

Гайдамакин Андрей Васильевич

Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКИЙ О ПРИЧИНАХ И ОПАСНОСТИ ВЗЯТОЧНИЧЕСТВА И ХИЩЕНИЙ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ, О ФОРМАХ И МЕТОДАХ БОРЬБЫ С НИМИ. 1921-1923 ГГ.

В статье раскрываются малоизвестные страницы деятельности Ф. Э. Дзержинского на посту наркома путей сообщения. Показан его вклад в организацию борьбы со взяточничеством и хищениями на железных дорогах страны в 1921-1923 гг. Раскрыта практика использования предложенных наркомом форм и методов искоренения этого зла. Сделаны выводы относительно эффективности их реализации.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2016/4-2/5.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2016. № 4(66): в 2-х ч. Ч. 2. С. 25-29. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2016/4-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

Образование является одним из столпов традиции, к его реформированию необходимо подходить очень осторожно. Несмотря на кажущуюся крепость культурной традиции народа, передающейся поколениям с помощью образования, она очень быстро деградирует. Без подпитки новыми поколениями традиция становится постепенно частью истории, чем-то анахроничным.

Традиция придает образованию энергичность, то есть смысл и содержание различных моделей и практик воспитания и образования это не просто стереотипы и шаблоны, которые бездумно копируются и внедряются в сознание человека, прежде всего, это обогащение опытом, который может быть творчески преобразован в инновацию.

Таким образом, для того чтобы традиция продолжала оставаться основанием культуры, ее творческим источником, необходимо переориентировать её восприятие современными людьми, интегрировав ее с технологиями и моделями потребления. Требуется понимание того, что нынешняя цивилизация живет в пост-постмодерне, с вытеснением прежних идеалов и традиций. Но, несмотря на это, гуманизм всё еще остается той идеальной компонентой, что отделяет людей от процесса окончательного расчеловечивания. Только опираясь на него, мы сможем донести нравственный и воспитательный потенциал традиции.

Список литературы

1. Грицанов А. А. Новейший философский словарь. 3-е изд., испр. Минск: Книжный Дом, 2003. 1280 с.
2. Ионин Л. Г. Социология культуры: учеб. пособие. 2-е изд. М.: Логос, 1998. 278 с.
3. Лисовенко Г. В. Национальные традиции как средство духовно-нравственного воспитания школьников в условиях полиэтничного региона: дисс. ... к. пед. н. Сочи, 2004. 224 с.
4. Марков Б. В. Человек и глобализация мира // Отчуждение человека в перспективе глобализации мира: сб. филос. ст. / под ред. Б. В. Маркова, Ю. Н. Солоница, В. В. Парцвания. СПб.: Петрополис, 2001. Вып. 1. С. 100-122.

TRADITION IN MODERN CULTURE: PHILOSOPHICAL ANALYSIS OF PROSPECTS

Vyalykh Vladimir Vladimirovich, Ph. D. in Political Sciences

Nikolaeva Galina Petrovna

Shcheglova Mariya Igorevna

Vorob'ev Dmitrii Olegovich

Orenburg State Medical University

dratsolonchack@mail.ru

The article discusses the importance of tradition in social culture. Tradition grows from the approbation of certain ways of existence, thinking, behaviour by the society. Following tradition is not a dead doctrine adoption, vice-versa tradition is a foundation, on which not only culture but the whole nation exists. The culture of consumption displaced tradition therefore the fundamental crisis of values occurs.

Key words and phrases: tradition; sociocultural processes; norms; globalization; clip thinking; spiritual and moral education; degradation.

УДК 94(470)"1921/1924"

Исторические науки и археология

В статье раскрываются малоизвестные страницы деятельности Ф. Э. Дзержинского на посту наркома путей сообщения. Показан его вклад в организацию борьбы со взяточничеством и хищениями на железных дорогах страны в 1921-1923 гг. Раскрыта практика использования предложенных наркомом форм и методов искоренения этого зла. Сделаны выводы относительно эффективности их реализации.

Ключевые слова и фразы: Ф. Э. Дзержинский; Наркомат путей сообщения; нарком; железные дороги; взяточничество; хищение грузов; система борьбы.

Гайдамакин Андрей Васильевич, д.и.н., профессор

Омский государственный университет путей сообщения

gaydatamak_aw@mail.ru

Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКИЙ О ПРИЧИНАХ И ОПАСНОСТИ ВЗЯТОЧНИЧЕСТВА И ХИЩЕНИЙ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ, О ФОРМАХ И МЕТОДАХ БОРЬБЫ С НИМИ. 1921-1923 ГГ.

Многим поколениям наших соотечественников Ф. Э. Дзержинский известен как соратник В. И. Ленина, видный государственный деятель, председатель Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК), «карающий меч» и «рыцарь революции». Основу представлений об этом человеке составили, с одной стороны, чрезвычайные условия, вызванные российскими революциями и Гражданской войной, с другой, – соответствующие этим условиям чрезвычайные действия ВЧК, олицетворением которой был Ф. Э. Дзержинский [8; 9].

Он воспринимался как человек твердых взглядов, крупный организатор, жесткий, непримиримый к врагам революции и Советской власти [6; 10].

Такой образ далеко неполный. Основание так думать дает обращение к документам, архивным материалам, раскрывающим деятельность Ф. Дзержинского на поприще конкретного дела – борьбы со взяточничеством и хищениями на железных дорогах страны в 1921-1923 гг. Эти материалы интересны не только тем, что дают возможность полнее представить образ одного из крупных деятелей Советского государства. Важно, что Дзержинский в начале 20-х гг. XX в. своей деятельностью поставил вопросы, которые не потеряли своей значимости и в начале XXI в. – о роли государства, руководителей, чиновничества в наведении порядка в стране, в борьбе со взятками, воровством, коррупцией. Обращение к Дзержинскому помогает глубже понять истоки и причины взяточничества и хищений в рассматриваемый период, извлечь уроки из опыта борьбы с этими антиобщественными явлениями. Тем не менее этот важный аспект его деятельности пока не нашел должного освещения в современной отечественной историографии. А в многотомной «Истории железнодорожного транспорта России и Советского Союза» проблематика, связанная с деятельностью Дзержинского, практически «потерялась» [7].

Ф. Э. Дзержинский был назначен народным комиссаром путей сообщения по предложению В. И. Ленина 14 апреля 1921 г. Это решение не было случайным. В начале 20-х гг. XX в. железнодорожный транспорт республики оказался в тяжелейшем положении. Глубочайший кризис охватил все стороны его жизнедеятельности. На спасение транспорта и организацию его работы в условиях новой экономической политики и был направлен Ф. Дзержинский – человек удивительной революционной судьбы, организаторские способности которого раскрылись еще в годы революции. На момент его назначения наркомом путей сообщения он являлся председателем Всероссийской чрезвычайной комиссии и наркомом внутренних дел. Сосредоточение столь крупных постов в руках одного человека свидетельствовало о многом. Ф. Дзержинский не вдруг, не по воле случая оказался в нужном месте и в нужное время, возглавив Наркомат путей сообщения. Главное, к тому времени в нем видели человека, способного решать крупные государственные задачи. Не случайно он занимал самые трудные и ответственные посты в государстве. Он раньше многих других увидел во взяточничестве и хищениях на железных дорогах, которые стали массовым явлением, серьезную опасность для государства и общества в целом. Этим назначением государство подчеркивало свою ведущую роль в борьбе со взяточничеством и хищениями на железных дорогах, оно заявляло, что переходит в наступление в борьбе с этим злом.

Железнодорожное «наследство» новому наркому, действительно, досталось чрезвычайно тяжелое, следствием и фактором чего и стали эти разрушительные явления. Чрезвычайную ситуацию, сложившуюся в то время на железных дорогах, раскрыл секретарь ЦК РКП(б) В. Молотов в специальном обращении ко всем областным, губернским, уездным комитетам партии большевиков, коммунистическим фракциям профсоюзов, комиссарам Наркомата путей сообщения, направленном циркулярно, без оглашения в печати. Из обращения видно, что руководство правящей партии, обеспокоенное опасностью потери управляемости железными дорогами, решило раскрыть перед партийным руководством железных дорог всю глубину и масштабность кризиса, в котором оказался транспорт. Отметив, что начавшееся «... в 1920 г. возрождение транспорта вновь остановилось и положение его продолжает ухудшаться...», Молотов приводит на этот счет такие факты: погрузка и доставка грузов в июне 1921 г. сократилась почти вдвое, суточный пробег паровозов и вагонов падает, 2 тысячи паровозов на сети стоят охлажденными за отсутствием топлива. Здесь же говорилось о крайне скудном снабжении железнодорожников продовольствием, обувью и одеждой, о невыходах их на работу, достигавших «местами до 60%», о нехватке материалов, необходимых для ремонта подвижного состава [2, д. 59, л. 5-6]. В целях более полного понимания ситуации, в которой оказался железнодорожный транспорт, добавим, что если в 1913 г. доля неисправных паровозов составляла 16,5%, то в феврале 1920 г. «больных» паровозов было почти 65%. И это происходило в условиях стремительного падения производства отечественных паровозов: в 1915 г. их было произведено 917, в 1917 г. – 420, а в 1920 г. – всего 61 паровоз [5, с. 39].

Все железные дороги переживали тяжелые времена. Однако у каждой были свои, особенные трудности. Так, проверка, проводившаяся в феврале 1921 г., показала, что сибирские дороги работали в условиях нехватки запасов топлива, «порчи» паровозов, что приводило к падению коммерческих скоростей поездов, длительным простоям паровозов. Томская железная дорога оказалась «в состоянии жестокого кризиса», который был осложнен снежными заносами и испорченным водоснабжением на Кольчугинской и Алтайской ветвях дороги. Омская дорога оказалась в особо трудном, критическом положении из-за «состояния фронта на западе» (*в Сибири Гражданская война продолжалась и в 1921 г. – А. Г.*), отрезавшего дорогу «от питавших ее челябинских копей» [2, д. 38, л. 26].

В таких условиях резко обостряется проблема взяточничества на железных дорогах, с переходом к новой экономической политике растут хищения грузов. Ситуация становится угрожающей для советской власти, правящей партии, для провозглашенного ими курса на восстановление разрушенного хозяйства. Исходя из сложившейся ситуации, упреждая надвигающуюся опасность, Ф. Дзержинский выступил организатором широкомасштабной, повсеместной борьбы со взяточничеством и хищениями на всех железнодорожных путях и в управленческих структурах. Эта борьба носила системный характер, включая в себя выявление причин распространения этого зла на транспорте, разъяснение антиобщественного характера взяточничества и хищений, создание специальных структурных подразделений для борьбы с этими явлениями, привлечение к этой борьбе массы железнодорожников и населения. Всю эту работу на местах должны были возглавить функционеры партии большевиков, а в центре – нарком Ф. Дзержинский, параллельно ставший председателем Главного политического управления НКПС.

Известно, что тяжелая ситуация на транспорте, сложившаяся в начале 1920-х гг., являлась порождением двух войн – Первой мировой и Гражданской и революционных событий 1917 г. Для многих разного уровня железнодорожных руководителей стало удобно использовать этот аргумент, ничего не делая, чтобы выправить ситуацию. Дзержинский, столкнувшись с практикой массового взяточничества и хищений на железных дорогах, увидел, что социальную основу этих явлений составляют, как тогда говорили, железнодорожные агенты, прежде всего, из числа служащих и управленцев. Стало ясно, что взяточников и расхитителей грузов необходимо искать не на стороне, а у себя – в билетных кассах, в складских помещениях, в управленческих структурах транспорта. Особый размах получили взяточничество, махинации с пассажирскими билетами. «Обогащались» кассиры билетных касс, проводники, контролеры, начальники поездов. Ситуация была настолько серьезной, что Ф. Дзержинский 5 сентября 1922 г. подписал в качестве экстренного документа распоряжение «О борьбе со злоупотреблениями при продаже билетов» [Там же, д. 75, л. 17-18].

Разрастались хищения при перевозках грузов, особенно с введением НЭПа. Этому явлению способствовали те люди, которые должны были бороться с хищениями на транспорте. В управленческих структурах железных дорог существовали легальные фонды, предназначенные для взяток за незаконный провоз грузов, необходимый железнодорожникам [Там же, д. 65, л. 2].

Истоки этих явлений, как было сказано выше, лежали в прошедших военных и революционных событиях. Но теперь наступило время, когда успешная работа железнодорожного транспорта стала важнейшим условием восстановления разрушенного в 1914-1921 гг. хозяйства и укрепления власти. Для этого необходимо было незамедлительно выводить транспорт из кризиса. Первоочередной задачей на пути к решению этой проблемы Наркомат путей сообщения считал развертывание борьбы со взяточничеством и хищениями на железных дорогах. В документах НКПС подчеркивалась опасность этих явлений, а причина их распространения напрямую увязывалась с мошеннической, незаконной деятельностью железнодорожных агентов, с формальным, безответственным отношением к своим обязанностям. Для искоренения этих явлений приказом Ф. Дзержинского от 15 июля 1922 г. в системе железнодорожного транспорта были образованы тройки по борьбе со взяточничеством. В преамбуле приказа подчеркивалось, что взяточничество на путях сообщения «достигло за последнее время неслыханных размеров», а поэтому наркомом ставилась «боевая задача: искоренить это зло во что бы то ни стало» [Там же, л. 1-3].

Вскоре эту тройку на официальном уровне стали называть комиссиями по борьбе со взяточничеством и хищениями на путях сообщения, что более точно отражало характер их деятельности. В одном из документов, подписанном наркомом, эпидемия хищения грузов была названа «величайшим из всех бедствий, обрушившихся на транспорт...» [1, с. 2; 2, д. 75, л. 79]. Тройки действовали при округах путей сообщения, линейные тройки – на дорогах. В их состав входили представители транспортных профсоюзов, дорожных администраций и транспортных органов ГПУ. При Транспортном отделе ГПУ Наркомата путей сообщения была создана Центральная тройка под председательством начальника ТОГПУ [2, д. 65, л. 1-2].

Ф. Дзержинский и его команда по Наркомату придавали очень серьезное значение работе троек. В приказах наркома постоянно раскрывалась опасность распространения взяточничества и хищений на железных дорогах, подчеркивался антиобщественный, антигосударственный характер этих явлений. Он видел в них экономическое и нравственное зло. Для борьбы с этим злом и были созданы тройки.

Анализ деятельности троек – Сибирской окружной, линейных – на железных дорогах Сибири показал, что тройки не на словах, а на деле, используя разные формы и методы, проводили большую, а главное – эффективную работу по выявлению злоумышленников, нарушителей установленного порядка на дорогах. Развернулась масштабная работа по проверке билетных касс пассажирских поездов, деятельности контролеров, начальников поездов, состояния дел с отправкой грузов. Проверялась работа управленческих структур, в ходе которой проводилась чистка кадров. С разной мерой масштабов и успеха велась агитация. Рабочие-железнодорожники, представители других слоев местного населения вовлекались в разные формы работы по выявлению взяточников и расхитителей. В качестве общественных обвинителей привлекались представители профсоюзов. Документы НКПС настоятельно советовали тройкам вести борьбу совместно с представителями губкомов партии, губернской исполнительной власти, ВЧК и ГПУ [Там же, д. 63, л. 9, 11, д. 65, л. 6-7, д. 75, л. 17-18, д. 76, л. 16].

Многое в этой борьбе определялось позицией, организаторскими способностями, энергетикой наркома Ф. Дзержинского. Ведь до него и в начале его деятельности в качестве наркома путей сообщения на самом высоком уровне принимались меры по наведению порядка на дорогах. В сентябре 1921 г. ВЦИК и СНК приняли постановление об усилении ответственности лиц вплоть до применения высшей меры наказания за хищения грузов во время их перевозки [4, с. 15-16, 38]. Однако существенных сдвигов в наведении порядка на железных дорогах не происходило. С приходом же в НКПС Ф. Дзержинского эта борьба приобрела системность как в организационном плане, так и в юридическо-правовой практике. Тройки (комиссии) по борьбе со взяточничеством и хищениями не занимались произволом. Решения линейных троек рассматривались и утверждались окружными тройками. Вся работа троек контролировалась и направлялась Наркоматом путей сообщения, объединившим государственные и партийно-политические функции. Использование принципа централизма в той конкретно-исторической обстановке, когда взяточничество и хищения приобрели массовый характер, было оправдано. При этом Дзержинский требовал тщательного расследования дел проверяемых тройками лиц, не допуская наказания невиновных.

В борьбе с беспорядками, антигосударственными деяниями на железных дорогах Наркомат путей сообщения исходил из понимания необходимости привлечения к этой борьбе жителей станций и, прежде всего,

самых железнодорожников. В сентябре 1922 г. вышел приказ наркома «О борьбе при содействии населения с участвовавшими на местах незаконными действиями и злоупотреблениями агентов путей сообщения», в соответствии с которым на местах были реализованы меры по упрощению сбора информации от населения по вопросам наведения порядка на железнодорожных путях [2, д. 76, л. 34].

В контексте разъяснения опасности взяточничества и хищений на путях сообщений для государства и общества в целом, вовлечения граждан в борьбу с ними важное место занимали обращения руководителей НКПС к населению и железнодорожникам. 6 декабря 1921 г. с таким обращением к железнодорожникам и всем гражданам от имени НКПС обратился Ф. Дзержинский. Показав масштабы распространения на железных дорогах взятки, которая «стала явлением столь “нормальным”, что у многих товарищей железнодорожников притупилась чувствительность», он раскрывает тяжелые нравственные, экономические последствия этого зла для беженцев из голодающего Поволжья, для самих железнодорожников, для всей России. В заключение Дзержинский призвал «всех честных граждан, в ком живо гнетущее сознание несмываемого позора и разлагающего влияния взятки, прийти на помощь для обнаружения и извлечения негодяев-взяточников» [4, с. 52].

Такая форма разъяснения сложившихся на транспорте проблем и проведения агитации важна и тем, что она продемонстрировала приоритетность в развернувшейся борьбе мирных средств воздействия, методов убеждения. В то же время в обращениях и воззваниях руководителей не исключались и меры давления по отношению к виновным, наказания вплоть до привлечения к суду. Важно, что Наркомат путей сообщения считал необходимым разъяснить свою позицию. Это подтверждается и воззванием председателя Центральной тройки Благоднава от 2 октября 1922 г. [2, д. 65, л. 6-7], и обращением Ф. Дзержинского к рабочим и служащим железных дорог Сибири 10 января 1922 г., его обращением к железнодорожникам в связи с борьбой со взяточничеством [2, д. 65, л. 6-7; 3].

Деятельность троек (комиссий) по борьбе со взяточничеством и хищениями на путях сообщения осуществлялась через НКПС в соответствии с приказами наркома, инструктивными письмами и многочисленными телеграммами, содержание которых отражало концептуальные взгляды Ф. Дзержинского на систему управления транспортом и борьбу со взяточниками и расхитителями грузов. Указания Центра, как видно из анализа заседаний троек, неплохо усваивались на местах. На одном из мартовских заседаний 1923 г. Сибирской окружной тройки (комиссии) по борьбе со взяточничеством и хищениями на путях сообщения было рассмотрено более сотни дел, привлеченных к ответственности линейными тройками. По представлению Тюменской и Иркутской комиссий рассматривалось около трех десятков дел. Окружная тройка по этим делам приняла решение об увольнении 14 человек, снижении меры наказания – четверым, отправлении на дополнительное расследование дела пяти человек, дела остальных передавались в суд [2, д. 80, л. 59-60]. Даже из этих относительно ограниченных сведений видно, что члены троек, учитывая трудности, сложившиеся на железных дорогах, стремились дать оступившимся шанс исправиться и стать честными людьми. Хорошо выстроенная системная работа дала свои результаты. Так, по донесению правления Сибтранспорта, недостачи багажа и грузов только с апреля 1923 г. до середины июня 1923 г. сократились более чем в три раза. Такая тенденция по дорогам страны привела в том же году к ликвидации особых органов по борьбе со взяточничеством и хищениями на путях сообщения [Там же, л. 83].

Таким образом, анализ опубликованных документов, архивных материалов позволяет полнее представить образ наркома путей сообщения Ф. Э. Дзержинского, обогатить знания современников об этом крупном государственном деятеле периода преодоления нашим отечеством тяжелейших испытаний. В борьбе со взяточничеством и хищениями грузов на железных дорогах проявился не только его организаторский талант. Создав механизм, организационную структуру для развертывания борьбы, по его выражению, с этим злом, Дзержинский понимал, что ожидаемый эффект может быть получен при условии, если этим структурам удастся придать необходимый для этого вектор деятельности. Препятствий на этом пути хватало: голод, нехватка жилья, одежды, низкий уровень подготовки кадров в управленческих структурах и в тройках (комиссиях), жесткая идеология в кадровых делах. Будучи членом большевистской партии, он и сам проводил большевистскую линию в своей деятельности. Однако он сумел идейно-политическую мотивацию подчинить целям и задачам конкретного дела – искоренению взяточничества и хищений на дорогах. Опыт деятельности Ф. Э. Дзержинского по наведению порядка на таком ключевом направлении, как железнодорожный транспорт, не потерял своего значения и сегодня, его надо изучать и извлекать уроки.

Список литературы

1. Вестник НКПС. 1923. 22 марта.
2. Государственный исторический архив Омской области. Ф. 981. Оп. 2.
3. Гудок. 1922. 8 декабря.
4. Железнодорожный транспорт в восстановительный период: документы и материалы. М.: Транспорт, 1979. 284 с.
5. Железнодорожный транспорт: XX век / Всероссийское общество любителей железных дорог; под ред. С. Л. Пашинина. М., 2001. 188 с.
6. Зархий С. Н. Наркомпуть: Ф. Дзержинский: док. повесть. 2-е изд. М.: Транспорт, 1979. 288 с.
7. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. СПб., 1997. Т. 2. 1917-1945 гг. 416 с.
8. Плеханов А. А., Плеханов А. М. Железный Феликс: белые пятна в биографии чекиста (военная деятельность Ф. Э. Дзержинского). М.: ОЛМА Медиа Групп, 2010. 379 с.
9. Плеханов А. М. Дзержинский. Первый чекист России. М.: ОЛМА Медиа Групп, 2007. 813 с.
10. Строганов П. П. Он и они: 130-летию со дня рождения Ф. Э. Дзержинского посвящается. СПб., 2007. 100 с.

F. E. DZERZHINSKY ON MOTIVES AND DANGERS OF BRIBERY AND THEFTS AT THE RAILWAYS, ON FORMS AND METHODS TO COUNTERACT THEM. 1921-1923

Gaidamakin Andrei Vasil'evich, Doctor in History, Professor
Omsk State Transport University
gaydamak_aw@mail.ru

The article focuses on undiscovered pages from F. E. Dzerzhinsky's activity as the People's Commissar for Transport. The paper shows his contribution to the struggle against bribery and thefts at the national railroads in 1921-1923, describes the practice of using the People's Commissar's forms and methods to eliminate this evil and concludes on their efficiency.

Key words and phrases: F. E. Dzerzhinsky; People's Commissariat for Transport; People's Commissar; railways; bribery; cargo theft; countermeasure system.

УДК 101.1:316+316.3

Философские науки

Статья посвящена осмыслению и анализу современного социального бытия через призму диалектико-энергетического подхода. Вопросы соотношения духовного и материального решаются на всех уровнях социального пространства, причем индивидуальный выбор экстраполируется на выбор социальный, и наоборот. При этом необходимо учитывать изменяющуюся модель организации социального бытия – сетевое децентрализованное информационное общество.

Ключевые слова и фразы: социальное пространство; дух; духовность; образ; символ; язык; атомизация; «либеральная религия»; высшие смыслы; идеальное; интересубъективное.

Герасимова Ольга Юрьевна, к. филос. н.

Магнитогорская государственная консерватория (академия) имени М. И. Глинки
elitclub_aion@mail.ru

ДУХОВНОЕ И МАТЕРИАЛЬНОЕ В СОВРЕМЕННОМ СОЦИАЛЬНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Социальное пространство выступает определённым видом материи, для которой важен разумный баланс и диалектико-энергетическое единство материального и идеального. Данное диалектическое единство определённым образом высвобождает социальную энергию, которая может нести в себе как конструктивное, так и деструктивное начало. Человек, по своей сути, бинарен, биосоциален, двойственен. Двойственность нуждается в определенной гармонии и равновесии. Отсутствие баланса приводит к разрушению социальной материи и энергии. Это значит, что ломаются жизни и судьбы, что само по себе весьма трагично. За последние два десятка лет в нашей стране произошли серьезные изменения во всех сферах жизни общества. В связи с процессом разрушения существовавшего долгие десятилетия государства, ломкой прежней ценностной системы и утверждением новой, понятие духовного бытия стало наиболее актуальным [7, с. 20].

Категория духовного выступает основой существования личности и общества. Духовность – это совокупность проявлений духа в мире человека. Духовность несёт в себе социальную функцию объединяющего начала в виде моральных ценностей и традиций, а также художественных образов. Духовность отличается от религиозности тем, что в основе духа лежит внутренний опыт человека, а в основе религии – внешние предписания и традиции [2].

В последнее время категория духовного перестала нести в себе консолидирующие функции, появилась устойчивая тенденция распада социальности. Разрушению современной социальной общности людей способствует изъятие духовных скрепов в виде идеологии, культуры, языка, истории, ценностей и замена их на иные – чуждые и деструктивные конструкции.

Расщепление социальности заключается в отчуждении людей друг от друга на почве изменённого экономического базиса. Частная собственность на средства производства и рыночная экономика объявлены и зафиксированы как единственная подлинная ценность и ориентир жизнедеятельности. Успешность человека измеряется доходами и вещами, т.е. материей, а не духом. Данная парадигма утверждена как в формальных, так и в неформальных законах современного социального пространства.

Атомизация общества, разобщённость, гипертрофированный индивидуализм и эгоизм привели к понижению уровня интересубъективности и духовности. Отсутствие духовности – это возврат к дикости и варварству, или вырождение в фашизм. В настоящее время наблюдается реванш фашизма в Европе. И это закономерно: если в обществе утверждается неравенство априори, то неизбежно появятся лишние люди, которых необходимо «оптимизировать» и «утилизировать». Для восстановления социальной солидарности и идентичности необходимо наполнить социальное пространство духовным основанием и высшими смыслами. Высшие смыслы – это идеальные духовные скрепы: служение делу, людям, Родине, гуманизм, коллективизм, борьба за справедливость, равенство, освобождение от порабощения, эксплуатации и манипуляции одних людей другими.

Если нет идеального, то, соответственно, отсутствует стратегическое планирование и целеполагание. Понижается уровень энергии, мотивации, ценностей и правил; если нет каркаса внутренней духовной саморегуляции, то исчезает личность как субъект, способный преодолевать препятствия и ограничения. Идеальное,