ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»
(МГТУ ГА)

ИННОВАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Том 3, № 2, 2018

INNOVATIONS IN CIVIL AVIATION

Vol. 3, No. 2, 2018

Москва
2018

ГЛАВНАЯ РЕДАКЦИЯ

Главный редактор – **Елисеев Б.П.,** заслуженный юрист РФ, профессор, д.т.н., д.юр.н., ректор МГТУ ГА, Москва, Россия.

Зам. главного редактора – **Гаранина О.Д.,** почетный работник науки и техники РФ, профессор, д.филос.н., профессор МГТУ ГА, Москва, Россия.

Ответственный секретарь главной редакции – **Манолова О.Н.,** чл.-корр. РАЕН, к.пс.н., ученый секретарь Ученого совета МГТУ ГА.

Члены главной редакции
– **Анцупов А.Я.,** профессор, д.пс.н., профессор СГА, Москва, Россия;
– **Болотин И.С.,** заслуженный работник высшей школы РФ, профессор, д.соц.н., заведующий кафедрой МАИ (Национального исследовательского университета), Москва, Россия;
– **Горобец В.Д.,** профессор, д.юр.н., первый проректор МГТУ ГА, Москва, Россия;
– **Козлов А.И.,** заслуженный деятель науки и техники РФ, д.ф.-м.н., профессор МГТУ ГА, Москва, Россия;
– **Корягин Н.Д.,** почетный работник высшего профессионального образования РФ, профессор, к.т.н., заведующий кафедрой МГТУ ГА, Москва, Россия;
– **Кочеткова Л.Н.,** профессор, д.филос.н., заведующая кафедрой ИИТУ МТУ, Москва, Россия;
– **Майорова-Щеглова С.Н.,** профессор, д.соц.н., профессор МГППУ, Москва, Россия;
– **Фридлянд А.А.,** профессор, д.э.н., директор научного центра ГосНИИ ГА, Москва, Россия;
– **Шеломенцев В.Н.,** профессор, д.юр.н., профессор ГУЗ, Москва, Россия.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ ВЫПУСКА

Ответственный редактор выпуска – **Соловьева Т.Л.,** к.т.н., доцент, профессор кафедры МГТУ ГА, Москва, Россия.

Члены редколлегии:
– **Свиркин В.А.,** почетный работник высшего профессионального образования РФ, к.т.н., доцент, профессор кафедры МГТУ ГА Москва, Россия.

Сайт: http://www.mstuca.ru/biblio/magazin.php

E-mail: t.solovieva@mstuca.aero
v.svirkin@mstuca.aero

Тел.: +7 (499) 459-04-81

ИННОВАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
Том 3, № 2, 2018

INNOVATIONS IN CIVIL AVIATION
Vol. 3, No. 2, 2018

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
МОСКОВСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО
УНИВЕРСИТЕТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

Лебедева М.Ю., Жабин И.Ю. К вопросу о месте транспортных договоров в системе гражданско-правовых обязательств 5

Конюхова А.С. Обеспечение авиационной безопасности и нерешенные проблемы юрисдикции государств 13

Свиркин В.А. Практика разработки и принятия административных регламентов в системе управления гражданской авиацией 22

Соловьева Т.Л. Новации воздушного законодательства – «черные списки» авиапассажиров 29

Лебедева М.Ю., Гер О.Е. Управление договорной работой на авиапредприятиях 35

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

Артамонов Б.В., Воропаева Л.Н. Концепция «Инклюзив-тур» и особенности ее реализации на рынке туристических услуг 41

СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

Краснянский Д.Е. Роль права в формировании гражданского общества 49

Коршунова Н.Е. Роль Центра социального обслуживания в организации активного образа жизни пенсионеров 53

ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

Агафонов А.В. Востребованная компетентность 63

Шалупин В.И., Родионова И.А. Влияние длительных беговых нагрузок на психофизиологическое состояние специалистов управления на воздушном транспорте (УВД)..... 70

УПРАВЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ

Пермякова В.В. Основные модельные представления механического удара 77

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 347.82:347/463

К ВОПРОСУ О МЕСТЕ ТРАНСПОРТНЫХ ДОГОВОРОВ В СИСТЕМЕ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

М.Ю. ЛЕБЕДЕВА, И.Ю. ЖАБИН

В работе исследуется проблема классификации договоров в транспортной деятельности. Рассматривается такая правовая категория, как «транспортировка», а также дается трактовка термина «перевозка» и определяются его классифицирующие признаки. Анализируются понятие и содержание отдельных транспортных договоров, в том числе договоров перевозки пассажиров и договоров перевозки багажа. Дана сравнительная характеристика отдельных концепций и мнений авторов в сфере договорных отношений в транспортной деятельности. Определяется место транспортных договоров в системе гражданско-правовых обязательств и их классифицирующие признаки.

Ключевые слова: транспортировка, перемещение, перевозка, транспортные обязательства, правовая природа договоров.

Основной целью транспортной деятельности является перемещение материальных объектов в пространстве. Однако не всякое такое перемещение охватывается правовой категорией «транспортировка». Например, сплав древесины без судовой тяги, подъем мебели на этаж и подобное не относятся к транспортировке – это иное перемещение объектов. Правовое понятие «транспортировка» всегда предполагает использование транспортных средств.

В свою очередь, транспортировку можно классифицировать как перевозку для собственных нужд и иную безвозмездную работу по перемещению объектов с использованием транспортных средств.

В правовом смысле под перевозкой понимается эквивалентно-возмездная транспортировка грузов, пассажиров или багажа. Она всегда осуществляется на основании договора перевозки, заключаемого между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем, пассажиром).

Возможно перемещение объектов с использованием транспортных средств для собственных нужд. В этом случае имеет место транспортировка груза, пассажира или багажа, но не перевозка (например, транспортировка грузов организацией на собственных автомобилях между своими подразделениями, доставка гражданином мебели на дачу на своей машине). Такая транспортировка грузов (продукции, товаров) и людей не порождает обязательств по перевозке.

Не относится к перевозке и транспортирование грузов при отсутствии возмездности (например, транспортирование оружия, боеприпасов, патронов).

Таким образом, перевозкой считается такое перемещение грузов, пассажиров и багажа, которое осуществляется в соответствии с положениями гл. 40 ГК РФ, т. е. с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляет-

ся эта перевозка. Перевозка является одним из видов гражданско-правовых обязательств (или договоров), которые в научной литературе нередко называют транспортными.

В то же время В.В. Витрянский полагает, что в сфере транспортной деятельности используются самые разные договоры, типы и виды гражданско-правовых обязательств (перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, аренда (или фрахтование на время) транспортных средств, строительный подряд (строительство железнодорожных подъездных путей) и т. п.). «Поэтому попытки выделения категории "транспортных договоров" или "транспортных обязательств", претендующих на собственное место в системе гражданско-правовых обязательств, представляются искусственными и ошибочными по существу» [1, с. 24].

Тем не менее в настоящее время можно вести речь о системе транспортных договоров, которые, в свою очередь, классифицируются по различным основаниям. При этом по поводу понятия и состава транспортных договоров в научной литературе ведутся дискуссии. Общим знаменателем для вычленения транспортных договоров могут стать два критерия. Основным признаком является субъектный состав договорного правоотношения – участие в договоре транспортной организации. В качестве второго системообразующего критерия выделяется направленность транспортных договорных обязательств на возмездное перемещение грузов, пассажиров и багажа с использованием транспортных средств либо на обеспечение такого перемещения.

В системе транспортных договоров можно выделить 11 основных видов договоров:

- реальный договор перевозки груза;
- договор фрахтования;
- договор о подаче транспортных средств к перевозке и предъявлении груза к перевозке;
- договор перевозки пассажира;
- договоры об организации перевозок, которые, в свою очередь, подразделяются на общие договоры об организации перевозок в зависимости от видов транспорта, на договоры о подаче и уборке вагонов и договоры об эксплуатации подъездных железнодорожных путей;
- договоры между транспортными организациями, которые подразделяются на узловые соглашения и договоры на централизованный завоз и вывоз грузов;
- договор буксировки;
- договор транспортной экспедиции.

Под *транспортными обязательствами* в литературе обычно понимаются гражданско-правовые обязательства, применяемые в сфере транспортной деятельности. Исследование их правовой природы имеет важное значение как для совершенствования правового регулирования отношений, опосредуемых данными обязательствами, так и для формирования правильной правоприменительной практики.

Ядро транспортных обязательств составляют обязательства по перевозке грузов и пассажиров.

Так, О.Н. Садиков, характеризуя договоры об организации перевозок (ст. 789 ГК РФ) и договоры между транспортными организациями (ст. 799 ГК РФ), квалифицирует их как «особые договоры транспортного права, которые обслуживают процесс транспортировки, но договором перевозки не являются и должны быть отнесены к числу договоров подрядного типа, регулируемых в основном нормами транспортного права и субсидиарно-общими нормами о подряде» [3].

Представляется, что применение к транспортным договорам норм о подряде возможно только в случаях, прямо указанных в законе, а не субсидиарно. Такой подход к правовому регулированию транспортных договоров позволяет учитывать и то обстоятельство, что транспортные договоры неоднородны по своей правовой природе.

В качестве основания для отнесения транспортных обязательств к обязательствам об оказании услуг обычно указывается их объект – транспортные услуги. Такое указание содержится в определении транспортного обязательства Г.П. Савичева: «Обязательство, в силу которого одно лицо – перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица – грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа – определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо – оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон» [3, с. 30].

По мнению В.Т. Смирнова и Д.А. Медведева, предмет договора перевозки составляют «услуги по доставке вверенных перевозчику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения» [4, с. 384]. Их позицию разделяет и А.Г. Калпин. Он считает, что предметом договора перевозки «служит деятельность перевозчика по перемещению груза или пассажира и багажа в пункт назначения и выдаче груза и багажа управомоченному лицу, деятельность представляет собой транспортную услугу, выражающуюся в пространственном перемещении груза, пассажира, багажа» [6, с. 401]. Основным аргументом А.Г. Калпина при квалификации действий перевозчика по перемещению груза, пассажира и багажа в качестве услуг является отсутствие результата в овеществленной форме. Аналогичные доводы приводит и В.В. Витрянский, критикуя отнесение ряда транспортных договоров к договорам на выполнение работ: «Данный признак подрядных договоров (сдача результата заказчику) не имеет места ни в одном из транспортных договоров по определению, поскольку в ходе транспортировки не создаются материальные ценности либо иной результат, который мог бы быть передан заказчику (грузоотправителю). Предмет большинства транспортных договоров заключается в действиях по перемещению материальных ценностей либо обеспечению (обслуживанию) этого процесса. Ни один из транспортных договоров не может быть признан договором подрядного типа» [1, с. 312].

К недостаткам развития транспортных обязательств относится критерий наличия или отсутствия овеществленного результата, который сам по себе весьма ненадежен. Его использование в качестве ключевого признака услуги подвергается справедливой критике, которая основана на анализе п. 2 ст. 779 ГК РФ. А.Ю. Кабалкин отмечает, что «одним из условий договора туристического обслуживания чаще всего является предоставление определенных транспортных средств» [3, с. 452]. Недостатки данного критерия проявляются и в попытках разграничить договор подряда и договор перевозки. Удачный пример приводит Ю.А. Романец: «Погрузочно-разгрузочные работы или подъем мебели на десятый этаж жилого дома также направлены на перемещение груза. Однако этот признак не делает указанные обязательства перевозочными» [4, с. 293]. Приведенный пример наглядно демонстрирует, что и при выполнении работ по договору подряда результат может иметь настолько не овеществленную форму, насколько это имеет место и в договоре перевозки.

Ю.А. Романец видит специфику договора перевозки в использовании при пространственном перемещении грузов или пассажира транспортного средства, и с этим трудно не согласиться. Однако он не разграничивает обязательства по выполнению работ и обязательства об оказании услуг, объединяя их в единую классификационную группу обязательств по выполнению работ (оказанию услуг).

Представляется, что в качестве критерия разграничения работ и услуг целесообразно использовать предмет деятельности при выполнении работ. В качестве предмета деятельности при выполнении работ могут выступать только вещественные, материальные блага, в то время как при оказании услуг воздействие оказывается на невещественные, нематериальные блага.

При таком подходе к обязательствам об оказании услуг может быть отнесено обязательство по перевозке пассажиров, так как только в рамках данного обязательства в качестве объекта воздействия при совершении действий по перемещению транспортными средствами выступает нематериальное благо – свобода передвижения, которому корреспондирует личное неимущественное право – право гражданина на свободное передвижение (п. 1 ст. 27 Конституции РФ).

При перевозке грузов и багажа воздействие оказывается на вещественные блага, следовательно, данные действия являются по своему характеру работами, а обязательства по перевозке грузов и багажа подлежат включению в группу обязательств по выполнению работ. Сущность выполняемых работ, т. е. характер совершаемых действий, зависит от типа обязательства по выполнению работ. При перевозке грузов и багажа характер совершаемых действий заключается в пространственном перемещении груза или багажа посредством транспортного средства.

Самостоятельный характер двух типов договоров перевозки – договора перевозки пассажиров и договора перевозки грузов – подтверждается их конструктивными отличиями друг от друга, которые, в свою очередь, обусловлены различиями в их правовой природе. Договор перевозки пассажиров является консенсуальным, а договор перевозки грузов – реальным. Договор перевозки пассажиров

заключается между транспортной организацией – перевозчиком и пассажиром и является двусторонним, в договоре перевозки грузов участвуют, как правило, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель. Кроме того, договор перевозки пассажиров является публичным и относится к договорам присоединения. Абсолютно несопоставимы права и обязанности сторон по данным договорам, за исключением, может быть, основной обязанности перевозчика – доставить багаж, груз или перевезти пассажира в пункт назначения. Специфика договора перевозки пассажира прослеживается и в праве на односторонний отказ пассажира от договора, который предусмотрен транспортными уставами и кодексами.

Особого внимания заслуживает вопрос о соотношении договора перевозки пассажира и договора перевозки багажа. Одни авторы обосновывают существование единого обязательства по перевозке груза и багажа, другие рассматривают обязательство перевозки багажа как самостоятельное по отношению к обязательству о перевозке пассажиров.

На относительную самостоятельность соглашения о перевозке багажа указывает Т.Е. Абова: «Одним из условий договора перевозки пассажира является его право на перевозку багажа за плату по тарифу. Реализуется это право путем передачи (вручения) пассажиром перевозчику багажа и тем самым хотя и сопутствующего договору перевозки пассажира, но самостоятельного соглашения о доставке в пункт назначения багажа» [3, с. 477].

Г.П. Савичев отмечал, что «включение в единое понятие договора перевозки как пассажира, так и его багажа не дает оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров» [3, с. 42]. Еще более определенную позицию заняли В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев, которые сформулировали определение договора перевозки багажа [2, с. 407]. В качестве основного различия данных договоров и Г.П. Савичев, и В.Т. Смирнов с Д.А. Медведевым указали на реальный характер договора перевозки багажа, в то время как договор перевозки пассажира является консенсуальным.

Однако их доводы не убедили В.В. Витрянского. Он пишет: «Очевидно, что действия пассажира по сдаче багажа и действия перевозчика по его доставке в пункт назначения и выдаче багажа пассажиру не выходили за пределы предмета договора перевозки пассажира и должны квалифицироваться как действия сторон по исполнению обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира. ...При таком подходе, когда перевозка багажа оценивается в качестве действий по исполнению консенсуального договора перевозки пассажира, ни о каком реальном характере перевозки багажа (впрочем, как и о самом договоре) не может быть и речи» [1, с. 240]. Менее категоричен в своих суждениях А.Г. Калпин, но он также утверждает, что «перевозка багажа не рассматривается в ГК или в каком-либо из транспортных уставов и кодексов как разновидность договора перевозки. Она неотделима от перевозки пассажира, так как потребовать принять от него багаж вправе лишь пассажир, т. е. лицо, получившее проездной билет и тем самым уже вступившее в договор пассажирской перевозки со своим контрагентом» [6, с. 421].

Отнесение обязательства перевозки пассажиров к обязательствам об оказании услуг, а обязательств перевозки грузов и багажа – к обязательствам по выполнению работ тем не менее не исключает возможность правового регулирования отношений перевозки в рамках единой главы 40 ГК РФ. Следует отметить, что те нормы данной главы, которые посвящены как перевозке грузов и багажа, так и перевозке пассажиров, носят преимущественно бланкетный характер, что позволяет обеспечить специфику в регулировании как отношений по перевозке грузов и багажа, так и отношений по перевозке пассажиров, но уже на уровне транспортных уставов и кодексов. Примером бланкетной нормы является норма п. 1 ст. 793 ГК РФ, отсылающая к транспортным уставам и кодексам в части ответственности сторон при неисполнении или ненадлежащем исполнении ими обязательств по перевозке. Однако в тех случаях, когда объем и основания ответственности перевозчика установлены непосредственно в ГК РФ, правовое регулирование не унифицировано. Так, в ст. 794, 796 ГК РФ устанавливается ответственность перевозчика по договору перевозки грузов, а ст. 795, 800 ГК РФ посвящены ответственности перевозчика по договору перевозки пассажира.

Исходя из различий в объектах обязательств, опосредующих отношения в сфере транспортной деятельности, вызывает сомнение и обоснованность выделения единого транспортного обязательства. Более предпочтительна позиция В.В. Витрянского. Он справедливо утверждает, что понятием «транспортные договоры» «можно объединить договоры, используемые (применяемые) в транспортной деятельности. Однако следует учитывать, что в данном случае речь идет о самых различных договорах, относящихся к разным типам гражданско-правовых обязательств и отличающихся в том числе своей родовой принадлежностью» [1, с. 512].

Квалификация обязательств по перевозке груза и багажа как обязательств по выполнению работ имеет, скорее, теоретическое значение. Договоры перевозки как базовые договоры в системе транспортных договоров получили достаточно полное правовое регулирование в рамках соответствующих уставов и кодексов. Однако наряду с договором перевозки выделяются и другие транспортные договоры, регулирующие отношения, так или иначе связанные с перевозками. Определение их правовой природы приобретает важное значение при выборе модели правового регулирования, а также способов правового регулирования.

В заключение необходимо еще раз отметить, что включение обязательств перевозки в одну группу с подрядными обязательствами не означает безусловного распространения норм о подряде на транспортные договоры, хотя в литературе указывается на возможность применения данных норм к отдельным транспортным договорам.

Позиция сторонников самостоятельности договора перевозки багажа представляется все же более обоснованной. Дополнительным аргументом в данной дискуссии может служить и различие в объектах обязательства перевозки пассажиров и обязательства перевозки багажа.

Исходя из этого, полагаем, что под транспортным договором следует понимать такое соглашение сторон, по которому транспортная организация (индивидуальный предприниматель) обязуется оказать возмездные услуги, направленные на обеспечение или осуществление перевозки грузов, пассажиров или багажа из одного пункта в другой, а другая сторона обязуется уплатить за оказанные услуги согласованную плату.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Брагинский М.И., Витрянский В.В.** Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2011. 910 с.
2. Гражданское право: учебник. Часть II / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997.
3. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй / под ред. проф. Т.Е. Абовой и А.Ю. Кабалкина. М., 2004.
4. **Романец Ю.А.** Система договоров в гражданском праве России. М., 2006.
5. **Санникова Л.В.** Услуги в гражданском праве России. М.: Волтерс Клувер, 2006.
6. Гражданское право: учебник / отв. ред. В.П. Мозолин. Ч. 2. М., 2004.
7. **Лебедева М.Ю., Маслаков В.П., Пиджаков А.Ю.** Институциональные аспекты регулирования рыночных отношений в авиакомпаниях России [Электронный ресурс]: монография. Киров: ИД МЦНИП, 2013. 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Лебедева Марина Юрьевна, кандидат юридических наук, доцент, заведующая кафедрой транспортного права Санкт-Петербургского университета гражданской авиации, эксперт ЕС по проблемам гражданской авиации. E-mail: mu.lebed@yandex.ru.

Жабин Илья Юрьевич, старший преподаватель кафедры транспортного права Санкт-Петербургского университета гражданской авиации. E-mail: mu.lebed@yandex.ru.

TO THE QUESTION OF THE PLACE OF TRANSPORT CONTRACTS IN THE SYSTEM OF CIVIL LIABILITY

Lebedeva M.Yu., Zhabin I.Yu.

The problem of the classification of contracts in the transport activities is investigated in the paper. Such a legal category as «transportation» as well as the term of «carriage» and its classifying features are defined. The concept and the content of individual transport contracts including contracts for the carriage of passengers and baggage are analyzed in the article. The comparative feature of individual concepts and authors' opinions in the sphere of the contractual relationship in transport activities is made. The place of the transport contracts in the system of civil liability and their classifying features are determined.

Key words: transportation, movement, carriage, transport obligations, legal nature of contracts.

REFERENCES

1. **Braginskij M.I., Vitrjanskij V.V.** Dogovornoe pravo. Kniga chetvertaja: Dogovory o perevozke, buksirovke, transportnoj jekspedicii i inyh uslugah v sfere transporta. M.: Staut, 2011. 910 p. (In Russ).

2. Grazhdanskoe pravo. Uchebnik. Chast' II / pod red. A.P. Sergeeva, Ju.K. Tolstogo. M., 1997. (In Russ).

3. Kommentarij k Grazhdanskomu kodeksu Rossijskoj Federacii, chasti vtoroj / pod red. prof. T.E. Abovoj i A.Ju. Kabalkina. M., 2004. (In Russ).

4. Romanec Yu.A. Sistema dogovorov v grazhdanskom prave Rossii. M., 2006. (In Russ).

5. Sannikova L.V. Uslugi v grazhdanskom prave Rossii. M.: Volters Kluver, 2006. (In Russ).

6. Grazhdanskoe pravo. Chast' vtoraja: uchebnik / otv. red. V.P. Mozolin. M., 2004. (In Russ).

7. Lebedeva M.Yu., Maslakov V.P., Pidzhakov A.Yu. Institucional'nye aspekty regulirovanija rynochnyh otnoshenij v aviakompanijah Rossii [Jelektronnyj resurs]: monografija. Kirov: MCNIP, 2013. 1 jelektron. opt. disk (CD-ROM). (In Russ).

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Lebedeva Marina Yuryevna, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor, Head of the Transport Law Chair, St. Petersburg University of Civil Aviation, Expert of the EU on Civil Aviation Issues. E-mail: mu.lebed@yandex.ru.

Zhabin Ilya Yuryevich, Senior Lecturer of the Transport Law Chair, St. Petersburg University of Civil Aviation. E-mail: mu.lebed@yandex.ru.

УДК 342.951:342.32

ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И НЕРЕШЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЮРИСДИКЦИИ ГОСУДАРСТВ

А.С. КОНЮХОВА

В статье рассмотрен теоретико-правовой вопрос о месте и роли государства в обеспечении авиационной безопасности. Обоснована необходимость совершенствования, с учетом международного права, российского законодательства о транспортной (в том числе авиационной) безопасности с целью наделения государства более широким кругом полномочий и обязанностей по обеспечению авиационной безопасности. Также сделан вывод о том, что в настоящее время понятие «авиационная безопасность» означает состояние защищенности гражданской авиации не только от актов незаконного вмешательства, но и от иных неправомерных деяний, нарушающих общественный порядок на борту воздушного судна в полете и оказывающих влияние на безопасность воздушного транспорта.

Ключевые слова: авиационная безопасность, юрисдикция государства, недисциплинированные пассажиры, ИКАО, предотвращение и пресечение правонарушений, наказание виновных.

Обеспечение авиационной безопасности пассажирских перевозок является важнейшей задачей как государств в лице их компетентных органов и должностных лиц, так и субъектов авиационной индустрии – авиапредприятий и аэропортов.

Традиционно под «авиационной безопасностью» понимается состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства. Такое определение содержится в ч. 1 ст. 83 Воздушного кодекса Российской Федерации [1] (ВК РФ), а также в главе I документа Международной организации гражданской авиации (ИКАО) – Приложения 17 «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» [2] (Приложение 17) к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) [3] (Чикагская конвенция 1944 г.).

В ч. 3 ст. 83 ВК РФ уточнено, что незаконным вмешательством в деятельность в области авиации является совершение противоправных действий (бездействия), угрожающих безопасной деятельности в области авиации, повлекших за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавших угрозу наступления таких последствий. В Приложении 17 «акты незаконного вмешательства» определены как «акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации», в частности: незаконный захват воздушных судов; разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах; использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде, и некоторые другие.

Следует признать, что содержание понятия «авиационная безопасность» в контексте пассажирских перевозок в настоящее время изменилось, поскольку

значительно возросло количество противоправных актов, именуемых «недисциплинированным поведением». Согласно Приложению 17 «недисциплинированными» являются пассажиры, которые не соблюдают правила поведения в аэропорту или на борту воздушного судна или не выполняют указания персонала аэропорта или членов летного экипажа, нарушая тем самым должный порядок и дисциплину в аэропорту или на борту воздушного судна. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) за период 2007–2016 гг. зафиксировала свыше 58 тыс. случаев совершения таких актов [4].

Недисциплинированное поведение само по себе не находится в прямой причинно-следственной связи с созданием угрозы безопасности полета, но оно снижает уровень безопасности воздушного транспорта. Помимо того, что существует риск причинения вреда здоровью пассажиров, нарушение общественного порядка в полете при наличии других факторов может привести к человеческим жертвам. Например, перемещение большого количества людей по салону влияет на центровку воздушного судна, в результате чего, при непринятии пилотами оперативных мер по его выравниванию, оно может войти в штопор; или в результате драки самолет может быть поврежден, и произойдет разгерметизация салона, либо пассажиры будут лишены возможности воспользоваться аварийно-спасательным оборудованием, либо экипажу придется совершать экстренную посадку, что при неблагоприятных погодных условиях может закончиться авиакатастрофой.

Проиллюстрируем сказанное несколькими примерами.

В 2004 г. футбольные болельщики, находившиеся на рейсе сербской авиакомпании Jet, принялись раскачивать самолет. Кроме этого, они разрушили задний салон самолета: сломали кресла, выдернули ковровые дорожки, разорвали спасательные жилеты, открыли отсеки, где хранятся кислородные маски [5]. В 2006 г. на рейсе Москва – Лондон авиакомпании British Airways более 70 футбольных фанатов стали раскачивать воздушное судно, скандировать речевки и курить прямо в салоне, не обращая внимания на призывы стюардесс сохранять порядок [6]. В 2009 г. самолет авиакомпании EasyJet, следовавший из Манчестера в Мюнхен, был вынужден совершить посадку в аэропорту Франкфурта, поскольку два футбольных фаната, находясь в состоянии сильного алкогольного опьянения, устроили драку [6].

Таким образом, понятие «авиационная безопасность» следовало бы расширить и определить как обеспечение защищенности авиации от незаконного вмешательства, а также от иных неправомерных деяний, нарушающих общественный порядок на борту воздушного судна в полете и оказывающих влияние на безопасность воздушного транспорта.

Данный вывод подтверждается и позицией ИКАО. В 2014 г. под эгидой этой организации был заключен международный договор [7], изменяющий в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.) [8] («Токийская конвенция 1963 г.»). В 2015 г. ИКАО приняла Руководство по организации контроля за обеспечением авиационной безопасности [9] («Руковод-

ство по организации контроля»), которое относит к актам незаконного вмешательства не только акты, определенные в Приложении 17, но и другие «акты, направленные против безопасности гражданской авиации, о которых говорится в конвенциях по авиационной безопасности» (раздел «Определения»).

Меры, направленные на обеспечение авиационной безопасности, можно разделить на следующие блоки: 1) предотвращение деяний, влияющих на безопасность воздушного транспорта; 2) их пресечение; 3) установление их противоправности и наказание виновных в их совершении (либо попытке совершения) лиц. Названные меры предусматривают установление общеобязательных правил поведения, определенных ограничений прав и свобод граждан и, при необходимости, применение правового принуждения, то есть реализацию исключительных полномочий государства. В связи с этим следует признать, что основополагающей при рассмотрении вопросов обеспечения авиационной безопасности является правовая категория «юрисдикция государства».

Понятие «юрисдикция государства» является проблемным в правовой доктрине, поскольку отсутствует его общепризнанное определение. Юристы отмечают его связь с понятием «государственный суверенитет» и определяют как исключительные, производные от суверенитета, полномочия государства, возможность исполнения которых обеспечена государственным принуждением. Различают предписательную (законодательную) юрисдикцию (возможность государства устанавливать обязательные правила и требовать их осуществления под угрозой применения правового принуждения) и исполнительную юрисдикцию (возможность непосредственного применения правового принуждения) [10, с. 254–256].

Вопросы установления и осуществления юрисдикции государств занимают центральное место в большинстве международных конвенций по авиационной безопасности, что подтверждает решающую роль именно государств в этой сфере. Однако государства далеко не всегда должным образом реализуют свои полномочия. Самый известный пример из российской практики – дело С. Кабалова, когда нарушение общественного порядка на борту самолета не было ни предотвращено, ни оперативно пресечено, ни впоследствии должным образом квалифицировано, а полиция государства посадки нарушителя отпустила. Но проблема здесь не столько в некомпетентности или нежелании работать сотрудников авиакомпаний и государственных служащих, сколько в нерешенности теоретико-правового вопроса о месте и роли государства в обеспечении авиационной безопасности. Создается юрисдикционный пробел – ситуация, при которой отсутствуют правовые нормы, обязывающие государство установить и осуществить юрисдикцию в отношении противоправного деяния [11, с. 62–85,12].

На этапе предотвращения правонарушений основная работа проводится в аэропорту и включает установление обязательных правил для обеспечения авиационной безопасности, а также принятие комплекса мер по ограничению доступа в контролируемую зону аэропорта и внутрь воздушных судов на стоянках; досмотру пассажиров, ручной клади и багажа; анализу документов и персональных

данных пассажиров. Названные меры представляют собой реализацию предписательной и исполнительной юрисдикции государства. Приходится, однако, констатировать, что российское законодательство в соответствии с чч. 1, 3 ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» [13] возлагает обеспечение транспортной, в том числе авиационной, безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств не на государство, а на субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков.

Данное положение, по сути, означает переложение юрисдикции государства на частных лиц, что приводит к отсутствию эффективного предотвращения правонарушений и «размытости» ответственности за авиационную безопасность. Так, за взрыв, произошедший в 2011 г. в аэропорту Домодедово и квалифицированный как террористический акт, государство, по замечанию В.Д. Бордунова, явно стремилось возложить вину на менеджеров компании «Ист-Лайн» (оператор и владелец аэропорта Домодедово), что является необоснованным и несправедливым [14]. Также это не соответствует положениям Федерального закона «О противодействии терроризму» [15].

Такой подход не соответствует и позиции ИКАО. Приложение 17 требует от государств внедрения Национальной программы безопасности гражданской авиации (которая фактически является концептуальной основой для национальной системы авиационной безопасности государства), а также создания **государственной организации со статусом соответствующего полномочного органа, отвечающего за авиационную безопасность в государственном масштабе**. При этом ИКАО не исключает возможности осуществления ряда полномочий по обеспечению авиационной безопасности частными лицами, которые, однако, могут действовать только под строгим государственным контролем и надзором и лишь на условиях «внешнего подряда» (п. 1.2.3 Руководства по организации контроля).

На этапе пресечения противоправных действий на первый план выходит обеспечение общественного порядка на борту воздушного судна в полете. Это может быть реализовано посредством установления государством эксплуатанта самолета обязательных правил реагирования на правонарушения и принятия мер по их пресечению. Здесь также возникает ряд правовых проблем.

Во-первых, это пробел, имеющийся в Токийской конвенции 1963 г., которая даже в новой редакции не предусматривает обязательство государства эксплуатанта *осуществлять* юрисдикцию, то есть непосредственно применять правовое принуждение (в Конвенции установлено лишь обязательство *устанавливать* юрисдикцию – пп. “b” п. 1 bis, пп. “b” п. 2 bis ст. 3). Таким образом, по международному праву, государства имеют право, но не обязаны применять меры к обеспечению общественного порядка на борту воздушных судов в полете.

Во-вторых, в российском законодательстве (и в законодательстве ряда других государств) не решен вопрос о том, кто фактически обеспечивает общественный порядок на борту воздушного судна. Так, в 2006 г. произошел инцидент на рейсе Москва – Женева авиакомпании «Аэрофлот – российские авиалинии», когда пассажир Е. Догаев (в настоящий момент – Е. Ротштейн) в полете сообщил одно-

му из бортпроводников о своем желании лететь в Египет, после чего начал стучаться в кабину пилотов, требуя направить самолет в Каир, нанося удары оказавшимся рядом пассажирам и угрожая подрывом якобы имеющейся у него бомбы. Бортпроводник попытался скрутить Е. Догаева, однако обезвредить нарушителя удалось только с помощью пассажиров, которые связали его ремнями, «снятыми с собственных штанов» [16].

К сожалению, в Токийской конвенции 1963 г. в редакции 2014 г. рассматриваемому вопросу также не уделено достаточное внимание: при обсуждениях проекта поправок был сделан упор на юрисдикцию государства посадки в отношении уже совершенных деяний. Думается, что пресечение правонарушений следует обеспечивать посредством либо помещения на борт сотрудников правоохранительных органов (такой вариант упомянут в Токийской конвенции 1963 г., но представляется трудноосуществимым на практике), либо признания командира воздушного судна (КВС) лицом, обладающим особым статусом, и делегирования ему полномочий по применению правового принуждения, а также проведения соответствующей подготовки бортпроводников (например, экипаж некоторых авиакомпаний вооружен вплоть до огнестрельного оружия, не говоря уже о пластиковых наручниках и других средствах сдерживания).

На этапе наказания виновных важную роль играет государство посадки воздушного судна, однако Токийская конвенция 1963 г. не указывает на обязательность его юрисдикции. Несмотря на то, что при обсуждении проекта поправок была поддержана идея обязательной юрисдикции государства посадки, в итоговом тексте речь идет лишь о *правомочии* государства осуществлять юрисдикцию, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление или совершен акт, выполняет посадку на его территории с находящимся на борту предполагаемым преступником (пп. “a” п. 1 bis ст. 3) [17, с. 2–5].

Таким образом, преследование и привлечение к ответственности нарушителя оставлено на усмотрение государства, которое вряд ли будет в этом заинтересовано, если нарушитель не является его гражданином, и оно не имеет какого-либо отношения к воздушному судну или потерпевшим. Некоторый прогресс тем не менее в международном сотрудничестве можно отметить. Так, приговор в отношении упомянутого выше Е. Догаева был вынесен именно в государстве, где самолет совершил экстренную посадку, – в Чешской Республике, правда, только в 2015 г. (Е. Догаеву в течение нескольких лет вменялась попытка угона воздушного судна, впоследствии деяние было переквалифицировано на недисциплинированное поведение) [18].

Установление противоправности деяний, влияющих на безопасность воздушного транспорта, является одной из гарантий неотвратимости наказания нарушителей. К сожалению, поправки к Токийской конвенции 1963 г. не дополнили ее перечнем противоправных деяний на борту самолета, в отношении которых государства правомочны осуществлять юрисдикцию, хотя первоначально идея создания такого перечня была поддержана государствами [17, с. 2–8]. В итоговом тексте поправок предусмотрено лишь описание некоторых случаев неподо-

бающего поведения (в частности, нападение на члена экипажа, отказ выполнить законные указания КВС – пп. “a” п. 2 bis ст. 3; ст. 15 bis). В отсутствие четкого ориентира государства не обязаны включать конкретные составы в свое законодательство, а, как известно, nullum crimen sine lege (нет преступления без указания на него в законе).

ИКАО постоянно обращает на это внимание. Так, в 2016 г. Ассамблея ИКАО в целях поощрения «принятия национальных правовых норм, позволяющих государствам осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, совершенные в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах», утвердила Типовое законодательство, которое содержит достаточно подробный перечень таких деяний [19]. Однако резолюция Ассамблеи ИКАО не обладает юридической силой международного договора.

В связи со сказанным следует положительно оценить инициативу российского законодателя о криминализации «хулиганства на транспорте общего пользования» (в том числе воздушном) (п. «в» ч. 1 ст. 213 Уголовного кодекса Российской Федерации [20] (УК РФ)), а также «действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств» (ст. 267.1 УК РФ) [21]. Токийская конвенция 1963 г. предусматривает обязательство государства посадки и эксплуатанта установить юрисдикцию только в отношении преступлений (но не иных актов), совершенных на борту воздушного судна (п. 2 bis ст. 3). Кроме этого, для применения на территории Российской Федерации международных конвенций, касающихся противодействия преступлениям на воздушном транспорте, необходимо прямое закрепление в УК РФ предусмотренных в указанных конвенциях деяний. По п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ уже вынесены первые приговоры, в том числе в отношении гражданина иностранного государства (Израиль) [22].

В сфере авиационной безопасности активное сотрудничество государств имеет особенно важное значение, поскольку, как сказано в Руководстве по организации контроля, «степень защиты против актов незаконного вмешательства… определяется наиболее слабым звеном в глобальной авиационной системе. Поэтому отсутствие контроля за обеспечением авиационной безопасности в одном государстве ставит под угрозу безопасность международных операций гражданской авиации» (п. 2.1.1). Таким образом, решение проблем государственной юрисдикции на уровне отдельного государства – Российской Федерации – повысит авиационную безопасность и в международном масштабе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.

2. Приложение 17 «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» к Конвенции о международной гражданской авиации: принято Советом ИКАО 22 марта 1974 г. 9-е изд. Монреаль: ИКАО, 2011.

3. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 07 декабря 1944 г.) [Электронный ресурс]. URL: http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf (дата обращения: 04.01.2018).

4. Unruly Passenger Incidents Have Become Fewer, But More Severe. URL: https://apex.aero/2017/12/06/unruly-passenger-incidents-fewer-more-severe (дата обращения: 10.01.2018).

5. Пьяные сербские болельщики напали на пилота [Электронный ресурс]. URL: https://www.inopressa.ru/article/31Aug2004/repubblica/bolelzchiky.html (дата обращения: 03.01.2018).

6. Фанаты посадили самолет [Электронный ресурс] // Российская газета. 2013. 06 нояб. URL: https://rg.ru/2013/11/05/fanati-site.html (дата обращения: 03.01.2018).

7. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 04 апреля 2014 г.) [Электронный ресурс]. URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf (дата обращения: 05.02.2017).

8. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. 44. М.: Междунар. отношения, 1990. С. 218–225.

9. Руководство по организации контроля за обеспечением авиационной безопасности. Создание государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и управление этой системой. Документ ИКАО Doc 10047. 1-е изд. Монреаль: ИКАО, 2015.

10. Черниченко С.В. Контуры международного права. Общие вопросы. М.: Науч. кн., 2014. 592 с.

11. Конюхова А.С., Юрьев С.С. Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной аэронавигации. М.: ИТК «Дашков и Ко», 2016. 296 с.

12. Свиркин В.А., Соловьева Т.Л. К вопросу совершенствования правового регулирования проблемы «недисциплинированного» пассажира // Научный Вестник МГТУ ГА. 2015. № 216(6).

13. Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 7 Ст. 837.

14. Бордунов В.Д. Кто несет ответственность за теракт в Домодедово? [Электронный ресурс]. URL: https://www.aex.ru/docs/6/2011/1/26/1267/ (дата обращения: 06.01.2018).

15. Федеральный закон от 06 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 11. Ст. 1146.

16. Дебош международного масштаба. URL: https://lenta.ru/articles/2007/02/05/dogaev/ (дата обращения: 10.01.2018).

17. Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. Монреаль: ИКАО, 2013.

18. Россиянин получил в Чехии 2,5 года за дебош на борту самолета [Электронный ресурс]. URL: http://www.interfax.ru/world/435972 (дата обращения: 10.01.2018).

19. Резолюция А39-11 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области» // Резолюции 39 Ассамблеи (Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 г.). Монреаль: ИКАО, 2016. С. 45–47.

20. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

21. Федеральный закон от 03 апреля 2017 г. № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2017. № 15. Ст. 2135.

22. Впервые вынесен приговор по статье за хулиганство в самолете [Электронный ресурс] // Российская газета. 2017. 14 сент. URL: https://rg.ru/2017/09/14/reg-cfo/vpervye-vynesen-prigovor-po-state-za-huliganstvo-v-samolete.html (дата обращения: 10.01.2018).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Конюхова Анастасия Станиславовна, кандидат юридических наук, член Российской ассоциации международного права и Национальной ассоциации воздушного права. E-mail: collegium_mka@mail.ru.

AVIATION SECURITY AND UNSETTLED PROBLEMS OF STATE JURISDICTION

Konyukhova A.S.

The article deals with theoretical and legal issue concerning the place and the role of the state in ensuring aviation security. The article substantiates the need for improvement with regard to the international law, the Russian legislation on transport (including aviation) security in order to give the state a wider range of enforcement powers and responsibilities in aviation security ensuring. In addition, the author concludes that "aviation security" currently means protection of civil aviation not only from acts of unlawful interference, but also from other unlawful acts against public order on board the aircraft in flight which impact the safety and security of air transport.

Key words: aviation security, state jurisdiction, unruly passengers, ICAO, prevention and suppression of offences, punishment of the accused.

REFERENCES

1. *Vozdushnyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 19 marta 1997 g. № 60-FZ* // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 1997. № 12. Art. 1383.

2. Annex 17 “Security. Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference” to the Convention on International Civil Aviation: adopted by ICAO Council on March 22, 1974. 9th ed. Montreal: ICAO, 2011.

3. Convention on International Civil Aviation (Chicago, December 7, 1944). URL: http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf (accessed: 04.01.2018).

4. Unruly Passenger Incidents Have Become Fewer, But More Severe. URL: https://apex.aero/2017/12/06/unruly-passenger-incidents-fewer-more-severe (accessed: 10.01.2018).

5. P'yanye serbskie bolel'shchiki napali na pilota. URL: https://www.inopressa.ru/article/31Aug2004/repubblica/bolelzchiky.html (accessed: 03.01.2018).

6. *Fanaty posadili samolet* // Rossijskaya gazeta. 2013. 6 Nov. URL: https://rg.ru/2013/11/05/fanati-site.html (accessed: 03.01.2018).

7. Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Montreal, April 4, 2014). URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf (accessed: 05.02.2017).

8. *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo, September 14, 1963)* // Sbornik dejstvuyushchih dogovorov, soglashenij i konvencij, zaklyuchennyh SSSR s inostrannymi gosudarstvami. Vyp. 44. M.: Mezhdunar. otnosheniya, 1990. P. 218–225.

9. Aviation Security Oversight Manual. The Establishment and Management of a State’s Aviation Security Oversight system. ICAO Doc 10047. 1st ed. Montreal: ICAO, 2015.

10. CHernichenko S.V. *Kontury mezhdunarodnogo prava. Obshchie voprosy*. Moscow: Nauch. kn., 2014. 592 p. (In Russ.).

11. Konyuhova A.S., YUr'ev S.S. *YUrisdikciya gosudarstv v bor'be s posyagatel'stvami na bezopasnost' mezhdunarodnoj aehronavigacii*. Moscow: ITK «Dashkov i Ko», 2016. 296 p. (In Russ.).

12. Svirkin V.A., Solov'eva T.L. *K voprosu sovershenstvovanija pravovogo regulirovanija problemy «nedisciplinirovannogo» passazhira* // Nauchnyj Vestnik MGTU GA. 2015. № 216(6). (In Russ.).

13. Federal'nyj zakon ot 09 fevralya 2007 g. № 16-FZ "O transportnoj bezopasnosti" // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 2007. № 7. Art. 837.

14. Bordunov V.D. *Kto neset otvetstvennost' za terakt v Domodedovo?* URL: https://www.aex.ru/docs/6/2011/1/26/1267/ (accessed: 06.01.2018). (In Russ.).

15. Federal'nyj zakon ot 06 marta 2006 g. № 35-FZ "O protivodejstvii terrorizmu" // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 2006. № 11. Art. 1146.

16. Debosh mezhdunarodnogo masshtaba URL: https://lenta.ru/articles/2007/02/05/dogaev/ (accessed: 10.01.2018).

17. Report of the Legal Committee. 35th session (Montreal, May 6–15, 2013). ICAO Doc. 10014-LC/35. Montreal: ICAO, 2013.

18. Rossiyanin poluchil v CHekhii 2,5 goda za debosh na bortu samoleta. URL: http://www.interfax.ru/world/435972 (accessed: 10.01.2018).

19. *Resolution A39-11: Consolidated Statement of Continuing ICAO Policies in the Legal Field* // Resolutions Adopted at the 39th Session of the Assembly (Montreal, September 27 – October 6, 2016). Montreal: ICAO, 2016. P. 45–47.

20. Ugolovnyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 13 iyunya 1996 g. № 63-FZ // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 1996. № 25. Art. 2954.

21. *Federal'nyj zakon ot 03 aprelya 2017 g. № 60-FZ "O vnesenii izmenenij v Ugolovnyj kodeks Rossijskoj Federacii i stat'yu 151 Ugolovno-processual'nogo kodeksa Rossijskoj Federacii"* // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 2017. № 15. Art. 2135.

22. *Vpervye vynesen prigovor po stat'e za huliganstvo v samolete* // Rossijskaya gazeta. 2017. 14 Sept. URL: https://rg.ru/2017/09/14/reg-cfo/vpervye-vynesen-prigovor-po-state-za-huliganstvo-v-samolete.html (accessed: 10.01.2018).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Konyukhova Anastasia Stanislavovna, Candidate of Juridical Sciences, Member of Russian International Law Association and National Air Law Association (Russian Federation). E-mail: collegium_mka@mail.ru.

УДК 347.8: 342.9

ПРАКТИКА РАЗРАБОТКИ И ПРИНЯТИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ РЕГЛАМЕНТОВ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИЕЙ

В.А. СВИРКИН

Статья посвящена проблемам регламентации деятельности федеральных органов исполнительной власти, а именно исполнению полномочий как при осуществлении государственных функций, так и при оказании государственных услуг. Анализируется проводимая в стране административная реформа и связанные с ней вопросы разработки и принятия административных регламентов, в том числе в сфере гражданской авиации. Дано определение административного регламента, раскрыты его содержание и структура. Обоснована необходимость развития основных положений административного регламента в гражданской авиации.

Ключевые слова: административная реформа, административные регламенты, государственное управление, гражданская авиация, государственные функции, государственные услуги, гражданский государственный служащий.

В течение последнего времени вопросы повышения эффективности государственного управления деятельностью авиации и использования воздушного пространства неоднократно становились объектом внимания законодательной и исполнительной власти. В начале XXI века постоянная смена полномочных органов в области гражданской авиации привела к созданию большого количества ведомственных актов. Сложилась система, в которой эти акты в ряде случаев дублируют друг друга, противоречат друг другу, создавая сложности при выполнении государственных функций и оказании государственных услуг, что необходимо для обеспечения эффективной работы структурных подразделений как на федеральном, так и региональном уровнях, в том числе и при обеспечении реализации законных прав физических и юридических лиц – пользователей услуг на воздушном транспорте.

В конце XX века с целью оптимизации задач государственного управления, исключения повторяемости, избыточности, отсутствия оперативности и прозрачности в стране началась административная реформа. Следует отметить, что ее внедрение не российское изобретение, а применение и адаптация к российским условиям опыта других государств (в частности, Австралии, Великобритании, Германии, Канады, Китая, Японии и др.), в которых в конце XX – начале XXI веков начались и продолжаются крупномасштабные реформы, направленные на преобразование систем государственного управления. Само название административной реформы появилось в публичных документах у нас в стране лишь в 1997 году.

Административные реформы в России привели к созданию новых правовых институтов в системе административного права, например, института государственных услуг.

Что же касается гражданской авиации, то попытки совершенствования системы исполнения государственных функций в системе гражданской авиации происходили и раннее. В деятельности уполномоченных органов в области гражданской авиации (Министерства гражданской авиации, Федеральной авиационной службы, Федеральной службы воздушного транспорта и т. д.) были попытки закрепления процедур выполнения необходимых функций, обеспечения информационной открытости, закрепления стандартов качества оказания государственных услуг. Однако достичь желаемого результата по ряду причин не удалось.

После реформирования структуры органов исполнительной власти в 2004 году была сделана очередная попытка оптимизации системы государственного управления. В соответствии с Указом Президента РФ была введена трехуровневая структура федеральных органов исполнительной власти.

В п. 1 Указа было установлено, что в систему федеральных органов исполнительной власти входят федеральные министерства, федеральные службы и федеральные агентства, а в п. 2–5 определены полномочия каждого из этих органов.

Согласно Указу **федеральное министерство** является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в определенной сфере. Оно не вправе осуществлять функции по контролю и надзору, а также функции по управлению государственным имуществом, кроме случаев, устанавливаемых Указами Президента Российской Федерации или Постановлениями Правительства Российской Федерации.

Федеральные службы призваны осуществлять функции по контролю и надзору в установленной сфере деятельности, а также специальные функции в области обороны, государственной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации, борьбы с преступностью, а **федеральные агентства**, в соответствии с Указом, осуществляют в установленной сфере деятельности функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом и правоприменительные функции, за исключением функций по контролю и надзору.

При этом под функциями по контролю и надзору понимаются действия по контролю и надзору за исполнением общеобязательных правил поведения, содержащихся в нормативных правовых актах в соответствующей сфере регулирования; под функциями по управлению государственным имуществом понимается осуществление полномочий собственника в отношении федерального имущества, управление находящимися в федеральной собственности акциями открытых акционерных обществ; а под функциями по оказанию государственных услуг понимается предоставление соответствующими органами непосредственно или через подведомственные им организации безвозмездно или по регулируемым органами государственной власти ценам услуг гражданам и организациям в установленных сферах.

В соответствии с Федеральным законом от 27.05.2003 N 58-ФЗ (ред. от 23.05.2016) «О системе государственной службы Российской Федерации» обес-

печение исполнения полномочий федеральными органами исполнительной власти осуществляют граждане Российской Федерации, находящиеся на государственной службе и чья профессиональная служебная деятельность на это направлена.

Федеральный закон от 27.07.2004 N 79-ФЗ (ред. от 28.12.2017) «О государственной гражданской службе Российской Федерации» установил «правовые, организационные и финансово-экономические основы государственной гражданской службы Российской Федерации», однако вне сферы правового регулирования остались вопросы, связанные с процедурным порядком осуществления через гражданских служащих соответствующими органами исполнительной власти своих полномочий, информационным обеспечением выполнения полномочий, порядком обжалования решений соответствующих органов исполнительной власти заинтересованными лицами в случае неудовлетворительного решения в их адрес.

В связи с этим возникла острая необходимость разработки должностных регламентов государственных гражданских служащих.

Принятие Федерального закона «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», а также в дальнейшем Постановления Правительства РФ «О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг» (от 16.05.2011 N 373) ввело новое понятие «административный регламент». В этих актах была определена юридическая сила административных регламентов, обозначена обязательность их принятия, позволившая реализовать следующие задачи:

- детально регламентировать деятельность государственных служащих, четко определив конкретный круг обязанностей при выполнении государственных функций или осуществлении предоставления государственных услуг;
- обеспечить открытость деятельности федерального органа исполнительной власти;
- содействовать противодействию коррупции в процессе выполнения государственных функций и оказания государственных услуг, исключив конфликт интересов сторон;
- исключить дублирование в деятельности федеральных органов исполнительной власти, обеспечить четкое разделение предметов ведения и полномочий и полное информирование о процедуре и результатах выполнения государственной функции и оказания государственной услуги.

Так что же такое административный регламент (АР)?

В соответствии с Федеральным законом «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» и Постановлением Правительства № 373 административный регламент – это нормативный правовой акт федерального органа исполнительной власти (или государственной корпорации, наделенной в соответствии с федеральным законом полномочиями по исполнению государственных функций в установленной сфере деятельности), который устанавли-

вает сроки и последовательность административных процедур (действий) соответствующего органа при осуществлении государственного контроля (надзора), определяет порядок взаимодействия между структурными подразделениями соответствующего органа, его должностными лицами, а также с физическими и юридическими лицами, иными органами государственной власти и органами местного самоуправления, учреждениями и организациями при исполнении государственной функции.

Кроме того, административным регламентом является и нормативный правовой акт федерального органа исполнительной власти или государственной корпорации, наделенной в соответствии с федеральным законом полномочиями по предоставлению государственных услуг в установленной сфере деятельности, устанавливающий сроки и последовательность административных процедур (действий) федерального органа исполнительной власти, государственной корпорации и органа государственного внебюджетного фонда, осуществляемых по запросу физического или юридического лица либо их уполномоченных представителей.

Важнейшим моментом стала детальная регламентация порядка разработки и утверждения административных регламентов по исполнению государственных функций и предоставлению государственных услуг, который утвержден тем же Постановлением Правительства.

Предусмотрены при разработке регламентов оптимизация и повышение качества как исполнения государственных функций, так и оказания государственных услуг, в том числе:

а) упорядочение административных процедур (действий);

б) устранение избыточных административных процедур (действий);

в) сокращение сроков исполнения государственных функций и оказания государственных услуг. Кроме того, предоставляется возможность при подготовке регламента соответствующими федеральными органами исполнительной власти установить сокращенные сроки исполнения государственной функции или предоставления госуслуги;

г) ответственность должностных лиц за несоблюдение ими требований регламентов при выполнении административных процедур (действий);

д) осуществление отдельных административных процедур (действий) в электронной форме.

Строго определена структура административного регламента. В нем должны быть представлены следующие обязательные разделы:

1) общие положения;

2) требования к порядку исполнения государственной функции или стандарт предоставления государственной или муниципальной услуги;

3) состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур, требования к порядку их выполнения, в том числе особенности выполнения административных процедур в электронной форме;

4) формы контроля за исполнением АР;

5) досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) органа, предоставляющего государственную (муниципальную) услугу, а также их должностных лиц.

Как видим из приведенного перечня, он охватывает все информационные моменты, которые могут возникнуть в процессе осуществления административных процедур, только важно, чтобы разработчики административных регламентов придерживались бы этой структуры.

На мой взгляд, административные регламенты являются важнейшим и эффективным средством осуществления органами исполнительной власти своих полномочий в сфере государственного регулирования.

Однако следует констатировать, что эффективность их применения в отрасли низка. И, к сожалению, одна из основных причин кроется в крайне низкой информированности большинства работников отрасли о существовании такого механизма государственного регулирования, как административные регламенты.

Даже те, кто обращался хотя бы раз к административным регламентам, знают в большинстве случаев об административных регламентах предоставления государственной услуги, и очень редко – об АР осуществления государственных функций, например при осуществлении государственного контроля и надзора. Очень жаль, т. к. знание этих нормативных правовых актов позволило бы заранее четко подготовиться, например, как к плановым, так и к внеплановым проверкам, собрав весь необходимый для каждого конкретного случая пакет документов, оценить максимальный временной интервал, в течение которого могут быть проведены соответствующие процедуры, и т. д.

Кроме того, практика общения со специалистами отрасли показывает, что для многих остается непонятной юридическая сила административного регламента, его место в иерархии административного законодательства, а в силу этого и обязательность норм, содержащихся в нем, для обеих сторон.

Анализ разработки и применения административных регламентов Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) показывает, что остался ряд позиций, которые требуют дальнейшего развития.

Так, для обоснования требований к административным регламентам для оценки их эффективности необходимо соблюсти как минимум следующие позиции:

– соответствие разрабатываемого административного регламента действующему законодательству;
– соответствие его формальным требованиям к документам этого уровня;
– достаточность регламентации;
– четкость написания процедур;
– установление единой терминологии с учетом специфики применения.

Кроме того, административные процедуры должны выстраиваться в единообразном порядке.

Таким образом, следует признать, что, несмотря на интенсивный рост количества административных регламентов, на сегодняшний момент: существует не-

понимание места административного регламента в системе актов управления; в правоприменительной практике возникают трудности в случаях, когда отдельные позиции федеральных авиационных правил входят в противоречие с административным регламентом. Этому способствует также то обстоятельство, что до сих пор на территории Российской Федерации действуют акты бывшего СССР. Причиной возникновения этой проблемы является тот факт, что до сих пор административным регламентам не определено место в системе ведомственных нормативных правовых актов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг. Федеральный закон от 27.07.2010 N 210-ФЗ в действующей редакции.

2. О системе государственной службы Российской Федерации. Федеральный закон от 27.05.2003 N 58-ФЗ в действующей редакции.

3. О государственной гражданской службе Российской Федерации. Федеральный закон от 27.07.2004 N 79-ФЗ (ред. от 28.12.2017).

4. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», утв. Указом Президента РФ от 31.12.2015 N 683 в действующей редакции.

5. О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг. Постановление Правительства РФ от 16.05.2011 N 373 в действующей редакции.

6. О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти. Указ Президента РФ от 09.03.2004 N 314 в действующей редакции.

7. О структуре федеральных органов исполнительной власти. Указ Президента РФ от 21.05.2012 N 636 в действующей редакции.

8. Соловьева Т.Л. К вопросу государственного регулирования на воздушном транспорте // Научный Вестник МГТУ ГА. 2011. № 170. С. 113–116.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Свиркин Вячеслав Анатольевич, кандидат технических наук, профессор кафедры государственного регулирования и права МГТУ ГА. E-mail: v.svirkin@mstuca.aero.

THE PRACTICE OF THE DEVELOPMENT AND ADOPTION OF ADMINISTRATIVE REGULATIONS IN THE SYSTEM OF CIVIL AVIATION MANAGEMENT

Svirkin V.A.

The article is devoted to the regulation problems of the activities of Federal Executive authorities, namely, the execution of powers in the implementation both state functions and the provision of public services. The ongoing administrative reform in the country and, in this regard, the development and adoption of administrative regulations also in the sphere of civil aviation are analyzed in the article. The definition of administrative regulation is given, its content and structure is revealed. The necessity in fundamentals development of administrative regulation in civil aviation is proved.

Key words: administrative reform, administrative regulations, public administration, civil aviation, public functions, public services, civil state employee.

REFERENCES

1. Ob organizacii predostavlenija gosudarstvennyh i municipal'nyh uslug. Federal'nyj zakon ot 27.07.2010 N 210-FZ v dejstvujushhej redakcii. (In Russ.).

2. O sisteme gosudarstvennoj sluzhby Rossijskoj Federacii. Federal'nyj zakon ot 27.05.2003 N 58-FZ v dejstvujushhej redakcii. (In Russ.).

3. O gosudarstvennoj grazhdanskoj sluzhbe Rossijskoj Federacii. Federal'nyj zakon ot 27.07.2004 N 79-FZ (red. ot 28.12.2017). (In Russ.).

4. O Strategii nacionalnoj bezopasnosti Rossijskoj Federacii, utv. Ukazom Prezidenta RF ot 31.12.2015 N 683 v dejstvuyushchej redakcii. (In Russ.).

5. O razrabotke i utverzhdenii administrativnyh reglamentov ispolnenija gosudarstvennyh funkcij i administrativnyh reglamentov predostavlenija gosudarstvennyh uslug. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 16.05.2011 N 373 v dejstvujushhej redakcii. (In Russ.).

6. O sisteme i strukture federal'nyh organov ispolnitel'noj vlasti. Ukaz Prezidenta RF ot 09.03.2004 N 314 v dejstvujushhej redakcii. (In Russ.).

7. O strukture federal'nyh organov ispolnitel'noj vlasti. Ukaz Prezidenta RF ot 21.05.2012 N 636 v dejstvujushhej redakcii. (In Russ.).

8. Soloveva T.L. *K voprosu gosudarstvennogo regulirovaniya na vozdushnom transporte //* Nauchnyj Vestnik MGTU GA. 2011. N 170. C. 113–116. (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Svirkin Viacheslav Anatol’evich, Candidate of Technical Sciences, Professor of the State Control and Law Chair, Moscow State Technical University of Civil Aviation (MSTUCA). E-mail: v.svirkin@mstuca.aero.

УДК 347.8:656.7

НОВАЦИИ ВОЗДУШНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА – «ЧЕРНЫЕ СПИСКИ» АВИАПАССАЖИРОВ

Т.Л. СОЛОВЬЕВА

В статье анализируется правомерность принятой поправки в Воздушный кодекс Российской Федерации, на основании которой формируются реестры лиц, воздушная перевозка которых может быть ограничена перевозчиком. Рассматриваются принципы назначения административного наказания и привлечения лица к уголовной ответственности, исследуются правила формирования так называемых «черных списков». Анализируются юридические последствия совершения хулиганских действий на борту воздушного судна пассажиром и объективность принятия решения руководителем организации-перевозчика о включении хулигана в «черные списки».

Ключевые слова: борт гражданского воздушного судна, административное правонарушение, пассажир, реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена, перевозчик.

Федеральным законом от 05.12.2017 N 376-ФЗ Воздушный кодекс Российской Федерации был дополнен статьей 107.1 «Отказ в заключении договора воздушной перевозки пассажиру, внесенному в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком». В соответствии со статьей 2 этот закон вступает в силу по истечении 180 дней после дня его официального опубликования, т. е. начинает действовать с 04.06.2018 года.

Данная поправка в основной нормативный правовой акт воздушного законодательства предоставляет теперь перевозчику или лицу, уполномоченному перевозчиком на заключение договора воздушной перевозки пассажира, право отказать в заключении такого договора пассажиру в случае внесения его данным перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена, т. е. в так называемый «черный список».

Однако есть исключения. В п. 6 статьи 1 этого закона перечислены ситуации, при наступлении которых перевозчик не имеет права отказать пассажиру в перевозке. Все они перечислены в указанной статье, а именно:

– возвращение пассажира в Россию из такого пункта отправления, который имеет с Российской Федерацией только воздушное сообщение как единственный способ транспортного сообщения;

– административное выдворение пассажира за пределы Российской Федерации, депортация или реадмиссия при условии, что единственным способом транспортного сообщения между Российской Федерацией и пунктом отправления или пунктом назначения является воздушная перевозка;

– поездка к месту лечения или обратно, либо сопровождение пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности к месту лечения или обратно, либо поездка на похороны члена семьи или близкого родственника, подтвержденные документально.

Обязательными условиями попадания в «черный список» являются следующие.

1. Информирование командиром воздушного судна в письменной форме руководителя или исполняющего обязанности руководителя перевозчика о факте совершения пассажиром действий, которые могут подпадать под признаки:

– административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), т. е. невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна;

– преступления, предусмотренного пунктом «в» части первой статьи 213 Уголовного кодекса РФ (УК РФ) (хулиганство, то есть грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное на воздушном транспорте);

– преступления, предусмотренного статьей 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств), совершенного на борту воздушного судна.

2. Наличие вступившего в законную силу:

– постановления о назначении лицу административного наказания за соответствующее деяние (в соответствии с частью 6 статьи 29.11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях копия постановления направляется перевозчику, на борту воздушного судна которого было совершено это административное правонарушение);

– либо приговора суда или обвинительного апелляционного приговора о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна указанного преступления.

Кроме того, в п. 3 ст. 107.1 определено, что:

– во-первых, решение о внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, принимается руководителем или исполняющим обязанности руководителя перевозчика,

– во-вторых, это решение принимается в срок не более чем тридцать дней со дня получения перевозчиком соответствующего постановления или размещения в информационно-телекоммуникационной сети Интернет приговора суда или обвинительного апелляционного приговора.

В новой статье также закреплена обязанность перевозчика информировать в письменной форме пассажира о внесении его в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, а также о случаях, при которых пассажиру не может быть отказано в заключении договора воздушной перевозки.

В качестве гарантии соблюдения конституционного права гражданина страны на судебную защиту прав и свобод (46 статья Конституции РФ) пассажиру предоставляется право обжалования соответствующего решения перевозчика в судебном порядке.

Кроме того, закон обязывает перевозчика исключить пассажира из «черного списка» по истечении одного года с даты вступления в законную силу постановления о назначении лицу административного наказания за совершение адми-

нистративного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 КоАП РФ, либо приговора суда или обвинительного апелляционного приговора о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления, предусмотренного пунктом «в» части первой статьи 213 или статьей 267.1 УК РФ.

Таким образом, что мы имеем?

1. В соответствии со статьями 57 и 58 Воздушного кодекса РФ (ВК РФ) командир пилотируемого воздушного судна (ВС) помимо руководства работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на борту. Он принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности судна, находящегося на нем имущества, а также в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна имеет право отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения.

Пассажир не выполнил распоряжения командира воздушного судна, совершил действия, попадающие под соответствующие статьи Кодекса об административных правонарушениях или Уголовного кодекса, был привлечен или к уголовной или к административной ответственности, а затем – включен в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком.

Таким образом, прежде всего мы видим, что пассажир дважды несет ответственность за одно и то же противоправное деяние. А где же один из основных принципов привлечения к юридической ответственности: однократность наказания, т. е. за одно правонарушение лицу может быть назначено только одно наказание! Да, в Кодексе об административных правонарушениях и в Уголовном кодексе есть деление наказаний на основные и дополнительные (статья 3.3 КоАП, статья 45 УК), но эти же нормативные правовые акты определяют, что за одно административное правонарушение или уголовное преступление может быть назначено основное либо основное и дополнительное наказания, при этом, согласно статье 4.1 КоАП, при назначении административного наказания физическому лицу учитываются характер совершенного им административного правонарушения, личность виновного, его имущественное положение, обстоятельства, смягчающие административную ответственность, и обстоятельства, отягчающие административную ответственность. А п. 5 этой же статьи гласит, что никто не может нести административную ответственность дважды за одно и то же административное правонарушение.

Уголовный кодекс (статья 59) также определяет необходимость учитывать при назначении наказания личность виновного, в том числе обстоятельства, смягчающие и отягчающие наказание, а также влияние назначенного наказания на исправление осужденного и на условия жизни его семьи

Кроме того, согласно Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 22.12.2015 N 58 (ред. от 29.11.2016) «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» наказание должно быть справедливым и учитывать сведения о личности, характеризующие виновного, в частности, «данные о семейном и имущественном положении совершившего преступление лица, со-

стоянии его здоровья, поведении в быту, наличии у него на иждивении несовершеннолетних детей, иных нетрудоспособных лиц (супруги, родителей, других близких родственников)».

Таким образом, суд при вынесении решения учитывает личность пассажира, принимает во внимание сведения, его характеризующие. Руководитель же организации-перевозчика или уполномоченное лицо вряд ли будут располагать соответствующими сведениями. Кроме того, нет никаких нормативных правовых актов, которые, во-первых, обязывали бы учитывать эти сведения при принятии решения о включении пассажира в реестр лиц, перевозка которых может быть ограничена перевозчиком, а во-вторых, определяли бы, каким образом эти сведения учитывать, следовательно, у уполномоченного лица нет ни ресурсов на это, ни права.

Вывод 1. При внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, не принимаются во внимание никакие сведения о личности пассажира.

Вывод 2. Пассажир в явном виде дважды несет ответственность за одно и то же противоправное деяние. При этом причинение имущественного ущерба перевозчику возникает в случае вынужденной посадки, вызванной хулиганскими действиями пассажира, при изменении плана полета и прочем, а если этого не произошло? Тогда вид ответственности не может быть отнесен к гражданско-правовой (мы не видим причинения имущественного ущерба), но он и не относится ни к материальной, ни к дисциплинарной. Следовательно, остается или уголовная, или административная, больше вариантов нет. Но ни в Кодексе об административных правонарушениях, ни в Уголовном кодексе не предусмотрено внесение изменений в соответствующие статьи с видами наказаний. Сторонники «черных списков» аргументируют свою позицию тем, что это – не наказание. А тогда что это? Юридическая ответственность – это обязанность субъекта права нести неблагоприятные последствия своего противоправного поведения. Включение в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, несет для данного лица неблагоприятные последствия.

2. Решение принимает руководитель или уполномоченное лицо, основываясь на своем субъективном отношении к пассажиру, совершившему противоправные действия на борту воздушного судна, угрожавшие безопасности соответствующего воздушного рейса. Не исключена вероятность, что это субъективное отношение будет подкреплено соответствующим подношением со стороны пассажира, причем размер этого подношения может быть очень существенным, чтобы повлиять должным образом на лицо, принимающее решение. И что это? Прямой путь к росту коррупции в этой сфере. Чаще всего выходить за рамки дозволенного позволяют себе пассажиры, занимающие те или иные руководящие должности, лица, чье материальное положение значительно выше среднестатистического, имеющие, таким образом, возможность «надавить» на того, кто примет решение о включении в «черный список», и не факт, что у них это не получится!

3. В основу принимаемого решения положено решение суда, опубликованное в информационно-телекоммуникационной сети Интернет. Но на каком портале конкретно? Странная формулировка включена в Воздушный кодекс. Кто будет разбираться, реальное это решение или проделка хакеров? Должен был быть указан конкретный адрес, сайт, размещение информации на котором о решении суда можно было бы положить в основу принимаемого решения.

4. Более действенно, на мой взгляд, было бы привлекать за действия, угрожающие безопасности полетов, только к уголовной ответственности, ужесточив наказание, например, предусмотрев только вариант лишения свободы на срок до 5 лет, а в рамках уже возбужденного уголовного дела рассматривать гражданские иски как авиакомпании, так и пассажиров за причиненные моральный и имущественный вред, причем компенсацию морального ущерба устанавливать не менее определенной суммы, например, 1 млн рублей, т. к. действия несли реальную угрозу жизни или здоровью пассажиров, находившихся на борту воздушного судна.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) в действующей редакции.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ в действующей редакции.

3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 04.06.2018).

4. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22.12.2015 N 58 (ред. от 29.11.2016) «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания».

5. Свиркин В.А., Соловьева Т.Л. К вопросу совершенствования правового регулирования проблемы «недисциплинированного» пассажира // Научный Вестник МГТУ ГА. 2015. № 216(6).

6. Свиркин В.А. К вопросу обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте // Научный Вестник МГТУ ГА. 2013. № 196(10). С. 62–66.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Соловьева Татьяна Леонидовна, кандидат технических наук, профессор кафедры государственного регулирования и права Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА). E-mail: t.solovieva@mstuca.aero.

AIR LEGISLATION INNOVATIONS – THE "BLACK LISTS" OF AIR PASSENGERS

Solovieva T.L.

The legitimacy of the adopted amendment to the Air Law of the Russian Federation, on the basis of which registers of individuals whose air transportation may be restricted by an aviation carrier are drawn up, is analyzed in the article. The principles of awarding administrative punishment and instituting criminal proceedings against an individual are considered. The rules of formation of so-called

"black lists" are investigated. Legal consequences of acts of hooliganism by an individual on board the aircraft and the objectivity of taking a decision by a senior manager of the aviation carrier about the inclusion of a hooligan into "black lists" are analyzed.

Key words: a civil aircraft, an administrative offense, a passenger, a register of individuals whose air transportation is restricted, the aviation carrier.

REFERENCES

1. Konstitucija Rossijskoj Federacii (prinjata vsenarodnym golosovaniem 12.12.1993) v dejstvujushhej redakcii. (In Russ.).

2. Kodeks Rossijskoj Federacii ob administrativnyh pravonarushenijah ot 30.12.2001 N 195-FZ v dejstvujushhej redakcii. (In Russ.).

3. "Vozdushnyj kodeks Rossijskoj Federacii" ot 19.03.1997 N 60-FZ (red. ot 31.12.2017) (s izm. i dop., vstup. v silu s 04.06.2018). (In Russ.).

4. Postanovlenie Plenuma Verhovnogo Suda RF ot 22.12.2015 N 58 (red. ot 29.11.2016) "O praktike naznachenija sudami Rossijskoj Federacii ugolovnogo nakazanija". (In Russ.).

5. Svirkin V.A., Solov'eva T.L. *K voprosu sovershenstvovanija pravovogo regulirovanija problemy "nedisciplinirovannogo" passazhira* // Nauchnyj Vestnik MGTU GA. 2015. № 216(6). (In Russ.).

6. Svirkin V.A. *K voprosu obespechenija transportnoj bezopasnosti na vozdushnom trpansporte* // Nauchnyj Vestnik MGTU GA. 2013. № 196(10). S. 62–66. (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Solovieva Tatiana Leonidovna, Candidate of Technical Sciences, Professor of the State Control and Law Chair, Moscow State Technical University of Civil Aviation (MSTUCA). E-mail: t.solovieva@mstuca.aero.

УДК 346.3:334

УПРАВЛЕНИЕ ДОГОВОРНОЙ РАБОТОЙ НА АВИАПРЕДПРИЯТИЯХ

М.Ю. ЛЕБЕДЕВА, О.Е. ГЕР

Рассматривается процесс управления хозяйственной деятельностью авиапредприятий и роль договорной работы в нем. Анализируется правовой характер договорной работы, ее содержание. Исследуются возникающие обязательственные связи и их возможные переходы, в том числе на третьи лица, не являющиеся участниками договорных отношений. Рассматриваются основные модели договоров, которые могут применяться в работе авиакомпании, а также стратегия договорной деятельности аэропорта и авиакомпании, которая разрабатывается на основе утвержденной бизнес-стратегии аэропорта, определяющей, как он будет вести и развивать свой бизнес в долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: аэропорт, гражданско-правовой договор, хозяйственная деятельность, управленческая деятельность, обязательственные связи.

Управление договорной работой является неотъемлемой частью общего процесса управления хозяйственной деятельностью авиапредприятий: аэропортов и авиакомпаний.

По своей сущности договорная работа привязана к гражданско-правовым договорам, посредством которых устанавливаются и реализуются хозяйственные связи.

Гражданско-правовые договоры образуют основной предмет договорной работы, через который она воздействует на конечные результаты экономической деятельности аэропорта.

Договорная работа носит правовой характер, т. е. является разновидностью правовой деятельности. Правовой характер договорной работы обусловлен ее предметом – договорами. Условия применяемых договоров формулируются в виде юридических прав и обязанностей, а их надлежащее исполнение обеспечивается возможностью государственного принуждения.

Содержание договорной работы составляют взятые в единстве действия ее субъектов по становлению и реализации договорных связей.

Помимо соблюдения норм законодательства в процессе договорной работы необходимо обеспечить:

– соблюдение требований подзаконных нормативных и правоприменительных актов (в том числе судебных прецедентов);

– соблюдение обычаев делового оборота и деловых обыкновений;

– выполнение технических, организационных и иных регламентов, включая стандарты и рекомендуемую практику международных организаций гражданской авиации (ИКАО, ИАТА и др.);

– соблюдение условий заключенных договоров.

Важной для договора является функция управления экономическими и правовыми рисками. Особую значимость эта функция приобретает в долгосрочных договорах, рассчитанных на относительно большие по продолжительности временные сроки исполнения взаимных обязательств.

Любое договорное обязательство представляет совокупность обязательственных связей. Часть этих связей может переходить на третьи лица, не являющиеся участниками договорных отношений. Такой переход осуществляется путем перевода обязательственных связей.

Действующее законодательство предусматривает следующие формы перевода обязательственных связей:

1) перевод обязанности исполнения какого-либо обязательства на третье лицо (ст. 313 ГК РФ);

2) перевод на третье лицо обязанности получения исполнения обязательства (ст. 312 ГК РФ);

3) перевод на третье лицо права требования исполнения обязательства (ст. 382 ГК РФ);

4) перевод на третье лицо неисполненного обязательства (ст. 391 ГК РФ).

Содержание договорной работы образует действия, направленные на создание и применение договорного инструментария в экономических интересах авиапредприятий.

Указанные действия группируются по стадиям, на каждой из которых поочередно решаются вопросы, касающиеся создания и применения договорного инструментария.

Можно выделить следующие основные стадии договорной работы:

1) подготовка к применению договорного инструментария;
2) создание (разработка) проектов договоров;
3) заключение договоров;
4) сопровождение заключенных договоров;
5) закрытие договоров;
6) оценка конечных результатов договорной работы.

Стратегия договорной деятельности служит основой для принятия решений по тактическим вопросам ведения договорной работы (что делать и каким образом поступать в конкретной ситуации, какой договор заключать и с кем и т. д.), стандартизации данной работы и оптимизации труда исполнителей.

Стратегия договорной деятельности аэропорта, как правило, разрабатывается на основе утвержденной бизнес-стратегии аэропорта, определяющей, как он будет вести и развивать свой бизнес в долгосрочной перспективе. Это позволяет правильно уяснить масштабы и специфику договорной работы аэропорта, рассчитать основные параметры данной работы.

Представляется, что основные положения стратегии договорной деятельности должны фиксироваться в локальных правовых актах аэропорта и формализоваться в его бизнес-процессах.

После выбора оптимальных для бизнеса фирмы вариантов установления договорных связей следует определиться с моделями договоров, которые аэропорт будет применять в процессе своей деятельности.

Практика показывает, что избранная бизнес-стратегия аэропортов РФ может реализовываться с помощью различных договорных моделей и конструкций: до-

говоров поставки, купли-продажи, агентского договора, договора комиссии, дистрибьюторского (дилерского) договора, договора франчайзинга, договора о совместной деятельности, договора на оказание услуг и т. д.

Однако экономические функции обозначенных договоров различны, поэтому они дают разный экономический эффект. При разработке стратегии договорной деятельности необходимо выбрать именно те договорные модели, применение которых позволит добиваться максимального эффекта при реализации избранной бизнес-стратегии аэропорта.

Предварительный отбор моделей договоров, которые будут использоваться в процессе договорной работы, позволяет минимизировать экономические и правовые риски неверного применения договорного инструментария, особенно в ситуациях ограничения по времени на принятие решений о заключении договоров.

Желательно, чтобы стратегия договорной деятельности определяла исчерпывающий перечень основных моделей договоров, которые будут применяться аэропортом. В тех случаях, когда такой перечень составить невозможно, стратегия договорной работы должна определять общий подход к разрешению ситуаций, когда возникает необходимость в использовании других договоров.

При определении перечня моделей договоров, которые будут применяться в процессе ведения договорной работы, следует прежде всего ориентироваться на поименованные в законодательстве модели договоров.

Договоры классифицируются по следующим группам обязательств: обязательства по передаче имущества в собственность (договоры купли-продажи, мены, дарения, ренты и пожизненного содержания с иждивением) либо во временное владение и пользование (аренды, лизинга, найма жилого помещения, безвозмездного пользования, факторинга, заемные и кредитные договоры).

Кратко рассмотрим организацию и систему договорных связей авиакомпаний и главных операторов, операторов аэропортов и других их партнеров по предпринимательской деятельности.

Кроме юридической службы и договорно-правового отдела (при наличии в организационной структуре авиапредприятия) организацией и проведением работ по разработке, согласованию, заключению и исполнению в установленном порядке договоров занимаются специалисты целого ряда отделов и служб авиакомпаний и аэропортов.

Например, отдел договоров авиакомпаний в соответствии с возложенными на него задачами:

1) осуществляет разработку, согласование и заключение в установленном порядке договоров на коммерческое, техническое, наземное и прочее обслуживание воздушных судов авиапредприятия с авиатранспортными предприятиями России и стран ближнего зарубежья при выполнении регулярных рейсов и рейсов вне расписания;

2) осуществляет согласование, а при необходимости и участие в заключении, договоров на все виды наземного обслуживания транзитных воздушных судов чужого парка со всеми предприятиями, где имеются коммерческие интересы у авиакомпании;

3) осуществляет совместное с заинтересованными службами авиакомпании согласование и заключение договоров с авиапредприятиями и организациями внутри ведомства и другими ведомствами по обеспечению авиатранспортного производства и организации полетов воздушных судов авиакомпаний (например, ЦПДУ, ПДСУ, «РУСАЭРО», АО «НЭЦ АУВД» и др.);

4) осуществляет заключение договоров на проведение практики, тренировок и курсов повышения квалификации летного состава авиакомпании и сторонних организаций;

5) осуществляет взаимодействие с представительствами авиакомпании в регионах России и ближнего зарубежья по вопросам коммерческого и технического обслуживания воздушных судов, пассажиров и экипажей;

6) осуществляет сопровождение заключенных договоров, оформляет протоколы разногласий и согласований; контролирует выполнение договорных обязательств; организует регистрацию, хранение договоров; своевременно информирует заинтересованные отделы и службы обо всех изменениях и дополнениях;

7) разрабатывает совместно с заказчиками коммерческие условия аренды или лизинга воздушных судов, организует заключение договоров аренды (лизинга) и их согласование в соответствующих инстанциях;

8) контролирует своевременность заявок на обеспечение полетов арендованных воздушных судов к месту аренды и обратно на базу, условия выполнения договорных обязательств и своевременность перечисления арендной платы, координирует взаимодействие служб и отделов авиапредприятия с заказчиками и авиагруппой, командированной на место базирования;

9) осуществляет в установленном порядке коммерческое сотрудничество с организациями, компаниями и фирмами России и зарубежья по заключению коммерческих соглашений, договоров и контрактов по профилю своей работы.

В функции отдела организации продажи пассажирских перевозок входят:

– подготовка и заключение агентских соглашений, корректировка и контроль над ходом выполнения обязательств сторон;

– разработка проектов нормативных, инструктивных и технологических документов по организации продажи и работы с представительствами и агентами авиакомпании.

На отдел организации грузовых перевозок возложены:

– участие в разработке и заключении договоров по наземному обслуживанию в части, касающейся организации грузовых перевозок;

– осуществление подготовки и сопровождение агентских соглашений по продаже грузовых перевозок;

– осуществление подготовки и сопровождение интерлайновых и прорейтовых соглашений по грузовым перевозкам;

– подготовка документов (технологии, инструкции, положения, правила и т. д.) по организации грузовых перевозок авиакомпании, а также подготовка пакета документов для получения лицензий, связанных с перевозками грузов под таможенным контролем.

Таким образом, при анализе организации договорной работы на авиапредприятиях можно сделать вывод о том, что договорная работа носит довольно сложный, комплексный характер, поскольку:

– представляет собой деятельность по применению договорного инструментария в экономических интересах предприятия, в нашем случае аэропорта;

– сочетает в себе элементы не только правовой, но и управленческой деятельности.

Договорная работа требует объединения усилий юристов и большого числа других работников авиапредприятий – менеджеров, экономистов, финансистов, специалистов различных служб аэропорта, авиакомпаний – с соответствующим разделением их труда. Отсюда возникает необходимость в управлении договорной работой авиапредприятий, а если бизнес ведется в составе группы предприятий, необходимо наладить единую систему управления договорной работой всех предприятий, входящих в эту группу.

Для достижения высоких конечных результатов договорной работы требуются ресурсы, которые необходимо обеспечить, скомбинировать, скоординировать и умело использовать.

Договорная работа должна вестись планово, поэтому необходимо проработать и детализировать ее процессы, связи (коммуникации) между исполнителями, установить четкие процедуры принятия необходимых решений.

Таким образом, договорная работа представляет собой единый управленческий цикл, включающий в себя многообразные действия исполнителей – сотрудников аэропорта и/или привлеченных на договорной основе лиц, направленные на создание эффективного договорного инструментария и его умелое применение в экономических интересах аэропорта.

Договорную работу можно рассматривать в качестве относительно самостоятельного объекта управленческой деятельности. Это позволит говорить о возможности использования в данной работе современных средств и методов управления, позволяющих обеспечить ее высокую результативность.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Лебедева М.Ю., Гер О.Е.** Договорно-правовое обеспечение деятельности предприятий воздушного транспорта. СПб.: СПбУГА, 2018. 120 с.
2. **Лебедева М.Ю., Маслаков В.П., Пиджаков А.Ю.** Институциональные аспекты регулирования рыночных отношений в авиакомпаниях России. Киров: МЦНИП, 2013. 232 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Лебедева Марина Юрьевна, кандидат юридических наук, доцент, заведующая кафедрой транспортного права Санкт-Петербургского университета гражданской авиации, эксперт ЕС по проблемам гражданской авиации. E-mail: mu.lebed@yandex.ru.

Гер Олег Евгеньевич, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры транспортного права Санкт-Петербургского университета гражданской авиации. E-mail: mu.lebed@yandex.ru.

MANAGING CONTRACT WORK IN THE AIRPORTS OF THE RUSSIAN FEDERATION

Lebedeva M.Yu., Ger O.E.

The General process of management of the economic activity of air enterprises and the role of contractual work in it are considered. The legal nature of the contractual work and its content are analyzed. The arising obligatory connections and their possible transitions, also to the third parties that do not participate in the contractual relations are investigated. The main models of contracts that can be applied to the work of the airline, as well as the strategy of contractual activities of the airport and the airline are investigated.

Key words: airport, civil contract, commercial, activities, management activities, contractual relationships.

REFERENCES

1. **Lebedeva M.Yu., Ger O.E.,** Dogovorno-pravovoe obespechenie dejatel'nosti predprijatij vozdushnogo transporta.SPb.: SPbUGA, 2018. 120 s. (In Russ.).
2. **Lebedeva M.Yu., Maslakov V.P., Pidzhakov A.Yu.** Institucional'nye aspekty regulirovanija rynochnyh otnoshenij v aviakompanijah Rossii. Kirov: MCNIP, 2013. 232 s. (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Lebedeva Marina Yurievna, Candidate of Law, Associate Professor, Head of the Transport Law Department St. Petersburg University of Civil Aviation, an expert of the EU on Civil Aviation. E-mail: mu.lebed@yandex.ru.

Ger Oleg Evgenievich, PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of Transport Law Department, St. Petersburg University of Civil Aviation. E-mail: mu.lebed@yandex.ru.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 656.025.2

КОНЦЕПЦИЯ «ИНКЛЮЗИВ-ТУР» И ОСОБЕННОСТИ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ НА РЫНКЕ ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Б.В. АРТАМОНОВ, Л.Н. ВОРОПАЕВА

В статье анализируется специфика туристского спроса – услуги, которую невозможно увидеть при заключении договора. Разнообразие потребителей туристских услуг является причиной неоднородности спроса на них. Различные категории туристов отличаются целью поездки, своими требованиями к туристским услугам, а также к их стоимости, которую они готовы и в состоянии оплатить. Каждому типу туристов соответствует определенный тип туристского рынка. Одним из видов услуг, являющимся привлекательным для туристов, является программа «Инклюзив-тур». В соответствии со сложившейся практикой в настоящее время в подавляющем большинстве случаев всех участников такой программы объединяет туроператор, который занимается ее разработкой и несет ответственность за ее выполнение.

Ключевые слова: туристские услуги, рыночная конъюнктура, спрос, туроператор, утилитарный прагматизм, качество услуги, концепция «Инклюзив-тур».

Туризм является одной из крупнейших и динамичных отраслей мировой экономики. Высокие темпы его развития, большие объемы валютных поступлений активно влияют на различные секторы экономики, что способствует формированию собственной туристской индустрии. Сейчас туризм считается одной из ведущих категорий международной торговли. На сферу туризма приходится около 6 % мирового валового национального продукта (ВНП), 7 % мировых инвестиций, 11 % мировых потребительских расходов. Это позволило ему занять третье место после экспорта нефти и автомобилей, однако уже в ближайшие годы туризм, по оценкам экспертов, может выйти на первое место.

Одним из видов услуг, являющимся привлекательным для туристов, является программа «Инклюзив-тур». Как правило, эта программа продается потребителю как неразделимый на элементы товар по общей цене, обычно включающий в себя стоимость как обслуживания, так и проезда по маршруту. «Инклюзив-тур» применяется чаще всего при авиационных перевозках, причем стоимость перевозки туриста к месту назначения и обратно определяется на основе специально разрабатываемых «инклюзив-тарифов», которые иногда бывают наполовину ниже обычных. Эти тарифы включают также стоимость размещения туриста в гостинице, питание (полное или частичное) и другие услуги, предоставляемые на определенное число дней пребывания туриста в стране назначения. Общий уровень цены услуги по программе «Инклюзив-тур» должен быть не ниже обычного тарифа (т. е. стоимости транспортировки) до данной страны. Клиенту сообщается полная цена услуги по программе «Инклюзив-тур» без разбивки ее на отдельные виды услуг.

В условиях нестабильности рыночной конъюнктуры концепция «Инклюзив-тур» является привлекательной как для туристических фирм, так и для авиа-

компаний. В соответствии со сложившейся практикой в настоящее время в подавляющем большинстве случаев всех этих участников объединяет туроператор, который занимается разработкой программ «Инклюзив-тур» и несет ответственность за их выполнение.

Программа «Инклюзив-тур» должна учитывать все компоненты, необходимые для организации таких перевозок (рис. 1).

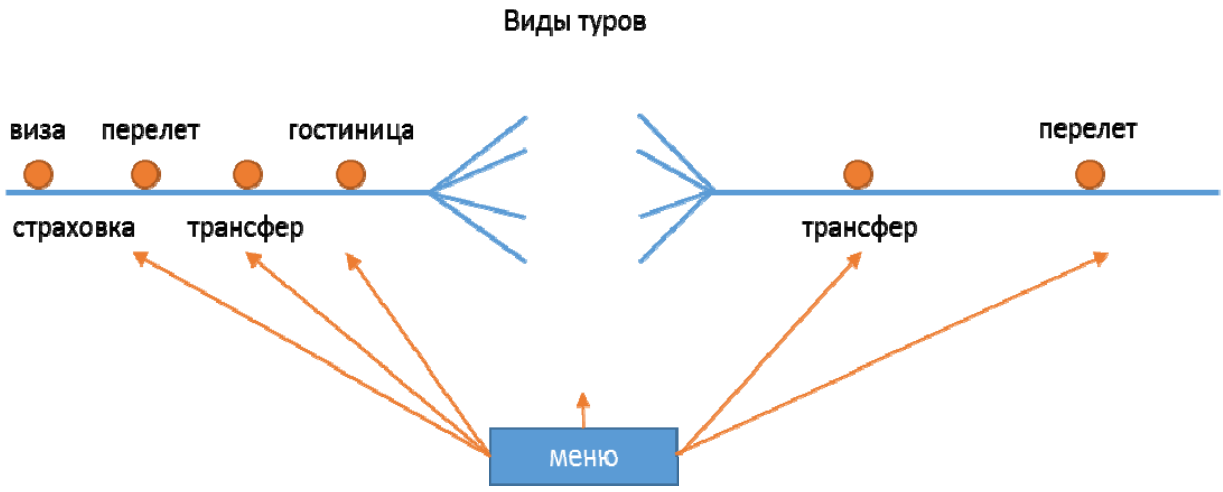


Рис. 1. Схема организации перевозок «Инклюзив-тур»

Реализация программы «Инклюзив-тур» происходит в тесной взаимосвязи с работой наземного и воздушного транспорта, отелей, организаций электросвязи, банков, экскурсионного бюро и прочих в условиях воздействия случайных факторов внешней и внутренней среды, что предполагает стохастический характер их влияния на качество предоставления услуг.

Программы «Инклюзив-тур» используются как при групповых, так и при индивидуальных туристических поездках. Структура туров в значительной степени варьируется в зависимости от страны, состава туристов, их покупательной способности, характера, ассортимента и качества предлагаемых услуг. В зависимости от климата, географического расположения и национальных особенностей страны туроператоры предлагают различные комбинации туристической услуги.

Взаимное сотрудничество приносит прибыль всем вовлеченным в этот процесс участникам. Поэтому многие авиакомпании охотно идут на сотрудничество с туроператорами, которые предлагают купить сразу блок мест. Через них авиакомпании легче сформировать круг своих потребителей, так как они работают не с каждым пассажиром индивидуально, а с турфирмами – оптовым покупателем перевозок. Это существенно упрощает формирование загрузки рейса и способствует ее стабилизации. Для туристических компаний основное преимущество такого сотрудничества заключается в возможности получения льготных условий перевозки от авиакомпаний. В настоящее время наметились две тенденции, ориентированные на получение дополнительной прибыли: приобретение

туроператором частных чартерных авиакомпаний и открытие авиакомпаниями собственных турфирм.

Индивидуальный и групповой туризм – это самые распространенные виды деятельности.

В групповом туризме схема действий следующая:

– выкупается чартер или блок мест на чартерном рейсе;

– выкупаются или бронируются номера в гостиницах;

– организуется трансфер автобусом или любым другим транспортным средством, в зависимости от потребности и размера группы;

– оформляется стандартная медицинская страховка на время отдыха.

Пакет предоставляемых услуг рассчитан в первую очередь не на различные запросы туриста, а на определенные заезды, что позволяет удешевить услугу. Так, например, при оформлении путевки по групповому маршруту турист может выбирать только из предложенных вариантов, тогда как при заказе индивидуального тура можно не выбирать, а изложить свои пожелания и (при наличии квалифицированного менеджера) получить уникальную услугу.

При создании индивидуального тура учитываются все желания и потребности туриста, который заказывает индивидуальный тур. При невозможности осуществления какого-либо фрагмента туристического пакета обычно предлагаются альтернативы. Если альтернативы не подходят, то турист может отказаться от тура без каких-либо штрафных санкций.

Экскурсионный туризм также бывает индивидуальным и групповым. В этом случае могут предоставляться дополнительные услуги (рис. 2).

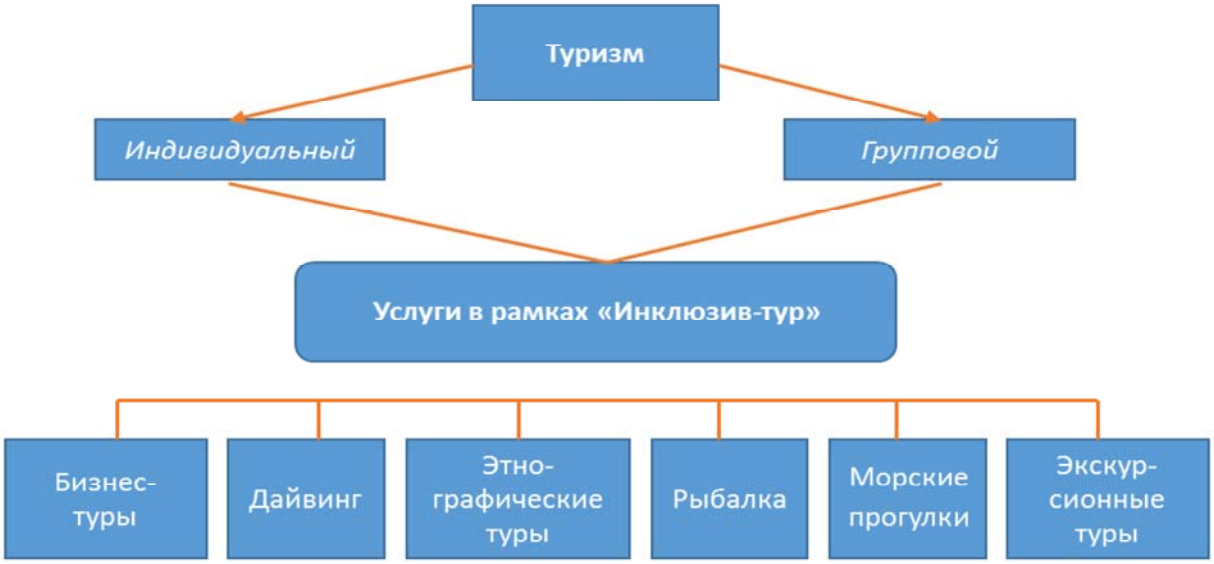


Рис. 2. Варианты услуг, которые могут быть предоставлены в рамках программы «Инклюзив-тур»

При обычном туризме все экскурсии приобретаются только по прибытии в страну. Если же турист приобретает экскурсионный тур, то он выбирает экскур-

сии в турфирме при оформлении всего туристического пакета. В программе на две недели обычно заложены 8–10 экскурсий по достопримечательностям страны.

Каждая продукция, предлагаемая на рынке, обладает комплексом свойств, определяющих степень ее пригодности для использования конкретным потребителем. В программе «Инклюзив-тур» нельзя использовать понятие «среднестатистический потребитель», здесь рассматривается конкретный, или иначе «целевой», потребитель.

Взгляды на ценность услуги в рамках программы «Инклюзив-тур» со стороны производителя и потребителя могут заметно различаться. С позиций концепции маркетинга потребитель играет главенствующую роль при оценке конкурентоспособности продукта. С позиций производителя качество продукции характеризуется степенью соответствия отдельных характеристик продукта требованиям нормативно-технических документов. Величину ценности своей продукции компании, как правило, измеряют на основе затрат на производство. Это подразумевает, что для компании цена и ценность продукции имеют одно и то же значение.

У потребителя другая точка зрения. Параметры, оказывающие воздействие на соответствующие затраты покупателя, относятся к экономическим параметрам и характеризуют полные затраты потребителя, связанные с приобретением и использованием продукта (ценой его потребления). Он отождествляет как ценность только лишь ту часть свойств продукции, которая соответствует его потребностям и ожиданиям. Таким образом, часть стоимости продукции может не представлять ценности для потребителя. Это очевидно, если специфические свойства продукции окажутся излишними для потребителя по отношению к его действительным потребностям (рис. 3).

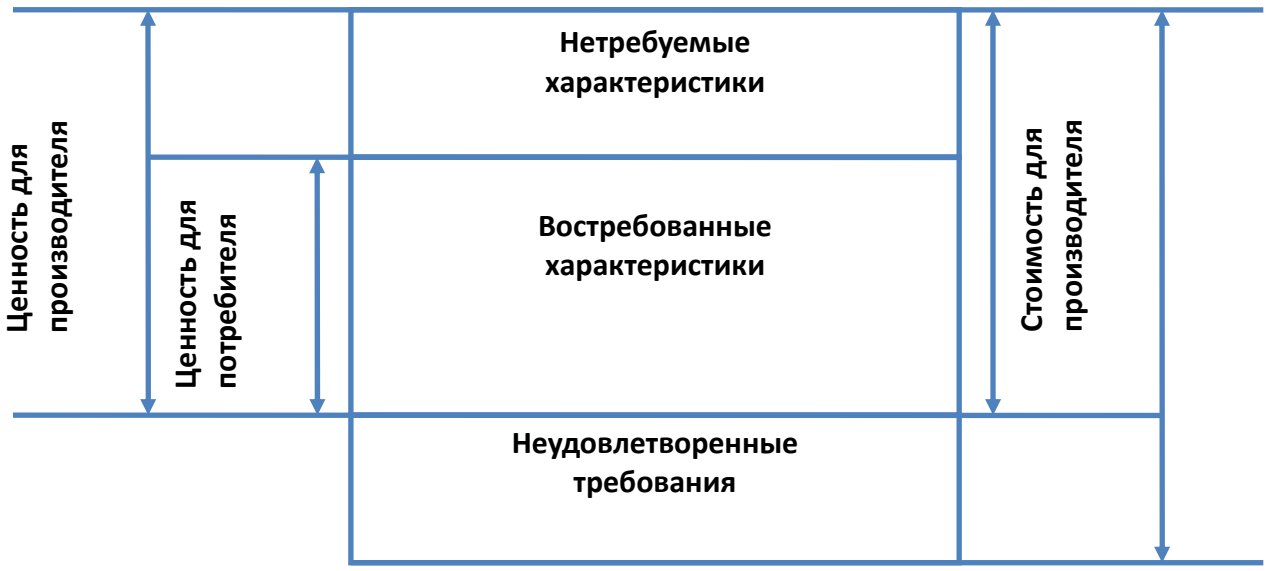


Рис. 3. Соотношение стоимости продукта и его ценности для производителя и потребителя

С другой стороны, фактический набор потребительских свойств продукции может не содержать некоторой специфической характеристики, необходимой потребителю.

Это может произойти, если компания разработала продукцию (услугу) для рынка, не уделив достаточно внимания точному анализу потребности целевой группы потребителей. В этом случае потребитель должен будет приложить дополнительные усилия (дополнительное время и затраты) для того, чтобы получить в итоге желаемый результат и восполнить неудовлетворенные приобретенным продуктом потребности.

Последнее слово остается за потребителем, в этой связи задача производителей заключается в наиболее полном воплощении в продукции ожиданий покупателя, т. е. формировании такой совокупности свойств, которая позволит покупателям сохранить приверженность продукции данной фирмы, стать ее постоянным клиентом.

Маркетинговыми исследованиями установлено, что для потребителей существуют верхние и нижние пределы, в рамках которых восприятие качества туристических услуг находится в прямой зависимости от цены: для покупателя существует совершенно определенный уровень цен на услуги, который он рассматривает как приемлемый. Этот уровень различен у разных групп покупателей в зависимости от их социально-экономического положения и конъюнктуры рынка.

Схематически концепция утилитарного прагматизма при предоставлении стандартизированной туристической услуги приведена на рис. 4.

Рис. 4. Концепция «утилитарного прагматизма» при предоставлении стандартизированной услуги

Потребитель производит сравнение различных услуг на наличие или отсутствие у них определенной компоненты качества, которая представляет для него наибольший интерес, при этом известно, что потребители имеют по многим видам услуг более или менее ясное представление о «честной» или приемлемой цене. Это представление следует понимать не как конкретную величину, а как утилитарный прагматизм или область терпимости, то есть готовность потребителя заплатить за услугу определенную цену. Сверху эта область ограничена ценой, которую потребитель принципиально готов заплатить за определенный продукт. Нижняя граница определяется ценой, которая им воспринимается еще как нормальная. Все, что находится ниже этой границы, неприемлемо для него с точки зрения качества.

Для каждого уровня качества и для каждой категории услуг имеется своя «стандартная цена», которая служит основой сравнения цен различных фирм. Можно определить эту область как зону колебаний около цены, которую потребитель воспринимает в качестве стандартной. В непосредственной близости от стандартной цены изменение цен не воспринимается.

Нередко более высокая цена услуги воспринимается потребителем как признак качества и тем самым воздействует на его восприятие. Клиент, покупая тот или иной пакет услуг, авансирует определенный уровень качества и набор потребительских свойств по определенной цене. В случае необеспечения оплаченного, и ожидаемого потребителем, уровня качества, возникает его неудовлетворенность указанной услугой.

Показатели качества услуг должны включать культуру обслуживания и затраты времени на ожидание и исполнение услуги. Одновременно система показателей качества должна отражать сам процесс обслуживания – от момента возникновения потребности в услуге до момента ее реализации. Такой подход к оценке качества услуг стимулирует спрос потребителей на основе предложения дополнительных возможностей традиционной услуги и создает необходимые условия для повышения качества и рентабельного функционирования любой бизнес-системы.

Исходя из сформулированных выше принципов, схема управления в рамках программы «Инклюзив-тур» качеством услуг должна учитывать во взаимной связи требования «целевых» потребителей, технологию их обслуживания, обеспечивать контроль результатов работы всех звеньев производственного процесса. При этом следует иметь в виду, что даже хорошие показатели качества услуг, если они оказываются нереализованными на рынке, не могут способствовать повышению конкурентоспособности фирмы на конкретном «целевом» рынке.

Концепция «Инклюзив-тур» в настоящее время оказывается востребованной рынком, так как она находится на пересечении массовых потребностей и платежеспособного спроса со стороны туристов и реальных возможностей авиакомпании, резко наращивающей свой стратегический потенциал и провозные мощности. Использование такой концепции потребует определенных затрат на продвижение нового бренда, которые не только окупятся, но и будут способствовать повышению конкурентоспособности авиакомпании. Следует отметить, что при этом

перед авиакомпанией на первом этапе не ставится задача приобретения отелей, так как строительство даже 10 небольших отелей вместимостью 1,5 тыс. номеров среднего класса обойдется в 130–150 млн долларов, а для комплектации обслуживающего штата потребуется не менее 1300 человек. Эта задача, однако, не снимается с повестки дня и может рассматриваться как перспективная.

ЛИТЕРАТУРА

1. Артамонов Б.В., Лебедева Л.А. Авиатранспортный маркетинг. М.: ЛАРС, 2013.

2. Практические аспекты эксплуатации воздушных линий: учебное пособие / под общей ред. Ю.М. Григорьева. 4-е изд., испр. и доп. М.: НОЧУ СПО «Авиашкола Аэрофлота», 2016.

3. Костромина Е.В. Авиатранспортный маркетинг. М.: НОУ «ВКШ Авиабизнес», 2013.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Артамонов Борис Владимирович, доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и управления на воздушном транспорте Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА). E-mail: b.artamonov@mstuca.aero.

Воропаева Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления на воздушном транспорте Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА). E-mail: l.voropaeva@mstuca.aero.

THE CONCEPT OF "INCLUSIVE TOUR" AND PECULIARITIES OF ITS REALIZATION IN THE MARKET OF TOURIST SERVICES

Artamonov B.V., Voropaeva L.N.

The article analyzes the specifics of tourist demand – services that cannot be seen at the conclusion of the contract. The diversity of tourist services' consumers is the reason for the heterogeneity of demand for them. Different categories of tourists differ in the purpose of the trip, their requirements for tourist services, as well as the price they are willing and able to pay. Each type of tourist corresponds to a certain type of tourist market. One of the types of services that are attractive to tourists is the program "Inclusion tour". In accordance with the established practice, in the vast majority of cases all participants of such a program are United by the tour operator, which is engaged in its development and is responsible for its implementation.

Key words: tourism services, market conditions, demand, tour operator, utilitarian pragmatism, quality of service, concept.

REFERENCES

1. Artamonov B.V., Lebedeva L.A. Aviatransportnyj marketing. M.: LARS, 2013. (In Russ.).

2. Prakticheskie aspekty jekspluatacii vozdushnyh linij: uchebnoe posobie / pod obshhej red. Ju.M. Grigor'eva. 4-e izd., ispr. i dop. M.: NOChU SPO "Aviashkola Ajeroflota", 2016. (In Russ.).

3. Kostromina E.V. Aviatransportnyj marketing. M.: NOU "VKSh Aviabiznes", 2013. (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Artamonov Boris Vladimirovich, Doctor of Economics, Professor of the Economics and Air Transport Management Chair, Moscow State Technical University of Civil Aviation (MSTUCA). E-mail: b.artamonov@mstuca.aero.

Voropaeva Lyudmila Nikolaevna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Economics and Air Transport Management Chair, Moscow State Technical University of Civil Aviation (MSTUCA). E-mail: l.voropaeva@mstuca.aero.

СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 340.1

РОЛЬ ПРАВА В ФОРМИРОВАНИИ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА

Д.Е. КРАСНЯНСКИЙ

Статья посвящена актуальному вопросу генезиса гражданского общества, его соотношения с государством. Рассмотрены проблемы роли права в формировании гражданского общества. Проанализирована специфика складывания в античном полисе структур гражданского общества и влияния писаного права на этот процесс. Рассмотрены актуальные вопросы выделения и противопоставления структур гражданского общества и государства. Проанализированы причины необходимости права для деятельности гражданского общества. Рассмотрена динамика изменения роли гражданина в античном полисе и современном обществе. Акцентирована роль идентичности в формировании правового сознания (мировоззрения) субъекта гражданского общества.

Ключевые слова: гражданское общество, правовое сознание, civitas, государство, право.

Право является одним из ключевых элементов, без которого принципиально невозможно существование гражданского общества. Как известно, право возникает на определенном уровне развития человеческой цивилизации и является способом регулирования сложноорганизованного общества. Появление права во многом связано с возникновением государства, ведь задачи и первого и второго социального института идентичны и заключаются, во-первых, в создании стабильности и единого порядка на конкретной территории, которая составляет пространство государства. Во-вторых, необходимо поддерживать единообразный порядок в условиях сложноорганизованного общества (которое состоит из противостоящих друг другу классов, слоев, страт, сословий, каст, группировок), имущественное, социальное, конфессиональное, этническое, культурное положение которых стало существенно различным, что привело к неустранимым конфликтам и противоречиям.

Если отталкиваться от схемы Тенниса, описывающей развитие человеческого социума от общины к обществу (Gemaindschaft zur Geselschaft), то можно заметить, что в общине регулирование жизни функционировало в форме обычая или традиции, по сути являясь ассимиляцией опыта поколений [4]. В обществе регулятивную функцию начинает выполнять право, которое приобретает писаную фиксацию и нормативный характер, являясь выражением практического разума сограждан. Нужно отметить, что писаное право и суд присяжных (гелиэя) становятся краеугольным камнем античного полиса. Собственно, первое место, где возникают структуры гражданского общества, – это античные полисы, города-государства Афины, Милет, Коринф, Эфес и т. д. [2].

Наличие систематической и функционирующей системы права ведет к формированию правового сознания людей, что позволяет им становиться гражданами. В общем и целом этот процесс формирует базис гражданской общины. Практика античного суда присяжных (регулярная ротация посредством жребия, большие коллегии – 400–600 человек, рассматривающие дела) вовлекала в эту сферу, в той или иной форме, практиче-

ски все гражданское население конкретного полиса. Ведь если в среднем число граждан города-государства не превышало 8–15 тысяч, и только крупные полисы, как, например, Афины, насчитывали порядка 20 тысяч полноправных граждан, то с учетом краткого срока нахождения в коллегии суда присяжных за относительно короткий срок, порядка 10 лет, каждый гражданин принимал участие в коллегии гелиэи [1].

Вторым мощным источником правосознания являлась специальная система образования, сложившаяся в античном полисе. Палестры и гимнасии, через которые пропускали все подрастающее поколение, полиса формировали будущих граждан. Совершенных как в физическом плане, так и в духовном, чему способствовали регулярные занятия спортом, физические состязания, а также занятия математикой, риторикой, грамматикой, литературой и философией.

Хотя древнейшие системы писаного законодательства возникают в древнейших цивилизациях Ближнего Востока, где появились первые ранние государства – Шумер, Вавилония, Древний Египет, важнейшим для зарождения гражданских институций служат законодательные системы античного полиса. Ключевым их моментом является то, что гражданское право вырастает из сакрального закона. Классическим примером этого выступает появление римского права из глубин сакральной традиции квиритов.

Хотя, как известно, универсального определения права нет, и оно зависит от конкретной правовой системы и позиции теоретика, можно солидаризироваться с позитивистско-нормативным подходом, который говорит, что право – это система обязательных правил поведения (норм), формально определенных и закрепленных в официальных документах, поддерживаемых силой государственного принуждения. Праву присущи следующие специфические признаки: право состоит из норм, т. е. правил, которые являются общеобязательными; исполнение норм права обеспечивается и охраняется государством; нормы права обязательно выражены в официальных документах (имеют письменную фиксацию, закреплены в нормативных актах или других юридических документах, договорах, судебных решениях и других, нужно отметить, что значительная их часть обретает форму законодательных решений, но возможны и иные формы, почему право не сводимо только к законодательству); юридические нормы отличаются формальной определенностью, они не только находят свое письменное выражение в разных юридических документах, но и отличаются четкостью, лапидарностью, определенностью; нормы права образуют систему, т. е. они внутренне согласованы, едины и логически простроены.

Именно таково право античного полиса, где оно приобретает классически выраженные свои черты. Полисное античное право было фундаментом, поддерживающим гражданскую общину полиса. Вероятно, процессы складывания античного права шли параллельно формированию civitas – то, что относится к гражданину, гражданственности. Ядром гражданственности в античном полисе являлось общее собрание всех граждан – екклесия (ἐκκλησία). Политическое движение широких слоев граждан (demos), объединенных в народное собрание, имевшее целью получить возможность участия в управлении полисом (городом-государством), продемонстрировало возникновение силы – гражданской общины, которая противостояла государству.

Уже такие античные мыслители, как Аристотель и его последователи, обнаружили и описали этот феномен. Так, он, развивая теорию власти и классификации форм политического правления, указывал, что наилучшей среди существующих является полития (πολιτεία) – политическая единица любого уровня; власть большинства по образцу Афинского полиса и его последователей; форма политического управления, в которой власть большинства используется на благо всех. Особо подчеркивалась система политических связей, поддерживаемая легитимным насилием для эффективного управления [3]. Полития – это и есть государство, ибо являет собой аппарат насилия для поддержания господства одной группы над массами обычных людей. Гражданская община полиса – civitas противостоит государственным структурам полиса, используя его для своего функционирования. Можно сказать, что гражданская община античного полиса являла собой первую форму гражданского общества, появившуюся в человеческой истории.

Почему право является абсолютно необходимым элементом для существования и функционирования гражданского общества? С феноменологической точки зрения гражданское общество в полисе составляли граждане. Нужно сказать, что античное понимание гражданина весьма существенно отличалось от современного. Кто такой современный гражданин? Это человек, который имеет паспорт. Таким образом, подчеркивается связь человека с государством. По сути, понятие «гражданин» стало тождественно понятию «гражданство» и понятию «человек». Гражданин античного полиса – это свободный человек, обладающий правами, собственностью, идентичностью и защитой со стороны гражданской общины перед лицом разных внешних угроз, в том числе и государства.

Что важно, механизм античного права определял и статус (свободный, несвободный, метек, раб), и обладание правами (их защита и поддержание, прежде всего), выступал фундаментом идентичности и способом реализации собственности (в первую очередь ее защиты), а также являлся причиной консолидации и деятельности гражданской общины. Можно сказать, что только благодаря этому институту стало возможно как появление феномена не просто жителя населенного пункта – города, но гражданина, а также феномена гражданского общества в лице гражданской общины полиса.

Особо следует сказать про идентичность горожанина-гражданина. Вне всякого сомнения, ее ядром выступало своеобразное правовое мировоззрение, связывавшее общественные и государственные регулятивы с объективными и практичными вещами, которые можно назвать практической рациональностью, вытекающей из образа жизни (городская культура) и способа жизни (demos, или граждане полиса, – это были городские ремесленники, купцы-торговцы, мореплаватели и рыбаки, а также землевладельцы и земледельцы). Естественно, что практическая деятельность античного «третьего сословия» задавала практически ориентированные и рациональные нормы права, источником которых выступала коллективная воля граждан полиса.

Таким образом, политическое движение граждан за участие в управлении полисом с аристократической элитой, которая господствовала в полисе, – родовой аристократией, привела в числе прочего к формированию легитимности, базиру-

ющейся не на родовой традиции и олимпийской религии, а на практической рациональности, оформленной в юридическую форму. Закон (право) стал универсальным фундаментом существования гражданского общества и полисного мира.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Боннар А.** Греческая цивилизация. М.: Феникс, 1994.
2. **Краснянский Д.** Генезис гражданского общества. Гражданское общество в России: вызовы современности // Сборник научных трудов Ульяновского Государственного Технического Университета. Ульяновск, 2016.
3. **Семенов Ю.И.** Философия истории. М.: Старый сад, 1999.
4. **Теннис Ф.** Общность и общество. Основные понятия чистой социологии. СПб.: Изд-во «Владимир Даль», 2002.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Краснянский Дмитрий Евгеньевич, кандидат философских наук, доцент кафедры связей с общественностью Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА). E-mail: vitginst@gmail.com.

THE ROLE OF LOW IN THE FORMATION OF CIVIL SOCIETY

Krasnyansky D.E.

The article is devoted to the current issue of the civil society genesis, its correlation with the state. The problems of the role of law in the formation of civil society are considered. Specifics of the civil society structures formation in the ancient Greek city-state and the impact of the enacted law on this process are analyzed. The current subject of determination and contradistinction between the civil society structures and the state are examined. The reasons of the low necessity for the civil society activity are analyzed. The citizen role evolution from ancient Greek city-state to modern society is scrutinized. The role of identity in the legal consciousness and world-view civil society subject formation is emphasized.

Key words: civil society, legal consciousness, civitas, state, law.

REFERENCES

1. **Bonnar A.** Grecheskaya zivilizaziya. M.: Izdatelstvo «Feniks», 1994. (In Russ.).
2. **Krasnyanskiy D.** Genezis grazhdanskogo obshshestva. Grazhdanskoye obshchestvo v Rossii: vyzovy sovremennosti // Sbornik nauchnykh trudov Ulianovskogo Gosudarstvennogo Tekhnicheskogo Universiteta. Ulianovsk, 2016. (In Russ.).
3. **Semenov Yu.I.** Filosofiya istorii. M.: Staryy sad, 1999. (In Russ.).
4. **Tennis F.** Obshchnost i obshchestvo. Osnovnyye ponyatiya chistoy sotsiologii. SPb.: Izdatelstvo «Vladimir Dal», 2002. (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Krasnyanskiy Dmitry Evgenevich, Candidate of Philosophical Sciences, Associate Professor of the Public Relation Chair, Moscow State Technical University of Civil Aviation (MSTUCA). E-mail:vitginst@gmail.com.

УДК 364

РОЛЬ ЦЕНТРА СОЦИАЛЬНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В ОРГАНИЗАЦИИ АКТИВНОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ ПЕНСИОНЕРОВ

Н.Е. КОРШУНОВА

Данная статья посвящена изучению направлений деятельности центра социального обслуживания: реализации программ по организации активного образа жизни пенсионеров, медицинской реабилитации, физкультурно-оздоровительной программы, социокультурной реабилитации, проведения консультаций специалистами, организации кружков для пенсионеров, экскурсий, походов в театры и музеи, культурно-массовых мероприятий. По мере увеличения доли пожилых в структуре населения, происходит переоценка социальной роли стареющих людей. В современном российском обществе возрастает значение социологического анализа деятельности служб по обеспечению социальной защиты пенсионеров, в частности на базе таких социальных институтов, как центры социального обслуживания.

Ключевые слова: направления деятельности центра социального обслуживания, активный образ жизни, пенсионеры.

Старение населения как социальное явление в российском обществе вышло в последние годы на уровень глобальных проблем человечества, что связано с нерешенностью социальных, экономических, культурных и медицинских задач по обеспечению и созданию оптимальных условий жизнедеятельности людей пожилого возраста, численность которых растет.

Увеличение доли пожилых людей в составе населения существенно влияет на экономические, политические, социальные и духовно-нравственные изменения. Реализация идеи построения «общества для людей всех возрастов» ставит в качестве основополагающей задачу формирования в общественном сознании положительного образа старости, уважения к пожилым людям, рационального использования их потенциала в экономике.

Старшее поколение является значительным ресурсом развития нашего общества, в первую очередь как представители наемного труда, имеющие высокий уровень образования и квалификации, большой опыт руководящей работы.

На фоне демографического старения населения России возрастает актуальность исследования социальной активности пожилых людей. Особый интерес представляет поиск путей активизации их социального поведения в связи с осознанием изменившейся роли пожилых людей.

Сейчас пятая часть жителей Японии, Германии, Италии и России старше 65 лет. «Седая революция» [1, с. 14], с которой первыми столкнулись развитые страны, перекинулась на развивающиеся: к 2050 г. в Китае будет 0,5 млрд жителей старше 65 лет – четверть населения страны.

В настоящее время доля женщин старше 55 лет и мужчин старше 60 лет в России составляет 23,1 % от населения страны [2]. Поэтому необходим пересмотр содержания активной трудовой жизни, рынка труда, оздоровительно-медицинских, культурно-образовательных, досуговых программ для людей стар-

шего возраста. В эпоху информационных технологий меняется соотношение физического и умственного труда. Преимущества физического труда в постиндустриальном обществе уступают место ценности труда умственного, интеллектуального.

Социальное обслуживание в современных условиях выступает в качестве одного из направлений социальной работы и организационной формы социальной деятельности, направленной на адаптацию, социальную реабилитацию отдельной личности, семьи или человеческого общества. Социальное обслуживание – предоставление конкретных социальных услуг людям, зависящим от других (кто не может сам о себе позаботиться). Основы правового регулирования в области социального обслуживания населения РФ устанавливает федеральный закон, определяющий социальное обслуживание как деятельность социальных служб и отдельных специалистов по поддержке, оказанию социально-бытовых, социально-медицинских, психолого-педагогических, социально-правовых услуг, осуществлению социальной адаптации и реабилитации граждан, находящихся в трудной жизненной ситуации [3].

Непосредственным источником определения критериев социального обслуживания выступают цели и задачи предоставления социальных услуг и степень их реализации. Важное значение приобретают в современных условиях институты социального обслуживания пенсионеров, межведомственная работа по организации социальной поддержки пожилых людей [4], что связано с увеличением удельного веса пожилых людей в составе населения, изменением социального статуса человека в старости, прекращением или ограничением трудовой деятельности, трансформацией ценностных ориентиров, самого образа жизни и общения, а также возникновением различных затруднений как в социально-бытовой, так и в психологической адаптации к новым условиям.

Следует отметить, что существуют различные категории пожилых людей. Среди них есть частично утратившие трудоспособность, нуждающиеся в обслуживании, требующие постоянного ухода. Программы социальной помощи, реабилитации, коррекции разрабатываются в зависимости от принадлежности к той или иной категории пожилых людей. С этим же связано и использование различных принципов, методов, приемов работы с клиентом.

Содержание работы с пожилыми людьми включает в себя вопросы, связанные со сферой здоровья, психосоциального благополучия и социальных услуг. Основными принципами работы с пожилыми людьми являются уважение и интерес к личности клиента, акцент на нужности и полезности его опыта и знаний окружающим людям. Важно воспринимать пожилого человека не только в качестве объекта, но и субъекта социальной работы, что должно помочь найти и развить внутренние резервы, способствующие самореализации, самоподдержке и самозащите. Большую роль играет при этом профессиональная компетентность социального работника, включающая в себя знания геронтологических и психологических особенностей возраста, учет принадлежности клиента к той или иной социальной группе.

Социальное обслуживание осуществляется по решению органов социальной защиты населения в подведомственных им учреждениях либо по договорам, заключаемым органами социальной защиты с учреждением социального обслуживания иных форм собственности. Функцию социальной защиты и помощи выполняют следующие учреждения: дома-интернаты, отделения дневного и ночного пребывания, специальные дома для одиноких престарелых, больницы и отделения для хронических больных, стационары различного типа, территориальные центры социального обслуживания, отделения социальной помощи на дому, геронтологические центры.

Для понимания проблем старости важно иметь в виду два аспекта. Первый аспект – биологическая старость. С возрастом прогрессирует снижение функционирования морфофизиологических систем, органов человеческого организма. Второй аспект старения – социальный. Социальная старость как следствие биологического старения выражается в закономерных изменениях статуса личности, необходимости адаптации к новым условиям существования. Старость как заключительная фаза возрастной структуры общества с середины XX века изучается социальной геронтологией. «Социальная старость» возникает как социальный феномен в развитом индустриальном обществе, порождает необходимость в принципиально новых социальных институтах, во введении строго формализованного возрастного порога старости.

Институционализация всех сторон жизнедеятельности людей преклонного возраста вылилась в целое направление социальной политики, систему социального пенсионного обеспечения, организации труда и отдыха пенсионеров, специальных центров социальной защиты и реабилитации.

Из всех этапов становления человека как личности менее всего социологически осмыслена социализация пожилых и старых людей. Проблемы этого возрастного этапа, пожалуй, самые трудные, во многом парадоксальные [5]. На самом деле, о каком накоплении жизненного опыта, о каком становлении личности могут говорить пожилые люди, когда уже пройден длинный жизненный путь, так или иначе выполнены гражданская, профессиональная и прочие задачи. Определился круг близких людей, стабилизировалось отношение к самому себе, к внешнему миру. В духовном развитии людей старшего возраста существенно повышается роль самостоятельного анализа и оценки внешних социальных условий, событий, а также самовоспитания, самодетерминации. Социализация в поздний период жизни продолжается как двусторонний процесс усвоения нового, переработки всего достигнутого в жизни и передачи социального опыта, знаний следующему поколению.

И.В. Давыдовский, один из основоположников советской геронтологии, подчеркивает особое значение социальных, этических, экономических аспектов науки о старости [6, с. 30]. Важно изучить возрастную динамику творческой продуктивности (на примерах творчества живописцев, музыкантов, писателей), научить людей адекватному отношению к старению, к смерти.

Для мужчин наиболее важным фактором, упрощающим адаптацию к жизни без работы, является наличие хобби. Для женщин же наличие соответствующих

семейных связей может быть достаточным ресурсом для того, чтобы отказаться от работы. Забота государства о пожилых гражданах должна сводиться не только к обеспечению социальной защиты, выплате пособий по старости, но и главным образом к предоставлению лицам позднего возраста возможности быть социально дееспособными гражданами, реализовать личностный потенциал [7]. В российском обществе часть возникающих под влиянием социально-демографических факторов социальных неравенств даже не обозначается (например, неравенства, связанные с местом социализации), а те, которые обозначаются (неравенства, связанные с состоянием здоровья, пенсионным статусом, иждивенческой нагрузкой детьми и т. п.), регулируются недостаточно эффективно.

В индустриально развитых странах наиболее растущая категория «старые» (80–90 лет). Как ни странно, среди «пожилых» (60–80 лет) смертность выше, нежели среди «старых», так как выход на пенсию исследователи считают стрессом, одним из самых сильных за всю жизнь человека. Резкая смена жизнедеятельности, зачастую полный вакуум в общении – все это ведет к депрессии, нервным расстройствам, потере интереса к дальнейшей жизни.

По мере увеличения доли пожилых в структуре населения, усиливается борьба с эйджизмом, дискриминацией по возрастному признаку, происходит переоценка социальной роли стареющих людей. Общество озабочено необходимостью более равномерного распределения богатства, чтобы старики могли им пользоваться так же, как и молодые, в большем соответствии с принципами социальной справедливости.

При резких изменениях характера и форм общественных отношений происходит ломка привычных стереотипов жизненного опыта людей, в результате чего многие из них утрачивают свой социальный статус и жизненные перспективы. Серьезные трудности, продуцируемые стихийным, рыночным развитием, ведут к росту социальной напряженности и порождают социальные проблемы, с которыми не все могут справиться самостоятельно. Названные факторы обусловливают необходимость и значимость широкого развертывания социальной работы как особого вида деятельности общества и государства.

В современном российском обществе возрастает значение социологического анализа деятельности служб по обеспечению социальной защиты пенсионеров, в частности на базе таких социальных институтов, как центры социального обслуживания. Социальное обслуживание населения представляет собой систему, сочетающую разные направления деятельности, цель которых – удовлетворение потребностей в социальных услугах пожилых людей, инвалидов и других остро нуждающихся в поддержке граждан.

Качественный метод позволит получить глубинную информацию о роли центра социального обслуживания в организации активного образа жизни пенсионеров. В ЦСО «Хорошевский» было проведено семь интервью с сотрудниками Центра и 30 глубинных интервью с пенсионерами отделения дневного пребывания. Глубинное интервью с пенсионерами проводилось в полуструктурированной форме, побуждающей респондентов к подробным ответам

на задаваемые вопросы. Среди сотрудников проводилось интервью формализованного типа.

По результатам проведенных интервью выявлены направления деятельности ЦСО, способствующие организации и поддержанию активного образа жизни пенсионеров.

Одним из направлений является реализация программ по организации активного образа жизни пенсионеров. Программа «Университет "третьего возраста"» нацелена на оказание помощи людям пожилого и преклонного возраста для лучшей адаптации в современных условиях, поднятия самооценки, развития и совершенствования. Важно повышение правовой компетенции пожилых людей, оказание им социально-психологической помощи, обучение навыкам самоподдержки, развитие межличностного общения. Культурно-досуговая, и в то же время обучающая деятельность, обладающая большим багажом форм и методов культурного, социального и психологического развития личности, способна оптимизировать жизнедеятельность людей пожилого возраста, стимулировать их интеллектуальную и физическую, социальную активность, развивать творческие способности.

Методы реализации программы: лекции, семинары, тренинги, круглые столы, выставки, конкурсы, экскурсии, практические занятия (рисование, лепка), психологические консультации, диспуты, театральные постановки, психодрама (арт-терапия).

Итоги реализации программы:

– повышение социальной защищенности лиц старшего возраста за счет использования полученных навыков и знаний;

– включение граждан пожилого возраста в жизнь общества, что позволит обеспечить устойчивое и стабильное социальное развитие за счет полноценного использования возможностей и опыта граждан пожилого возраста;

– вовлечение молодежи в волонтерскую работу с населением старшего возраста.

Медицинская реабилитация. Самый мощный стимулятор, обеспечивающий индивидуальное здоровье человека, – оптимальный двигательный режим, т. к. только движение является основным раздражителем биологической деятельности всех систем организма человека. Мотомед – медицинский терапевтический тренажер для людей с нарушением двигательной функции. Показания к проведению тренировок: мышечные контрактуры, черепно-мозговые травмы, травматические заболевания, при которых наблюдаются ограничения в движениях рук и ног. В результате уменьшаются негативные последствия, возникающие из-за вынужденной малоподвижности (тугоподвижность суставов, нарушение кровообращения, мышечная скованность, проблемы пищеварения). Улучшается ходьба, самочувствие, психоэмоциональное состояние. В отделении проводятся тренировки на тренажере и есть положительные результаты.

Физкультурно-оздоровительная программа «Семьдесят плюс». Старение – разрушительный процесс, который развивается в результате нарастающего с возрастом повреждающего действия экзогенных и эндогенных факторов, ведущих к

недостаточности физиологических функций организма. По мере старения выявляется тугоподвижность в суставах, ограничивая возможность ходить, приседать, наклоняться. Оздоровительная физическая культура является ведущим средством укрепления здоровья и продления долголетия.

Физическая нагрузка оказывает генерализованное влияние на организм, воздействуя практически на все его физиологические механизмы: регулирует процессы метаболизма, повышая резистентность человека к стрессорным влияниям, оказывает тренирующее воздействие на процессы координации и регуляции двигательных и вегетативных функций физиологических механизмов, повышает функциональные возможности организма, его работоспособность, улучшает здоровье и самочувствие.

Социокультурная реабилитация. Обучение инвалидов методам самопомощи. Создание творческих любительских объединений с развитой структурой самопомощи. Взаимодействие с Управой района, муниципалитетом, учреждениями культуры по организации культурно-массовой, досуговой работы. Составление планов работы по направлениям вновь организованных творческих объединений. Привлечение к культурно-массовой работе посетителей отделения реабилитации инвалидов и жителей района.

Другим направлением является проведение консультаций специалистами. Многие пенсионеры получают в ЦСО бесплатную психологическую, юридическую, медицинскую консультацию по волнующим вопросам. Проведение подобных консультаций способствует решению многих проблем и поддерживает среди пенсионеров активный образ жизни.

Каждая смена в отделении дневного пребывания начинается со знакомства с теми, кто зачислен на облуживание в эту смену. В течение смены специалисты проводят консультации по различным интересующим клиентов темам: о предоставлении мер социальной поддержки и выдаче документов в режиме «одного окна»; о выплате пособий, компенсаций; о замене социальных карт москвича при истечении срока действия; о выплатах на погребение и др.

Один раз в смену юрист отделения срочного социального обслуживания проводит групповое консультирование по интересующим вопросам клиентов ОДП. Как правило, это заключение договоров ренты, договоров дарения и составление завещаний. Подробно и обстоятельно разъясняются все плюсы и минусы этих документов.

Еще одним направлением является организация кружков для пенсионеров. Несколько видов гимнастик, театральный кружок, кружок йоги, бальные танцы и др. Сотрудники ЦСО проводят мониторинг, выявляют таланты среди пенсионеров.

Действительно, гимнастика важна и полезна в любом возрасте, для того чтобы чувствовать себя физически и эмоционально здоровым. Все это, несомненно, влияет на поддержание активного образа жизни среди пенсионеров. Общение, сплоченность и коллективность, движение, расширение кругозора, равнение на других (он не один такой, есть и другие пенсионеры) и подобные факторы вызывают у пенсионера интерес к жизни.

Танцы в возрасте – это очень большое желание жить для пенсионеров. Пожилые люди, которые приходят сюда, относятся к занятиям очень ответственно, танцуют с душой. Танцы дарują пенсионерам молодость и прилив жизненных сил.

Посещение компьютерного кружка позволяет пенсионерам идти в ногу со временем. Интерес познавать новую технику и совершенствоваться в этом знании способствует формированию активного образа жизни.

Кружки расширяют границы познания и поддерживают интерес к жизни у пенсионеров. Развивают стремление посещать занятия, обучаться новому, узнавать много интересного. Подводя итоги, следует отметить, что в ЦСО имеется большой выбор кружков, способствующих формированию активного образа жизни у пенсионеров. Особой популярностью пользуются оздоровительная гимнастика, танцы, компьютерный кружок.

Важным направлением деятельности ЦСО в организации активного образа жизни пенсионеров является культурный досуг: экскурсии, походы в театры и музеи, а также разнообразные культурно-массовые мероприятия, проходящие в центре.

В центре проводятся «Часы поэзии». С выходом на пенсию многие пенсионеры начинают писать стихи и песни, а в центре они могут реализовать себя, выступая перед очень благодарной аудиторией. В стихах они отражают свое видение различных ситуаций, свой взгляд на происходящее вокруг них. За предоставленную возможность выступать они благодарят в стихотворной форме.

К различным праздникам устраиваются выставки работ клиентов Центра: макраме и вышивка, картины маслом и акварелью, фотоработы, поделки из подручных материалов и др.

Инвалиды и участники ВОВ участвуют в патриотическом воспитании молодежи, выступают перед ними со своими рассказами о годах войны, о пережитой боли окружений и боев, о Великой Победе.

Экскурсии для клиентов отделения приурочены к социально значимым датам. Для тех, кто не может позволить себе длительные поездки, в отделении организуется просмотр видео, которое снимается во время поездок. Как правило, после просмотров видеофильмов посетители ОДП делятся своим мнением об увиденном, а также обсуждают следующие поездки и делают предложения, какие места им хотелось бы посетить. Места поездок разнообразны: Красногорский музей немецких антифашистов, Мураново, Абрамцево, Середниково, Дворяниново, Ясная Поляна, Лопасня-Зачатьевское, Коломна, Серпухов, Захарово и Большие Вяземы, Шахматово, монастыри Подмосковья (Воскресенская Свято-Давидова пустынь и подворье монастыря, Голутвин монастырь, Саввино-Сторожевский монастырь, Ново-Иерусалимский монастырь и другие), монастыри Москвы.

Экскурсии и все различные выездные мероприятия, несомненно, формируют у пенсионеров активный образ жизни.

Одной из форм проведения культурно-массовых мероприятий для ветеранов войны и труда является организация чаепитий и концертов силами художественной самодеятельности. Помогают в организации управа района, муниципалитет,

благотворительные фонды «Скорая социальная помощь» и Центр социальных проектов «Дорога добра».

Помимо перечисленных направлений деятельности ЦСО следует отметить и обеспечение горячими обедами тех, кто посещает отделение дневного пребывания, что также поддерживает их активный образ жизни. Фонд социальной поддержки населения «Скорая социальная помощь» каждый вторник, среду и четверг организует для малообеспеченных одиноких граждан района горячие бесплатные обеды.

Активный образ жизни – здоровый образ жизни, любимые занятия, на которые можно с удовольствием потратить свое свободное время. Образ жизни человека, направленный на укрепление здоровья. Активный образ жизни является предпосылкой для развития разных сторон жизнедеятельности человека, достижения им активного долголетия и полноценного выполнения социальных функций, для активного участия в трудовой, общественной, семейно-бытовой, досуговой сферах.

Также хочется отметить, что многие пенсионеры для поддержания активного образа жизни с удовольствием нашли бы себя в различных областях. Нужна ли пенсионерам специальная служба для трудоустройства? Специальная служба, безусловно, нужна, многие пенсионеры нашли бы себе работу после того, как вышли на пенсию. Специальная служба помогла бы преодолеть различные барьеры психологического и физического планов.

Есть определенные трудности в организации различных направлений деятельности ЦСО. Основная проблема в том, что не хватает сотрудников, молодежь не заинтересована получать маленькую зарплату. Присутствует и психологический барьер. В ЦСО приходят разные пенсионеры, нужно обладать стрессоустойчивостью.

По результатам проведенных интервью с сотрудниками и пенсионерами ЦСО разработаны рекомендации по совершенствованию направлений деятельности Центра в организации активного образа жизни пенсионеров. Рекомендуется модернизировать кружки, прислушиваться к мнению пенсионеров об организации новых форм досуга, оборудовать в ЦСО спортивный зал, повысить качество обслуживания, привлекать специалистов для обучения пенсионеров компьютерной грамотности. Улучшить материально-техническую базу ЦСО, проводить различные психологические тренинги для улучшения работоспособности сотрудников ЦСО.

С ростом численности пожилого населения необходимо анализировать основные тенденции в изменении форм социальной работы, характера технологического процесса совершенствования помощи престарелым. Изучение мнения сотрудников ЦСО и пенсионеров, посещающих отделение дневного пребывания, показало, что необходимо изменение взглядов на людей «третьего возраста» как на общественный пассив, не способный на активную жизнедеятельность.

Внедрение новых методов работы и инновационных технологий в работу ЦСО – поиск оптимальных путей решения социальных проблем. В условиях

современного общества применение новых форм и методов работы в социальном обслуживании играет решающую роль в развитии деятельности социальных служб.

В современных экономических условиях пожилые люди занимают в обществе особое социокультурное положение. Ограничение набора социальных полей и культурных форм активности сужает рамки их образа жизни. Поэтому особое значение придается досугу после ухода на пенсию или в связи с болезнью, когда человек должен адаптироваться к новым условиям, к жизни вне сферы трудовой деятельности.

Организация досуга является одним из важных элементов в работе с инвалидами и пожилыми людьми. Досуг, познание нового, играют особую роль в жизни людей пожилого возраста, особенно если их участие в профессиональной трудовой деятельности затруднено. Поэтому необходимо разрабатывать и внедрять обучающие и культурно-досуговые программы для группы населения, относящегося к «третьему возрасту». Культурно-досуговая, и в то же время обучающая деятельность, обладающая большим багажом форм и методов культурного, социального и психологического развития личности, способна оптимизировать жизнедеятельность людей пожилого возраста, стимулировать их интеллектуальную, физическую, социальную активность, развивать творческие способности, помогать эффективному процессу адаптации в современном мире.

В последнее время разрабатываются новые технологии социокультурной реабилитации, способствующие социальной адаптации слабозащищенных групп населения. При планировании досуга и отдыха приоритет принадлежит развивающим технологиям, связанным с вовлечением пожилых людей в различные виды художественного, технического и прикладного творчества, оказывающего социализирующее влияние, расширяющее возможности для самоутверждения и самореализации, социальной адаптации.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Френкель З.Г.** Удлинение жизни и деятельная старость. М., 1949. 140 с.
2. Ежегодный доклад о социально-экономическом положении пожилых людей. Министерство труда и социальной защиты РФ. URL: http://www.rosmintrud.ru/social/veterandefence/34/ (дата обращения: 4.02.2018).
3. ФЗ «Об основах социального обслуживания населения в РФ» от 28.12.2013.
4. **Коршунова Н.Е.** Экономическая социология. М.: РХТУ им. Д.И. Менделеева, 2017. 48 с.
5. **Спасибенко С.Г.** Социология человека. М., 2007. 520 с.
6. **Давыдовский И.В.** Геронтология. М., 1966. 214 с.
7. **Хасанова Г.Б.** Социальная геронтология. М.: ИНФРА-М, 2016. 176 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Коршунова Наталья Евгеньевна, кандидат социологических наук, доцент кафедры социологии, Российский химико-технологический университет им. Д.И. Менделеева. E-mail: korshunova@megalan.ru.

SOCIAL WELFARE CENTERS PRACTICES IN ORGANIZING ACTIVE LIFE STYLE FOR SENIORS

Korshunova N.E.

The research is dedicated to social welfare centers practices: organizing active life style for seniors, medical rehabilitation, fitness programs, social-cultural rehabilitation, specialist consultations, social clubs for elderly people, hikes, cultural tours in theatres and museums, various social events arrangement. As the percentage of elderly people in society increases, it is essential to revalue their social role. In nowadays Russia social welfare institutions and research of its course becomes more and more important.

Key words: social welfare centers practices, active life style, seniors.

REFERENCES

1. **Frenkel' Z.G.** Life prolongation and activity at old age. Moscow, 1949. 140 p. (In Russ.).
2. Social-economic situation of elderly people annual report. Ministry of Labour and Social Protection of Russian Federation. URL: http://www.rosmintrud.ru/social/veteran-defence/34/ (accessed: 4.02.2018). (In Russ.).
3. Federal Law of 28.12.2013: Russian social welfare basics. (In Russ.).
4. **Korshunova N.E.** Economic sociology. Moscow: MUCTR, 2017. 48 p. (In Russ.).
5. **Spasibenko S.G.** Sociology of Man. Moscow, 2007. 520 p. (In Russ.).
6. **Davydovskij I.V.** Gerontology. Moscow, 1966. 30 p. (In Russ.).
7. **Hasanova G.B.** Social gerontology. Moscow: INFRA-M, 2016. 176 p. (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Korshunova Natalya Evgenyevna, Candidate of Social Sciences, Associate Professor of the Sociology Chair, Dmitry Mendeleyev University of Chemical Technology of Russia. E-mail: korshunova@megalan.ru.

ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 159.9.072.42

ВОСТРЕБОВАННЫЕ КОМПЕТЕНТНОСТИ

А.В. АГАФОНОВ

В статье раскрыто значение формирования психологической и конфликтологической компетентности для студентов всех направлений и специальностей дневного и заочного обучения. Цель занятий (лекционных и практических) по психологии на первом курсе – познать себя как личность в ходе выполнения тестов на знание психических процессов (внимание, память, мышление) и психических свойств (направленность личности, темперамент и характер). Лекционные и практические занятия на старших курсах по конфликтологии повышают компетентность по управлению конфликтами, нахождению способов их разрешения и выбора стилей поведения в различных видах конфликтов в трудовой деятельности.

Ключевые слова: психологическая компетентность, психологическая и конфликтологическая характеристики личности.

Компетентность – это психосоциальное качество, означающее силу и уверенность, исходящие от чувства собственной успешности и полезности, что дает человеку осознание своей способности эффективно взаимодействовать с окружением [1]. Понятие «профессиональная компетентность» рассматривается как совокупность знаний и умений, определяющих результативность труда и качество выполнения задач. Профессиональная компетентность – это уровень умений личности, отражающий степень соответствия определенной компетенции и позволяющий действовать конструктивно в изменяющихся социальных условиях [2]. Профессиональная компетентность включает в себя множество компонентов: информационный, коммуникативный, социальный, психологический, конфликтологический и многие другие. Остановлюсь подробнее на двух последних: психологической и конфликтологической компетентностях.

О необходимости повышать психологическую, конфликтологическую и педагогическую компетентность мне приходилось неоднократно слышать от наших выпускников, когда проводил занятия по педагогике высшей школы с сотрудниками УТЦ «Шереметьево», со слушателями курсов Частного профессионального образовательного учреждения (ЧПОУ) «Авиашкола Аэрофлота», занятия по психологии и конфликтологии со студентами заочного обучения. Студенты, выпускники Механического факультета, изъявившие желание переучиться в Шереметьево на пилотов гражданской авиации, сдавали три экзамена, и один из них был по психологии, в ходе которого особое внимание обращалось на такие психические процессы, как сосредоточенность внимания (тест Шульте) и переключаемость внимания с одного вида деятельности на другой (тест Горбова). Эти свойства внимания необходимы всем специалистам, работающим в сфере гражданской авиации. Выпускники кафедры связей с общественностью (СО), защитив дипломные работы по конфликтологическим темам, отмечали, что строить свои отноше-

ния в ходе трудовой деятельности с руководством и сотрудниками организации помогают пройденные в период обучения в университете практикумы по психологии и конфликтологии, способствующие правильному разрешению возникающих конфликтов еще на стадии конфликтной ситуации, не доводя их до обострения. А то, что вышеперечисленные конфликты имеют место в организациях, отмечали все 50 выпускников кафедры СО, проходя в них преддипломную практику с 2007 года по настоящее время.

Психологическая компетентность позволяет работнику целесообразно использовать личностные ресурсы. Это один из ключевых вопросов в любой профессиональной деятельности, важнейшее условие ее успешности. Ее формирование – это цель и задача учебной дисциплины «Психология». Каждому студенту любой специальности важно познать себя. Не зная своих личностных качеств, трудно строить отношения как в период обучения, так и после его окончания – в ходе трудовой деятельности. Студенты всех направлений и специальностей первого курса обучения положительно оценивают как теоретические, так и особенно практические занятия, в ходе которых составляется индивидуально-психологическая характеристика личности (рис. 1), включающая результаты тестов на психические процессы: *внимание* (сосредоточенность и работоспособность – тест Шульте; переключаемость внимания с одного вида деятельности на другой – тест Горбова); *кратковременную образную память* (на цифры, узнавание фигур и рисунков); *мышление* (сложные аналогии, главное и второстепенное, математическая логика) для определения степени конкретного и абстрактного мышления.

Рис. 1. Перечень тестов индивидуально-психологической характеристики личности

В ходе повторных выполнений тестов на психические процессы студенты практически убеждаются, что результаты сосредоточенности и переключаемости внимания тренируемы и можно добиться любого результата, используя тесты Шульте и Горбова, так как эти тесты являются не только контролирующими, но и тренирующими. Хорошие и отличные результаты студенты первых курсов показывают при выполнении тестов на кратковременную образную память на цифры, фигуры и рисунки. А это говорит о том, что надо ее максимально использовать в процессе подготовки к занятиям, зачетам, экзаменам.

Ранее, в ходе занятий в академии по учебной дисциплине «Информатика» мною было усвоено, что любая информация запоминается в двух видах: в виде образа и смысла сказанного. Практическая психология утверждает, что узнавание в 25 раз эффективнее припоминания [2]. Студенты понимают, что все психические явления, которые окружают нас в течение суток, подразделяются на психические процессы, свойства и состояния, четвертого не дано.

Главное отличие психических процессов (внимания, памяти, мышления и др.) от психических свойств (направленности личности, темперамента, характера и др.) в том, что психические процессы тренируемы. Вывод, полученный в результате обучения, что для улучшения сосредоточенности, работоспособности, переключаемости внимания надо знать и уметь использовать имеющиеся методики, очень важен для студентов всех направлений подготовки. Это то, что дается в ходе практических занятий по учебной дисциплине «Психология». Например, пять студентов Механического факультета МГТУ ГА после окончания университета, поступая на курсы подготовки летного состава в Шереметьево, и одна студентка факультета ФАСК – на курсы бортпроводников, попросили меня еще раз рассказать им о методике выполнения тестов Шульте и Горбова, которую изучали на практических занятиях. Потренировавшись в течение недели, они все в ходе проводимого экзамена по психологии успешно прошли это испытание. О проверке выполнения теста на переключаемость внимания с одного вида деятельности на другой в ходе поступления на работу слышал и от студентов кафедры менеджмента; они успешно справлялись с этим заданием, так как знали, как это делать. Это знание дается в ходе практических занятий по учебной дисциплине «Психология».

В процессе коммуникативного общения помогают результаты тестов на психические свойства (направленность личности, темперамент, характер и др.). Известно, что направленность личности и темперамент остаются постоянными в течение длительного времени, а характер как психическое свойство может изменяться, но незначительно. В ходе тестирования студенты познают, какая направленность личности преобладает: интровертированность (спокойный, уравновешенный, сосредоточенный на собственном внутреннем мире), или экстравертированность (быстрый, подвижный, менее уравновешенный, направленный «на общение»), или диаверт, характеризующий личность прагматическую, сочетающую в себе качества первых двух направленностей. По результатам теста Айзенка студенты определяют, какой из четырех темпераментов (сангвиник, холерик, флег-

матик, меланхолик) преобладает. В каждой личности имеют место все типы темперамента, но какой-то тип преобладает, и он определяет поведение личности в конкретной ситуации.

В известной психологической карикатуре с четырьмя типами темперамента и шляпой датский карикатурист Херлуф Бидструп задает вопрос: «Что отличает темперамент от характера, при условии что посторонний человек как бы проходя садится на шляпу каждого?». Правильный ответ: темперамент – это «отношение» к возникшей ситуации, а характер – это «действие» личности в данной ситуации. Выполняя тест по К. Леонгарду, студенты определяют наличие или отсутствие «акцентуированных черт характера», так как акцентуации влияют на поведение личности.

Результаты выполненных тестов на психические свойства приводят студентов к знанию о личной склонности к стилям управления, о конфликтности личности, о степени контроля точности выполнения полученных заданий.

Психологический практикум дает многое, по отзывам студентов, в достижении цели психологии – помочь человеку познать себя. Эти знания дают возможность студентам правильно строить свои отношения в ходе учебы, работы и повседневной жизнедеятельности.

Дальнейшему познанию самого себя как профессиональной личности способствует цель другой дисциплины, близкой к психологии, – «Конфликтологии». В течение семестра студенты ряда специальностей и направлений старших курсов, изучая эту дисциплину, повышают свою конфликтологическую компетентность.

Конфликтологическая компетенция – это способность действующего лица (организации, социальной группы, общественного движения и т. д.) в реальном конфликте осуществлять деятельность, направленную на минимизацию деструктивных форм конфликта. Она представляет собой уровень развития осведомленности о диапазоне возможных стратегий конфликтующих сторон; умение оказать содействие в реализации конструктивного взаимодействия в конкретной конфликтной ситуации. С точки зрения Л.Н. Цой, формирование конфликтологической компетенции должно основываться на базе: теоретических знаний в области конфликтологии (политологической, юридической, психологической и т. д.); социальных технологий профилактики, управления, минимизации деструктивных форм конфликта и перевода социально-негативных конфликтов в социально-позитивное русло; мыслетехник, формирующих типы мышления, соответствующие рефлексивности, методологичности, сплоченности, объемности, креативности; технологий психогигиены и стрессоустойчивости в конфликтах [3].

Изучение предмета дает возможность студентам узнать основные этапы развития конфликта; овладеть важнейшими понятиями и терминами конфликтологии; изучить специфику возникновения и развития конфликтов; ознакомиться с возможностями применения на практике теоретических знаний по их урегулированию и разрешению. В ходе дипломного проектирования в организациях студенты СО-4 анализируют конфликтологическую обстановку, находят причины возникновения

конфликтов: внутриличностных, межличностных, межгрупповых, производственных, трудовых, инновационных и других, повышают конфликтологическую компетентность сотрудников, разрабатывают методические рекомендации.

Повышение конфликтологической компетентности студентами СО-3б, ОПБ-3б дневного обучения и ОПБ-2 заочного обучения проходило во время лекций по предмету и закреплялось на практических занятиях, включающих выполнение тестов четырех этапов индивидуально-конфликтологической характеристики личности (рис. 2).

В ходе первого этапа студенты старших курсов повторно выполняют тесты на психические свойства: направленность личности (интроверт, экстраверт, диаверт); темперамент (сангвинический, холерический, флегматический, меланхолический): характер (акцентуированные черты характера). Повторение этих тестов на «Конфликтологии» убеждает студентов, что психические свойства по истечении времени не изменились (у 80 % студентов учебной группы), остались прежними. Полученные результаты показывают, к какому стилю управленческой деятельности студент более склонен (авторитарному, демократичному или оптимальному, какова конфликтность личности и каково отношение к осуществляемому контролю результатов их деятельности. Студенты еще раз убеждались, что если психические процессы (внимание, память, мышление и др.) тренируемы, то направленность личности и темперамент остаются постоянными, а характер может несколько изменяться.

Конфликтологическая характеристика личности

1-ый этап																2-ой этап – внутриличностный конфликт													
тест №1			тест № 2				тест № 3									тест № 4					тест №5			тест №6			тест № 7		
Направленность личности			Темперамент (сангвиник, холерик, меланхолик, флегматик)				Характер (акцентуированные черты характера)									Диагностика профнаправл. личности					Мотивация профдеятельн.			Транзактный анализ общения			Конфликтны ли вы?		
Я	О	Д	Э	Н	П	Л	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Ч	Т	П	З	Х	ВМ	ВПМ	ВОМ	I	II	III	30-40	15-29	10-14

3-ий этап – межличностный конфликт											4-ый этап – межгрупповой конфликт									
тест № 8		тест №9	тест N10	тест №11			тест №12					тест №13			тест №14	тест №15	тест №16			
Оценка самоконтроля в общении		Ваш стиль общения	Умеете ли вы слушать?	Взаимоотношения с собеседником			Способы реагирования в конфликте					Восприятие индивидом группы			Социометрия (методика Дж.Морено)	Модульный социотест Анцупова	Как вы проводите переговоры			
Н	В	(34 и <; 35 - 44; 45 и >)	(< 55; ср.б-55; > 62 балл.	ВП	СО	УК	1	2	3	4	5	И	П	К			0--10	11--40	41--70	71--100
2	5																			

Рис. 2. Перечень тестов индивидуально-конфликтологической характеристики личности

Результаты тестов второго этапа «Внутриличностные конфликты» давали ответы на вопросы: в каких видах профессиональной деятельности («человек – человек», «человек – техника», «человек – природа», «человек – знаковая система», «человек – художественный образ») они чаще конфликтуют с собой; какой показатель мотивационного комплекса личности доминирует (внутренняя или внешняя положительная, или внешняя отрицательная мотивация) и как это влияет на конфликтность личности; подтверждается ли вывод первого этапа о конфликтности личности (тактичный, конфликтный, или спорщик).

В ходе третьего этапа «Межличностные конфликты» и четвертого этапа «Межгрупповые конфликты» студенты оценивали свои возможности по самоконтролю и стилю общения, умению слушать и взаимодействовать с собеседниками, определяли стили, тактики и стратегии поведения в конфликте; восприятие студентом группового конфликта (индивидуалистическое, прагматическое, коллективистическое), возможность участия в ходе переговорного разрешения конфликтов.

В разговоре со студентами старших курсов и выпускниками кафедры узнаешь о том, как помогает в их профессиональной деятельности конфликтологическая компетентность. Она дает возможность правильно понимать существо самого конфликта, стили поведения; оценивать эффективность усилий, направленных на разрешение конфликтов; создавать здоровый психологический климат в организации, вовремя замечать назревающий конфликт, быстро изучить его суть и принять необходимые меры по их предупреждению. Конфликтологическая компетентность любого специалиста – одна из составляющих его успешной деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Хьел Л., Зиглер Д.** Теории личности. СПб.: Питер, 1997. 420 с.
2. Практическая психология в тестах, или Как научиться понимать себя и других. М.: АСТ-ПРЕСС, 1999. 376 с.
3. **Агафонов А.В.** Конфликтология: тексты лекций. Часть I. М.: МГТУ ГА, 2008. 77 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Агафонов Альберт Васильевич, доцент, кандидат педагогических наук, старший научный сотрудник, профессор кафедры связей с общественностью Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА). E-mail: a.agafonov@mstuca.aero.

REQUIRED COMPETENCE

Agafonov A.V.

The article reveals the importance of psychological and conflictological competence formation for students of all specialties and baccalaureates in full-time and part-time education. The aim of psychological training on psychology (lecture and practical courses) during the first-year study is to know

yourself as personality during tests implementation aimed to reveal the knowledge of psychological processes (attention, memory, thinking) and psychological properties (personal orientation, temperament and character). Lecture and practical classes on conflictology for senior coursers students increase the conflict management competence and detect the means of their decision, disclose the behavior styles in various types of conflicts in the course of their work.

Key words: psychological competence, conflictological and psychological descriptions of the personality.

REFERENCES

1. **H'el L., Zigler D**. Teorii lichnosti. SPb.: Piter, 1997. (In Russ.).
2. Prakticheskaja psihologija v testah, ili Kak nauchit'sja ponimat' sebja i drugih. M.:AST-PRESS, 1999. 376 s. (In Russ.).
3. **Agafonov A.V.** Konfliktologija: Teksty lekcij. Chast' I. M.: MGTU GA, 2008. 77 s (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Agafonov Albert Vasil'evich, Associate Professor, Candidate of Pedagogic Sciences, Senior Research Officer, Professor of the Public Relations Chair, Moscow State Technical University of Civil Aviation (MSTUCA). E-mail: a.agafonov@mstuca.aero.

УДК 796012.68

ВЛИЯНИЕ ДЛИТЕЛЬНЫХ БЕГОВЫХ НАГРУЗОК НА ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ УПРАВЛЕНИЯ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ (УВД)

В.И. ШАЛУПИН, И.А. РОДИОНОВА

В статье рассматриваются вопросы повышения профессиональной надежности авиадиспетчеров средствами физической культуры, и в частности циклических видов спорта. Влияние длительных беговых нагрузок на психофизиологическое состояние специалистов управления на воздушном транспорте показывает, что в качестве средств и методов психофизиологической подготовки следует применять беговые упражнения преимущественно аэробной направленности.

Ключевые слова: авиадиспетчеры, физические упражнения, двигательная активность, упражнения циклического характера, бег.

Актуальность. В исследованиях ряда ученых отмечается, что «дальнейшее совершенствование авиационной техники, возрастание объема и интенсивности труда предъявляют повышенные требования к качеству подготовки инженерно-технического состава гражданской авиации.

«Важную роль в связи с этим играет обеспечение необходимого уровня профессиональной готовности будущих инженеров, включающей физическую подготовленность, тренированность, работоспособность, развитие профессионально важных качеств (ПВК) и психомоторных способностей», – отмечают В.И. Шалупин, И.А. Письменский [6, с. 81].

Как считает С.В. Онегова, «в связи с глобальной интенсификацией воздушного движения и, как следствие, повышением профессиональной нагрузки авиадиспетчера, значительно повышается роль физических, психологических и психофизиологических качеств личности. Особую актуальность приобретает проблема совершенствования подготовки авиадиспетчера в высших учебных заведениях, в том числе и физической подготовленности как одного из компонентов единой системы формирования профессиональной надежности современного авиаспециалиста. Но следует отметить, что действующая в настоящее время организация физического воспитания в вузах недостаточно эффективна для повышения уровня физической подготовленности, здоровья, мотивации, профессионально важных качеств будущего авиадиспетчера. Этому способствует ряд объективных причин: сокращение срока обучения и уменьшение количества учебных часов на дисциплину «Физическое воспитание»; нормативный подход к учебному процессу, который направлен не на личность студента, а на внешние показатели, характеризующиеся контрольными нормативами учебной программы» [5].

В практическом анализе К.И. Засядько, А.П. Вонаршенко, А.Ф. Борейчука утверждается, что «постоянное увеличение интенсивности воздушного движения,

объем воздушных перевозок и, следовательно, повышение профессиональной нагрузки на авиадиспетчера делают проблему их профессиональной надежности, сохранение уровня работоспособности особенно актуальной» [1, с. 186].

Исследования, проведенные американскими учеными, показывают, что 98 % авиационных катастроф происходит из-за неправильных действий диспетчеров и пилотов. Лишь только 2 % авиакатастроф происходит из-за отказа авиационной техники. В Российской Федерации около 80 % авиакатастроф приходится на долю диспетчеров и пилотов.

Также экспертные сотрудники Федеральной авиационной службы (ФАС) утверждали: «Основной причиной авиапроисшествий остается "человеческий фактор", т. е. ошибки летного, диспетчерского и технического состава (79 % от общего количества авиапроисшествий)» [3, с. 130]. Тем самым констатировали те высокие требования к специалистам диспетчерского и летного состава, которые предъявляются не только к знанию ими технической и профессиональной составляющей, но и к психофизическим и физическим качествам и двигательным навыкам, способствующим повышению надежности профессиональной деятельности.

Некоторые экспериментальные исследования показывают, что уже на первоначальном этапе подготовки специалистов управления на воздушном транспорте при обучении в вузе деятельность характеризуется низким уровнем двигательной активности и высоким уровнем умственной напряженности. Особенно это проявляется в период их обучения на старших курсах и в процессе подготовки и сдачи семестровых экзаменов и зачетов. Такой малоподвижный режим деятельности приводит к снижению умственной и физической работоспособности. Возникает необходимость компенсации недостатка двигательной активности.

Организм человека представляет собой сложную целостную систему, характеризующуюся анатомическими, морфологическими, физиологическими, психологическими и другими особенностями.

Важной базой, для формирования профессиональных адаптационных механизмов является высокий уровень деятельности всех систем организма, который формирует специальные адаптационные механизмы, обеспечивающие устойчивость к воздействию неблагоприятных факторов профессиональной деятельности авиадиспетчеров и пилотов, и во многом определяет эффективность их труда. Занятия физическими упражнениями во многом способствуют развитию и совершенствованию физических качеств и профессиональных навыков авиационных работников.

Какое бы физическое упражнение не выполнялось, оно во многом будет влиять не только на определенную группу мышц, органов или систем организма, на которую оно направлено, но также будет способствовать укреплению и развитию других систем организма.

Наиболее важным показателем качества обеспечения деятельности человека является объем нервно-психической энергии, производимый различными систе-

мами организма человека. Именно эта энергия определяет уровень работоспособности специалиста.

Энергообеспечивающие системы организма развиваются в процессе организованного процесса физического воспитания.

Для того чтобы обеспечить успешную профессиональную деятельность авиадиспетчеров, необходимо прежде всего средствами физической культуры повышать функциональные возможности систем организма, эффективно эта задача решается посредством использования физических упражнений циклического характера с различной интенсивностью и продолжительностью выполнения.

По интенсивности различают работу:

– умеренной мощности (от 30 мин до 1 ч и более);
– большой мощности (от 5–6 мин до 20–30 мин);
– максимальной мощности (10–29 с);
– субмаксимальной мощности (от 20–30 с до 3–5 мин).

Работа большой мощности, при которой максимально задействуются ресурсы всех механизмов нейрогуморальной регуляции вегетативного обеспечения мышечной деятельности, способствует укреплению сердечно-сосудистой системы, системы крови и дыхания.

Упражнения циклического характера, в частности бег по пересеченной местности или по беговой дорожке от 2 до 8 км, лыжная гонка на 5 и 10 км, пешие прогулки до 10 км и прочее способствуют эффективному повышению функциональных возможностей физиологических систем ускоренного процесса адаптации.

Конструкция более совершенной длительной адаптации лежит на генетическом уровне и выражается в повышенной способности клеток и тканей эффективно выполнять свои функции при недостаточном поступлении кислорода и питательных веществ. Выполняемые физические упражнения способствуют качественному их формированию, которое происходит при неполном обеспечении организма кислородом. Такую функцию несут циклические упражнения субмаксимальной мощности, при которой системы организма способны работать на протяжении нескольких минут в условиях гипоксии.

Описанные механизмы воздействия физических упражнений указывают, что для создания адаптивных ресурсов организма, его защиты при неблагоприятном влиянии экзогенных и эндогенных факторов, плодотворной является прежде всего тренировка в развитии общей и скоростной выносливости.

По данным исследований О.Л. Малолетова, «бег является одним из важнейших средств повышения функциональных резервов организма. Путь бегуна пролегает по дорожкам стадиона и в естественных условиях: по лесной тропинке, полю, дороге, шоссейной трассе и т. д.

Занятие бегом можно считать самым универсальным и быстродействующим физкультурным препаратом, так как оно оказывает оптимальное регулирующее влияние на нервную и эндокринную системы посредством длительных цикличе-

ских антигравитационных упражнений. Таким требованиям отвечает бег на средние и длинные дистанции» [2, с. 102].

По данным И.А. Родионовой, В.И. Шалупина, В.В. Карпушина, «психика диспетчеров обладает повышенной чувствительностью, так как они практически постоянно находятся в экстремальных условиях и предстрессовом состоянии. Деятельность в ситуации принятия решения обязывает диспетчера аналитически мыслить, несмотря на воздействие стрессовых компонентов. Ситуации, которые, как правило, часто сопровождают деятельность диспетчеров, делают необходимой оптимизацию процесса адаптации к условиям профессиональной деятельности. Поэтому качество подготовки специалиста гражданской авиации определяется суммарными действиями на него многих факторов» [4].

Занятия ритмичным бегом располагают к душевному покою, снимают напряжение, создают отличный динамичный фон для психической зарядки. Бег также благотворно влияет на интеллект и нервную деятельность, познавательную деятельность и психическое здоровье.

Занимаясь бегом, студенты, будущие авиадиспетчеры, развивают силу мышц, улучшают деятельность органов дыхания и кровообращения, совершенствуют свою осанку, закаливают организм. Постоянные тренировки развивают ценные физические качества: выносливость, быстроту, силу, ловкость, а также такие морально-волевые качества, как настойчивость в достижении цели, волю к победе.

Занятия бегом развивают качества и прививают навыки, необходимые специалистам УВД в их профессиональной деятельности.

Это в первую очередь – умение равномерно распределять свои силы, вырабатывать способность к ориентировке и мышлению, концентрации внимания, умению сосредотачиваться в экстремальных ситуациях.

Занятия бегом прекрасно укрепляют сердечно-сосудистую систему человека.

Гипотеза. Предполагается, что целенаправленные занятия бегом аэробной направленности позволят значительно повысить качество и эффективность подготовки к будущей профессиональной деятельности.

Методы исследования. В Московском государственном техническом университете гражданской авиации проведены исследования влияния физических нагрузок, преимущественно аэробной направленности, применяемых в виде длительного непрерывного равномерного бега, на функциональное состояние специалистов УВД.

Обследовались 35 практически здоровых студентов второго курса МГТУ ГА, обучающихся по специальности «Аэронавигация» (УВД), имеющих стаж занятий оздоровительным бегом не менее одного года при недельном объеме беговой нагрузки от 4 до 6 часов (или 35–70 км).

В ходе специально организованного 12-дневного пробегания дистанции, студенты группы УВД ежедневно группами по 4–6 человек преодолевали от 20 до 25 км со скоростью 12–15 км/ч.

Нами исследовались физиологические (ЧСС, АД, ЭКГ, температура поверхности тела) и психофизиологические показатели (простая и сложная зрительно-моторная, акустико-моторная реакции, критическая частота слияния световых мельканий, функциональная подвижность нервных процессов по методике А.Е. Хильченко, сила нервных процессов по динамическому тепинг-тесту, кистевая динамометрия).

Психофизиологическое обследование проводилось за одни сутки до начала пробега, на 3, 6 и 11-е сутки пробега, а также на следующий день после его завершения. Кроме того, ежедневно за час до бега и в течение 30 мин после преодоления каждой дистанции измерялась ЧСС и АД.

Результаты исследования. Установлено, что в ходе пробега физиологические показатели не выходили за параметры нормы. При этом, начиная с 6-х суток, отмечалась брадикардия, связанная с адаптацией к рекомендуемой нагрузке.

В исходном состоянии ЧСС составляла в среднем 62 ± 3 уд/мин ($p < 0,05$). О хорошей приспособленности организма студентов, участников пробега, к физической нагрузке свидетельствует сравнительно быстрое (через 15–20 мин) восстановление ЧСС и АД после окончания бега.

Тем не менее прослеживались неоднозначные изменения психофизиологических показателей. У большинства участников, выполнявших беговую работу, имелась незначительная вариативность: изменялись простая и сложная задержка моторного развития (ЗМР) в диапазоне 2–4 %.

Вместе с тем у трех участников с относительно небольшим стажем выполнения беговых нагрузок, связанных с оздоровительным бегом, наблюдалось нарастающее ухудшение показателей, характеризующих быстроту сенсомоторных реакций и скорость переработки информации.

Так, у студента **А** показатель функциональной подвижности нервных процессов уменьшался на 2, 5, 12-е сутки, соответственно на 7,45 и 33 % от исходного уровня.

Некоторое уменьшение функциональной подвижности нервных процессов на фоне улучшения быстроты двигательных реакций, наблюдаемое у физически более подготовленных будущих авиадиспетчеров, можно оценить как проявление монотонии в ходе многодневного пробега.

Выводы

В результате полученных данных можно говорить о том, что даже при 2–5-кратном увеличении средненедельных объемов беговых нагрузок, преимущественно аэробного характера, у студентов, будущих специалистов управления на воздушном транспорте (УВД), в целом не обнаружено неадекватных изменений психофизиологических и физиологических показателей.

Нагрузки такого характера можно рекомендовать специалистам операторного профиля, и в частности будущим специалистам управления на воздушном транспорте, для включения беговых упражнений аэробного характера в самостоятельные занятия физическими упражнениями.

Исследования влияния длительных беговых нагрузок на психофизиологическое состояние специалистов управления на воздушном транспорте (УВД) показало, что в качестве средств и методов психофизиологической подготовки следует применять беговые упражнения преимущественно аэробной направленности. При использовании этих средств улучшаются показатели целенаправленной психофизиологической подготовки авиадиспетчеров, что во много раз увеличивает качество и продуктивность их профессиональной деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Засядько К.И., Вонаршенко А.П., Борейчук А.Ф. Оптимизация труда авиадиспетчера методами физической культуры // Символ науки. 2015. № 11. С. 186.

2. Малолетов О.Л. Значение бега в физической подготовке спортсмена. Характеристика движения бегуна // Сборник научно-методических материалов. Выпуск 2. М.: ВВИА, 2004. С. 102.

3. Морщинина Д.В., Карпушин В.В., Шалупин В.И. Ценностные аспекты профессионально-прикладной физической подготовки в процессе обучения специалистов гражданской авиации // Научный Вестник МГТУ ГА. 2013. № 192. С. 130–133.

4. Огнеева С.В. Проблема совершенствования физической подготовки авиадиспетчеров в высших учебных заведениях // Актуальные проблемы физической культуры и спорта в современных социально-экономических условиях: материалы международной научно-практической конференции. Чебоксары, 2012. С. 64–66.

5. Родионова И.А., Шалупин В.И., Карпушин В.В. Психическая устойчивость к стрессовым ситуациям специалистов аэродромных служб как фактор безопасности полетов // Научный Вестник МГТУ ГА. 2015. № 218(8). С. 117–121.

6. Шалупин В.И., Письменский И.А. Профессионально-прикладная физическая подготовка студентов МГТУ ГА // Научный Вестник МГТУ ГА. 2015. № 213. С. 81–84.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Шалупин Владимир Ильич, заслуженный работник физической культуры РФ, профессор, кандидат педагогических наук, заведующий кафедрой физического воспитания Московского государственного технического университета. E-mail: v.shalupin@mstuca.aero.

Родионова Инесса Альбертовна, кандидат педагогических наук, профессор, профессор кафедры физического воспитания Московского городского педагогического университета Педагогического института физической культуры и спорта (ГАОУ ВО МГПУ ПИФКиС). E-mail: rodiinna@mail.ru.

INFLUENCE OF LONG-TERM RUNNING EXERCISES ON THE PHISICAL AND MENTAL HEALTH OF AIR TRAFFIC CONTROL (ATC) SPECIALISTS

Shalupin V.I., Rodionova I.A.

The article substantiates the issues of increasing the professional reliability of air traffic controllers with means of physical culture and, in particular, cyclical sports. The effect of long-term running loads on the psychophysiological condition of specialists in the management of air transport

(ATC) shows that as a means and methods of psychophysiological training, it is necessary to use running exercises of predominantly aerobic orientation.

Key words: air traffic controllers, physical exercises, motor activity, cyclic exercises

REFERENCES

1. Zasyadko K.I., Weersink O.P., Boreychuk A.F. *Optimization of work of Avia-Manager methods of physical culture* // Symbol of science. 2015. № 11. p. 186. (In Russ.).

2. Maloletov O.L. *The importance of running in the physical training of the athlete. The characteristic motion of a runner* // Collection of scientific and methodological materials VVIA. Issue 2. 2004. p. 102. (In Russ.).

3. Morshinin D.V., Karpushin V.V., Shalupin V.I. *Value aspects of professional-applied physical training in training process of specialists of civil aviation* // The Scientific Bulletin of the Moscow State Technical University of Civil Aviation, 2013. No. 192. Pp. 130–133. (In Russ.).

4. Ogneva S.V. *The Problem of perfection of physical training of air traffic controllers in higher education* // Actual problems of physical culture and sport in modern socio-economic conditions: materials of the international scientific and practical conference. Cheboksary, 2012, Pp. 64–66. (In Russ.).

5. Rodionova I.A., Shalupin V.I., Karpushin V.V. *Mental stability to stressful situations professionals aerodrome services as a factor of security of flights*. // The Scientific Bulletin of the Moscow State Technical University of Civil Aviation. 2015/ No. 218 (8). Pp.117 – 121. (In Russ.).

6. Shalupin V.I., Pismenskaya I.A. *Professionally-applied physical preparation of students of MGTU GA* // The Scientific Bulletin of the Moscow State Technical University of Civil Aviation. 2015. No. 213. Pp. 81–84. (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Shalupin Vladimir Ilyich, Honored Worker of Physical Culture of the Russian Federation, Professor, Candidate of Pedagogical Sciences, Head of Physical Education Chair, Moscow State Technical University of Civil Aviation. E-mail: v.shalupin@mstuca.aero.

Rodionova Inessa Albertovna, Candidate of Pedagogical Sciences, Professor of the Physical Education Chair, Moscow City Pedagogical University, Pedagogical Institute of Physical Culture and Sports. E-mail: rodiinna@mail.ru.

УПРАВЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИМИ СИТЕМАМИ

УДК 372.862

ОСНОВНЫЕ МОДЕЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ МЕХАНИЧЕСКОГО УДАРА

В.В. ПЕРМЯКОВА

Исследование удара в связи с чрезвычайной сложностью явления и его кратковременностью наталкивается на очень большие теоретические и экспериментальные трудности. Все полученные до настоящего времени решения задачи об ударе являются в той или иной степени приближенными, потому что вынуждены для возможности построения расчетной схемы (модели) основываться на сравнительно большом числе гипотез, из которых некоторые далеки от действительности. С уточнением принимаемых гипотез повышается точность решения и резко усложняется процесс его получения. В статье рассмотрены основные теоретические положения концепции существования полных модельных представлений механического удара, методы и подход их использования при решении узкопрофессиональных задач. Изложены основы проблем теоретического обоснования положений классической теории удара, обеспечивающие конкретное содержание и избранный способ моделирования данного явления. Приведены критерии, позволяющие формализовать процесс выявления и устранения механического удара как негативного явления. Проанализированы основные модельные представления механического удара: абсолютно твердое тело; абсолютно твердое тело с локальной податливостью; дискретные твердые тела, соединенные податливыми элементами, обладающие упругими, вязкими и пластическими свойствами; сплошная среда. Сформулированы отличительные особенности и главные условия применения различных моделей. Предложен алгоритм совокупности выбора, расчета и оценки ударных процессов, что в целом формулирует отличительные и главные условия практического применения различных моделей. Таким образом, особое значение приобретает определение структуры оценки (структуризация проблемы к приемлемому для принятия виду модели) и критериев выбора многовариантных решений.

Ключевые слова: удар, модель удара, коэффициент восстановления, твердое тело, импульс, скорость соударения, потеря энергии, деформация.

В ряде явлений, изучаемых в динамике механических систем, можно выделить две крайние области. Первая из них охватывает явления, происходящие с весьма малыми ускорениями, и, если полностью пренебречь ускорениями и соответствующими динамическими эффектами, приводит к задачам статики. Ко второй области относятся кратковременные состояния, характеризуемые весьма большими (и даже бесконечно большими) ускорениями. Это ударные явления, связанные с возникновением кратковременных, весьма больших «ударных» сил.

Особенности ударных явлений в природе и технике были замечены и оценены учеными уже во времена И. Ньютона, Г.Р. Герца, Х. Гюйгенса, Р. Декарта, Г.В. Лейбница. Развитие проблемы удара в советское время связано с именами академика Х.А. Рахматулина, академика Н.А. Кильчевского, профессора В.Л. Бидермана и др. За истекшие три столетия проблема удара все более тщательно изучалась как теоретически, так и экспериментально. В наши дни она представляет собой важный раздел теоретической механики [1, 6].

Задачи об ударе весьма разнообразны по характеру, целям и методам решения. Само выражение «решение задачи об ударе» неоднозначно по смыслу и наполняется тем или иным конкретным содержанием в зависимости от постановки вопроса и избранного способа моделирования явления удара [2].

Специалист по защитным сооружениям обычно подразумевает под ударом действие быстро изменяющейся заданной во времени нагрузки (давления взрывной волны), т. е. считает ударные силы заранее известными. В то же время авиаконструктор решает задачи обеспечения механической надежности самолетного оборудования при его проектировании и испытаниях, заботясь об ударостойкости изделия. Ударные нагрузки для испытания приборного оборудования обычно задаются величиной перегрузки с указанием количества повторений этой перегрузки и времени нарастания ее до максимума [3]. Речь идет о движении неавтономных систем. Пожалуй, наиболее сложные задачи – автономные по своей природе – возникают перед инженером-проектировщиком, когда он имеет дело с явлениями, развивающимися при соударениях узлов и деталей машин. Здесь заранее неизвестны ни возникающие силы, ни соответствующие им кинематические эффекты. Тот же характер носят задачи ударной (или виброударной) технологии.

В каждой из названных и им подобных областей техники установились свои специфические модельные представления и приемы анализа. В книгах, посвященных проблеме удара в конкретных технических устройствах, обычно рассматриваются специфические ситуации, используется узкопрофессиональный лексикон, а при решении соответствующих теоретических задач авторы обычно не прослеживают связи применяемых частных приемов с общими концепциями и методами механики.

Механический удар как негативное явление распространен во многих видах техники. Такие явления, как катастрофы, аварии, связаны главным образом с ударом.

Впечатляющим примером стала трагическая катастрофа самолета, вылетевшего с хоккейной командой из Ярославля. Среди версий причин катастрофы – резкое снижение скорости уже разогнавшегося самолета, в пользу чего свидетельствовало небольшое расстояние до места его падения по крутой траектории. Более спорным был вопрос о том, зачем было задействовано торможение. Официально установленной причиной катастрофы оказался «человеческий фактор»: ошибочное применение тормоза вместо привода, а это значит, что самолет испытал в воздухе тяжелейшую ударную нагрузку от мгновенного перепада скорости [4].

Где бы ни происходили эти явления, возникает проблема их предупреждения, которая ставит задачу выявить причины негатива в двух аспектах: качества инженерного проекта машины и грамотности эксплуатации реализованного проекта техническим персоналом.

В курсе теоретической механики теорию удара рассматривают как процесс соударения точек и тел со сравнительно малыми относительными скоростями. Для этого используют модель Гюйгенса – Ньютона, в которой интегрально учи-

тываются потери энергии при наличии местных деформаций. Стало традицией ограничивать проблемы соударения тел в рамках концепции, основанной на понятии о коэффициенте восстановления [1, 2]. Другие авторы вообще уклоняются от анализа автономных систем и рассматривают лишь действие заданных мгновенных импульсов на абсолютно твердые тела либо изучают результаты наложения идеальных связей на такие тела [6]. Для более точного изучения процессов удара привлекают теории упругости, пластичности и распространение волн в теле. При значительных относительных скоростях применяют гидродинамическую теорию удара.

Различные модели, используемые при постановке и решении задач об ударе, можно разделить на четыре группы: модель абсолютно твердого тела; модель абсолютно твердого тела с локальной податливостью; дискретные модели, состоящие из абсолютно твердых тел, соединенных податливыми элементами, которые обладают упругими, вязкими и пластическими свойствами, модели сплошной среды. Ниже кратко обсуждаются основные особенности этих моделей.

Модель абсолютно твердого тела. Известно, что с помощью этой модели удается решить, и притом с высокой степенью точности, много важных задач механики. Однако существует немало других задач, для решения которых названная модель не обеспечивает нужную точность решения. Наконец, есть задачи механики, которые в принципе не решаются с помощью представления об абсолютно твердом теле.

Можно указать два типа задач, когда применение этой модели в принципе не исключено.

1. К движущемуся свободному или частично закрепленному твердому телу в некоторый момент времени прикладываются заданные ударные импульсы. Требуется найти происходящие при этом изменения скоростей и возникающие при ударе реакции связей.

2. Некоторым точкам свободного или частично закрепленного твердого тела, совершающего заданное движение, внезапно придаются заданные изменения скоростей, в частности, эти точки могут быть мгновенно остановлены. Требуется найти возникающие при этом ударные импульсы в присутствовавших до удара, а также во вновь накладываемых связях. В задачах обоих типов предполагается, что связи, существовавшие до удара, при ударе не исчезают и что эти связи – идеальные.

В описанных ситуациях модель абсолютно твердого тела позволяет составить нужное число уравнений, вытекающих из общих теорем механики [1, 6]. Однако полученные таким путем решения могут оказаться недостаточно точными. Например, можно ожидать, что в результате указанного решения задачи о внезапной остановке какой-либо точки свободно двигавшегося тела получится преувеличенное значение импульса реакции накладываемой связи. Чем меньше действительная жесткость рассматриваемого тела, тем большими окажутся количественные погрешности результатов, найденных с помощью модели абсолютно твердого тела.

Модели абсолютно твердого тела с локальной податливостью. Модель Ньютона. Принципиальная недостаточность модели абсолютно твердого тела обнаруживается уже при попытке решить, казалось бы, простую задачу о соударении двух симметричных тел **A** и **B**, поступательно движущихся с заданными скоростями $\mathbf{V_A}$ и $\mathbf{V_B}$ вдоль оси симметрии системы $\mathbf{(V_A > V_B)}$. Для определения двух неизвестных скоростей $\mathbf{V_A}$ и $\mathbf{V_B}$, которыми будут обладать тела после удара, можно составить только одно уравнение, вытекающее из теоремы об изменении (в данном случае – сохранении) количества движения системы [1, 6].

Недостаток числа уравнений обнаруживается при попытках решения любых задач, в которых соударяющимся телам приписывается свойство абсолютной твердости. Дополнительные соотношения, нужные для полной обусловленности задачи, невозможно найти в рамках классической механики абсолютно твердых тел. В этом случае Ньютон предложил не универсальные соотношения – прямую пропорциональность между относительными скоростями соударяющихся поступательно движущихся тел перед ударом и после удара: $\mathbf{V_A - V_B = -R\,(V_A - V_B)}$, где **R –** коэффициент восстановления. Частные случаи, когда $\mathbf{R = 1}$ и $\mathbf{R = 0}$, теперь называют соответственно случаями абсолютно упругого и абсолютно неупругого удара. Косвенно содержащееся здесь признание деформативных свойств не опирается на ясные представления о распространении деформаций по объемам соударяющихся тел. Обычно упоминают о том, что деформации при ударе локализуются в малых объемах, непосредственно примыкающих к зоне контакта, а отличие наблюдаемых значений **R** от **единицы** связывают с возникновением пластических деформаций.

Хотя концепция Ньютона легко уязвима для критики, ей нельзя отказать в простоте, практическом удобстве, а также в известной универсальности. Именно благодаря этим качествам решение Ньютона пользовалось почти неограниченной монополией в теории удара вплоть до середины XIX в., и даже в наше время оно не вполне вытеснено более совершенными теориями.

Нелинейная модель Герца. В 1881 г. Г. Герц разработал строгую теорию статического сжатия упругих тел с криволинейными поверхностями в зоне контакта. Например, для случая сжатия двух упругих шаров или тел со сферическими выступами Герц нашел связь между контактной силой **P** и сближением центров шаров, $\mathbf{a : P = Ka^{\frac{3}{2}}}$, где **K –** постоянная, зависящая от начальных кривизн и материалов обоих тел.

Этой статической зависимостью Герц предложил пользоваться и в задачах о соударениях. Разумеется, это предложение существенно упрощает решение, но в принципе не может привести к точным результатам, так как опирается на представление о безынерционности частиц, расположенных вблизи зоны контакта. В сущности, в таком решении рассматривается соударение абсолютно твердых тел, снабженных безынерционными нелинейно-упругими буферными элементами [7].

Необходимо отметить два условия, при нарушении которых решение Герца приведет к ошибочным результатам.

1. Длительность удара значительно больше наибольшего периода свободных упругих колебаний тел.

2. Развивающиеся при ударе напряжения не превосходят предела упругости материала.

Первое условие подчеркивается в литературе особенно часто, тогда как обычно решающим оказывается второе условие [8]. Простые вычисления показывают, что оно выполняется лишь при весьма малых скоростях соударения. Например, при соударении двух одинаковых стальных шаров пластические деформации возникают при относительной скорости, превосходящей 6,2 см/с (эта скорость соответствует концу свободного падения шара с высоты всего 0,02 см). Поэтому можно сказать, что для большинства практических задач об ударе теория Герца неверна. Впрочем, эта теория, несомненно, полезна при разработке модифицированных теорий, учитывающих почти неизбежные при ударе пластические деформации.

Модель абсолютно твердого тела с локальной упругопластической податливостью. Осознание существенных недостатков моделей Ньютона и Герца, естественно, привело к разработке более совершенных моделей абсолютно твердого тела с локальной податливостью.

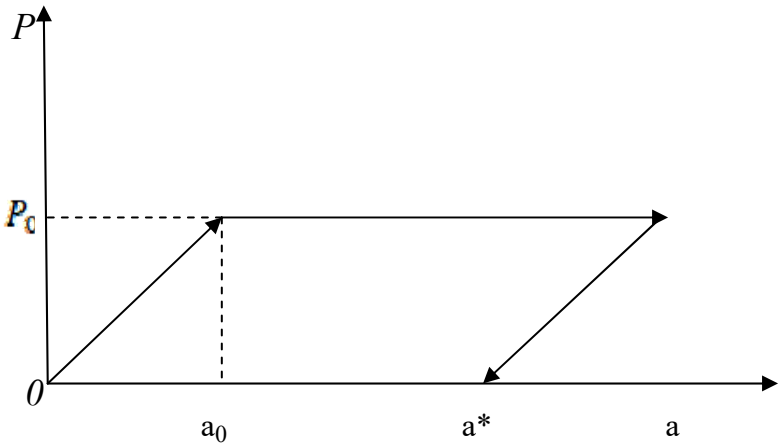
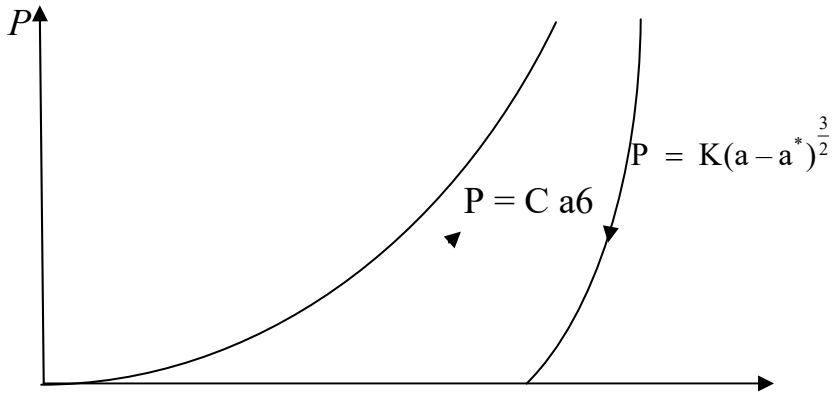
Различия между вариантами модели рассматриваемого здесь типа определяются лишь видом соотношений, которые принимаются для описания связи сила – перемещение. Эти модели позволяют получить оценки продолжительности удара и конечных значений ударной силы, в частности ее максимума, что оказывается недоступным при пользовании моделью Ньютона. Кроме того, рассматриваемые здесь модели более или менее удачно отражают потери механической энергии, которые вообще не улавливаются моделью Герца. Некоторые простейшие модели описаны в табл. 1 [9].

Дискретные многомассовые модели. Для корректного решения задач о соударениях твердых тел необходим переход к моделям деформируемого тела, т. е. к системам с распределенными параметрами. Однако в технической теории удара оказались полезными упрощенные многомассовые модели дискретного типа. Такие модели представляют собой комбинации ряда обладающих массой абсолютно твердых тел и промежуточных податливых элементов, которые считаются безынерционными (их деформативные свойства соответствуют той или иной модели табл. 1).

Иногда рассматриваемый объект содержит отчетливо различимые «очень твердые» тела и «почти безынерционные податливые элементы, а дискретная схематизация как бы подсказывается самим устройством системы. В других случаях, переход к дискретной схеме выполняется несколько более формально, и в частности в соответствии с идеей метода конечных элементов. В этих случаях важно не только принять достаточно большое число абсолютно твердых тел, но и правильно описать свойства податливых элементов.

Таблица 1
Table 1

Дискретные многомассовые модели
Discrete multimass models

Модель Model	Зависимость P – a Dependence P – a
Вязкоупругая Viscoelastic	$P = C_1 a + B_1 a$
Упруговязкая Elastic viscous	$P + B_2 P = C_2 a$
Упругопластическая А Elastic-plastic A	$P = P_0 + C_3 a$, при $a > 0$
Упругопластическая Б Elastic-plastic B	
Упругопластическая В Elastic-plastic V	

Модели с распределенными параметрами. В моделях этого типа отражается действительная распределенность инерционных и деформационных свойств по всему объему реальных тел. В простейшем варианте принимается, что материал следует закону Гука (в сущности, на этом основана и очень важная для практики теория гидравлического удара). В более полных решениях учитываются вязкие и (или) пластические свойства материала. Только эти решения позволяют уловить важную общую черту ударных явлений – волновой характер распространения деформаций и напряжений [9, 10].

Нелинейная упругопластическая модель коллинеарного удара. На основе моделей удара Герца и Ханта – Кроссли построена нелинейная упругопластическая модель коллинеарного удара тела о неподвижное препятствие [11, 12]. Предполагается, что трение между частицами деформируемых в процессе удара тел является сухим. Получены первые интегралы уравнений движения в фазах деформации и восстановления. Получено решение уравнения движения тела в процессе удара в квадратурах. В модели удара Герца удар является абсолютно упругим. В вязкоупругой модели удара Ханта – Кроссли удар является упругим, коэффициент восстановления уменьшается с ростом скорости и стремится к единице при уменьшении скорости соударения. В рамках построенной упругопластической модели удара возможны абсолютно неупругий и упругий удар. Это позволит устранить переход к более сложной вязко-упруго-пластичной модели удара, учитывающей и вязкое и сухое трение между частицами соударяющихся тел.

В соответствии с данной моделью модуль ударной силы вычисляется по формуле

$$S(x, x^{/}) = f(x)(1+\beta x), \qquad (1)$$

где $f(x)$ – упругая составляющая, β – коэффициент диссипации, учитывающий вязкость материала.

Упругая составляющая в (1) может линейно зависеть от деформации:

$$f(x) = C_к x,$$

где Ск – контактная жесткость в точке соударения.

При использовании модели (1) получается зависимость коэффициента восстановления от скорости соударения, хорошо согласующаяся с экспериментальными данными. На рис. 1 представлена зависимость коэффициента восстановления от скорости соударения и коэффициента.

Разработка новых концепций, подходов, методологий к оценке явления удара в условиях неопределенности имеют принципиально важное значение. При оценке требуется правильно интерпретировать полученные результаты. В целом описанный подход повторяет процесс разработки стратегии и, таким образом, можно сказать, что для исследования вышеуказанных процессов с позиций современных концепций возможен следующий алгоритм и набор критериев.

1. Необходимо установить, что понимается под механическим ударом.

2. Анализируется уникальность избранной модели в каком-либо отношении.

3. Проводится оценка модели с точки зрения полноты использования ею возможностей.

4. Оценивается экономическая оправданность избранной модели.

5. Прогнозируется эффективность использования модели в разрезе стадии проектной разработки.

И, конечно, при разработке новых моделей механического удара необходимо принимать во внимание тот факт, что в данном процессе большую роль играют знания специалистов. Требуется обобщить эти знания и смоделировать процесс принятия решений специалистами.

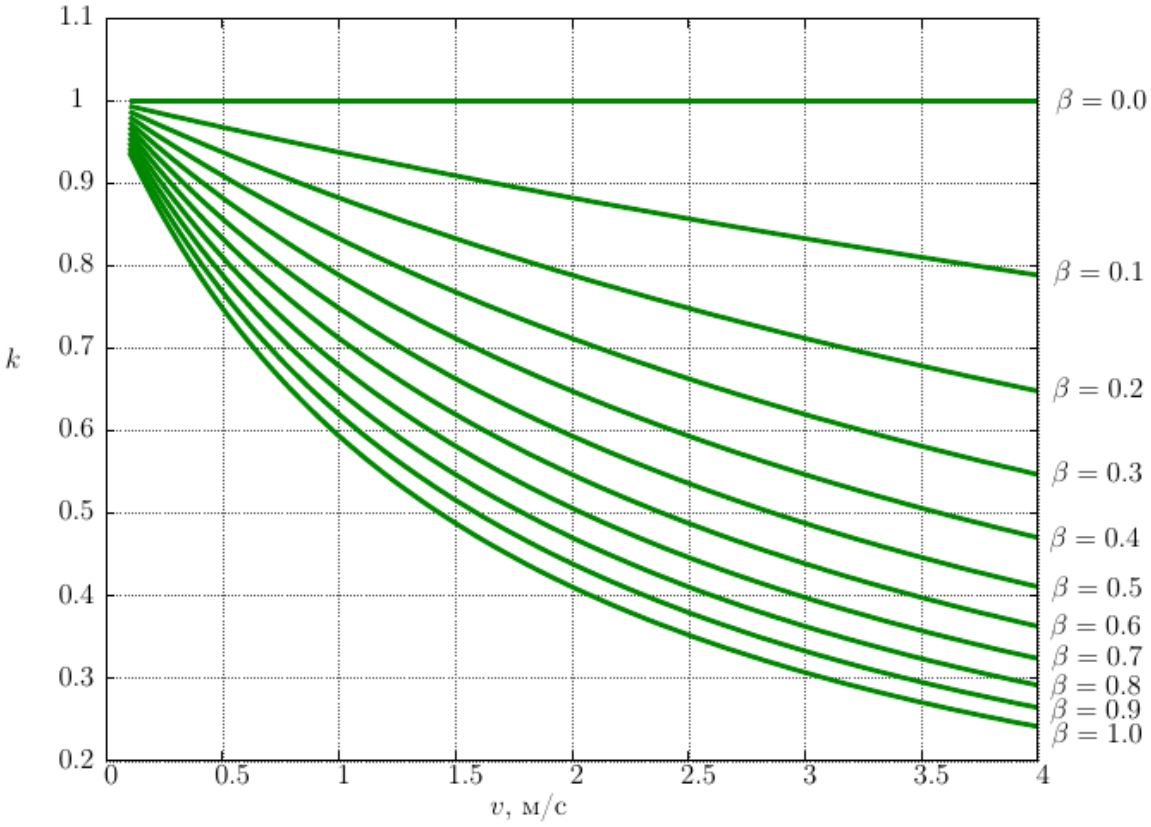


Рис. 1. Зависимость коэффициента восстановления от скорости соударения при различных коэффициентах диссипации
Fig. 1. The dependence of recovery factor on the speed of impact at different coefficients of dissipation

ЛИТЕРАТУРА

1. **Бать М.И., Джанелидзе Г.Ю., Кельзон А.С.** Теоретическая механика в примерах и задачах. Том 2. Динамика: Учебное пособие. 9-е изд., стер. СПб.: Лань, 2010. 640 с.
2. Физический энциклопедический словарь / под гл. ред. А.М. Прохорова. М.: Большая российская энциклопедия, 1995. 928 с.
3. **Гудков А.И., Лешаков П.С.** Внешние нагрузки и прочность летательных аппаратов. М.: Машиностроение. 1968. 470 с.
4. Катастрофа Як-42 под Ярославлем [Электронный ресурс]. URL: http://yandex.ru. wikipedia.jrg (дата обращения: 02.09.2017).
5. **Парс Л.** Аналитическая динамика. М., 1971.
6. **Бутенин Н.В., Лунц Я.Л., Меркин Д.Р.** Курс теоретической механики. В 2 т. СПб.: Лань, 1998. 736 с.
7. **Герц Г.** Принципы механики, изложенные в новой связи. М.: АН СССР, 1959. 387 с.
8. **Кочетков А.В., Федотов П.В.** Некоторые вопросы теории удара // Интернет-журнал «Науковедение». 2013. №5. http://publ.naukovedenie.ru (дата обращения: 14.01.2018).

9. Пановко Я.Г. Введение в теорию механического удара. М.: Наука, 1977. 232 с.

10. Гольдсмит В. Удар. Теоретические и физические свойства соударяемых тел. М.: Стройиздат, 1965. 448 с.

11. Дягель Р.В., Лапшин В.В. О нелинейной вязкоупругой модели коллинеарного удара Ханта – Кроссли // Известия РАН. Механика твердого тела. 2011. № 5. С. 164–173.

12. Боровин Г.К., Лапшин В.В., Юрин Е.А. Нелинейная модель коллинеарного удара с сухим трением // Препринты ИПМ им. М.В. Келдыша. 2014. № 46. 14 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Пермякова Вера Владимировна, кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры технической механики и инженерной графики Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА). E-mail: v.permyakova@mstuca.aero.

BASIC MODEL REPRESENTATIONS OF MECHANICAL IMPACT

Permyakova V.V.

The impact studying is very theoretically and experimentally difficult, because of extreme complexity and shortness of the phenomenon. All existing solutions about impact is to a certain degree approximate, because it have to be based on quite a large number of hypotheses, some of which are far from reality, to have a possibility of forming a calculated scheme (model). The accuracy of the solutions increases and process of getting solutions seriously complicates, because of improvement-accepted hypotheses. The article analyses the basic theoretical provisions underlining the concept of a full model representations of a mechanical impact, methods and different approaches to specific tasks solving. There have been described the fundamentals of theoretical justification of the principles of the classical theory of impact, providing particular content and the chosen method of event modeling. The article lays out the criteria that allows formalizing the identification process and the elimination of mechanical impact as a negative event. The main model representations of mechanical impact under analysis are a rigid body; a rigid body with a local plasticity; discrete solid bodies connected by the elastic, viscous and plastic elements; continuum. The article formulates distinctive features and the main conditions determining the use of different models. The author suggests the algorithm of a selection set, calculation and assessment of the impact process that predetermines the use of various conditions of the practical application of different models. Thus, particular importance takes the structure valuation determining (structuring the problem to a model for making an acceptable type) and the multiple solutions selection criteria.

Key words: impact, impact model, restitution coefficient, rigid body, the impulse, speed of the impacts combination, the energy loss, deformation.

REFERENCES

1. Bat M.I., Dzhanelidze G.Yu., Kelson A.S. Teoreticheskaja mehanika v primerah i zadachah [Theoretical mechanics in examples and tasks]. Volume 2. Dynamics: a tutorial. 9th ed., ster. SPb.: Publishing House Lan', 2010. 640 p. (In Russ.).

2. Fizicheskii yenciklopedicheskii slovar' [Physical encyclopedic dictionary] chief editor A.M. Prokhorov. M.: Great Russian encyclopedia, 1995. 928 p. (In Russ.).

3. Gudkov A.I., Leshakov P.S. Vneshnie nagruzki i prochnost' letatel'nyh apparatov [External loads and strength of aircraft]. M.: Mechanical Engineering. 1968. 470 p. (In Russ.).

4. Katastrofa Jak-42 pod Jaroslavlem [The crash of the Yak-42 near Yaroslavl]. Electronic resource. Available at: http: yandex.EN. wikipedia.jrg (data obrascheniya: 02.09.2017). (In Russ.).

5. Pars L. Analiticheskaja dinamika [Analytical dynamics]. M., 1971. (In Russ.).

6. Butenin N.In. Luntz J.L., Merkin D.R. Kurs teoreticheskoj [Kurs of theoretical mechanics]. In two volumes. SPb .: Publishing House Lan', 1998. 736 p. (In Russ.).

7. Hertz H. Principy mehaniki, izlozhennye v novoi svjazi [Principles of mechanics stated in new link]. M.: USSR Academy of Sciences. 1959. 387 p. (In Russ.).

8. Kochetkov A.V., Fedotov P.V. Nekotorye voprosy teorii udara [Some questions of the theory of impact]. Internet-journal "Science of Science". № 5. 2013. Available at: http: publ. naukovedenie.ru (data obrascheniya: 14.01.2018). (In Russ.).

9. Panovko J.G. Vvedenie v teoriyu mehanicheskogo udara [Introduction to the theory of mechanical blow]. Moscow: Nauka, 1977. 232 p. (In Russ.).

10. Goldsmith V. Udar. Teoreticheskie i fizicheskie svoistva soudarjaemyh tel **[**Blow. Theoretical and physical properties of the colliding bodies]. Moscow: Stroyizdat, 1965. 448 p. (In Russ.).

11. Dyagel R.V., Lapshin V.V. *O nelineinoi vjazkouprugoi modeli kollinearnogo udara Hanta-Krossli* [Nonlinear viscoelastic model of the collinear impact of hunt-Crossley] // Izv. Of solid mechanics. 2011. No. 5. Pp. 164–173. (In Russ.).

12. Borovin G.K., Lapshin V.V., Yurin E.A. *Nelinejnaya model' kollinearnogo udara s suhim treniem* **[**A nonlinear model of collinear impact with dry friction] // Preprint IPM im. M.V. Keldysh. 2014. No. 46. 14 p. (In Russ.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Permyakova Vera Vladimirovna, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of Technical Mechanics and Engineering Graphics Chair, Moscow State Technical University of Civil Aviation (MSTUCA). E-mail: v.permyakova@mstuca.aero.

Электронное издание

ИННОВАЦИИ
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

INNOVATIONS IN CIVIL AVIATION

Подписано в печать 22.06.2018 г.
Печать цифровая Формат 60×90/8
10,75 усл.п.л. Заказ № 19

Московский государственный технический университет ГА
125993, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 20

Редакционно-издательская подготовка
индивидуальный предприниматель Матюшина А.А.
119602, Москва, ул. Введенского, д. 32, кв. 51