а под вторым — транспортные услуги [6, стр. 45].

Отдельного внимания при рассмотрении юридической природы договоров перевозки железнодорожным транспортом заслуживают подходы к определению существенных условий, которых существует много.

Анализ теоретических положений позволяет утверждать, что все авторы схожи во мнении, что существенным условием является предмет договора транспортировки грузов. Предмет как существенное условие договора транспортировки должен обладать определенными родовыми признаками. Имущественные права и другие объекты гражданских прав предметом транспортировки выступать не могут. В договоре транспортировки в качестве предмета должно точно указываться его наименование, номера стандартов. Также поставляемый товар может быть определен с помощью Общероссийского классификатора видов экономической деятельности и Общероссийского классификатора продукции по видам экономической деятельности. Товары, поставляемые по договору, обязательно подлежат сертификации.

Ученые В. В. Ровный и Б. Л. Хаскельберг в свою очередь рассматривают определения договора транспортировки через объективно существенные условия и субъективно существенные условия перевозки грузов [4].

Так, В. В. Груздев в своих исследованиях доказывает, что для вычленения и обоснования существенных условий договора перевозки грузов железнодорожным транспортом необходимо системное исследование самой сделки, составленного и подписанного договора, возникающих впоследствии правоотношений [3]. Данный подход к определению существенных условий договора предполагает более глубокое изучение и определение юридически обоснованных условий договора транспортировки.

К объективно-существенным условиям перевозки грузов, которые необходимо прописывать в договоре перевозки грузов, относят, помимо предмета договора как существенного условия договора транспортировки, также указания и предписания, касающиеся транспортировки именно этого груза, которые определяются постановлениями Правительства РФ и указами Президента РФ.

Субъективно существенные условия договора — это условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение между сторонами договора транспортировки груза (абз. 2 п. 1 ст. 432 ГК РФ).

В. В. Витрянский отдельно выделяет раздел договора перевозки грузов «Существенные условия перевозки», которые нельзя «искажать», поскольку именно существенные условия подвержены диалектическим изменениям, что продиктовано доктриной гражданско-правового договора [2, стр. 112].

Существенные условия договора перевозки грузов со времен СССР в

современной российской доктрине гражданского права поменялись. Раньше рассматривался в качестве существенного условия предмет договора, в настоящее время помимо предмета договора к существенным условиям причисляется волевая составляющая, представляющая собой волю и волеизъявление сторон договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Для заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом необходимо либо заключение соглашения об организации перевозок, либо согласование заявки (следовательно, ответственность дифференцируется на ответственность за неисполнение заявки и за нарушение обязательств из договора перевозки груза железнодорожным транспортом).

В заявке грузоотправитель указывает всю информацию о предстоящей перевозке: требования к количеству вагонов, к температуре, срокам и т.д. Интересно заметить, что грузополучатель является субъектом договора перевозки груза, однако не является его стороной. Фактически это означает, что грузоотправитель не имеет права требовать от грузополучателя исполнения принятых в договоре норм и положений. Перевозка является реализованной в срок и в том случае, если у грузополучателя отсутствует место для выгрузки груза или имеется какая-либо задолженность перед грузоотправителем или перевозчиком.

Количество и тип товаров, которые должны быть доставлены для перевозки, определяются заявкой, договором перевозки или договором организации перевозки. Замена одной нагрузки другой разрешается с согласия перевозчика. Груз, представленный для перевозки, должен быть правильно назван.

Основным транспортным документом, свидетельствующим о заключении договора перевозки груза, на железнодорожном транспорте является железнодорожная накладная (ст. 25 Устава железнодорожного транспорта РФ). В настоящий момент для организации перевозки грузов с обеих сторон необходимы подготовка и согласование огромного числа разнообразных документов, таких как заявка на перевозку, комплект перевозочных накладных, учетная карточка, ведомость подачи и уборки вагонов, платежные и другие документы.

Необходимо отличать также договор железнодорожной перевозки грузов от договора аренды собственного/арендованного железнодорожного подвижного состава для осуществления перевозок грузов заказчика. В данном случае арендодатель лишь предоставляет транспорт арендатору, непосредственно саму перевозку груза владелец подвижного состава не осуществляет. Рассмотрим пример из практики. Общество «НПК» обратилось в Арбитражный суд Челябинской области с иском к обществу «Катавский цемент» о взыскании 3 384 000 руб. штрафа за задержку вагонов. Истец полагал, что ответчик, являясь

грузополучателем, необоснованно использовал вагоны истца и должен заплатить штраф, начисленный на основании норм Устава железнодорожного транспорта РФ. Решением арбитражного суда в удовлетворении требований было отказано. При принятии решения суд исходил из тех обстоятельств, что истец предоставил обществу «Ферротранс», являющемуся заказчиком по договору оказания услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава для осуществления перевозок грузов, который, в свою очередь, осуществлял перевозку груза ответчику. Таким образом, истец не вступал в договорные отношения с ответчиком, не является перевозчиком и не вправе требовать привлечения ответчика к ответственности на основании положений Устава железнодорожного транспорта РФ. Арбитражный суд, рассмотрев дело в кассационной инстанции, оставил решение суда первой инстанции без изменения.

Договор перевозки груза железнодорожным транспортом носит публичный характер (ст. 789 ГК РФ), т.е. это договор, согласно которому перевозчик обязан осуществить перевозку груза в отношении каждого, кто к нему обратится.

При ситуации перевозки грузов в прямом железнодорожном сообщении и с участием нескольких владельцев инфраструктур перевозчик до заключения договора перевозки обязан уже иметь заключенные договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры и согласовать такую перевозку со всеми владельцами инфраструктур, которые участвуют в осуществлении перевозки, а при отсутствии собственных локомотивов обязан заключить договоры об оказании услуг локомотивной тяги на весь путь следования грузов.

Как видим, договор перевозки груза имеет в своем составе множество структурных элементов, на каждый из которых наложен ряд ограничений и норм. Порядок действия такого договора всегда определяется моментом принятия и составления транспортной накладной, т.е. документа, содержащего исчерпывающую информацию о предстоящей перевозке груза.

По поводу срока в договоре транспортировки некоторые авторы высказывают мнение, что срок является существенным условием. В пользу существенного характера условия о сроке говорит само определение договора, обязывающего поставщика передать товар «в обусловленный срок или сроки». Н. И. Клейн указал, что «ввиду того что в ГК РФ отсутствует норма, относящая срок передачи товара к существенным условиям договора транспортировки, для отнесения условий о сроке транспортировки к существенным условиям нет оснований, несмотря на указание, содержащееся в статье 506 ГК РФ» [1].

Как правило, согласно действующим нормам законодательства факт заключения договора подтверждается при железнодорожной перевозке не

только транспортной накладной, но и квитанцией о приеме груза. Ключевым условием договора перевозки груза является условие о предмете. Предмет договора перевозки — услуга, которая реализуется и оказывается перевозчиком с целью передачи груза средствами железнодорожного транспорта от одного лица другому. При этом услуга по перевозке может включать в себя и ряд смежных операций, таких как выгрузка, погрузка, хранение, пломбирование и т.д. Перевозчик оказывает услуги транспортировки всегда на возмездной основе, объем платы устанавливается договором перевозки в размере, не превышающем нормативы, закрепленные в документах. Кроме того, в договоре перевозки может быть указана и плата за реализацию и оказание смежных услуг, связанных с транспортировкой.

Также выделяют условия, не нуждающиеся в согласовании сторон. Такие условия продиктованы в первую очередь гражданскими нормами, носящими, как правило, диспозитивный характер, обычаями или сложившейся практикой деловых отношений. Выделяют такие виды условий, как специфические, которые имеют специфику заключения именно для этого договора. Например, в науке гражданского права в качестве специфического условия договора транспортировки выступает упаковочная тара или порядок разрешения споров, возникших при транспортировке некачественных товаров.

В ст. 432 ГК РФ обозначено:

- 1) существенные условия договора должны быть отражены в нормативных актах;
- 2) условия договора должны быть указаны в своей категории — либо существенные, либо необходимые.

В ст. 432 ГК РФ происходит упрощение правил, ведущее к проблеме определения условий договора перевозки грузов. Для этого необходимо понять, при каких обстоятельствах условие переходит в категорию «необходимое». По данному тезису можно сказать, что существенными условиями признаются такие условия, без которых договор был бы не заключенным. То есть идет слияние таких понятий в науке гражданского права, как существенные условия и необходимые условия договора транспортировки грузов.

Процесс заключения договора всегда напрямую связан с особенностями законодательного урегулирования отношений, которые возникают в процессе организации перевозки железнодорожным транспортом. Первоначальным этапом заключения договора перевозки груза всегда принято считать урегулирование организационных моментов, в частности речь идет о намерениях транспортировки груза.

Договоры перевозки груза железнодорожным транспортом могут быть как реальные, так и консенсуальные. Реальный договор вступает в силу в тот момент, когда перевозчик получает груз от отправителя с намерением

доставить его получателю. Консенсуальный же договор вступает в силу в момент достижения соглашения между перевозчиком и отправителем. То есть перевозчик заранее дает обязательство о доставке груза даже без получения такового. Это является основным и единственным отличием реального типа договора от консенсуального.

Проблема современного договора состоит в том, что законодатель не всегда следует за практикой, часто отсутствуют определения некоторых понятий, используемых при составлении и подписании договоров перевозки грузов.

Железнодорожные грузоперевозки были и остаются самой важной услугой, поскольку при наличии такой услуги, как грузовые перевозки, можно заключать огромное количество сделок.

Существуют различные варианты логистической организации перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении, причем, сферы их применения в значительной мере определяются соотношением перегрузочных возможностей портов и количества подводимого груза. Ни существующая технология взаимодействия участников перевозочного процесса, ни организация работы через операторов не обеспечивают четкой работы транспортных узлов в условиях значительного грузопотока, а тем более компенсации затрат железнодорожным перевозчикам за простой вагонов в случае несвоевременного подхода судов.

При наличии большого количества железнодорожных операторов и росте объемов грузов, отправляемых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, назрела необходимость создания управляющих центров, обеспечивающих координацию и согласование подвода как вагонов, так и судов, между всеми перевозчиками, а также нормативно-правового регулирования данного положения.

В настоящее время в качестве первоочередной и необходимой меры повышения эффективности нормативно-правовой базы в области правового регулирования договоров перевозки железнодорожным транспортом является упорядочение совокупности действующих нормативных правовых актов, приведение их в единое непротиворечивое целое.

Литература

1. Гражданское право России. Обязательственное право : курс лекций / М. И. Брагинский, Н. И. Клейн, Т. Л. Левшина [и др.] ; под общей редакцией О. Н. Садикова. — Москва : Юристъ, 2004.
2. Витрянский, В. В. Существенные условия договора / В. В. Витрянский // Хозяйство и право. — 2018. — № 7. — С. 3—12.
3. Груздев, В. В. Состав и существо договорных обязательств сторон / В. В. Груздев // Хозяйство и право. — 2019. — № 7. — С. 92—94.
4. Хаскельберг, Б. Л. Консенсуальные и реальные договоры в гражданском праве : монография / Б. Л. Хаскельберг, В. В. Ровный. — 2-е изд. — Москва :

Статут, 2004.

5. Шершеневич, Г. Ф. Морское, конкурсное, вексельное право / Г. Ф. Шершеневич. — Юев : Изд. Книжного магазина «Книжный Мир» К. К. Семинского, 1914.
6. Договор перевозки и его виды в советском праве // Вопросы транспортного права : сборник статей / К. К. Яичков [и др.] ; под редакцией К. К. Яичкова. — Москва : Госюриздат, 1957.

References

1. Grazhdanskoye pravo Rossii. Obyazatel'stvennoye pravo [Civil law of Russia. Law of Obligations]: kurs lektsiy / M. I. Braginskiy, N. I. Kleyn, T. L. Levshina [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey O. N. Sadikova. — Moskva : Yurist", 2004.
2. Vitryanskiy, V. V. Sushchestvennyye usloviya dogovora [Essential conditions of the contract]/ V. V. Vitryanskiy // Khozyaystvo i pravo. — 2018. — № 7. — S. 3—12.
3. Gruzdev, V. V. Sostav i sushchestvo dogovornykh obyazatel'stv storon [Composition and essence of the contractual obligations of the parties]/ V. V. Gruzdev // Khozyaystvo i pravo. — 2019. — № 7. — S. 92—94.
4. Khaskel'berg, B. L. Konsensual'nyye i real'nyye dogovory v grazhdanskom prave [Consensual and real contracts in civil law]: monografiya / B. L. Khaskel'berg, V. V. Rovnyy. — 2-ye izd. — Moskva : Statut, 2004.
5. Shershenevich, G. F. Morskoye, konkursnoye, veksel'noye pravo [Marine, bankruptcy, bill of exchange]/ G. F. Shershenevich. — YUyev : Izd. Knizhnago magazina «Knizhnyy Mir» K. K. Seminskago, 1914.
6. Dogovor perevozki i yego vidy v sovetskom prave [The contract of carriage and its types in the Soviet law] // Voprosy transportnogo prava : sbornik statey / K. K. Yaichkov [i dr.] ; pod redaktsiyey K. K. Yaichkova. — Moskva : Gosyurizdat, 1957.

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 656(062)

© Байлиева Айгозель Сейитгельдыевна

— заместитель начальника управления прикладных исследований законодательства и правоприменения Российского дорожного научно-исследовательского института (ФАО «РОСДОРНИИ»)

Особенности применения контрактов жизненного цикла в железнодорожной отрасли

Аннотация. Для принятия решения о целесообразности применения контракта жизненного цикла для производственного процесса технической эксплуатации систем железнодорожной автоматики и телемеханики предложена методика оценки уровня локализации производства систем железнодорожной автоматики на эксплуатируемом объекте железнодорожной линии. Уровень локализации рассчитывается на основе стоимости жизненного цикла этих систем.

Ключевые слова: системы железнодорожной автоматики и телемеханики; аутсорсинг; контракт жизненного цикла

© Aygozel' S. Bailieva

— deputy head of the department for applied research of legislation and law enforcement of the Russian Road Research Institute (FAU "ROSDORNII")

Features of application of the performance-based lifecycle contracts in the railway industry

Abstract. In order to make a decision on the feasibility of using a performance-based lifecycle contract for the production process of technical operation of the systems of railway automation and telemechanics, there has been proposed a method for estimating the level of localization of production of railway automation systems at an operating railway line. The localization level has been calculated based on the lifecycle cost of these systems.

Keywords: systems of railway automation and telemechanics; outsourcing; performance-based lifecycle contract.

Первая четверть века характеризуется серьезными изменениями в экономике, которые затрагивают все отрасли и сферы деятельности. В результате глобализации, цифровой трансформации, мировой нестабильности, связанной с эпидемиологической обстановкой, предприятия вынуждены постоянно меняться, трансформировать свои продукты, методы ведения бизнеса и даже бизнес модели. В различных отраслях в последние 20—25 лет широкое распространение получила бизнес-модель жизненного цикла изделий, особенность которой заключается в том, что компания предоставляет заказчику не техническое изделие (самолет, автомобиль, компьютер, трубопровод или построенное здание), а гарантию достижения определенных эксплуатационных или экономических показателей, связанных с функционированием изделия на протяжении всего срока «жизни» или проектного ресурса изделия.

Поэтому последние несколько лет в России большую популярность приобретает такая форма взаимодействия, как государственно-частное партнерство (далее — ГЧП). В настоящее время существует большое количество форм ГЧП, которые адаптированы для решения разных задач и удовлетворения различных потребностей государства и частного партнера. Одной наиболее распространенной из таких форм является контракт жизненного цикла.

Контракт жизненного цикла (далее — КЖЦ) — соглашение о выполнении комплекса работ, начиная с проектирования, изготовления или строительства объекта, заканчивая его последующим обслуживанием, возможно эксплуатацией и даже утилизацией.

Главное преимущество заключается в том, что данная форма взаимодействия выгодна обеим сторонам. Производитель повышает качество работы, приобретает новые компетенции и получает прибыль на протяжении всего периода срока службы объекта. А заказчик перекладывает все проектные, строительные и эксплуатационные риски на частного партнера и не переживает по поводу своевременности и полноты выполнения работы.

Исходя из зарубежного опыта, можно сказать, что проекты, реализуемые через КЖЦ, строятся быстрее и обходятся государству дешевле, чем традиционная форма бюджетного финансирования.

В Европе большая доля всех КЖЦ приходится на транспортную отрасль. Аналогичная ситуация обстоит и в России.

Одним из первых крупнейших проектов в транспортной отрасли с использованием элементов КЖЦ в России стал проект высокоскоростных поездов «Сапсан» ОАО «РЖД», запущенных между Москвой и Санкт-Петербургом в мае 2006 г. При этом ОАО «РЖД» не просто закупило поезда, а подписало с *Siemens Transportation Systems* соглашение о сервисном обслуживании этой техники в течение 30 лет или на гарантированный пробег не менее 14 млн км.

Проанализируем статистику заключения контрактов жизненного цикла по всей России за 2016—2020 гг. с помощью агрегатов «Тендерплан» и «Контур.Закупки». Также анализ был проведен в Единой информационной системе в сфере закупок. В выборке представлены состоявшиеся КЖЦ с начальной стоимостью от 1 млн руб.

Анализ показал, что общее количество заключенных КЖЦ в период 2016—2017 гг. составило 15 контрактов. Наибольшее количество КЖЦ было заключено в 2017 г. (рис. 1). Предметы КЖЦ: железные дороги — 60% (девять контрактов), автодороги — 33,33% (пять контрактов), освещение — 6,67% (один контракт).



Рис. 1. Количество состоявшихся контрактов жизненного цикла

Переход на КЖЦ подразумевает положительное влияние на обе стороны:

— производитель (завод-изготовитель) повышает качество выпускаемого продукта, получает новый опыт, а также прибыль на протяжении всего срока службы изделия;

— заказчик (эксплуатирующая компания) получает возможность сконцентрировать внимание только на эксплуатационных показателях, не забывая голову задачами сервиса — со всеми сопутствующими затратами ресурсов и времени.

Преимущество работы по такой системе заключается в том, что производителю становится невыгодна система, когда нужно просто продать готовый продукт, а дальнейшая его судьба (например, исправность) особого значения не имеет (разве что ущерб репутации в случае неисправности), поскольку согласно КЖЦ именно завод-производитель несет полную ответственность за техническую исправность своего продукта (локомотива, в частности), а также поддержание его работоспособности. Следовательно, производитель еще на стадии проектирования изделия будет стремиться минимизировать

свои дальнейшие затраты и выдать более совершенный, надежный и отвечающий всем требованиям заказчика продукт.

На основании анализа международного опыта можно выделить четыре основных типа контрактов, которые в различной степени отвечают требованиям бизнес-модели жизненного цикла:

— *Private Finance Initiative (PFI), Public-Private Partnership (PPP)* — контракты ГЧП на реализацию долгосрочных инфраструктурных проектов;

— *Design Build Finance Maintain (DBFM)* — контракты ГЧП с четким разделением этапов софинансирования: создание объекта финансируется исполнителем, обслуживание — госзаказчиком;

— *Power-by-the-Hour* — контракты почасовой оплаты за успешное функционирование изделия;

— *Performance-Based Lifecycle Product Support Performance-Based logistics (PBL)* — контракты поддержки жизненного цикла изделия на основе целевых показателей производительности.

Рассмотрим гражданско-правовую ответственность по КЖЦ.

Зона ответственности частного партнера	Зона ответственности государства
<ul style="list-style-type: none"> • Проектирование; • Строительство (реконструкция); • Эксплуатация (ремонт и содержание); • Обеспечение соответствия построенного (реконструированного объекта) технико-эксплуатационным показателям в течение всего срока действия контракта, который равен жизненному циклу объекта; • Финансирование проектирования и строительства (полное или частичное) за счет собственных и/или привлеченных средств. 	<ul style="list-style-type: none"> • Возмещение расходов инвестора на эксплуатацию созданного (реконструированного) объекта; • Частичное возмещение расходов инвестора на проектирование и строительство (реконструкцию объекта).

Рис. 2. Ответственность по КЖЦ

Применительно к железнодорожному транспорту первой компанией в России, которая перешла на закупку новых изделий по КЖЦ, стала ОАО «РЖД» с контрактом на закупку и обслуживание поездов «Сапсан» (*Velaro RUS*) производства «*Siemens*». В свою очередь, первыми, кто начал закупать по КЖЦ изделия, производимые в России, стал ГУП «Московский метрополитен». Компания заключила договор на поставку поездов моделей 81-760/761 «Ока» и 81-765/766/767 «Москва» производства ОАО «Метровагонмаш». В 2014 г. был заключен контракт на поставку вагонов Московскому метрополитену, предусматривающий их сервисное

обслуживание в период всего жизненного цикла. Приобретение новых вагонов по КЖЦ дало Московскому метрополитену возможность снизить расходы на эксплуатацию вагонов на 15%, равномерно распределять бюджетные расходы, обеспечить уровень услуг по наилучшему соотношению «цена-качество».

Переход на сервисное обслуживание имеющихся грузовых вагонов на основе КЖЦ заключается в передаче функций по управлению вагонным парком в части обеспечения исправного технического состояния от компаний-операторов специализированным компаниям. То есть компания, оперирующая подвижным составом, заключает договор и передает на сервисное обслуживание свой парк специализированной компании, осуществляющей ремонт вагонов.

С этого момента все работы по поддержанию исправного технического состояния вагонов в течение их жизненного цикла осуществляются специализированной компанией. В свою очередь, компания-оператор не платит непосредственно за ремонт вагонов. Сумма расходов на сервисное обслуживание в месяц устанавливается договором и не зависит от количества проведенных ремонтов вагонам. Все расходы по ремонту вагонов несет специализированная компания, осуществляющая сервисное обслуживание.

Сервисное обслуживание мотивирует вагонные ремонтные компании к повышению качества и эффективности работ. «Конкурентоспособность организации зависит от множества факторов» [1, стр. 49—50]. Компании становятся напрямую заинтересованными в качестве ремонта: если вагон будет отремонтирован некачественно — повысятся затраты на его дальнейшее поддержание в исправном состоянии. Внедрение новых инновационных технологий позволит получить дополнительную прибыль за счет снижения количества внеплановых ремонтов. «Основными могут быть выбраны такие критерии, как решаемые задачи и наличие специально организованной структуры» [2, стр. 91—94].

При этом в договорах на сервисное обслуживание крайне важно учитывать и сбалансировать все имеющиеся риски. Для компаний-операторов важно сохранение или увеличение объемов перевозок грузов, сокращение порожних пробегов вагонов и простоев в ожидании погрузки/выгрузки. Для вагонных ремонтных предприятий важно учитывать увеличение стоимости ремонта за счет дефицита запасных частей, своевременное обеспечение данными запасными частями, изменение нормативно-технической документации по ремонту вагонов. При правильном управлении этими факторами договор окажется выгодным для обеих сторон.

Наиболее активно в вопросе сервисного обслуживания работают крупные вагоноремонтные компании АО «ВРК-1», «ВРК-2», «ВРК-3», входящие в холдинг ОАО «РЖД». Благодаря расположению предприятий

этих компаний на всей территории России модель сервисного обслуживания является для них благоприятной и эффективной.

Помимо этого договор может содержать определенные требования ко времени нахождения вагона в исправном состоянии. В случае невыполнения данных критериев сумма очередного платежа за сервисное обслуживание снижается.

На сегодняшний день договоры на сервисное обслуживание заключены только с отдельными компаниям-операторами, но уже по ним можно судить о наличии положительных моментов. Так, качество ремонта находящихся на сервисном обслуживании вагонов стало для вагоноремонтных компаний приоритетом.

Компаниями проанализированы основные причины отцепок грузовых вагонов. На основании данного анализа уже сейчас разработаны технологии в части восстановления узлов вагона до сверхнормативных значений, что позволит значительно снизить количество отцепок во внеплановый текущий ремонт. При этом удорожание плановых видов ремонта составляет всего 3—4 тыс. руб. на вагон.

Более эффективными стали и логистические цепочки по обеспечению и доставке запасных частей под вагоны, находящиеся на сервисном обслуживании. Оператору подвижного состава больше не требуется искать и доставлять в ремонтные предприятия запасные части, без которых вагон не может быть отремонтирован. Данным вопросом занимаются вагоноремонтные компании, которые могут довольно точно планировать закупку или производство, например, колесных пар нового формирования.

Несмотря на то что контракты жизненного цикла в различных формах используются на протяжении последних 30 лет, их итоговая конструкция на данный момент еще не сформировалась.

Литература

1. Кузьменкова, В. Н. Особенности продвижения и сбыта инновационного продукта: маркетинговые и логистические аспекты / В. Н. Кузьменкова, А. Б. Красильников // в сборнике: Экономика и управление в сфере услуг: современное состояние и перспективы развития Материалы XII Всероссийской научно-практической конференции. — Москва, 2015.
2. Кузьменкова, В. Н. Особенности эффективного использования маркетинга и ценовых стратегий торговыми организациями на российском рынке / В. Н. Кузьменкова, Г. И. Паламарчук // Специальная техника и технологии транспорта : сборник научных статей. — Санкт-Петербург, 2019.

References

1. Kuz'menkova, V. N. Osobennosti prodvizheniya i sbyta innovatsionnogo produkta: marketingovyye i logisticheskiye aspekty [Features of the promotion and sale of an innovative product: marketing and logistics aspects]/ V. N. Kuz'menkova, A. B. Krasil'nikov // v sbornike: Ekonomika i upravleniye v sfere uslug: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya Materialy XII Vserossiyskoy nauchno-

- prakticheskoy konferentsii. — Moskva, 2015.
2. Kuz'menkova, V. N. Osobennosti effektivnogo ispol'zovaniya marketinga i tsenovykh strategiy trgovymi organizatsiyami na rossiyskom rynke [Features of the effective use of marketing and price strategies by trade organizations in the Russian market]/ V. N Kuz'menkova., G. I. Palamarchuk // Spetsial'naya tekhnika i tekhnologii transporta : sbornik nauchnykh statey. — Sankt-Peterburg, 2019.

ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ ЭКСКУРС

УДК 656.07

© Самохина Виктория Николаевна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Научный руководитель:

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор

Влияние науки на развитие железных дорог России (краткий очерк)

Аннотация. Возможность строительства и развития железнодорожного транспорта наступила со времени появления науки в России. Наука стала средством создания техники, технического производства, без которого железные дороги не могли ни строиться, ни развиваться. На разных исторически этапах на науку воздействовали политические, экономические и социальные факторы, которые либо тормозили развитие науки, либо создавали условия для ее роста и процветания. В проведенном исследовании показано, что транспортная наука стала развиваться с появлением транспортных вузов. Они стали способом и средством воплощения ее в подготовку нужных для строительства и эксплуатации железных дорог инженеров путей сообщения и инженеров-строителей. С развитием науки увеличивается потенциал, ее сила, способная воспитывать новую плеяду талантливых специалистов, способных строить и развивать железные дороги. Там, где к науке относятся по-научному, всегда заметен успех и прогресс развития всего нового, передового. Целью исследования является определение влияния науки на развитие строительства железнодорожных путей, как основной инфраструктуры, обеспечивающей процессы перевозок в России.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; транспортная наука; железная дорога; электрическая энергия; инженер.

© **Viktoriya N. Samokhina**

— student of the Law Institute of the Russian University of Transport

Research advisor:

Nikolay A.I. Dukhno — Doctor of Law, professor

The influence of science on the development of Russian railways (short essay)

Abstract. The possibility of building and developing railway transport has come due to the emergence of science in Russia. Science became a means of creating technology, technical production, and railways could neither be built nor developed without them. At different historical stages, science was influenced by political, economic and social factors that either hindered the development of science or created conditions for its growth and prosperity. The current study has shown that transport science began to develop with the emergence of transport universities. They became a way and means of using it in the training of communication engineers and civil engineers needed for the construction and operation of railways. With the development of science, there has been raised its potential, its power which was capable educating a new galaxy of talented specialists for building and developing railways. When science is treated in a scientific way, success and progress in the development of everything new and advanced are always noticeable. The purpose of the current study was to determine the influence of science on the development of railway construction, as the main infrastructure that provides transportation processes in Russia.

Keywords: railway transport; transport science; railway; electric energy; engineer.

Со второй половины XIX столетия в России развивается железнодорожный транспорт как один из перспективных видов транспорта для нашей страны. Как следствие возникла необходимость широкого технического, промышленного производства как основы экономического укрепления страны. Начало транспортное науке положено в Санкт-Петербурге в 1809 г. — Институте инженеров путей сообщения. Инженерная научная мысль развивалась в Санкт-Петербургском технологическом институте Императора Николая I, основанного 10 декабря 1828 г. по указу императора Николая I [Высочайше утвержденное положение об устройстве С.-Петербургского практического технологического института]. Развивающаяся в России транспортная наука способствовала подготовке нужных для строительства железных дорог инженеров.

Со второй половины XIX в. и до 1913 г. (до начала Первой мировой войны) в России шел стремительный рост протяженности строительства железных дорог. В рассматриваемый период в России масштабно развивалась железнодорожная сеть. Зависимость внедрения научных достижений в подготовку необходимых специалистов и в строительство железных дорог просматривается в результатах построенных и введенных

в эксплуатацию железных дорог. По данным Росстата, эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования составляет 87020,4 км [<https://www.fedstat.ru/> (дата обращения: 12 августа 2021 г.)]. На рис. 1 отражено, что до 1904 г. в России было введено в эксплуатацию 50 тыс. км железнодорожных путей общего пользования. Активное строительство железных дорог в царской России началось с 1865 г., следовательно, за 39 лет в России было построено и введено в эксплуатацию 50 тыс. км железнодорожных путей.



Рис. 1. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования с 1904 по 2020 г.

Темпы приращения железных дорог не сокращались вплоть до 1917 г. Но в послереволюционный период, когда многие подготовленные, владеющие научным знанием специалисты уехали из страны, строительство железных дорог стало падать. С 1922 г. ввод в эксплуатацию железных дорог оживляется. К этому периоду восстановили полноценную работу вузы, наука начала влиять на подготовку специалистов, возобновляется строительство и ввод в эксплуатацию железных дорог. Этот рост заметен до 1990-х гг., когда идет резкое падение эксплуатационной длины железнодорожного пути общего пользования. В эти годы произошла ломка общественных отношений, советская система рухнула под влиянием новых экономических отношений, для развития которых потребовалось время и условия внедрения науки в развитие железнодорожного транспорта. Административная реформа системы управления, произведенная в 2004 г., способствовала созданию нового хозяйственного механизма управления железных дорог — основана компания ОАО «РЖД», структура которого по форме и содержанию соответствуют новым рыночным отношениям.

Новые условия стали факторами, способствующими развитию интенсивности воплощения науки в подготовку железных дорог к продуктивному их эксплуатационному использованию. С 2007 г. эксплуатационная длина железнодорожного пути общего пользования растет и к 2020 г. достигает величины утраченных позиций (рис. 2).



Рис. 2. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования с 2000 по 2020 г.

Строительство и развитие железнодорожной отрасли стали возможными с развитием транспортной науки. Она явилась основным средством в подготовке инженеров, способных организовывать и руководить технологиями строительства и ввода в эксплуатацию железных дорог. Влияние науки на развитие железных дорог как нового технического и технологического процесса стало необратимым.

Истории известны факты игнорирования всего нового в угоду старым способам развития производства. Так произошло с изобретением в 1763 г. русским инженером Иваном Ивановичем Ползуновым парового двигателя. Данный проект был представлен начальнику, но тот его отверг и не воспринял. Россия потеряла возможность быть первой страной в строительстве паровозов. Только спустя шесть лет, в 1769 г. англичанин разрабатывает проект паровой машины и находит поддержку в разработке и производстве паровозов и пароходов. Россия же спустя 19 лет, в 1788 г. в Петрозаводске на Александровском пушечном заводе строит первый паровоз.

Наука представляет собой систему достоверного знания о

закономерностях природы, которые следует использовать для развития техники, технологий и для решения иных задач в целях создания условий достойной полноценной жизни человека и общества. Транспортная наука устремлена к созданию новой транспортной техники, транспортной инфраструктуры, новых технологий, способных решать задачи по удовлетворению интересов человека, общества и иных субъектов, нуждающихся в транспортных услугах.

В Российской империи на пути к развитию железных дорог стояла серьезная проблема. В начале XIX в. в стране не было ни одного высшего транспортного учебного заведения, в котором бы обучались будущие специалисты железнодорожной отрасли. И как было сказано выше, чтобы решить эту проблему Александр I в 1809 г. основал Институт Корпуса инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге. Впоследствии этот первый транспортный вуз был переименован в Институт инженеров путей сообщения имени Александра I. Для улучшения качества образования будущих инженеров за основу была взята европейская система подготовки, для этого из Европы приглашались известные профессора. Такая система была еще выработана Петром I при создании Академии наук России и устройстве при ней университета. Два века спустя после петровского поворота к науке, к созданию техники и новых видов транспорта, России потребовались научные знания. На основе науки создавались учебные заведения, готовились специалисты, умеющие их воплощать в строительство и эксплуатацию железных дорог. Данная система подтвердила свою значимость, показала хорошие результаты и воспитала множество видных специалистов, инженеров и ученых. В рядах первых студентов были такие выдающиеся люди, как: Федор Рерберг, сыновья Г. А. Строганова — Николай, Сергей и Александр, Андрей Готман, Сергей и Матвей Муравьевы-Апостолы, Карл Розенкампф, Густав Гасфорд, Сергей Лихардов, Лазарь Лазарев.

Создание высшего учебного заведения для подготовки квалифицированных специалистов в России дало хорошие результаты. Транспортный вуз стал способом и средством развития науки и воплощения ее в подготовку инженеров путей сообщения, которые с новыми знаниями и способностями стали руководить строительством железных дорог. Стремительное развитие железнодорожного дела стало возможным при наличии специалистов, подготовленных на основе науки и ориентированных на строительство и эксплуатацию железных дорог. Транспортная наука была устремлена и к развитию иных видов транспорта, в том числе и шоссейных дорог. Так, в 1837 г. М. С. Волков подготовил научно-практическое пособие «О приготовлении и употреблении асфальта», которым воспользовался И. Ф. Буттац, покрыв асфальтом участок тротуара у Тучкова моста в Петербурге.

Наука проникала в умы изобретателей, в числе которых заметными

стали отец и сын Черепановы. В 1834 г. Черепановы сконструировали и построили новую модель паровоза, который мог провозить 3,3 т руды со скоростью 13—15 км/ч, а также провезти до 40 пассажиров. Их чугунная дорога была сооружена в Нижнем Тагиле. Но, к несчастью, изобретение, пропитанное научной мыслью, не стало предметом развития и создания механизированного способа перевозки ни груза, ни пассажиров. О нем забыли, данное достижение не упоминается в истории как первая железная дорога в России. Начатое дело семьи Черепановых быстро закрыли, перейдя на другой вид перевозок, не освобождающий людей от тяжелого физического труда.

Развитие науки и внедрение ее в производство всегда были связаны с культурой России, с ее отношением к новому. Покорное сохранение старых обычаев, напоминающих о нежелательности воспринимать новые идеи, которые всегда связывали с западным влиянием, были основными причинами, которые преграждали путь к развитию науки и внедрению ее достижений в технику и технологии.

Первой железной дорогой в Российской империи принято считать Царскосельскую дорогу, построенную в 1837 г. австрийским инженером Францем Герстнером от Санкт-Петербурга до Царского Села протяженностью 27 км. Из-за отсутствия нужного количества паровозов сначала поезда ходили на конной тяге, и только по воскресеньям можно было испытать достоинство перевозок на паровой тяге. Это явление объясняется низкой технической оснащенностью, мощность которой не позволяла строить паровозы в том количестве, какое требовалось для нормальной эксплуатации первой железной дороги. Полностью на паровую тягу дорога была переведена 4 апреля 1838 г. Данная дорога внесла большой вклад в дальнейшее развитие железнодорожного строительства в России. С 1841 г. на железной дороге проводилось множество испытаний: по выявлению наиболее выгодных моделей паровозов; по выбору оптимальной ширины колеи, которая сохранилась до наших дней; по прохождению практики молодых специалистов, обучающихся в Институте инженеров путей сообщения.

Осознание необходимости быстрого развития сети железных дорог побуждало к созданию новых учебных заведений по подготовке специалистов, востребованных для строительства и эксплуатации путей сообщения. Железные дороги и транспорт строились быстро, но для этого требовалось все больше квалифицированных специалистов. На тот момент в стране было только одно высшее учебное заведение в Санкт-Петербурге, которое готовило инженеров путей сообщения. Чтобы решить эту проблему, было принято решение о создании Московского инженерного училища, ставшего Императорским. В 1896 г. прошло его торжественное открытие. В рядах первых студентов такие выдающиеся люди, как: Василий Звонков, Сергей Земблинов, Эдгар-Александр Норверт,

Борис Веденисов, Иван Прокофьев.

Транспортная наука продолжала свое развитие и в начале XX в. Труды В. Н. Образцова положили начало формированию науки о станциях и узлах, были внесены предложения о создании «автономного электровоза». Совершенствовались научные идеи и концепции, выработанные в дореволюционной России. Научные исследования направлялись на совершенствование способов восстановления железнодорожного пути, подвергнутого разрушениям под влиянием революционных событий и гражданской войны. После Октябрьской революции все частные железные дороги были национализированы и полностью перешли под контроль государства. Революционные годы, годы войны были основными причинами, под влиянием которых обрушилась экономика, производство, в упадок пришел и железнодорожный транспорт. Для науки это было тяжелое время, как и для всей страны в целом. Становление науки стало заметным с 1922 г.

До 1932 г. на советских железных дорогах эксплуатировались только иностранные электровозы, что влияло на статус развития страны. Под руководством инженеров Е. С. Аваткова и Х. Я. Быстрицкого в 1932 г. началось проектирование собственного советского магистрального грузопассажирского электровоза постоянного тока. И уже 6 ноября 1932 г. за ворота завода «Динамо» вышел первый электровоз «ВЛ19» [1].

Создание и развитие железнодорожного транспорта России всегда было теснейшим образом связано как с внедрением открытий и изобретений выдающихся инженеров, механиков и техников, так и с использованием результатов фундаментальных исследований в различных областях научного и технического знания. Почетный академик Академии наук СССР Николай Александрович Морозов в своих воспоминаниях так писал о поэме Н. А. Некрасова «Железная дорога»: «...Наряду с образом землекопов, погибавших при постройке земляного полотна, следовало бы прибавить и образ тех мыслителей, которые думали в тишине бессонных ночей и нередко при враждебном отношении окружающих о том, как решить грандиозные задачи строительства» [2, стр. 41].

К 1960-м гг. научный потенциал страны расширился. Появилось множество видных научных деятелей, которые преподавали и учились в Московском институте инженеров путей сообщения (МИИПС):

— Е. О. Патон (академик АН Украинской ССР с 1929 г.) — преподавал в Московском инженерном училище путей сообщения с 1899 по 1904 г. и подготовил своих последователей;

— Н. С. Стрелецкий (член-корреспондент АН СССР с 1931 г.) — работал преподавателем кафедры «Мосты» с 1917 по 1930 г.;

— И. Г. Александров (академик АН СССР с 1932 г.) — в 1901 г. окончил Московское инженерное училище путей сообщения, после чего занимался проектированием железных дорог и мостов;

— В. Н. Образцов (академик АН СССР с 1939 г.) — преподавал с 1901 г. в МИИПС, его ученик инженер С. В. Земблинов занимался научным обоснованием и практической реализацией решений по реконструкции железнодорожных узлов;

— Г. П. Передерий (академик АН СССР с 1943 г.) — работал в ИМИУ и МИИТе (с перерывами) с 1902 по 1953 г.

Перечень ученых-практиков, внесших вклад в развитие транспортной науки, гораздо более емкий как по содержанию, так и по его широте. Транспортную науку требуется выразить в фундаментальных научных трудах в виде собрания выдающихся научных работ, созданных учеными-транспортниками. В июне 2021 г. профессор Н. А. Духно предложил новый проект: «Вехи наука Российского университета транспорта». Целью проекта является создание фундаментального монографического труда, представляющего собрание важных научных работ, разработанных учеными транспортного вуза, истоки которого идут с 1896 г., когда открылась научно-учебная деятельность Московского инженерного училища, положившего начало формированию нового транспортного вуза — Российского университета транспорта. Фундаментальный научный труд раскроет содержание основных научных исследований за все 125 лет деятельности транспортного вуза, покажет их значение в развитии транспортной науки и транспортной отрасли России. Имена забытых ученых, их научные труды создадут условия для разработки новых методик научной деятельности вуза в условиях цифровых технологий и искусственного интеллекта.

Во второй половине XX в. огромный вклад в развитие науки и железнодорожного транспорта внес Б. П. Бещев — министр путей сообщения СССР с 1948 по 1977 г. При Б. П. Бещеве впервые появилась идея скоростного движения на Октябрьской железной дороге. В 1970 г. по поручению министра путей сообщения Конструкторское бюро авиационной техники А. С. Яковлева разработало, а Калининский вагоностроительный завод изготовил опытный экспериментальный скоростной вагон с авиационным реактивным двигателем. Это уникальное научное изобретение не нашло своего воплощения в производство. Правительство нашей страны выбрало другой локомотив, которые были произведены в Чехословакии.

Важным этапом развития транспортной науки стало основание Научно-исследовательского института транспортного строительства в Москве в 1950 г. Институт отвечал за строительство железных дорог, мостов, тоннелей, метрополитенов; морских берегозащитных и других сооружений. Выпускаются «Труды» (с 1950 г.), тематические сборники, нормативные документы, информационные материалы.

Огромный вклад в формирование транспортной науки внесли вузы МПС СССР, в которых вели педагогическую и научную работу приблизительно

50% всех научных сотрудников железнодорожного транспорта, также в них готовились молодые ученые для железнодорожной отрасли. Специалисты всех 15 вузов осуществляли фундаментальные и прикладные научно-исследовательские работы. С целью организации данной деятельности в структурах вузов функционировали научно-исследовательские части и секторы, отделы аспирантуры, а также отраслевые научно-исследовательские лаборатории. В 1980-е гг. Главным научно-техническим управлением МПС СССР были разработаны меры по развитию научной деятельности вузов.

Объемы подготовки инженеров и других специалистов с высшим образованием в вузах МПС СССР характеризуются следующими данными о ежегодных выпусках специалистов для железнодорожного транспорта (рис. 3).

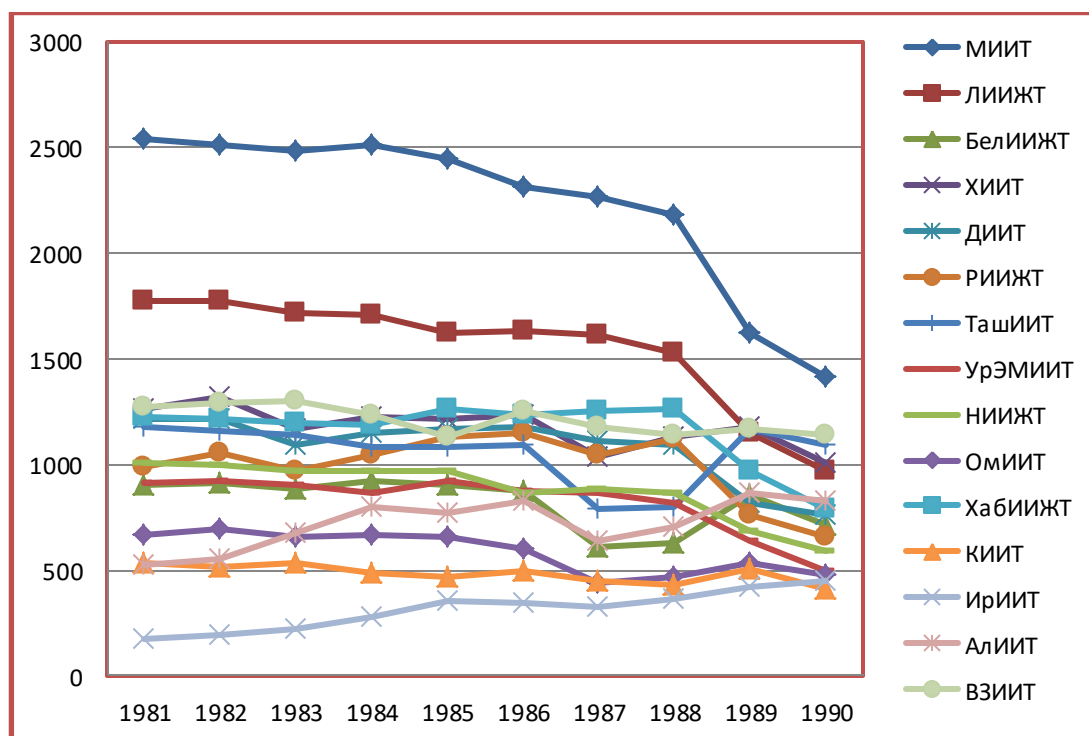


Рис. 3. Выпуск специалистов вузами МПС СССР (1981—1990 гг.)

За 10 лет (1981—1990 гг.) вузы МПС СССР выпустили 150 767 специалистов — это на 10 084 человека больше, чем за предыдущее 11-летие (1970—1980 гг.). Железнодорожные вузы Российской Федерации только за один 1994 г. выпустили 8405 специалистов.

Ситуация в стране на рубеже XX и XXI вв., безусловно, отражалась на подготовке кадров транспортной отрасли и развитии науки в целом. Системе нужны были перемены, и они не заставили себя ждать. В 1990 г. в системе Академии наук было решено создать Институт проблем транспорта. Инициатором создания института выступили МПС СССР и лично министр Н. С. Конарев. Первым директором ИПТ АН СССР был утвержден крупнейший ученый и организатор науки академик Н. С.

Соломенко. Эти действия решительно усилили научную базу Академии наук в области транспортной отрасли. Талантливый, глубоко мыслящий Н. С. Соломенко составил Общеакадемическую программу фундаментальных исследований по проблемам транспорта. Огромный вклад в развитие научных исследований, ориентированных на транспортную отрасль, внесли ведущие ученые нашей страны академики Е. П. Велихов, И. В. Горынин, С. В. Емельянов, Н. Н. Исанин, Д. М. Климов, С. Н. Ковалев, В. В. Козлов, К. С. Колесников, Н. Н. Моисеев, Б. Н. Наумов, Г. В. Новожилов, Ю. С. Осипов, В. М. Пашин, В. Г. Пешехонов, В. Ф. Уткин, Е. А. Федосов, К. В. Фролов, Г. Г. Черный [3, стр. 83—85].

В период ломки общественных отношений в начале 1990-х гг., когда в нашем обществе была признана необходимость перехода к рыночным экономическим отношениям, произошел обвал экономики и всех ее сфер. Практически не строилось новых железных дорог, ухудшилось состояние вокзалов, пригородных поездов и поездов дальнего следования, железные дороги пришли в упадок. Требовалось время, чтобы после развала СССР можно было определить пути дальнейшего развития страны, в том числе и транспортной отрасли. В 2001 г. Правительство РФ приняло решение о структурной реформе железнодорожного транспорта. Программа была утверждена до 2010 г. и предусматривала преобразование МПС России в ОАО «РЖД», далее предусматривалось создание акционерных обществ на базе самостоятельных видов деятельности в целях роста конкуренции в грузовых перевозках. В завершение реформ планировался переход более половины грузового парка в частную собственность. Намеченные действия были нацелены на создание условий для развития добросовестной конкуренции на рынке грузовых и пассажирских перевозок и вывод компаний на безубыточную деятельность.

Все перемены дали положительные результаты, и в 2000—2008 гг. было построено 899 км новых железнодорожных линий и электрифицировано 3083 км железных дорог [<https://www.fedstat.ru/> (дата обращения: 12 августа 2021 г.)].

В настоящее время под влиянием науки развитие транспортной отрасли не останавливается и продолжает наращиваться. Холдинг «РЖД» является лидером российского транспортного рынка и входит в ТОП-5 крупнейших компаний России, занимает лидирующие позиции среди мировых акционерных компаний в сфере транспорта.

Отрадно замечать и ощущать, что за последние два года произошло много изменений в области железнодорожного транспорта и в системе работы холдинга «РЖД». Для жителей Подмосковья в ноябре 2019 г. ОАО «РЖД» совместно с метрополитеном и АО «Центральная пригородная пассажирская компания» запустили МЦД-1 и МЦД-2. Открытие МЦД стало крупнейшим проектом Москвы и Московской области, так как пригородные пассажирские перевозки уже давно ожидали перемен. Также

на путях МЦД-1 и МЦД-2 запустили новые комфортные поезда «Спутник», «Иволга» и «Ласточка» (Закон г. Москвы от 5 мая 2010 г. № 17 «О Генеральном плане города Москвы»). МЦД позволило людям добираться быстрее и удобнее на учебу, работу, отдых, улучшилась система оплаты проезда, что положительно повлияло на население, также открытие МЦД позволило разгрузить пригородные электропоезда. Для жителей пригорода открытие МЦД стало важным, долгожданным и радостным событием, ведь первый проект наземного метро в Подольск был разработан еще в 1971 г., но, к сожалению, так и не был реализован. Данный проект не находил поддержки из-за своей сложности и плохой разработки, имел множество недочетов и недостатков. Только в 2006 г. о нем снова вспомнили и кардинально его изменили. И уже в 2013 г. готовый усовершенствованный проект для быстрого передвижения из пригорода в Москву и обратно был обнародован, но схема железнодорожного узла была опубликована только в 2015 г. А уже 19 декабря 2017 г. план по реализации и запуску МЦД был подписан и начал реализовываться. Всего в проекте на данный момент пять направлений МЦД, которые будут реализованы до 2025 г. И снова наука и степень ее внедрения определяют успехи проекта.

Итак, сформулируем некоторые выводы.

Становление железных дорог в России стало возможным с одновременным становлением транспортной науки и внедрением ее достижений в технику и производство. Транспортная наука в России эволюционировала под влиянием политических, экономических и социальных условий жизни общества и государства. В развитии транспортной науки огромное значение имели транспортные вузы и их взаимодействие с учеными сообществами и практическими подразделениями транспорта.

Ученые транспортных вузов заслуживают пристального внимания к их научным трудам, ставшим фундаментом развития транспортной науки.

Перспективным направлением совершенствования транспортной науки являются фундаментальные и прикладные исследования в сфере цифровых технологий и разработка программного обеспечения по широкому применению искусственного интеллекта при решении всех транспортных задач и при обучении специалистов нового поколения, востребованных для высокотехнологичного транспорта России.

Литература

1. Раков, В. А. Электровозы серии ВЛ19 / В. А. Раков // Локомотивы отечественных железных дорог, 1845—1955. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва, 1995.
2. Повести моей жизни // Почетный академик Н. А. Морозов. — Москва : Изд-во Академии наук СССР, 1962.

3. Роль российской академии наук в развитии железнодорожного транспорта страны / О. В. Белый // Транспорт Российской Федерации. — 2012. — № 3—4 (40—41).

References

1. Rakov, V. A. Elektrovozy serii VL19 [Electric locomotives of the VL19 series]/ V. A. Rakov // Lokomotivy otechestvennykh zheleznykh dorog, 1845—1955. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva, 1995.
2. Povesti moyey zhizni [Stories of my life] // Pochetnyy akademik N. A. Morozov. — Moskva : Izd-vo Akademii nauk SSSR, 1962.
3. Rol' rossiyskoy akademii nauk v razvitii zheleznodorozhnogo transporta strany [The role of the Russian Academy of Sciences in the development of the country's railway transport]/ O. V. Belyy // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2012. — № 3—4 (40—41).

ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РОССИИ

УДК 656(062)

© Яньшина Ирина Валерьевна

— доцент кафедры английского языка факультета «Мировая экономика» Дипломатической академии МИД России

Психологические особенности дистанционного обучения

Аннотация. В связи с распространением коронавирусной инфекции дистанционное обучение стало неотъемлемой частью учебного процесса в школах, колледжах и вузах. Преподаватели и студенты должны были адаптироваться к новым условиям в короткое время. Некоторые из обеих категорий столкнулись с серьезными психологическими последствиями, а для многих, наоборот, такой вид обучения оказался положительным опытом. В данной статье рассматриваются преимущества и недостатки дистанционного обучения, а также практические рекомендации по преодолению сложностей, принимая во внимание мировой опыт данного процесса.

Ключевые слова: дистанционное обучение; распространение коронавирусной инфекции; эпидемия COVID-19.

© Irina V. Yanshina

— associate professor of the English language department of the faculty “World Economy” of the Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation

Psychological features of distance learning

Abstract. Due to the spread of coronavirus infection, distance learning has become an integral part of the educational process at schools, colleges and universities. Teachers and students had to adapt to the new conditions in a short time. Some of both categories have experienced severe psychological consequences, while for many, on the contrary, this type of training has proven to be a positive experience. The current paper has discussed the advantages and disadvantages of distance learning, as well as given practical recommendations for overcoming the difficulties, taking into account the world experience of this process.

Keywords: distance learning; spread of coronavirus infection; epidemic COVID-19.

В связи с распространением эпидемии COVID-19 большинство университетов мира объявили о переходе на дистанционное обучение. Студентам и преподавателям пришлось привыкать к обучению онлайн: осваивать новые платформы, современные онлайн-пособия и методики преподавания. Такие стремительные изменения в системе преподавания и обучения по разному повлияли на психологическое состояние обеих групп.

Несомненно, любые глобальные изменения в восприятии окружающего мира всегда вызывали стресс у человека. Насколько серьезные последствия вызывает такой стресс, зависит от изначального психологического состояния человека, личного опыта, уровня развития и эрудиции. Специалисты также допускают и такой вариант, когда негативные последствия могут развиваться намного позже. Пока остается непонятным: люди с определенными чертами характера больше склонны к онлайн-деятельности, либо изменение личности происходит в процессе длительного контакта с онлайн-технологиями. Многочисленные исследования показали, что дистанционное обучение больше подходит визуалам (людям, которые видят мир через призму изображения), в то время как аудиалы (люди, которые познают мир через органы слуха) часто испытывают затруднения при освоении электронных ресурсов [1].

В первую очередь на психологическое состояние во время пандемии влияет осознание того, что в любой момент человек может заразиться крайне опасной для здоровья и жизни инфекцией, что провоцирует состояние сильной тревоги. Онлайн-обучение предполагает не только проведение дистанционных занятий, но и домашнее задание, которое подразумевает использование онлайн-ресурсов самостоятельно, что вызывает состояние тревожности и фрустрации.

Как известно, необходимым условием для любого успешного учебного процесса является высокая мотивация студентов. Однако большое количество студентов, перейдя от общения лицом к лицу с преподавателем к «общению с компьютером», потеряли такой стимул, значительно снизили способность воспринимать информацию и наблюдали существенное снижение когнитивных функций. Многие студенты отмечали нарастающую тревожность, связанную с отсутствием социальных контактов и общения с однокурсниками, интровертированность, погруженность в собственные переживания, холодность и неэмоциональность, недостаток эмпатии, склонность к конфликтам, эгоцентризм и недостаток ответственности [2].

Преподаватель в свою очередь не может дистанционно наблюдать за эмоциональным состоянием студентов и оперативно реагировать на их потребности. Отсутствие непосредственного контакта между

преподавателем и студентом значительно снижает степень личного влияния преподавателя на получение знаний студентом.

Отдельно нужно остановиться на процессе оценки знаний студентов. Постоянное отслеживание своих результатов работы онлайн, особенно на цветных графиках, приводит к серьезному стрессу, а в некоторых случаях к попыткам самоповреждения и самоубийства. Учитывая мировую статистику, самыми распространенными психологическими последствиями онлайн обучения являются депрессия и тревожность.

Отчисляемость у студентов на дистанционном обучении на 20—50% выше, чем у студентов на традиционном обучении. Завершивших обучение среди студентов традиционного обучения на 10—20% выше, чем среди студентов онлайн обучения [URL: <https://infourok.ru/psihologicheskie-aspekti-distancionnogo-obucheniya-2431749.html> (дата обращения: 16 ноября 2021 г.)].

В связи с вышеупомянутыми недостатками онлайн-обучения хотелось бы остановиться на рекомендациях специалистов-психологов по их преодолению.

В первую очередь преподаватель должен вдохновлять студентов преодолевать трудности дистанционного обучения, позиционируя при этом позитивный пример психологического здоровья. Необходимо создать атмосферу доверия и взаимной помощи, сформировать мотивацию активного участия студента, организовывать мероприятия с целью сплочения дистанционной учебной группы, с помощью разнообразных материалов стимулировать участие студентов в учебном процессе, ориентироваться на практическое использование теоретических знаний и использовать понятные термины и примеры. Важно укреплять и поддерживать уверенность студентов в том, что они успешно справляются с программой, и поощрять на каждом этапе ее преодоления [1].

Необходимо признать, что наряду с негативными последствиями введения дистанционного обучения, несомненно, есть и преимущества. Основным является доступность образовательного процесса из любой точки местонахождения студента и преподавателя в любое время суток.

Используя теоретический опыт онлайн-обучения, появилась возможность применить эти знания на практике. По прогнозам, в ближайшем будущем студент будет тратить 40% времени, обучаясь онлайн, 40% — оффлайн и 20% времени будет потрачено на самостоятельное обучение [URL: <https://infourok.ru/psihologicheskie-aspekti-distancionnogo-obucheniya-2431749.html> (дата обращения: 16 ноября 2021 г.)].

Тревожность в разумных пределах необходима для мобилизации сил, концентрации внимания, поиска и выполнения необходимых решений.

Используя огромное количество онлайн-ресурсов, и преподаватели, и студенты имеют возможность обратиться ко многим источникам учебной

информации (электронные библиотеки, банки данных, базы знаний и т.д.).

В связи с неизбежным внедрением цифровых технологий и онлайн-общением, в целом, дистанционное обучение является неотъемлемой частью данного процесса. Это стимулирует учебные заведения создавать новые платформы, программы обучения, а также способствовать повышению квалификации преподавателей и студентов. Расширяя таким образом кругозор студентов, дистанционное обучение развивает критическое и творческое мышление, что создает дополнительную возможность для переживаний положительных эмоций от достижений и результатов обучения.

Исследования показали, что у большинства студентов развивались такие качества, как дисциплинированность, ответственность, самостоятельность и целеустремленность. У большинства студентов значительно возросла грамотность в сфере информационных технологий.

По стоимости дистанционное обучение на 50—60% дешевле очного обучения, что позволяет более эффективно использовать учебные площади, технические и транспортные средства, что значительно снижает затраты на подготовку специалистов.

Учитывая преимущества и недостатки онлайн-обучения, а также способы и пути их устранения, можно сделать вывод, что в условиях пандемии, когда невозможно посещать учебное заведение, онлайн-обучение является наилучшим способом продолжить обучение при наличии доступа к интернету и соответствующих технических средств. В то же время надо также признать, что онлайн-обучение, а также общение студентов в виртуальном мире никогда не заменит реального офлайн-общения. Дистанционное образование вне пандемии является перспективным способом получения образования в отдаленных от столиц районах, наилучшей возможностью для лиц с ограниченными возможностями, а также для людей, которые повышают свою квалификацию или обучаются новым профессиям в течении всей жизни [URL: <https://infourok.ru/psihologicheskie-aspekti-distancionnogo-obucheniya-2431749.html> (дата обращения: 16 ноября 2021 г.)]. Что касается вузов, в целом дистанционное обучение благоприятно влияет на образовательный процесс, способствует развитию индивидуальных навыков целеполагания, самостоятельного мышления, инициативности и ответственности как преподавателей, так и студентов.

Литература

1. Воробьева, Т. А. Психологические особенности электронного обучения / Т. А. Воробьев // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/psihologicheskie-osobennosti-elektronnogo-obucheniya> (дата обращения: 15 ноября 2021 г.).
2. Мараховская, Н. В. Психолого-педагогические средства преодоления познавательных барьеров в дистанционном обучении / Н. В. Мараховская // dissercat.com // URL: <https://www.dissercat.com/content/psikhologo-pedagogicheskie-sredstva-preodoleniya-poznavatelnykh-barerov-v->

distantcionnom-obu (дата обращения: 13 ноября 2021 г.).

3. Боярко, Т. Н. Психологические особенности дистанционного образования // URL: <https://videouroki.net/razrabotki/psikhologhichieskie-osobiennosti-distantcionnogho-obrazovaniia.html> (дата обращения: 13 ноября 2021 г.).

References

1. Vorob'yeva, T. A. Psikhologicheskiye osobennosti elektronnoy obucheniya [Psychological characteristics of e-learning]/ T. A. Vorob'yev // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/psikhologicheskie-osobennosti-elektronnoy-obucheniya> (дата обращения: 15 ноября 2021 г.).
2. Marakhovskaya, N. V. Psikhologo-pedagogicheskiye sredstva preodoleniya poznavatel'nykh bar'yerov v distantcionnom obuchenii [Psychological and pedagogical means of overcoming cognitive barriers in distance learning]/ N. V. Marakhovskaya // dissercat.com // URL: <https://www.dissercat.com/content/psikhologo-pedagogicheskiye-sredstva-preodoleniya-poznavatelnykh-barerov-v-distantcionnom-obu> (дата обращения: 13 ноября 2021 г.).
3. Boyarko, T. N. Psikhologicheskiye osobennosti distantcionnoy obrazovaniya [Psychological features of distance education] // URL: <https://videouroki.net/razrabotki/psikhologhichieskie-osobiennosti-distantcionnogho-obrazovaniia.html> (дата обращения: 13 ноября 2021 г.).

ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РОССИИ

УДК 796

© Греков Юрий Алексеевич

— кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры
«Физическая культура и спорт» Академии базовой подготовки
Российского университета транспорта (МИИТ)
grek_of@mail.ru

Занятия физической культурой во время пандемии для поддержания здоровья студента

Аннотация. Данная статья посвящена опросу и оценке среди студентов транспортного вуза процесса занятий физической культурой во время пандемии. Показано отношение студентов к самостоятельным занятиям по физической культуре, как необходимого условия поддержания их здоровья. Рассмотрены цели и используемые средства в таких занятиях во время пандемии, а также субъективная оценка результатов таких занятий.

Ключевые слова: физическая культура; пандемия; мотивация.

© Yuriy A.I. Grekov

— Candidate of Pedagogical Sciences, docent, associate professor
of the department “Physical Training and Sport”
of the Russian University of Transport

Physical training during a pandemic to maintain good health of a student

Abstract. The current paper has presented a survey and evaluation of the process of physical training among the students of the transport university during a pandemic. There has been shown the attitude of students to independent physical training lessons as a necessary condition for maintaining their health. There have been considered the goals and means used at such lessons during a pandemic, as well as the subjective evaluation of the results of such lessons.

Keywords: physical training; pandemic; motivation.

Введение

Не так давно весь мир и наша страна столкнулись с пандемией коронавирусной инфекции COVID-19, в связи с чем образовательные учреждения были переведены в дистанционный режим.

В настоящее время преподаватели высшей школы вынуждены приспосабливаться к еще большим проблемам приобщения и мотивации студентов к занятиям физической культурой со все уменьшающейся контактной работой со студентами [1—3]. Многими авторами отмечено, что школьникам не прививается необходимость владения знаниями по физической культуре, по методикам построения занятий, по контролю за состоянием своего организма во время занятий, поэтому острым встает вопрос, как студенты (абитуриенты) занимаются дистанционно и в том числе самостоятельно физкультурой [4; 5]. Ведь, с одной стороны, заниматься физическими упражнениями необходимо, особенно, когда физическая активность значительно снижается из-за вышеупомянутых проблем, а с другой стороны, еще более важно не навредить своему организму нерациональной нагрузкой.

Организация исследования

Нами был проведен опрос среди студентов в возрасте 18—21 год. Суть опроса заключалась в выяснении потребности молодежи в занятиях физической культурой во время пандемии: занимались опрошенные или нет, каким образом проходили их занятия физической культурой, где они занимались и помогли ли им эти занятия. Было опрошено 80 студентов первого курса Российского университета транспорта.

На вопрос «Занимались ли вы физической культурой во время пандемии на постоянной основе?» (рис. 1) большая часть студентов (63%) ответила «да», 37% выбрали ответ «да, но не на постоянной основе». Это, в свою очередь, означает, что у данной группы людей не было четкого расписания, плана по проведению занятий физической культурой.

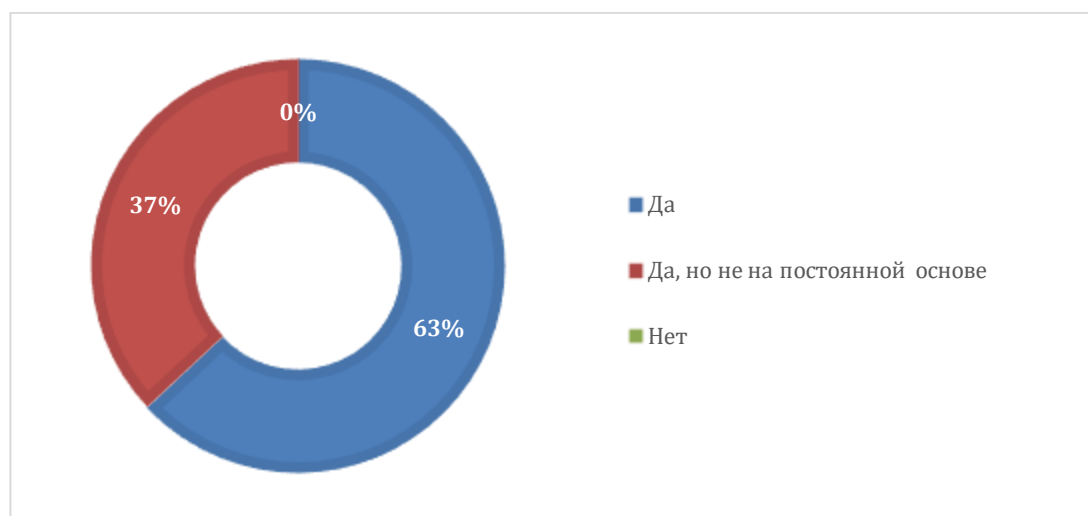


Рис. 1. Ответы респондентов на вопрос «Занимались ли вы физической культурой во время пандемии на постоянной основе?»

Большая часть респондентов (69%) ответила, что целями их занятий физической культурой во время пандемии было поддержание здоровья и физической формы (рис. 2), 9% выбрали ответ «по медицинским показаниям», что также можно расценивать, как поддержание здоровья. Данные студенты, вероятно, занимались физической культурой и до пандемии, в то время как 22% опрошиваемых выбрали ответ «просто так», что говорит о том, что необходимость занятия физической культурой у них появилась из-за большого количества свободного времени.



Рис. 2. Ответы респондентов на вопрос: «Каковы были ваши цели занятий физической культурой во время пандемии?»

На вопрос «Где вы занимались физической культурой во время пандемии?» ответы респондентов распределились следующим образом (рис. 3): 39% провели занятия физической культурой в домашних условиях; 31% провели занятие вне дома (парки, уличные спортивные площадки и т.д.); 15% респондентов во время пандемии уехали за город и еще 15% опрошиваемых выбрала вариант ответа «другое».



Рис. 3. Ответы респондентов на вопрос «Где вы занимались физической культурой во время пандемии?»

Также студентам был задан вопрос, какие средства они использовали в своих занятиях физической культурой во время пандемии. По их ответам можно сделать следующие выводы (рис. 4): у подавляющего большинства респондентов (70%) был собственный план проведения физических тренировок; остальные занимались по готовым видеоурокам (15%), по индивидуальным тренировкам (7,5%) и т.д.

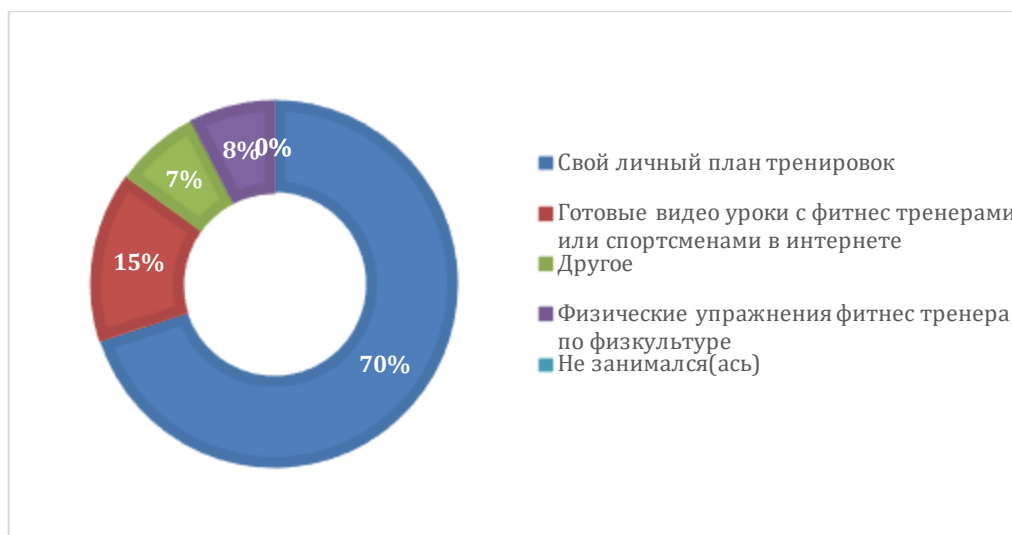


Рис. 4. Ответы респондентов на вопрос: «Какие средства вы использовали в своих занятиях физической культурой?»

22% опрошенных, которые использовали в своих занятиях фитнес-приложения или интернет-сайты, пользовались приложениями в системе IOS, 31% — приложениями на Андроид, 22% выбрали другое (такие приложения, как *YogaClub*, видеоуроки с Хлоей Тинг, *YouTube*-канал «22×22»).

54% респондентов остались довольны использованием в своих занятиях фитнес-приложений или интернет-сайтов, а 9% недовольны.

На вопрос «Изменилось ли ваша физическая форма после пандемии?» 66% ответили, что стали выглядеть лучше, и 34% ответили, что ничего не изменилось (рис. 5).

46% опрошенных стали чувствовать себя лучше, еще 46% отметили, что их состояние не изменилось, а у 8% опрошенных состояние ухудшилось, основная часть из которых на момент опроса переболели коронавирусом.

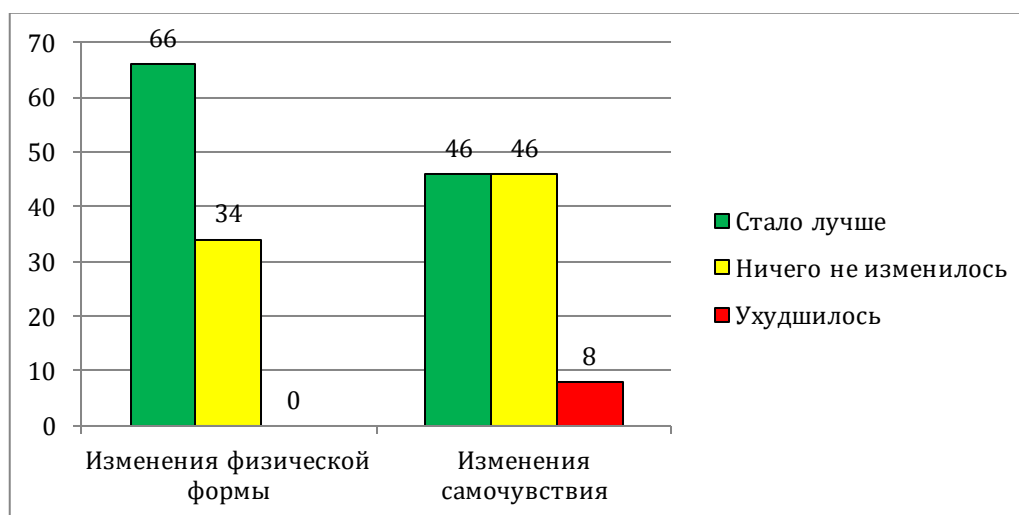


Рис. 5. Ответы респондентов о состоянии их физической формы и самочувствия после пандемии в процентах

Заключение

По результатам опроса можно сделать вывод, что большинство людей во время пандемии занимались физической культурой, где большая часть предпочитала свой личный план тренировок, а другая готовые видеоуроки или же приложения с готовым планом тренировок. Также опрошенные поделились тем, какими приложениями и сайтами тренировок они пользовались.

У большей части опрошенных физическая форма и состояние улучшились, у второй половины не изменились, и только у меньшей части физическая форма после пандемии стала хуже.

Литература

1. Греков, Ю. А. Физическая культура в жизни студента (абитуриента) в режиме глобальной карантинной изоляции / Ю. А. Греков, Д. А. Гурьев // Актуальные проблемы развития и совершенствования системы физического воспитания для подготовки специалистов в транспортной отрасли : Труды II Международной научно-практической конференции. — Москва, 2020.
2. Ефремов, А. Д. Исследование мотивации студентов РУТ (МИИТ) к физкультурно-спортивной деятельности / А. Д. Ефремов, Ю. А. Греков // Физическое воспитание, спорт, физическая реабилитация и рекреация: проблемы и перспективы развития : Материалы X Юбилейной международной научно-практической конференции. — Красноярск : Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М. Ф. Решетнева, 2020.
3. Постол, О. Л. Гимнастика Йосиро Цуцуми на занятиях по физической культуре в транспортном вузе в условиях пандемии / О. Л. Постол, О. Н. Панкратова // Ученые записки университета имени П. Ф. Лесгафта. — 2021. — № 4 (194). — С. 361—365.
4. Элипханов, С. Б. Значение теоретических знаний по освоению предмета «Физическая культура» в непрерывном образовании школьников и студентов / С. Б. Элипханов, А. А. Батукаев, А. А. Цетиев // Ученые записки университета имени П. Ф. Лесгафта. — 2017. — № 12 (154). — С. 316—319.
5. Кучкова, Л. А. Анализ отношения студентов медицинского университета к

здоровому образу / Л. А. Кучкова, А. Ю. Шредер, М. К. Рахметоллаева // Омские социально-гуманитарные чтения: материалы XII Международной научно-практической конференции. — Омск, 2019.

References

1. Grekov, YU. A. Fizicheskaya kul'tura v zhizni studenta (abituriyenta) v rezhime global'noy karantinnoy izolyatsii [Physical culture in the life of a student (applicant) in the mode of global quarantine isolation]/ YU. A. Grekov, D. A. Gur'yev // Aktual'nyye problemy razvitiya i sovershenstvovaniya sistemy fizicheskogo vospitaniya dlya podgotovki spetsialistov v transportnoy otrasli : Trudy II Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva, 2020.
2. Yefremov, A. D. Issledovaniye motivatsii studentov RUT k fizkul'turno-sportivnoy deyatel'nosti [Research of motivation of RUT students to physical culture and sports activity]/ A. D. Yefremov, YU. A. Grekov // Fizicheskoye vospitaniye, sport, fizicheskaya rehabilitatsiya i rekreatsiya: problemy i perspektivy razvitiya : Materialy KH Yubileynoy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Krasnoyarsk : Sibirskiy gosudarstvennyy universitet nauki i tekhnologiy imeni akademika M. F. Reshetneva, 2020.
3. Postol, O. L. Gimnastika Yosiro Tsutsumi na zanyatiyakh po fizicheskoy kul'ture v transportnom vuze v usloviyakh pandemii [Yoshiro Tsutsumi gymnastics in physical education classes in a transport university in a pandemic]/ O. L. Postol, O. N. Pankratova // Uchenyye zapiski universiteta imeni P. F. Lesgafta. — 2021. — № 4 (194). — S. 361–365.
4. Elipkhanov, S. B. Znacheniyе teoreticheskikh znaniy po osvoyeniyu predmeta «Fizicheskaya kul'tura» v nepreryvnom obrazovanii shkol'nikov i studentov [The value of theoretical knowledge on the development of the subject "Physical culture" in the continuous education of schoolchildren and students]/ S. B. Elipkhanov, A. A. Batukayev, A. A. Tsetiyev // Uchenyye zapiski universiteta imeni P. F. Lesgafta. — 2017. — № 12 (154). — S. 316–319.
5. Kuchkova, L. A. Analiz otnosheniya studentov meditsinskogo universiteta k zdorovomu obrazu [Analysis of the attitude of medical university students to a healthy image]/ L. A. Kuchkova, A. YU. Shreder, M. K. Rakhmetollayeva // Omskiye sotsial'no-gumanitarnyye chteniya: materialy XII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Omsk, 2019.

ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РОССИИ

УДК 796.011.3

© **Овсянникова Марина Андреевна**

— кандидат педагогических наук,
доцент кафедры «Физическая культура»
Российского университета транспорта (МИИТ)
mikhailova-marishka@yandex.ru

Влияние физической нагрузки различной направленности на устойчивость внимания студентов вуза транспортной отрасли

Аннотация. В статье рассматривается, как воздействуют различные виды оздоровительной гимнастики на внимание студентов транспортной отрасли. Описан метод 25-значных одноцветных цифровых таблиц, даны референсные значения. Установлены фоновые величины устойчивости внимания и определено, что студенты в середине учебного дня достигают хорошего уровня концентрации внимания. Детально представлены средства и предложенная нагрузка на занятиях по «Физической культуре», также плотность занятия, продолжительность, субъективные показатели нагрузки. Описано содержание урока по хатха-йоге и функциональному тренингу. Приведены результаты исследования способности концентрироваться на одном и том же действии после нагрузки у занимающихся. Установлено, что занятие хатха-йогой улучшает внимание и в то же время обладает всеми преимуществами кардионагрузок. Представлен вывод, что занятие спортом улучшает способность мозга концентрироваться на определенной задаче. Для того чтобы легче справляться со стрессом, нагрузками, которые предполагает обучение в вузе, необходимо заниматься физической культурой.

Ключевые слова: внимание; физические нагрузки; хатха-йога; функциональный тренинг; физическая культура.

© **Marina An. Ovsyannikova**

— Candidate of Pedagogical Sciences, associate professor
of the department “Physical Training and Sport”
of the Russian University of Transport

The effect of various physical activities on the attention stability of the transport university students

Abstract. The current paper has examined the effect of different types of health-improving gymnastics on the attention of transport university students. There has been described the method of 25 one-color digital tables, there have been given reference values. There have been determined the background values of the attention stability and it has been determined that students in the middle of the school day achieve a good level of concentration. There have been described the means and the proposed physical activity at the physical training lessons, as well as the density of the lesson, duration, subjective indicators of physical activity. There has been described the content of the hatha yoga lesson and functional training lesson. There have been given the study results on the ability to concentrate on one and the same activity among the students. It has been found that doing hatha yoga improves attention and at the same time has all the benefits of cardio. There has been concluded that exercising improves the brain's ability to concentrate on a specific task. In order to more easily cope with stress, the activities that university involves, it is necessary to do physical training.

Keywords: attention; physical activity; hatha yoga; functional training; physical training.

Известно, что физические нагрузки позитивно воздействуют на работу всего нашего организма, что, собственно, напрямую связано с результативностью учащихся.

Цель исследования — изучить, как двигательная активность влияет на внимание учащихся; выяснить, какой вид физической активности лучше всего воздействует на человека.

Чтобы узнать, как влияют физические нагрузки на здоровье и внимание обучающихся, было принято решение провести исследование с участием первокурсников в возрасте 17—19 лет (с основной медицинской группы). В исследовании приняли участие стабильно занимающиеся спортивной деятельностью, чувствующие себя хорошо, было принято решение сравнить два вида физических нагрузок — функциональный тренинг и хатха-йогу и их влияние на устойчивость внимания. Для этого было создано две команды. В первой приняли участие восемь первокурсников, а во второй девять. Для оценки способности концентрироваться на одном и том же действии был взят метод оценки распределения и устойчивости внимания с помощью 25-значных одноцветных цифровых таблиц. Участникам исследования необходимо было пройти тестирование до тренировок и после.

Методика исследования: испытуемый просматривает первую таблицу

(рис. 1) и находит в ней все цифры от 1 до 25. Затем то же самое он делает со всеми остальными таблицами. Учитывается время, затраченное на поиск всех цифр в каждой таблице. Определяется среднее время работы с одной таблицей. Для этого подсчитывается сумма времени, необходимого для всех пяти таблиц, которая затем делится на 5. В результате получается средний показатель работы с одной таблицей. Это и есть числовой индекс распределения внимания студента. Суть методики заключается в том, что каждому участнику дается пять таблиц, в которых он на время должен поочередно найти все цифры от 1 до 25.

А					Б				
9	5	11	23	20	21	12	7	1	20
14	25	17	1	6	6	15	17	3	18
3	21	7	19	13	19	4	8	25	13
18	12	24	16	4	24	2	22	10	5
8	15	2	10	22	9	14	11	23	16

В					Г					Д				
22	25	7	21	11	14	18	7	24	21	5	14	12	23	2
6	2	10	3	23	22	1	10	9	6	16	25	7	24	13
17	12	16	5	18	16	5	8	20	11	11	3	20	4	18
1	15	20	9	24	23	2	25	3	15	8	10	19	22	1
19	13	4	14	8	19	13	17	12	4	21	15	9	17	6

Рис. 1. Примеры таблиц для оценки распределения и устойчивости внимания

Если от первой до пятой таблицы это время меняется незначительно и разница во времени, затраченном на просмотр отдельных таблиц, не превышает 10 секунд, то внимание считается устойчивым. В противоположном случае делается вывод о недостаточной устойчивости внимания.

По результатам первого теста, проходившего до физических нагрузок, было выявлено, что тестируемые обеих групп в равной степени справились хорошо. Четыре участника из первой группы справились. Во второй группе тестируемых получилось всего у троих человек.

Далее учащимся было предложены два вида оздоровительных гимнастик — функциональный тренинг (первая группа) и хатха-йога (вторая группа). Первая группа провела интенсивную разминку под музыкальное сопровождение 130—140 ударов в минуту. Включались упражнения для «разогрева» тела, вовлекающие в работу большие мышечные группы, растягивания мышц и подготовки к предстоящей работе. В основной части урока выполнялись движения со специальным оборудованием: фитболы, бодибары, гантели. Упражнения были не изолированные (на определенную группу мышц), а вовлекающие в работу практически все тело. Так как исследование пришлось на начало учебного года, количество повторений было от 10 до 15 раз с 1—2 подходами.

Студентам было разрешено отдыхать по необходимости. Так как студенты летом реже занимались спортом, было видно, что нагрузка была большая для их организма. Частота пульса по окончании тренировки составила 150—160 ударов в минуту. Студенты после тренировки выглядели уставшими, выделился пот (рис. 2).

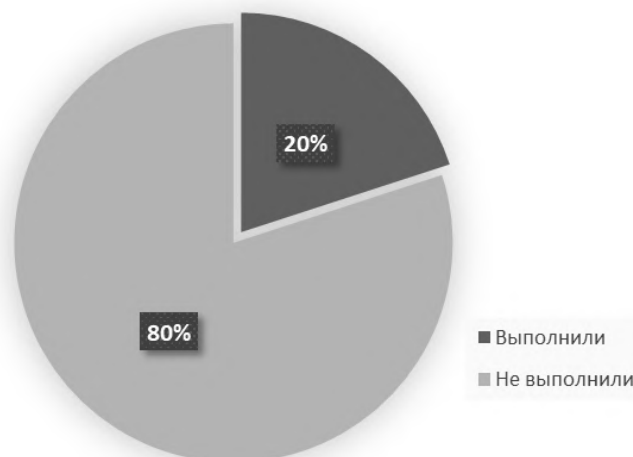


Рис. 2. Устойчивость внимания первой группы после нагрузки

Во второй группе для начала была проведена постановка правильного дыхания, медитация, далее использовались такие упражнения, как: базовые позы лежа, асаны стоя, классические балансы на одной ноге, простые позы сидя, перевернутые асаны. Данные упражнения выполнялись от 30 секунд до 1,5 минуты. Не все студенты могли выполнить эти упражнения, так как занимались хатха-йогой впервые. В результате данной тренировки общее состояние участников было бодрое. Частота пульса составила 110—120 ударов в минуту (рис. 3).

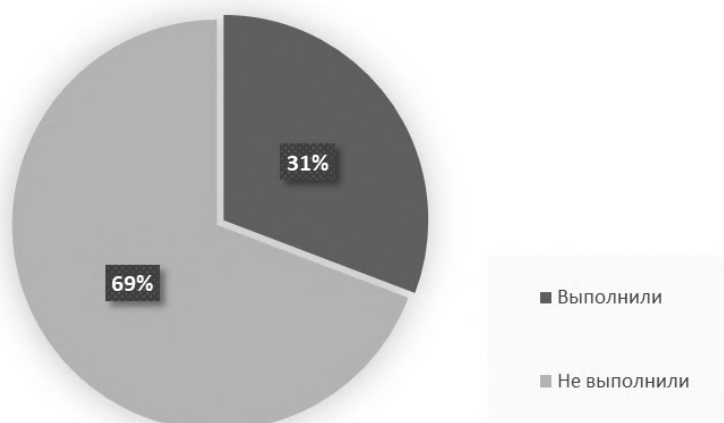


Рис. 3. Устойчивость внимания второй группы после нагрузки

После проведенных физических нагрузок было повторно прохождение теста. В первой группе справились с заданием всего два человека из восьми. Во второй группе четыре из девяти человек (рис. 4).

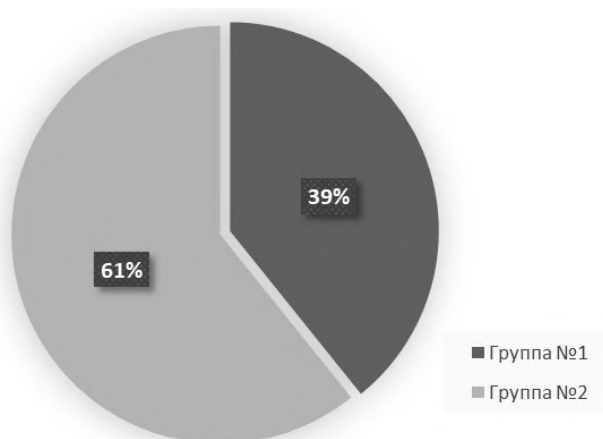


Рис. 4. Устойчивость внимания групп после нагрузки

На основе полученных результатов можно резюмировать, что занятия хатха-йогой улучшают внимание и в то же время обладают всеми преимуществами кардионагрузок. За счет проработки всего тела и постепенной нагрузки она подходит как новичкам, так и продвинутым. При функциональном тренинге показатели ухудшились, так как тестирование проводилось сразу после нагрузки.

Итак, занятие спортом увеличивает способность мозга концентрироваться на определенной задаче. Также позволяет легче переносить умственные нагрузки, связанные с учебной деятельностью. Соответственно, если мы хотим развивать свои физические качества и умственные способности, то необходимо на регулярной основе заниматься физической культурой.

ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РОССИИ

УДК 796.011.3

© **Постол Ольга Львовна**

— кандидат педагогических наук, доцент,
доцент кафедры «Физическая культура и спорт»
Российского университета транспорта (МИИТ)

© **Михайлина Наталья Сергеевна**

— преподаватель Правового колледжа
Российского университета транспорта (МИИТ)

Использование гимнастики Казудзо Ниши на самостоятельных занятиях по физическому воспитанию в вузе в период пандемии

Аннотация. Пандемия COVID-19 весьма негативно отразилась на здоровье населения всех стран. Учеными мирового сообщества отмечается существенно повышенный уровень тревожности студенческой молодежи. В данной статье рассматривается система оздоровления Кацудзо Ниши, которая направлена на возвращение здоровья человека. Выполнение упражнений Кацудзо Ниши помогают студентам справляться со стрессом, снимать нервное напряжение, улучшать эмоциональное и психофизическое состояние. Особенно полезна и незаменима гимнастика Кацудзо Ниши в условиях самоизоляции и в периоды, когда студенты были на дистанционном обучении из-за ситуации с пандемией COVID-19.

Ключевые слова: гимнастика Казудзо Ниши; пандемия COVID-19; дистанционное обучение.

© **Olga L. Postol**

— Candidate of Pedagogical Sciences, docent,
associate professor of the department “Physical Training and Sport”
of the Russian University of Transport

© **Nataliya S. Mikhailina**

— lecturer of the Law College of the Russian University of Transport

**The use of Kazudzo Nishi’s gymnastics at independent physical
training lessons at the university during a pandemic**

Abstract. The pandemic COVID-19 has had a very negative impact on the health of the population of all countries. Scientists of the world community have noted a significantly increased level of anxiety among students. The current paper has considered the Katsuzo Nishi's health improvement system, which is aimed at improving human health. Katsuzo Nishi exercises help students to cope with stress, relieve nervous tension, improve emotional and psychophysical condition. Katsuzo Nishi's gymnastics is especially useful and indispensable in self-isolation and during periods when students were on distance learning due to the situation with the COVID-19 pandemic.

Keywords: Katsuzo Nishi's gymnastics; pandemic COVID-19; distance learning.

Пандемия COVID-19, вызвав большой кризис для мировой медицины, общества и здравоохранения, очень негативно отразилась на здоровье студентов в целом (физическом и психическом). Ученые отмечают весьма повышенный уровень тревожности населения, особенно среди молодежи.

Постоянные волнения и стресс, отсутствие режима сна, несбалансированное питание, периодическое дистанционное обучение у экранов мониторов — вот результат последствий, с которыми пришлось столкнуться всем студентам из-за пандемии COVID-19, что привело к набору лишнего веса, малоподвижному образу жизни, серьезным заболеваниям. Но несмотря на вышеперечисленные факторы, в современном обществе все больше становится популярным быть здоровым и красивым человеком, особенно в период пандемии.

До пандемии студенты Российского университета транспорта уже были ознакомлены с практикой оздоровительной гимнастики Кацудзо Ниши благодаря лекционным материалам секции «Физическая культура» Юридического института МИИТ, что позволило поддерживать свое физическое состояние на карантине во время самоизоляции.

В последние 20 лет все чаще оздоровительные гимнастики Востока используются в практике физического воспитания вузов России (цигун, ушу, йога, тайцзицюань и др.), они помогают быстрее восстановить организм после нагрузки, снять стресс и нервное напряжение, улучшению уровня психофизического состояния учащихся.

На сегодняшний день известно множество способов поддержания тела и здоровья в хорошей форме, но именно оздоровительные гимнастики Востока являются одними из наиболее действенных и простых в использовании в домашних условиях для поддержания и повышения иммунитета [1; 4]. Применение гимнастик Востока на самостоятельных занятиях физической культурой способствуют наилучшей адаптации организма студентов к окружающей социальной и природной среде.

Для снижения уровня тревожности и стресса у студенческой молодежи в период пандемии COVID-19 на занятиях по физической культуре

применяли программу оздоровления с использованием восточных гимнастик (хатха-йога, китайская гимнастика «восемь кусков парчи», гимнастика для рук и ладоней Й. Цуцуми, оздоровительная гимнастика Кацудзо Ниши и др.) [3].

Гимнастика японского ученого Кацудзо Ниши особенно эффективна, когда ее применяют в домашних условиях. Особенно полезна и незаменима эта гимнастика в условиях самоизоляции и в периоды, когда студенты были на дистанционном обучении из-за ситуации с пандемией COVID-19.

Обобщив величайший опыт древней и современной восточной медицины, К. Ниши создал свою систему оздоровления. Эта система базируется на шести золотых правилах. Если следовать рекомендациям Кацудзо Ниши, то можно сравнительно в небольшой период времени улучшить подвижность позвоночника и свое психофизическое состояние, нормализовать сон и эмоциональное состояние.

В детстве Кацудзо Ниши рос очень слабым и болезненным, и его доктора говорили, что он не сможет прожить и 20 лет. Но Ниши, создав свою систему оздоровления, полностью справился с болезнью и прожил долгую, насыщенную и счастливую жизнь.

Основные правила оздоровительной системы К. Ниши состоят в следующем.

1. Сон на твердой поверхности.
2. Сон на жестком валике (подушке).
3. Выполнение упражнения «Золотая рыбка».
4. Выполнение упражнений для капилляров.
5. Выполнение упражнения «Смыкание стоп и ладоней».
6. Выполнение упражнения для живота и спины.

Согласно системе оздоровления К. Ниши для улучшения качества сна, профилактики сколиоза необходимо спать на жесткой поверхности и жесткой подушке. Если же спать в мягкой постели, то это может привести к нарушениям в позвоночном столбе, в осанке. Твердая же постель позволит расслабить мышцы всего тела.

Часть его системы составляют важнейшие рекомендации о сбалансированном питании, правильном дыхании, упражнения для живота и спины, ежедневные несложные тренировки, такие как «золотая рыбка» или «вибрации». Выполнение большинства упражнений не занимает больше 5—10 минут и является отличным способом для поддержания здорового образа жизни студентов в домашних условиях в период пандемии COVID-19.

Физические упражнения очень просты в применении, не требуют дополнительной физической подготовки. После проведения большого количества времени у мониторов ноутбуков и телефонов, стало популярно делать перерыв для выполнения упражнений для укрепления мышц

спины и позвоночника. Методика К. Ниши помогает студентам наладить режим сна и питания в течение загруженной недели [2].

Вся система оздоровления Кацудзо Ниши является философией здорового образа жизни человека, следовавшего законам и правилам природы, и направлена на возвращение здоровья занимающегося, а не на лечение его болезни. Согласно учению К. Ниши человеку необходимо вернуть его настоящую суть — единого целого с природой, окружающей средой и Вселенной.

Литература

1. Биндусов, Е. Е. Повышение подготовленности и функционального состояния студенток видами оздоровительной гимнастики / Е. Е. Биндусов, М. А. Овсянникова // Культура физическая и здоровье. — 2016. — № 4 (59). — С. 100—106.
2. Кацудзо, Н. Алхимия здоровья. 6 «золотых» правил: система Кацудзо Ниши на практике/ Ниши Кацудзо. — Санкт-Петербург : Крылов, 2011.
3. Постол, О. Л. Использование оздоровительных гимнастик Востока на занятиях по физическому воспитанию для улучшения психического студентов в период пандемии / О. Л. Постол, О. Н. Панкратова // Ученые записки университета им. П. Ф. Лесгафта. — 2020. — № 6 (196). — С. 247—251.
4. Щадилова, И. С. К вопросу использования гипопрессивной гимнастики на занятиях физической культурой в вузе / И. С. Щадилова, Г. С. Смирнова // Физическое воспитание и спортивная тренировка. — 2019. — № 1 (27). — С. 63—68.

References

1. Bindusov, Ye. Ye. Povysheniye podgotovlennosti i funktsional'nogo sostoyaniya studentok vidami ozdorovitel'noy gimnastiki [Improving the fitness and functional state of female students by the types of health-improving gymnastics]/ Ye. Ye. Bindusov, M. A. Ovsyannikova // Kul'tura fizicheskaya i zdorov'ye. — 2016. — № 4 (59). — S. 100—106.
2. Katsudzo, N. Alkhimiya zdorov'ya. 6 «zolotykh» pravil: sistema Katsudzo Nishi na praktike [Alchemy of health. 6 "golden" rules: the Katsuzo system Nishi in practice]/ Nishi Katsudzo. — Sankt-Peterburg : Krylov, 2011.
3. Postol, O. L. Ispol'zovaniye ozdorovitel'nykh gimnastik Vostoka na zanyatiyakh po fizicheskomu vospitaniyu dlya uluchsheniya psikhicheskogo studentov v period pandemii [The use of health-improving gymnastics of the East in physical education classes to improve the mental health of students during a pandemic]/ O. L. Postol, O. N. Pankratova // Uchenyye zapiski universiteta im. P. F. Lesgafta. — 2020. — № 6 (196). — S. 247—251.
4. Shchadilova, I. S. K voprosu ispol'zovaniya gipopressivnoy gimnastiki na zanyatiyakh fizicheskoy kul'turoy v vuze [On the issue of using hypopressive gymnastics in physical culture lessons at a university]/ I. S. Shchadilova, G. S. Smirnova // Fizicheskoye vospitaniye i sportivnaya trenirovka. — 2019. — № 1 (27). — S. 63—68.

ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РОССИИ

УДК 796.011.3

© Смирнова Галина Анатольевна

— старший преподаватель

Российского университета транспорта (МИИТ)

Применение йоги на самостоятельных занятиях по физической культуре студентами Российского университета транспорта

Аннотация. Данная статья раскрывает потенциал йоги и целесообразность ее применения в качестве двигательной активности для студентов, в том числе при самостоятельных занятиях физической культурой. Практика йоги тесно связана с понятием здорового образа жизни и давно зарекомендовала себя как средство профилактики и поддержания здоровья всего организма, физического и психоэмоционального. Нетрадиционные виды гимнастики, адаптированные к классической системе физического воспитания в вузе, органично дополняют арсенал современного преподавателя высшей школы, что позволяет разнообразить традиционные занятия физической культурой и сохранить интерес студентов к данной дисциплине.

Ключевые слова: физическая активность; йога; самоизоляция; самостоятельные занятия.

© Galina An. Smirnova

— senior lecturer of the Russian University of Transport

The use of yoga by the students of the Russian university of transport at independent physical training lessons

Abstract. The current paper has revealed the potential of yoga and the feasibility of its use as a moving activity for students, including independent physical training lessons. The practice of yoga is closely related to the concept of a healthy lifestyle and has long established itself as a means of preventing and maintaining the health of the whole organism, physical and psycho-emotional condition. Non-traditional types of gymnastics, adapted to the classical system of physical training at university, organically complement the

arsenal of a modern higher school teacher, which allows diversifying traditional physical training lessons and maintaining students' interest to this discipline.

Keywords: physical activity; yoga; self-isolation; independent lessons.

Двигательная активность, как базовая составляющая здоровья и физической культуры человека всегда остается важной и актуальной темой. Стремительное развитие информационных технологий оказывает значительное влияние на формирование образа жизни современной студенческой молодежи. События, связанные с пандемией и распространением COVID-19, по всему миру приводят к резким изменениям во многих сферах нашей жизни, в том числе в образовательном процессе. Все чаще применяется дистанционная форма обучения. По данным статистики, показатели физических качеств обучающейся молодежи ухудшаются с каждым годом. А в период удаленного режима и ограничительных мер, связанных с профилактикой заболеваемости коронавирусной инфекцией, двигательная активность студентов снижается многократно, что приводит к неутешительным последствиям. Сокращение объема контактных практических занятий по дисциплине «Физическая культура и спорт» ставит непростые задачи перед современным преподавателем высшей школы. С каждым годом становится все сложнее сохранять интерес и вовлеченность современных студентов к физической активности, влиять на формирование здоровых привычек и желание к самостоятельным занятиям физической культурой, которые являются залогом здорового образа жизни студента, как в активный период молодости, в дальнейшей профессиональной трудовой деятельности молодого специалиста, так и на протяжении всей жизни [2].

Современная студенческая молодежь все чаще использует эргономичный подход в организации своего времени. Востребованными становятся короткие многофункциональные системы упражнений, которые могут выполняться в любом месте без использования дополнительного оборудования. По-прежнему остаются актуальными тренировка и занятия физкультурой в домашних условиях. В современной системе физического воспитания студентов широко используются нетрадиционные виды гимнастики, в том числе различные направления восточных оздоровительных практик, среди которых и многочисленные направления йоги [1].

Целью нашего исследования является изучение возможности применения гимнастики йоги как универсального и доступного комплекса упражнений для студентов в качестве оптимальной двигательной активности, в том числе при самостоятельных занятиях физической культурой и в условиях самоизоляции.

Наша задача — обучить студентов базовому комплексу гимнастики йоги «Приветствие Солнцу», представить различные варианты ее выполнения

для обеспечения возможности адаптировать занятие с учетом индивидуальных потребностей и физической подготовленности.

На сегодняшний день в мире представлены огромное разнообразие направлений йоги и ее расхожие интерпретации. В данной статье рассматривается самый известный и популярный комплекс традиционной йоги — Сурья Намаскар. В буквальном переводе с санскрита это означает *surya* — солнце, *namaskar* — поклонение, почитание. Этот комплекс считается полноценной практикой йоги, так как сочетает в себе все три основные понятия йоги как феномена: 1) выполнение асан (непосредственная работа с физическим телом); 2) пранайама (управление жизненной энергией через дыхание); 3) медитация/концентрация (способность максимально отрешиться от мыслей, вид самосозерцания, ведущий к духовному прозрению).

История существования Сурья Намаскар насчитывает не одно тысячелетие и носит глубоко философский и ритуальный характер. Современные исследователи традиций йоги склоняются к мнению, что первые упоминания упражнений составленных в комбинацию движений, упоминается в начале XX в., и принадлежат индийскому реформатору физического воспитания Пратидидхи Пантом, радже Аундха. Применение практики в том виде, в котором она известна сейчас, связывают с историческим трудом Шри Кришнамачарьи. Широкую популярность и распространение в кругах международной йоги «Сурья Намаскар» получила благодаря выдающемуся мастеру современной йоги БХС Айенгару и его последователям.

На сегодняшний день классический комплекс представляет собой последовательность смены различных положений тела в сочетании с дыханием и напоминает интенсивную разминку. Приветствие Солнцу — это идеальный комплекс из 12 положений тела (асан), повторяющихся по кругу, сначала с правой ноги, затем с левой. В комплексе чередуются наклоны и прогибы, выпады, различные положения тела в упоре лежа. Оптимальным количеством повторений комплекса принято считать 6—12 кругов. Кругом считается выполнение 12 положений тела с каждой ноги. Максимальным количеством повторений является 108 кругов. Уровень сложности определяется индивидуальной подготовленностью. Этот сбалансированный комплекс позволяет за короткое время задействовать все жизненно важные системы организма, принося равновесие на всех его уровнях. Комплекс абсолютно адаптивен и имеет разные вариации, которые можно менять и модифицировать (темп, количество циклов дыхания на одну асану, добавлять силовые элементы, усложнять асаны для развития гибкости и мобильности суставов, баланса), что дает возможность подстраивать комплекс под задачу занимающихся [<https://booksprime.ru/read-book/336717/1> (дата обращения: 1 ноября 2021 г.)].

Среди студентов Российского университета транспорта был проведен опрос с целью выявить ключевые аспекты, влияющие на выбор формы самостоятельных занятий. В опросе приняли участие 119 студентов первого курса разных специальностей. Большинство опрошенных отметили:

- продолжительность занятия (10—30 минут);
- в любом месте;
- не требует оборудования и инвентаря;
- вариативность уровня нагрузки в зависимости от физической подготовленности.

В качестве занятий, отвечающих соответствующим запросам, студентам первого курса было предложено освоить комплекс йоги «Приветствие Солнцу» (Сурья Намаскар). В каждое практическое занятие по физической культуре был включен этот комплекс. Упражнения использовались в начале занятия в качестве разминки, в заключительной части для снятия общего напряжения. Также были продемонстрированы и опробованы разные вариации выполнения данного комплекса с возможностью усложнения позиций тела (асан). Такой подход позволяет создавать вариативность при самостоятельной практике студентов с учетом индивидуальных потребностей и достигать прогресса в своих занятиях.

В индийской традиции Сурья Намаскар считается утренней практикой, ее рекомендуют выполнять ранним утром на восходе солнца. Если рассматривать эту практику как гимнастику йоги и разминочный комплекс для всего тела, то время дня для выполнения не имеет принципиального значения. А значит легко адаптируется под индивидуальный временной график современного студента. Утром это вполне может заменить утреннюю гимнастику, в течение дня — в качестве активной разминки и легкой кардионагрузки, для смены деятельности. Особенно важно это в условиях ограничений, связанных с COVID-19, когда студенты вынуждены полный учебный день проводить за монитором компьютера. В вечернее время — это отличная возможность снять как физическое напряжение, так и психоэмоциональное.

Разный стиль выполнения будет иметь разное воздействие на организм. Спокойный темп и удержание позиций/асан продолжительностью до трех и более циклов дыхания способствует успокоению и снятию стресса. Если освоить и добавить определенный тип дыхания практики йоги («уджайя»), в котором используется удлиненный вдох и выдох, то в центральную нервную систему поступает сигнал, активизирующий парасимпатическую часть нервной системы. Именно это оказывает общий успокоительный, расслабляющий и антистрессовый эффект на весь организм. В таком варианте достаточно будет выполнить 6—8 кругов. Выполнение в динамичном стиле, с добавлением силовых элементов оказывает тонизирующий эффект и дает хорошую кардионагрузку. При

интенсивном варианте выполнения надпочечники выбрасывают в кровь адреналин, тем самым комплексно и мощно воздействуя на весь организм в целом. «Приветствие Солнцу» активизирует дыхательную систему: бронхи расширяются, улучшается кровоснабжение легких, улучшается газообмен, сердечно-сосудистая система обеспечивает быструю доставку кислорода к работающим мышцам и выводит из организма углекислый газ, под действием адреналина из печени в кровь выделяется глюкоза, которая обеспечивает работу мышц и других тканей. Количество кругов для интенсивного варианта может быть от 6 до 12 и выше [<https://yogatherapia-conf.ru/articles/fiziologicheskie-effekty-vypolneniya-sudya-namaskar-v-bystrom-i-medlennom-rezhimakh/> (дата обращения: 1 ноября 2021 г.)].

При использовании данного комплекса как самостоятельно, так и на учебно-тренировочных занятиях в группе, необходимо учитывать общие противопоказания: повышенное давление, пупочная грыжа (в опасной фазе), повышенная температура, воспалительные процессы.

Комплекс упражнений йоги Сурья Намаскар («Приветствие Солнцу»), может быть рекомендован к применению на занятиях по физической культуре со студентами, в том числе самостоятельных, является полноценным, универсальным и доступным комплексом упражнений для студентов любого уровня физической подготовленности. Данный комплекс в некоторых случаях превосходит пользу от обычных физических упражнений. Эта практика уникальна по своему воздействию на организм. Активизируется дыхательная система, улучшается кровоток, лимфоток, повышается эластичность мышц, связок и подвижность суставов. Стимулируется пищеварительная, выделительная, нервная, эндокринная и гормональная системы. Происходит активация нейрофизиологических процессов в организме человека. Это отличный инструмент для регуляции психоэмоционального состояния. Особенно актуальным ее применение становится в период сессий и карантинных ограничительных мер.

Регулярные занятия вырабатывают навык самодисциплины и способствуют формированию правильной привычки. Разный уровень сложности открывает потенциал для развития в самостоятельной практике, повышает уверенность в себе и уровень самооценки. Комплекс дает возможность вносить разнообразие в любые виды физической активности, тем самым сохраняя и повышая интерес студентов к физической культуре. Также целесообразно использование гимнастики в качестве домашних тренировок на самоизоляции.

Литература

1. Постол, О. Л. Восточные оздоровительные гимнастики в системе физкультурного образования студентов транспортных вузов // О. Л. Постол, О. Н. Панкратова / Ученые записки университета им. П. Ф. Лесгафта. — 2020.

— № 4(182). — С. 353—355.

2. Романов, А. А. Физические упражнения как основное средство подготовки студентов / А. А. Романов, И. С. Щадилова, А. Ю. Савкин // Среднее профессиональное образование. — 2017. — № 3. — С. 16—18.

References

1. Postol, O. L. Vostochnyye ozdorovitel'nyye gimnastiki v sisteme fizkul'turnogo obrazovaniya studentov transportnykh vuzov [Eastern health-improving gymnastics in the system of physical education of students of transport universities] // O. L. Postol, O. N. Pankratova / Uchenyye zapiski universiteta im. P. F. Lesgafta. — 2020. — № 4(182). — S. 353—355.
2. Romanov, A. A. Fizicheskiye uprazhneniya kak osnovnoye sredstvo podgotovki studentov [Physical exercises as the main means of training students]/ A. A. Romanov, I. S. Shchadilova, A. YU. Savkin // Sredneye professional'naya obrazovaniye. — 2017. — № 3. — S. 16—18.

ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РОССИИ

УДК 796.011.3

© **Постол Ольга Львовна**

— кандидат педагогических наук, доцент,
доцент кафедры «Физическая культура и спорт»
Российского университета транспорта (МИИТ)

© **Ефимова Анастасия Михайловна**

— студент Российского университета транспорта (МИИТ)

Психологическое здоровье и стрессоустойчивость в жизни студентов транспортного вуза

Аннотация. В статье представлены основные положения о психофизическом состоянии молодежи в период пандемии, о том, как данная ситуация повлияла на психическое состояние студентов Российского университета транспорта (МИИТ). Проведенное авторами анкетирование среди студентов 1—5 курсов Университета выявило, что студенты первого курса испытывают большую психологическую нагрузку, что весьма отрицательно отражается на их психофизическом состоянии. Для снижения тревожности и стресса, улучшения психического состояния студентов на занятиях по физической культуре применяют методику оздоровления с использованием восточно-оздоровительных практик (элементы гимнастики цигун, дыхательную гимнастику К. Ниши, гимнастику Й. Цуцуми, гимнастику хатха-йога и др.). Здоровый образ жизни, средства физической культуры позволяют значительно улучшить психофизическое состояние молодежи в период пандемии COVID-19.

Ключевые слова: здоровый образ жизни; психофизическое состояние; карантин; пандемия COVID-19.

© **Olga L. Postol**

— Candidate of Pedagogical Sciences, docent, associate professor of the department “Physical Training and Sport” of the Russian University of Transport

© **Anastasiya M. Efimova**

— student of the Russian University of Transport

Psychological health and stress resistance in the life of transport university students

Abstract. The current paper has presented the main provisions on the psychophysical condition of young people during a pandemic, on the effect of this situation on the mentality of students of the Russian University of Transport . A survey conducted by the authors among students of 1-5 years of study has revealed that the first-year students experienced a great psychological stress, which had a very negative effect on their psychophysical condition. In order to reduce anxiety and stress, improve the mentality of students there have been used the eastern health-improving practices (elements of qigong gymnastics, K. Nishi's breathing exercises, Y. Tsutsumi's gymnastics, hatha yoga gymnastics, etc.) at physical training lessons. A healthy lifestyle, physical training can significantly improve the psychophysical condition of young people during the pandemic COVID-19.

Keywords: healthy lifestyle; psychophysical condition; quarantine; pandemic COVID-19.

В настоящее время в связи с пандемией COVID-19 наблюдается повышенная тревожность у молодежи. Исследования российских ученых в области медицины и педагогики показало, что ряд проблем, связанных с ухудшением психофизического состояния учащихся, вызван последствиями пандемии COVID-19, карантином. Оказавшись на дистанционном обучении, студенты растерялись и остались один на один с новой средой, с вхождением в другую реальность.

У большинства российских студентов встречаются признаки психологического расстройства во время пандемии, многие из них страдают депрессией. Студенты первого курса находятся в особенной группе риска, так как именно они наиболее остро переживали недостаток общения с друзьями, когда находились на карантине. Также первокурсники не обладают достаточными навыками самоорганизации и саморегуляции, которые очень нужны для качественного образования на дистанционной форме обучения. Данный аспект стал одним из наиболее главных для психического состояния студентов.

Уровень необходимой подготовки психических и физических аспектов растет, а вместе с ним растет и уровень тревоги. В настоящее время научных работ, рассматривающих психическое состояние студентов в период пандемии, явно недостаточно [1].

По данным Всемирной организации здравоохранения, депрессия является основной причиной инвалидности в мире. Интересными и перспективными являются исследования, направленные на выявление данных состояний среди молодежи.

Ученые в области медицины отмечают, что среди студенческой молодежи высших учебных заведений, обучающихся на первом курсе, симптомы тревоги и депрессии встречаются примерно у 59%, в то время как среди студентов пятого курса — около 31%. Это связано с тем, что уже к пятому курсу студенты адаптируются к окружающей действительности, стараются вести здоровый образ жизни, чтобы защитить свой организм от болезней, вирусов, укрепить иммунную систему. Сюда также включается психическая стабильность, равновесие и комфорт, присутствующий в жизни студентов-выпускников.

Психологическое здоровье является одной из наиболее важных составляющих в жизни людей. Именно поэтому хорошее психологическое состояние сказывается на общей работе организма, влияет на его психологическое здоровье. Благополучное психофизическое здоровье человека состоит из нескольких параметров:

- 1) отсутствие психосоматических и психических заболеваний;
- 2) адекватное возрастное становление психики;
- 3) хорошее (адекватное) функциональное самочувствие.

Здоровье — это состояние полнейшего благополучия (социального и физического), а не отсутствие болезней и дефектов физических, и самое значимое — это то, что психическое здоровье включает большое количество компонентов, а не только отсутствие разного рода психологических расстройств.

Для того чтобы сберечь психологическое благополучие, студентам необходимо соблюдать основные правила здорового образа жизни.

1. Питание. То, чем мы питаемся, воздействует на наше и физическое, и психическое самочувствие. «Ты то, что ты ешь». И эта фраза имеет практическое значение. Если чрезмерно употреблять определенные вредные для организма человека продукты, то они могут способствовать увеличению выработки определенных гормонов, которые в свою очередь влияют на настроение и на появление определенных эмоций, таких как нервозность, в то же время человек начинает испытывать определенное эмоциональное напряжение. Достаточное потребление воды содействует управлению эмоциями.

2. Физическая активность. Наше физическое состояние очень сильно связано и с психическим здоровьем. Любая физическая нагрузка заставляет организм выделять такие гормоны, как эндорфины, действие которых повышает настрой человека, меняет настроение в лучшую сторону, повышает тонус. Не менее мало важным является сон. Соблюдение правильного режима сна влияет на состояние организма, степень усталости и на психофизическое общее состояние. Еще одна важная составляющая — это прогулки на свежем воздухе с достаточным количеством солнечного света (от 10 до 15 минут в день).

3. Режим дня, тщательное планирование. Когда у студента есть четкий

план, то он испытывает меньше стресса в связи с непредвиденными обстоятельствами. Также перерывы в работе или между занятиями могут быть полезны, чтобы избежать рутины и чувства подавленности. Четко выстроенный план и разработанная заранее стратегия избавляет студентов от лишнего стресса. Есть невероятное множество способов по избавлению от стресса — контроль эмоций, посещение психологов, умение общения с собой.

Авторами было проведено анкетирование среди студентов Российского университета транспорта 1—5 курсов с целью оценить уровень тревожности учащихся, их стрессоустойчивость, выявить, как ухудшились или улучшились их психологические показатели за последнее время в связи с карантинной ситуацией. На основании проведенного исследования был сделан вывод, что студенты младших курсов испытывают большую психологическую нагрузку, что крайне негативно отражается на их психофизическом состоянии. В то же время отмечается тенденция, что в связи с дистанционным обучением студентам стало проще учиться. Это положительно повлияло на психоэмоциональное состояние студентов.

Большинство ученых предлагают использовать гимнастику хатха-йога, снимающую напряжения с нервной и мышечной системы и способствующую укреплению и сохранению здоровья в настоящее время, особенно в период пандемии COVID-19.

Для снижения стресса и тревожности, улучшения психического состояния студентов преподаватели в Российском университете транспорта на занятиях по физической культуре применяют методику оздоровления с использованием восточно-оздоровительных практик (элементы гимнастики цигун, дыхательную гимнастику К. Ниши, гимнастику Й. Цуцуми, гимнастику хатха-йога и др.).

У занимающихся, которые обучались по оздоровительной методике, было выявлено существенное повышение стрессоустойчивости, стабилизированное психическое состояние, свидетельствующие об отличной психофизической адаптации организма к окружающей среде [2]. Также было выявлено, что среди студенческой молодежи Российского университета транспорта, обучающейся на первом курсе, симптомы тревоги и депрессии встречаются примерно у 54%, а у студентов пятого курса — около 27%.

Сейчас для работодателей транспортной отрасли важно иметь психологически и физически устойчивого человека. Ведь в данной отрасли довольно много рисков, связанных с различными факторами. К таковым относятся разного рода излучения, сильные звуковые волны, звуковые режимы, постоянная механическая вибрация, загрязнение окружающего воздуха химическими выбросами транспортом, неблагоприятные экологические условия, которые в итоге приводят к негативному воздействию на организм работника транспортной отрасли, особенно на

его сердечно-сосудистую, иммунную, дыхательную и нервные системы. Также не стоит забывать о том, что в процессе работы сотрудник транспортной сферы испытывает огромный стресс, связанный с повышенной ответственностью [3].

Итак, ученые России в области медицины, психиатрии и педагогики сделали вывод, что применение на занятиях по физической культуре восточно-оздоровительных гимнастик способствует улучшению психофизического состояния, которое необходимо для борьбы со стрессом в период пандемии.

В настоящее время человек подвержен огромному количеству возбудителей стресса, которые подвергают наше здоровье риску как со стороны психического, так и физического состояния. И именно поддержание здорового образа жизни дает возможность уменьшить эти риски.

Поддержание здорового образа жизни уже со времени студенчества войдет в привычку и позволит поддерживать психофизическое состояние человека в правильном биоритме, поэтому нужно работать над психическим здоровьем студентов с начала обучения в вузе, что позволит им воспитать себя более стрессоустойчивым человеком.

Литература

1. Войнова, Е. В. Актуальные проблемы студентов РУТ (МИИТ) к сдаче нормативов ГТО в условиях дистанционного обучения / Е. В. Войнова // Актуальные проблемы развития и совершенствования системы физического воспитания для подготовки специалистов в транспортной отрасли. Труды II Международной научно-практической конференции. — Москва, 2020.
2. Постол, О. Л. Использование оздоровительных гимнастик Востока на занятиях по физическому воспитанию для улучшения психического состояния студентов в период пандемии / О. Л. Постол, О. Н. Панкратова // Ученые записки университета им. П. Ф. Лесгафта. — 2021. — № 6 (196). — С. 247—251.
3. Щадилова, И. С. Самостоятельные занятия сотрудников транспортной отрасли физическими упражнениями с применением миофасциального релиза / И. С. Щадилова, Г. А. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2020. — №1(33). — С. 207—212.

References

1. Voynova, Ye. V. Aktual'nyye problemy studentov RUT k sdache normativov GTO v usloviyakh distantsionnogo obucheniya [Actual problems of RUT students for the delivery of RLD standards in the conditions of distance learning] / Ye. V. Voynova // Aktual'nyye problemy razvitiya i sovershenstvovaniya sistemy fizicheskogo vospitaniya dlya podgotovki spetsialistov v transportnoy otrasli. Trudy II Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva, 2020.
2. Postol, O. L. Ispol'zovaniye ozdorovitel'nykh gimnastik Vostoka na zanyatiyakh po fizicheskomu vospitaniyu dlya uluchsheniya psikhicheskogo studentov v period pandemii [The use of health-improving gymnastics of the East in physical education classes to improve the mental health of students during a pandemic] / O. L. Postol, O. N. Pankratova // Uchenyye zapiski universiteta im. P. F. Lesgafta. — 2020. — № 6

- (196). — S. 247—251.
3. Shchadilova, I. S. Samostoyatel'nyye zanyatiya sotrudnikov transportnoy otrasli fizicheskimi uprazhneniyami s primeneniym miofastsial'nogo reliza [Independent physical exercises for employees of the transport industry using myofascial release]/ I. S. Shchadilova, G. A. Smirnova // *Transportnoye pravo i bezopasnost'*. — 2020. — №1(33). — S. 207—212.

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Вестник Юридического института МИИТ»

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме в РИО института автором лично либо по электронной почте albinadg@mail.ru.

Имя файла определяется по фамилии первого автора.

2. Статья должна содержать:

- название статьи на русском и английском языках;
- ключевые слова (5—7 слов) на русском и английском языках;
- аннотацию не менее 200 слов (на русском и английском языках);

Сведения об авторе (авторах):

- фамилия, имя, отчество (полностью);
- место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);
- должность, ученая степень, ученое звание, иные почетные звания (при наличии);
- адрес электронной почты.

3. Объем материала — от 5 до 10 страниц формата А4.

4. Список литературы. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

5. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.

REQUIREMENTS
for the materials submitted for publication in the journal
«Bulletin of the Law Institute MIIT»

1. All manuscripts should be submitted to the editor in an electronic form in Microsoft Word format personally or via e-mail albinadg@mail.ru. The title of the document is identified through the first author's name.

2. The paper should contain:

— **a title** of the article both in Russian and in English;

— **keywords** (5—7 words/word combinations) both in Russian and in English;

— **an abstract** of 200 and more words both in Russian and in English;

— **the following information** about the author/authors:

— surname, name, middle name (IN FULL WORDS);

— place of work/study (IN FULL WORDS);

— position, scientific degree, scientific status if any (IN FULL WORDS);

— contacts (an e-mail).

3. The paper should be of 5—10 pages of A4 format.

4. Bibliography (both in Russian and in English) should be arranged according to GOST P 7.0. 100-2018.

5. The paper should be supplied with a review of Doctor or Candidate of the respective Sciences.

6. The editors have a right to reject the paper if the requirements aren't met.