Опалев Максим Николаевич

СТРУКТУРА, ФУНКЦИИ И ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЖАНДАРМСКО-ПОЛИЦЕЙСКИХ ОТДЕЛЕНИЙ В НИЖНЕМ ПОВОЛЖЬЕ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В

В настоящей статье на примере Нижнего Поволжья рассматривается история образования и деятельность жандармских полицейских отделений по охране железных дорог, показаны организационные особенности служебно-оперативной деятельности правоохранительных органов в системе железнодорожного транспорта Российской империи в конце XIX - начале XX века. На основе анализа текстов приказов по отделениям и материалов дознания в статье делается вывод о том, что в должностных обязанностях жандармов на железных дорогах большое значение имели задачи профилактики преступлений, а также защита законных прав пассажира и грузоперевозчика.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/2-1/37.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2013. № 2 (28): в 2-х ч. Ч. I. С. 145-149. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/2-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

сокращении персонального потребления и укорочении пищевых цепей, в которых питается человек. Все эти преобразования связаны с глубокими изменениями в мировоззрении, с отходом от механистической утилитарной позиции в отношении природы и с отказом от рациональных принципов организации производства и потребления на основе единственного критерия – эффективности.

Пока промышленная производительность и эффективность будут оставаться единственной мерой нашего отношения к природе, мы будем неспособны выработать мировоззрение и экономическую этику, совместимые с закономерностями и ритмами, управляющими устойчивостью.

Список литературы

1. **Бэкон Ф.** Сочинения: в 2-х т. М.: Мысль, 1977. Т. 1.
2. **Декарт Р.** Рассуждения о методе. Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1953.
3. **Леопольд О.** Календарь песчаного графства / пер. с англ. И. Гуровой, А. Банникова. М.: Мир, 1980.
4. **Локк Дж.** Сочинения: в 3-х т. М.: Мысль, 1985. Т. 1.
5. **Наше общее будущее**: доклад Международной комиссии по окружающей среде и развитию (МКОСР) / пер. с англ.; под ред. и с послесл. С. А. Евтеева и Р. А. Перелета. М.: Прогресс, 1989.
6. **Новожилова Е. О.** Биосферное сознание и экологическая этика // Космизм и новое мышление на Западе и Востоке: материалы междунар. научн. конф. (29 июня – 1 июля 1999 г.) / гл. ред. К. С. Пигров. СПб.: Нестор, 1999. С. 214-218.
7. **Callicott J. Baird.** The Wilderness Idea Revisited: the Sustainable Development Alternative // Environmentalism: in 5 vols / ed. by D. Pepper, F. Webster, G. Revill. L. – N. Y.: Routledge; Taylor & Francis Group, 2003. Vol. II. P. 71-95.
8. **Cronon W.** Changes in the Land: Indians, Colonists and the Ecology of New England. N. Y.: Hill and Wang, 1983.
9. **Rifkin J.** Beyond Beef: the Rise and Fall of Cattle Culture. NAL - Dalton, 1992.
10. **Rifkin J.** Biosphere Politics. A Cultural Odyssey from the Middle Ages to the New Age. San Francisco: Harper, 1991.

WORLDVIEW AND SUSTAINABILITY OF ECOSYSTEMS

Elena Olegovna Novozhilova, Ph. D. in Biology, Associate Professor
Department of Sociology Theory and History
St. Petersburg State University
elena1572009@rambler.ru

The author postulates the spiritual reasons of the current ecological crisis, analyzes the ideas of Francis Bacon, Rene Descartes and John Locke, who developed the mechanistic picture of the world and laid the rational foundations of instrumental approach to nature, describes the history of sustainable development conception, considers the key ideas of Aldo Leopold, who rethought economic development in the light of ecology, and discusses the practical feasibility of sustainable development principles.

Key words and phrases: worldview of early modern period; Francis Bacon; Rene Descartes; John Locke; utilitarian approach to nature; sustainable development; John Moore; Gifford Pinchot; Aldo Leopold.

УДК 94(47).083
Исторические науки и археология

В настоящей статье на примере Нижнего Поволжья рассматривается история образования и деятельность жандармских полицейских отделений по охране железных дорог, показаны организационные особенности служебно-оперативной деятельности правоохранительных органов в системе железнодорожного транспорта Российской империи в конце XIX − начале XX века. На основе анализа текстов приказов по отделениям и материалов дознания в статье делается вывод о том, что в должностных обязанностях жандармов на железных дорогах большое значение имели задачи профилактики преступлений, а также защита законных прав пассажира и грузоперевозчика.

Ключевые слова и фразы: жандармы; полицейские отделения; офицер; железная дорога; станция; охрана общественного порядка; дознание; преступление; надзор; приказ.

Максим Николаевич Опалев, к.и.н.
Кафедра «Социально-гуманитарные дисциплины»
Волжский политехнический институт (филиал) Волгоградского государственного технического университета
opalev-erz@mail.ru

СТРУКТУРА, ФУНКЦИИ И ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЖАНДАРМСКО-ПОЛИЦЕЙСКИХ ОТДЕЛЕНИЙ В НИЖНЕМ ПОВОЛЖЬЕ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.©

С древнейших времен водораздел Волги и Дона являлся перекрестком водных и сухопутных торговых путей. Попытку соединить Волгу и Дон в транспортную систему сделал Петр I. Успехом, как известно, она

© Опалев М. Н., 2013

не увенчалась. С развитием капиталистических отношений в России в середине XIX в. возникла острая необходимость в транспортировке грузов через междуречье. Переброска грузов гужевым транспортом не могла удовлетворить возрастающих нужд. Встал вопрос о сооружении более совершенной дороги между Волгой и Доном.

В 1843 г. предприимчивые господа Д. В. Васильчиков, А. И. Сабуров, Н. А. Попов создали акционерное общество «Компания железно-конной дороги между Волгой и Доном». Строительство дороги от посада Дубовка до станицы Качалинской продолжалось до 1846 г. Её протяженность составила «62 версты и 350 сажен». Весной первые вагоны, запряженные быками и лошадьми, покатились по железной дороге. Так возникла первая «чугунка» в Нижнем Поволжье [11, с. 4]. С возросшими потоками грузов «конка» не справлялась. По этой причине перевозки продолжались фурами. Оказавшись экономически невыгодной, железно-конная дорога в 1855 г. была продана на слом [8, с. 276-277]. Однако идея постройки дороги себя не изжила.

В 1858 г. император Александр II разрешил учреждение общества по строительству железной дороги. Возведение Волго-Донской железной дороги завершилось 1 июля 1862 г. В это время дорога имела 2 пассажирских и 8 товарных паровозов, 10 пассажирских, 6 багажных и 341 товарный вагон. В 1868 г. Волго-Донской дорогой было перевезено более десяти миллионов пудов хлебных и лесных грузов [11, с. 10].

В шестидесятые годы девятнадцатого столетия город Царицын становится одним из важнейших торгово-промышленных пунктов Юго-Востока России. К нему начинается прокладка железнодорожных линий. В июне 1869 г. земство Борисоглебского уезда Тамбовской области получило концессию на строительство железной дороги от станции Грязи под городом Липецк через г. Борисоглебск Воронежской губернии до города Царицына [6, с. 153-155]. Новая железная дорога стала называться Грязе-Царицынской. 25 июля 1871 г. в Царицын прибыл со станции Борисоглебск (Воронежской губернии) первый пассажирский поезд. Так Царицын получил железнодорожный выход на север, на Москву.

Волго-Донская железная дорога работала как самостоятельная до 1 июля 1878 г., когда состоялось ее присоединение к Грязе-Царицынской [7, с. 179]. Тогда же была создана соединительная ветка от станции Крутая (впоследствии Воропоново, а с 1954 г. им. Максима Горького) до станции Гумрак.

В 1893 г. общество Грязе-Царицынской дороги было преобразовано в общество Юго-Восточных железных дорог. Железнодорожная линия от Царицына до станции Тихорецкая протяженностью 502 версты была построена акционерным обществом Владикавказской железной дороги и начала действовать уже в 1896 г., связав Царицын с Кавказом и через Новороссийск – с Черноморским побережьем. С вводом в эксплуатацию в 1900 г. Восточно-Донецкой железной дороги Царицын получил еще одно направление − западное: на Лихую, Донбасс и Ростов-на-Дону. В итоге Царицын был связан не только с центром России, но и с Доном, Кубанью, Донбассом, Кавказом [11, с. 12].

Царицынский железнодорожный узел стал одним из крупных транспортных узлов страны. В него входили основные станции: Соляная с разъездом Банная и Волжская (ныне Волгоград-порт). С последней, например, ежегодно в российские губернии и за границу отправлялось до миллиона пудов рыбы. На Юго-Восточных железных дорогах по грузообороту Царицынский узел занимал первое место. К концу XIX века из общего количества грузов, отправленных из Царицына по Грязе-Царицынской ветке, нефтепродукты составляли 53,9%, соль − 8,5%, рыба − 28,6%. В период с 1889 по 1891 гг. с царицынских станций на север было отправлено более 36,7 миллионов пудов данной продукции [12, с. 133-134]. Значительный финансовый и грузовой оборот железных дорог Царицына не мог не привести к увеличению разного рода преступлений в регионе.

Со времени образования в России железных дорог полицейский надзор первоначально осуществлялся чинами общей полиции. 25 июня 1826 г. император Николай I подписал приказ об учреждении корпуса жандармов (первым шефом жандармов являлся генерал-адъютант граф Бенкендорф). Корпус состоял из генералов, офицеров и унтер-офицеров разных родов войск.

Для поступления в корпус жандармов офицеру необходимо было соответствовать определенным требованиям: окончить военное или юнкерское училище по первому разряду; отслужить в армии не менее шести лет; быть потомственным дворянином; не быть католиком. Наряду с этим подвергались тщательной проверке политическая благонадежность и финансовое состояние кандидата. Последнее преследовало цель, чтобы в корпус не проникли офицеры, запутавшиеся денежно, зависящие от кого-либо в материальном отношении. Жандарм должен быть независим. Кроме того, удовлетворявший этим требованиям должен был выдержать предварительные испытания при штабе корпуса жандармов для занесения в кандидатский список. Когда подходила очередь, кандидат прослушивал четырехмесячные курсы (в Санкт-Петербурге) и сдавал выпускной экзамен. Офицер, выдержавший этот экзамен, переводился высочайшим приказом (императора) в корпус жандармов [10, с. 30, 32-34, 36-37].

Согласно положению о корпусе жандармов от 19 сентября 1867 г., были созданы жандармские полицейские управления железных дорог России [4, с. 235-236, 332]. Железнодорожные жандармы подчинялись штабу корпуса, ведавшего строевой частью. Сыскной и наблюдательной работой ведал департамент полиции, куда также поступала отчетность по производству дознаний и расследований. Назначение начальников управлений производилось командиром корпуса.

Сохранившиеся архивные документы дореволюционного периода свидетельствуют, что на линиях нынешнего Волгоградского отделения Приволжской железной дороги имелись жандармские полицейские отделения. Одно из них именовалось (1896-й и последующие годы) Арчединским отделением Харьково-Царицынского

жандармского полицейского управления общества Юго-Восточных железных дорог. Начальником отделения был подполковник Романовский (1896-1903 гг.). Судя по тому, что вся служебная переписка на его имя адресовалась в Борисоглебск, отделение дислоцировалось в этом городе. Начальником жандармского управления, которое дислоцировалось в Харькове, был полковник А. А. Соловьев [3, д. 2, л. 141 - 141 об.].

Начальнику отделения подчинялись унтер-офицеры (из уволенных в запас из армии, в том числе из вахмистров, фельдфебелей). За участковыми унтер-офицерами закреплялись конкретные участки железной дороги. На крупных станциях было по два и более унтер-офицера [Там же, л. 165 - 165 об.]. Все унтер-офицеры были обеспечены жильем.

На чинов жандармско-полицейских отделений возлагались довольно обширные обязанности, прежде всего охрана порядка: предупреждение и пресечение нарушений общественного благочиния и безопасности [Там же, л. 15-16]; поддержание надлежащего порядка при пассажирских перевозках. Например, контроль за соблюдением очереди при покупке в кассах проездных билетов, правильностью взимания платы, соблюдением норм поведения при посадке пассажиров, осуществлялась борьба с безбилетными пассажирами. В таких случаях унтер-офицеры составляли протоколы на лиц, «самовольно севших в поезд», а также «протокол о принудительном удалении из поезда» [Там же, л. 9 - 10 об.]. Материалы дознания направлялись унтер-офицерами мировым судьям, где по ним принимались решения [Там же, л. 214].

Не менее ответственной была реакция чинов отделения на происшествия, происходящие при перевозке грузов. Например, 17 мая 1901 г. унтер-офицер Алексей Масликов железнодорожными служащими станции Арчеда был приглашен на осмотр винного вагона, загруженного спиртом. При разгрузке обнаружилась «недостача 48 пудов спирта». По этому факту Масликов составил «Протокол об утрате или повреждении груза», затем стал проводить сыскные меры по установлению обстоятельств происшествия и виновных лиц [Там же, д. 1, л. 171]. Особое внимание в работе жандармов обращалось на пресечение перевозки контрабанды и незаконной доставки оружия и боеприпасов [2, д. 5, л. 48 - 48 об.].

В Царицыне дислоцировались два жандармских полицейских отделения: Царицынское Харьково-Царицынского жандармского полицейского управления железных дорог и Волжское (Сарептское) отделение Владикавказского жандармского полицейского управления железных дорог [9, с. 230]. По имеющимся документам, с января 1896 г. по декабрь 1897 г. начальником Волжского отделения был ротмистр Сафонов (в марте 1896 г. ему было присвоено звание подполковника). Он руководил тридцатью унтер-офицерами, обслуживавшими участок Владикавказской железной дороги протяженностью 326 верст. Они были распределены по станциям (от одного до трех человек) нынешнего Волгоградского отделения (Царицын, Ельшанка, Бекетовская, Сарепта, Тингута, Абганерово, Гнилоаксайская, Жутово, Котельниково) и нынешней Северо-Кавказской железной дороги (Ремонтная, Зимовники, Куберле и т.д.) [5, с. 12-13]. Волжское отделение после Сафонова возглавляли ротмистры А. С. Мальдофин (январь 1900 г. − апрель 1904 г.), М. Осиев (апрель-декабрь 1904 г.). С января 1905 г. новым начальником стал подполковник Л. П. Хморин [Там же, с. 13].

Согласно распоряжению начальника отделения от 5 января 1905 г., унтер-офицерам предписывалось очередные обходы своих районов производить «не менее 2 раза в месяц, обращать самое тщательное внимание на исправность пути и всех вообще сооружений... нет ли чего подозрительного, указывающего на преступление или подготовление к таковому». Во время обхода участка жандармам разрешалось шпоры не носить [2, д. 1, л. 12].

К унтер-офицерам предъявлялись и другие требования. Например, «о воспрещении частных разговоров у поездов (и иным образом держать себя у поездов как вне службы)» [Там же, л. 46]. Небезынтересно и такое приказание: «...унтер-офицерам при сношениях не только с высшими агентами дороги, но вообще с железнодорожными служащими всех категорий, не исключая мастеровых и рабочих, соблюдать безукоризненную вежливость и обращаться безусловно на “Вы”» [Там же, л. 28]. В 1913 г. блюстителям порядка было запрещено оскорблять в участке задержанных лиц «до решения суда об их виновности» [Там же, л. 145].

Жандармско-полицейские руководители и чины должны были знать распоряжения железнодорожной администрации о противопожарных, врачебно-санитарных и других мерах, контролировать их исполнение. Так, приказом по Управлению Владикавказской железной дороги от 15 октября 1904 г. «воспрещено всем служащим и проживающим в полосе отчуждения держать свиней». В связи с этим последовало распоряжение начальника отделения подполковника Л. П. Хморина: «...унтер-офицерам не держать свиней при своих квартирах и строго следить, чтобы никто из служащих и проживающих не держал свиней» [Там же, л. 17-18].

Жандармские чины не допускали на станции и полосу отчуждения нищих [Там же, л. 21 об.]. Офицеры вели наблюдение за станционными киосками с целью пресечения «выставления явно соблазнительных изданий и изображений», предупреждая продавщиц, что такое деяние «влечет за собой привлечение к уголовной ответственности по статье 45 Устава о наказаниях» [Там же, л. 37].

К особенностям работы полицейских относилось также и то, что чины отделения не только исполняли предписания военного ведомства, министерства путей сообщения и других, но и контролировали политическую благонадежность железнодорожных служащих [Там же, л. 324]. А с 1905 г. им было предоставлено право производства дознания по политическим делам [Там же, л. 164]. От них также требовалось знание Устава Российских железных дорог, правил технической эксплуатации и других документов [Там же, д. 5, л. 49]. С возрастанием революционного движения железнодорожные рабочие все чаще прибегали к забастовкам, и жандармским руководством принимались меры по исключению их негативных

последствий. Унтер-офицеры стали обучаться управлению паровозами (должности машиниста и помощника машиниста) [5, с. 14].

Не только экстремистские проявления осложняли жизнь жандармов. 1906 год «ознаменовался» увеличением грабежей в поездах и на станциях Владикавказской дороги. В этой связи было усилено наблюдение «за всеми праздношатающимися и вообще подозрительными лицами» [Там же, с. 15].

Приказом по Отдельному Корпусу жандармов от 11 июля 1906 г. Волжское отделение было переименовано в Сарептское отделение Владикавказского жандармского полицейского управления железных дорог [Там же]. В марте 1908 г. начальником Сарептского отделения стал подполковник О. С. Григорович, деятельность которого в этой должности продолжалась до апреля 1913 г.

Распоряжения подполковника Григоровича свидетельствуют о направленности на «соблюдение благочиния и порядка», например в сфере общественного питания. В частности, «буфеты открываются за два часа до прихода поезда и закрываются спустя час после ухода». Не оставались без внимания и продукты питания, нормы гигиены: «Съестные припасы должны быть свежие и лучшего качества. На каждом выставленном блюде кушанья должна быть выставлена цена порции. Воспрещается подавать сдачу на тарелках, предназначенных для еды. На всех газетах и журналах обязательно клеймо цены отдельного экземпляра» [2, д. 1, л. 155]. Распоряжение о торговле местных жителей речной рыбой не менее интересно, так как под угрозой штрафа необходимо было не допускать реализации рыбной молоди ценных пород с целью пресечения браконьерства [Там же, л. 148].

В эти годы в Поволжье наблюдались эпидемии сыпного тифа, холеры и других заразных заболеваний. Начальник отделения Я. Ф. Шпейер «в целях обеспечения сотрудников от холеры вошел в соглашение с местными железнодорожными участковыми врачами о немедленном снабжении дежурных жандармских комнат и унтер-офицерских пунктов раствором сулемы для тщательного мытья рук после осмотра разного рода заразных или найденных вещей» [Там же, л. 183]. Эти меры предохраняли жандармов от заболеваний. Наряду с этим начальник отделения проводил разъяснительную работу о соблюдении «чистоты и опрятности» среди жандармов и членов их семей в занимаемых квартирах, на кухнях и дворах. Кроме того, «в случае желудочного заболевания, по виду ничтожного», им рекомендовалось немедленно обратиться за медицинской помощью [Там же, л. 185-186].

Итак, поле деятельности жандармско-полицейских отделений на железных дорогах Российской империи было весьма широким. Правоохранители решали не только оперативно-розыскные задачи, но и выполняли надзорные функции по проверке соблюдения государственного законодательства в сфере грузовых, пассажирских перевозок, а также в сфере станционной торговли. Блюстители порядка на стальных магистралях являлись специалистами широкого профиля и были обязаны не только мастерски владеть оружием и приемами борьбы, но и уметь воспользоваться железнодорожным подвижным составом. В компетенцию жандармов входили также задачи пресечения деятельности революционеров на транспорте, пресечения незаконной миграции как внутри страны, так и за её пределы, изъятия нелегально перевозимых грузов и контрабанды. Несмотря на множество положительных примеров своей работы, жандармско-полицейские чины не пользовались почётом в обществе. Простой народ видел в них грубых насильников и взяточников [1, с. 122], причем, как и сегодня, преступления определенной части правоохранителей тенью ложились на всю профессиональную группу.

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война значительно повлияла на состояние железных дорог России. Провалы внешней и внутренней политики царизма привели к военным поражениям, хозяйственному регрессу в стране, а затем – к Февральской революции 1917 г., отречению царя Николая II от престола. Дальнейшие события привели к разрушению старой правоохранительной системы и организации «народной милиции», в том числе и на железнодорожном транспорте.

Список литературы

1. **Говоров И. В.** Проблема коррупции в российской полиции на рубеже XIX-XX вв. // Новейшая история России. 2011. № 2. С. 122-140.
2. **Государственный архив Волгоградской области** (ГАВО). Ф. 5. Оп. 1.
3. **ГАВО.** Ф. 8. Оп. 1.
4. **Ерошкин Н. П.** История государственных учреждений дореволюционной России. М.: Высшая школа, 1968. 368 с.
5. **Колодий М. А.** История транспортной милиции: Царицын – Сталинград – Волгоград. Волгоград: Перемена, 2007. 336 с.
6. **Луночкин А. В.** П. П. Мельников и строительство железной дороги к Нижней Волге (конец 1860-х гг.) // Власть. 2010. № 5. С. 153-155.
7. **Минх А. Н.** Историко-географический словарь Саратовской губернии. Саратов: Типография губернского земства, 1898. Т. 1. Вып. 1 (А-Г). 214 с.
8. **Минх А. Н.** Историко-географический словарь Саратовской губернии. Саратов: Типография губернского земства, 1898. Т. 1. Вып. 2 (Д-К). 285 с.
9. **Памятная книжка Саратовской губернии на 1907 г.** Саратов: Пар. скоропечатня губ. правл., 1907. 370 с.
10. **Спиридович А.** Записки жандарма. М.: Художественная литература, 1991. 263 с.
11. **Шилин Н. К.** На главном ходу. Волгоград: Волгогр. отд-е Приволж. ж.д., 1993. 380 с.
12. **Шлевкова Т. В.** Торгово-промышленная политика российского правительства и экономическое развитие Царицына, 1861-1899 гг.: дисс. … канд. экон. наук. Волгоград, 2001. 194 с.

STRUCTURE, FUNCTIONS AND LEGAL BASES OF RAILWAY GENDARME-POLICE DEPARTMENTS ACTIVITY WITHIN LOWER VOLGA REGION AT THE END OF THE XIXTH – THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY

Maksim Nikolaevich Opalev, Ph. D. in History
Department "Social-Classical Disciplines"
Volzhskii Polytechnic Institute (Branch) of Volgograd State Technical University
opalev-erz@mail.ru

The author, by the example of Lower Volga region, traces the history of the formation and activity of gendarme police departments for the protection of railways, shows the organizational features of the service-operational activity of law machinery in the system of the railway transport of the Russian Empire at the end of the XIXth – the beginning of the XXth century, and basing on the analysis of the texts of orders to departments and inquiry materials concludes that the tasks of crime prevention and the protection of passengers and freight forwarders' legitimate rights had great significance in the responsibilities of gendarmes on railways.

Key words and phrases: gendarmes; police departments; officer; railway; station; protection of public order; inquiry; crime; surveillance; order.

УДК 378
Педагогические науки

В статье рассматривается необходимость модернизации образования в России. Анализируя основные подходы к определению творчества, креативности, авторы приходят к выводу, что традиционное обучение не способно вывести российское образование из кризиса, необходимо внедрение в образовательный процесс креативного обучения, направленного на развитие творческих способностей и формирование творческой личности, поиск реальных механизмов обеспечения креативного образования.

Ключевые слова и фразы: креативность; творческие способности; творческая личность; творческий потенциал; инновационные технологии; креативное обучение; модернизация образования.

Александр Иванович Остроумов, к. филос. н., доцент
Кафедра прикладной политологии
Казанский (Приволжский) федеральный университет
ofostroumova@mail.ru

Ольга Федоровна Остроумова, к. пед. н., доцент
Кафедра французской филологии
Казанский (Приволжский) федеральный университет
ofostroumova@mail.ru

КРЕАТИВНОСТЬ И КРЕАТИВНОЕ ОБУЧЕНИЕ КАК СЛАГАЕМЫЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ОБРАЗОВАНИЯ В РОССИИ©

Развитие современного общества характеризуется сложностью и непредсказуемостью протекающих в нем процессов. Наметился переход к новому типу социально-экономического развития: центр тяжести общественного производства стал быстро перемещаться с материальных факторов на духовные – знание, информацию, творчество. Творчество в самом общем плане можно представить как «способность, обусловленную внутренними для личности факторами, т.е. нематериальными стремлениями, имеющими в своей основе получение удовлетворения от деятельности, а своим результатом – развитие самой личности индивида» [5, с. 39].

Масштабные изменения в нашей стране, открывающиеся перспективы для российской системы образования войти в ближайшие годы в мировое образовательное пространство, рост новых информационных технологий, развитие глобальных телекоммуникационных систем потребовали и требуют творческой подготовки современного человека к жизни и работе. Адаптироваться к этим стремительным инновациям современного мира, подготовить молодое поколение к жизни в этом постоянно обновляющемся социуме, сделать его способным к активному созидательному участию в его модернизации – задача современного образования. Объективные потребности современного развития способствуют тому, что в обществе постепенно формируется новый социальный заказ: вместо послушного исполнителя, работающего по устоявшейся традиции, необходимым и все более востребованным становится человек, способный быстро ориентироваться в сложной ситуации, творчески решать возникающие проблемы. Решать эти масштабные задачи невозможно

© Остроумов А. И., Остроумова О. Ф., 2013