

Федеральное государственное автономное образовательное  
учреждение высшего образования  
"Российский университет транспорта"

# ПОИСК

Политика. Обществоведение. Искусство.  
Социология. Культура

Выпуск №2 (85)

Март-Апрель

Москва  
2021

УДК 316:7.06:32  
ББК 60:63:66:71:85  
П 71

***Редколлегия журнала:***

Маршак А.Л. (главный редактор, д.ф.н, профессор),  
Горбунов А.А. (первый заместитель главного редактора, д.п.н, профессор) Сергеев В.К. (заместитель главного редактора, д.с.н.),  
Анисимова Т.Г. (заместитель главного редактора, д.с.н., профессор), Евлаев А.Н. (ответственный секретарь, к.пол.н., доцент),  
Кравченко С.А. (д.ф.н., профессор), Кретов Б.И. (д.ф.н., профессор),  
Ксенофонтов В.Н. (д.ф.н., профессор) Минералов В.Ю. (к.соц.н.)  
Рожкова Л.В. (д.соц.н., профессор)

**ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура:** научный и социокультурный журнал // М.: РУТ (МИИТ), 2021. – Вып. №2 (85). – 124 с.

Научный и социокультурный журнал «ПОИСК» включен в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки Российской Федерации по решению Президиума ВАК от 1 декабря 2015 года № 13-6518.

Журнал рассчитан на работников культуры, искусства, науки, образования, студентов и аспирантов гуманитарных вузов, а также на всех, кто в той или иной степени участвует в процессах организации, планирования, законотворчества в социально-культурной сфере.

ISSN 2072-6015

© Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ))

### ***The editorial board***

Marshak A.L. (Chief Editor, Ph. D., Professor), Gorbunov A.A. (the first Deputy Chief Editor, D. P. N., Professor), Sergeev V.K. (Deputy Chief Editor, Doctor of Social Sciences), Anisimova T. G. (Deputy Chief Editor, Doctor of Social Sciences, professor), Evlaev A.N. (Executive Secretary, Candidate of Political Science, Associate Professor), Kravchenko S.A. (Doctor of Philosophy, Professor), Kretov B.I. (Doctor of Philosophy, Professor), Ksenofontov V.N. (Doctor of Philosophy, Professor), Mineralov V. U. (candidate of Social Sciences), Rozhkova L.V (Doctor of Social Sciences, Professor).

**«P.O.I.S.K.» (Policy. Social Science. Art. Sociology. Culture.):** scientific and socio-cultural journal: M.: RUT (MIIT), 2021. – Edition 2 (85). – 124 p.

Scientific, social and cultural magazine "P.O.I.S.K." is included in the List of leading reviewed scientific journals and publications of Higher attestation Commission of the Ministry of education and science of the Russian Federation on the decision of the Presidium of the HAC from 1 Dec 2015 No. 13-6518.

The magazine is intended for workers of culture, art, science, education, students and post-graduate students of humanitarian universities, as well as for everyone who participates to some extent in the processes of organization, planning, law-making in the socio-cultural sphere.

ISSN 2072-6015

© Russian university of transport (RUT (MIIT))

## ОБЩЕСТВЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

### *Сопредседатели Совета*

**Горбунов А.А.**

Доктор политических наук, профессор, директор Гуманитарного института РУТ (МИИТ), член Российской Академии транспорта, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации

**Иванов В.Н.**

Член-корреспондент РАН, советник РАН, главный редактор журнала «Наука. Культура. Общество», доктор философских наук, профессор

### **Члены Совета**

**Вдовиченко Л.Н.**

Доктор социологических наук, профессор, декан факультета политической социологии РГГУ, член Экспертного совета ВАК

**Зубок А.Ю.**

Доктор социологических наук, профессор, член Экспертного совета ВАК

**Запесоцкий А.С.**

Член-корреспондент РАН, доктор культурологии, профессор, ректор Санкт-Петербургского Гуманитарного университета профсоюзов

**Кулашик Петер**

Доктор политологии, профессор, декан факультета международных отношений Университета имени Матея Бела, главный редактор журнала «Политика и наука», Баньска-Быстрица, Словакия

**Маршак А.Л.**

Главный научный сотрудник ИС РАН - ФНИСЦ РАН, действительный член Российской академии социальных наук, доктор философских наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, член союза писателей России

**Миронов А.В.**

Главный редактор журнала «Социально-гуманитарные знания», доктор социологических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, член союза писателей России

**Нарбут Н.П**

Заведующий кафедрой социологии РУДН, действительный член Российской академии социальных наук, доктор социологических наук, профессор, член Союза писателей России

**Смолин О.Н.**

Доктор философских наук, профессор, член-корреспондент РАО, первый заместитель председателя комитета по образованию ГД РФ

**Сосунова И.А.**

Действительный член Международной академии наук, Академии политической науки, доктор социологических наук, профессор

**Чупров В.И.**

Доктор социологических наук, профессор, главный научный сотрудник ИСПИ РАН - ФНИСЦ РАН, заслуженный деятель науки Российской Федерации

**Шабров О.Ф**

Доктор политических наук, профессор, заведующий кафедрой РАНХиГС, Президент Академии политической науки

**Шувакович Урош**

Член-корреспондент Сербской академии образования, профессор Белградского университета, кафедра философии и социальных наук

**COMMUNITY EDITORIAL BOARD**  
***Co-Chairmen of the council***

***Gorbunov A.A.***

Doctor of Political Sciences, Professor, Director of the Institute of Humanities RUT (MIIT), member of the Russian Academy of Transport, Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation

***Ivanov V.N.***

Corresponding Member of ISRAS - FCTAS RAS, Adviser Russian Academy of Sciences, editor in chief of the journal «Science. Culture. Society», Doctor of Philosophy, Professor

***The council members***

***Vdovichenko L.N.***

Doctor of Social Sciences, Professor, Dean of the Faculty of Political Sociology Russian State Humanitarian University, a member of the Expert Council of the Higher Attestation Commission

***Zubok A.Ju.***

Doctor of social Sciences, Professor, member Of the expert Council of the higher attestation Commission

***Zapesotskiy A.S.***

Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Doctor of Cultural Studies, Professor, Rector of St. Petersburg Humanitarian University of Trade Unions

***Kulashik Peter***

Doctor of Political Sciences, Professor, Dean of the Faculty of International Relations, University of Matej Bel, the editor in chief of the journal «Politics and Science», Banska Bystrica, Slovakia

***Marshak A.L.***

Senior Researcher of ISRAS - FCTAS RAS, member of the Russian Academy of Social Sciences, Doctor of Philosophy, Professor, Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation, a member of the Writers' Union of Russia

***Mironov A.V.***

Chief editor of «Social and Humanities», Doctor of Social Sciences, Professor, Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation, a member of the Writers' Union of Russia

***Narbut N.P.***

Head of the Department of Sociology Peoples' Friendship University, member of the Russian Academy of Social Sciences, Doctor of Sociology, professor, member of the Writers' Union of Russia

***Smolin O.N.***

Doctor of Philosophy, professor, corresponding member of the RAO, the first deputy chairman of the Education Committee of the State Duma

***Sosunova I.A.***

Member of the International Academy of Sciences, the Academy of Political Science, Doctor of Social Sciences, Professor

***Chuprov V.I.***

Doctor of Sociology, Professor, Chief Researcher at the Institution of Russian Academy of Sciences the Institute of Socio-Political Research RAS - FCTAS RAS, honored worker of science of the Russian Federation

***Shabrov O.F.***

Doctor of Political Sciences, Professor, Head of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, President of the Academy of Political Science, Deputy Chairman of the Expert Council of the Higher Attestation Commission of Political Science

***Shuvakovich Urosh***

Corresponding Member of the Serbian Academy of Education, Professor of the Belgrade University, Department of Philosophy and Social Sciences

# СОДЕРЖАНИЕ

## **ПОЛИТИКА И ОБЩЕСТВО**

|                                    |                                                                                                    |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ГОРБУНОВ А.А.</b>               | Номенклатурная приватизация – источник коррупционных схем в России.....12                          |
| <b>ФЕДЯКИН А.В.</b>                | Развитие воздушного транспорта как приоритетное направление современной российской политики.....19 |
| <b>ЯКУБА А.В.<br/>НАСИРОВ М.Н.</b> | Особенности методики формирования имиджа полиции.....30                                            |

## **ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННЫХ ПРОЦЕССОВ**

|                           |                                                                                       |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>КРАЙНОВ Г.И.</b>       | Вызовы цифровизации для транспортного образования в России.....38                     |
| <b>ТЕР-АВАНЕСОВА И.Н.</b> | Проблемы определения границ возраста молодежи в условиях цифровой социализации.....49 |

## **КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ ПРАКТИКИ**

|                                         |                                                                                                      |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ТЮРИКОВ А.Г.<br/>ПРОСКУРИНА А.С.</b> | Оценка эффективности межкультурной коммуникации как процесса обмена информационными ресурсами.....58 |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## **ТОЧКА ЗРЕНИЯ**

|                                    |                                                                                         |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ЕВЛАЕВ А.Н.<br/>ЗУБКОВ С.А.</b> | Идеи А.И. Чупрова о транспортном факторе развития цивилизации.....69                    |
| <b>СЕМЧЕНКОВ А.С.</b>              | Транспорт и транзитный потенциал в национальной стратегии России.....79                 |
| <b>ЗОЛОТАРЕВ С.П.</b>              | Закономерности исторического познания как философско-эпистемологическая проблема.....90 |

## **АСПЕКТЫ**

|                        |                                                                                 |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ЗОЛОТАРЕВА Т.Н.</b> | Коммуникация культур в современном обществе: философский аспект анализа.....100 |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|

|                                               |                                    |     |
|-----------------------------------------------|------------------------------------|-----|
| <b>ГУБИНА С.А.</b>                            | Пророчество Н.Я. Данилевского..... | 109 |
| <b>СЕРЕБРЯКОВА А.Н.</b>                       |                                    |     |
| <b>КОНФЕРЕНЦИИ. СЕМИНАРЫ. СИМПОЗИУМЫ.....</b> |                                    | 118 |
| <b>ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ СТАТЕЙ.....</b>         |                                    | 120 |

# CONTENTS

## ***POLITICS AND SOCIETY***

|                                                         |                                                                                        |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b><i>GORBUNOV A.A.</i></b>                             | Nomenclature privatization - a source of corruption schemes in Russia.....12           |
| <b><i>FEDYAKIN A.V.</i></b>                             | Development of air transport as a priority direction of modern Russian politics.....19 |
| <b><i>YAKUBA A.V.</i></b><br><b><i>NASIROV M.N.</i></b> | Features of the technique of forming the image of the police.....30                    |

## ***PROBLEMS OF THE MODERN PROCESSES***

|                                  |                                                                                    |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <b><i>KRAINOV G.N.</i></b>       | Digitalization challenges for engineering and transport education in Russia.....38 |
| <b><i>TER-AVANESOVA I.N.</i></b> | The processes of precarization of the population of modern Russia.....49           |

## ***CULTURAL PRACTICES***

|                                                              |                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b><i>TYURIKOV A.G.</i></b><br><b><i>PROSKURINA A.S.</i></b> | Evaluation of the effectiveness of intercultural communication as a process of information resources exchange....58 |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## ***POINT OF VIEW***

|                                                        |                                                                                          |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b><i>EVLAEV A.N.</i></b><br><b><i>ZUBKOV S.A.</i></b> | A.I.Chuprov's ideas about the transport factor of the development of civilization.....69 |
| <b><i>SEMCHENKOV A.S.</i></b>                          | Transport and transit potential in national strategy of Russia.....79                    |
| <b><i>ZOLOTAREV S.P.</i></b>                           | Regularities of historical cognition as a philosophical-epistemological problem.....90   |

## ***ASPECTS***

|                               |                                                                                         |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b><i>ZOLOTAREVA T.N.</i></b> | Communication of cultures in modern society: a philosophical aspect of analysis.....100 |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                |                                      |     |
|------------------------------------------------|--------------------------------------|-----|
| <b>GUBINA S.A.</b>                             | The Prophecy of N.Y. Danilevsky..... | 109 |
| <b>SEREBRYAKOVA A.N.</b>                       |                                      |     |
| <b>CONFERENCES. SEMINARS. SYMPOSIUMS</b> ..... |                                      | 118 |
| <b>RULES OF PUBLICATION</b> .....              |                                      | 120 |

---

---

## ПОЛИТИКА И ОБЩЕСТВО

### POLITICS AND SOCIETY

---

---

**ГОРБУНОВ**

*Александр Александрович  
доктор политических наук,  
профессор, директор Академии  
базовой подготовки, Российский  
университет транспорта,  
Москва, Россия  
info@журналпоиск.рф*

**GORBUNOV**

*Alexander Alexandrovich  
Doctor of Political Science, Pro-  
fessor, Director of the Academy of  
Basic Training, Russian University  
of Transport, Moscow, Russia  
info@журналпоиск.рф*

### **Номенклатурная приватизация – источник коррупционных схем в России/Nomenclature privatization - a source of corruption schemes in Russia**

#### **Аннотация**

В статье рассмотрены вопросы возникновения в России коррупционных схем, показаны предпосылки этого явления, вытекающие из недобросовестной конкуренции, номенклатурной приватизации приводящих к своей противоположности – коррупции.

#### **Ключевые слова**

Номенклатура; приватизация; либерализация; бюрократия; конкуренция; коррупция.

#### **Abstract**

The article deals with the issues of the emergence of corruption schemes in Russia, shows the prerequisites for this phenomenon, resulting from unfair competition, nomenclature privatization leading to its opposite – corruption.

#### **Keywords**

Nomenclature; privatization; liberalization; bureaucracy; competition; corruption.

В конце XX века Россия вступила на путь коренных экономических реформ, развития рыночных отношений. Проводники либеральных реформ убеждали всех, что рынок, конкуренция решат все проблемы, приведут к экономическому подъему.

Интерес к конкуренции, конкурентной среде не случаен, так что элемент рыночного механизма, форма взаимодействия рыночных субъектов, экономическое соперничество товаропроизводителей, механизм регулирования пропорций общественного воспроизводства.

К сожалению, наряду с чистой конкуренцией, сегодня нам часто приходится сталкиваться с недобросовестной конкуренцией, когда используются методы конкурентной борьбы, связанные с нарушением принятых на рынке норм и правил конкуренций, законодательство

Российской Федерации. Часто вместо конкуренции получаем коррупцию.

Федеральный закон о противодействии коррупции дает следующее определение: «Коррупция — злоупотребление служебным положением, дача взятки, получение взятки, злоупотребление полномочиями, коммерческий подкуп, либо иное незаконное использование физическим лицом своего должностного положения вопреки законным интересам общества и государства в целях получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества или услуг имущественного характера, иных имущественных прав для себя или для третьих лиц, либо незаконное представление такой выгоды указанному лицу другими физическими лицами».<sup>1</sup>

Л.П. Крысин следующим образом определяет коррупцию: «Коррупция (от нем. *korruption*, фр. *corruption*, лат. *corruption* — совращение, подкуп; упадок). Подкуп взятками, продажность должностных лиц, политических деятелей.»<sup>2</sup>

«Коррупция в сфере политики преступная деятельность, заключающаяся в использовании должностными лицами доверенных им прав и властных возможностей в целях личного обогащения. Наиболее типичные проявления коррупции — подкуп чиновников и общественно-политических деятелей, взяточничество за законное и незаконное представление работников по признакам родства, землячества, личной преданности и приятельских отношений. Коррупция получает широкое распространение в условиях возрастания бюрократии и превращения ее в особый социальный слой, обладающий властными привилегиями.

В СССР коррупция приняла широкие масштабы в застойный период, когда загнивание и разложение партийной и государственной бюрократии сопровождалась выводом ее из-под общественного контроля и критики. Коррупция стала неотъемлемым элементом и условием функционирования теневой экономики, социального расслоения общества, одной из главных причин деградации экономической и политической жизни, падения общественных нравов. Либерализация экономической жизни во второй половине 80-х гг., движение к рыночной экономике, возникновение кооперативов, смешанных предприятий и др. форм частнопредпринимательской деятельности открыли новые каналы и шлюзы коррупции. Растущие экономические возможности дельцов подпольного и легального бизнеса приводят к возрастанию масштабов подкупа бюрократии, создающей в ответ режим безнаказанности за экономические преступления и финансовые махинации. Эти тенденции ставят под угрозу процесс демократизации российского общества. Корруптирование работников

<sup>1</sup> Федеральный закон о противодействии коррупции - <http://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-25122008-n273-fz-o/>

<sup>2</sup> Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов. — 5-е изд., стереотип. — М.: Рус. яз., 2003, с.362

в государственных, административных, правоохранительных органах создает парадоксальную ситуацию, когда при резком росте экономической и прочей преступности снижается привлечение правонарушителей к уголовной ответственности. Срачиваются между собой коррумпированные и мафиозные элементы, стремятся прорваться к рычагам власти, дестабилизировать социально-политическую обстановку в стране, финансируют общественные движения, деятельность которых носит ярко выраженный антиобщественный, антигосударственный характер, переключает социальный протест масс против ухудшающихся деловой их жизни в русло разрушительных межнациональных или иных конфликтов, ставящих страну на грань гражданской войны.<sup>1</sup>

Подводя итоги вышесказанному, можно дать общее определение коррупции. Коррупция—это сращивание чиновничье-бюрократического аппарата финансово-олигархическими структурами.

Авторы либерализации всех сфер общественной жизни не приняли во внимание тот факт, что любое нормальное функционирование политической системы предполагает взаимодействие различных компонентов, в числе которых не последнюю роль занимают интересы различных групп населения, способы их отражения и представительство на самых высоких уровнях.

В обществе взаимозависимо сосуществуют индивиды и группы, обладающие различными интересами, взглядами и возможностями.

Государство, учитывая условия функционирования и жизнедеятельности различных субъектов, принимает те или иные решения, которые редко устраивают всех. В обществе много разнополярных интересов, течений, которые получив приоритет в одном, теряют в другом. В этом — объективность законов общественной жизни. Но психология собственника во многом устроена так, что ему не хочется терять, и ищет другие пути в обход закрепленных в правовых актах, т.е. вступает на путь коррупционных схем.

Изменения в отношениях собственности и экономической политики повлекли волны предпринимательства и экономической преступности, позитивной активности и коррупции. Чтобы понять особенности бизнеса в России, его взаимоотношения с властными структурами, необходимо рассмотреть процесс возникновения самого бизнеса, роли номенклатуры, советской бюрократии. В свое время Лев Троцкий писал, что «советская бюрократия многое подготовила для буржуазной реставрации».<sup>2</sup> Суть этого многого, прежде всего в общей дискредитации социализма, в накоплении недовольства граждан тем, что номенклатура выдавала за социализм и что на деле было бюрократическим хозяйством. Всевластие бюрократии,

<sup>1</sup> Политология: Энциклопедический словарь/ Общ. ред. и сост.: ЮМ. Аверьянов. — Изд-во Моск. Коммерч. ун-та, 1993, С. 147-148

<sup>2</sup> Троцкий Л. Классовая природа советского государства Н Рабочая демократия, 1992, №6-7, апрель-май, С.5

отвергнутое народов, подготовило свержение политической власти, перехода средств производства в частные руки во имя возвращения частнокапиталистической собственности.

В государственно-бюрократическом отчуждении рабочего класса, трудящихся в рабочую силу, нанимаемую бюрократией, в недопущении того, чтобы рабочие, трудящиеся стали хозяевами своей страны, наряду с узурпацией их политической власти и состояла роковая роль номенклатуры, партийно-государственной бюрократии в подготовке буржуазной реставрации в России и других бывших республиках СССР. Естественно, что рабочий класс, трудящиеся, не ставшие хозяевами своей страны, морально - политически дезориентированные и дезорганизованные, не могли оказать должного сопротивления буржуазии, либерал-демократом, когда они в союзе с бывшей номенклатурой приступали к капитализации России.

Как это происходило? Частное предпринимательство в Советском Союзе было легализовано в первые годы перестройки. Нормативно-правовую базу для него создали законы об индивидуальной трудовой деятельности (1986), о кооперации (1987), государственном предприятии (1987) и аренде (1988). Важное значение для становления российского частного бизнеса имел закон РСФСР «О предприятиях и предпринимательской деятельности» (1990).

Однако возникшее в ходе экономических реформ предпринимательское движение было далеко не однородным по своему составу. Создателей новых коммерческих структур можно было разделить на три большие группы:

- представители партийной, хозяйственной и комсомольской номенклатуры, стремившиеся к конвертации своей власти в собственность;
- деятели теневой экономики («теневики», «цеховики»), желавшие легализовать свою деятельность и свои капиталы и нередко связанные с номенклатурой системой коррупции;
- представители инженерно-технической и гуманитарной интеллигенции, не удовлетворенные своим социальным статусом и рассчитывавшие самореализоваться в бизнеса.

Самое широкое участие в процессе создания частного сектора в экономике России приняла номенклатура. Ее «первоначальным капиталом» были властные ресурсы и личные связи. В отличие от новых предпринимателей и кооператоров, начинавших свое дело «с нуля», представители советской элиты не только создавали бизнес-структуры, но и получали практически эксклюзивное право приватизировать государственную собственность («номенклатурная приватизация»). Первый ее этап («спонтанная приватизация», «приватизация до приватизации») можно датировать 1987-1991 гг. Он характеризовался передачей собственности в «полное хозяйственное ведение» соответствующим чиновникам. В 1987 г. зародилась альтернативная («комсомольская») экономика, возникшая преимущественно на

базе Центров научно - технического творчества молодежи (ЦНТ ПЛ). Именно эти центры стали зародышами многих крупнейших современных структур; через них создавались коммерческие банки, биржи, торговые компании.

Далее, в 1987-1989 г. многие кооперативы стали использоваться для приватизации партийной, комсомольской и государственной собственности. Когда эти кооперативы были преобразованы в малые предприятия, их владельцами стали представители номенклатуры КПСС(бывшие секретари партийных комитетов разных уровней и др.). Создание кооперативов при предприятиях, возглавлявшихся аффилированными лицами директоров (родственниками, знакомыми и т. д.), было одно из распространенных способов перевода предприятий в собственность директоров. В этой связи не должен вызывать удивления тот факт, что в 1990 г. 860/0 всех созданных в России кооперативов были организованы при государственных предприятиях и получали от них сырье, основные фонды и помещения.

В конце 80-х гг. номенклатура приступил к созданию совместных предприятий с зарубежными партнерами; деньги КПСС вносились в уставный капитал СП через «уполномоченные организации» КПСС. В ходе экономической реформы номенклатура приступила также к продаже недвижимости самой себе (принадлежавшие государству здания продавались по символическим ценам фирмам, созданным при участии номенклатуры). Другими источниками «первоначального накопления капитала» номенклатурой были льготные кредиты и экспортно-импортные операции.

В 1987 г. начался также и процесс приватизации государством государства. Суть его заключалась в том, что чиновники, пользуясь свое властью и своими связями, приватизировали те государственные структуры, которыми они распоряжались. Этот процесса в основном завершилсякначалуофициальнойприватизации(1992г.). Вэтотпериод министерства и ведомства преобразовались в концерны, холдинги и ассоциации, при этом их президентами и владельцами контрольного пакета акций становились министры или их заместители. На базе структур Госснаба была создана система бирж, причем такие крупные биржи, как РТСБ, МТВ, МФБ возглавили бывшие комсомольские функционеры. Государственные банки преобразовались в коммерческие банки, при этом здания, персонал и руководство банка, как правило, оставались прежними, менялись только название и механизм распределения прибыли. Так, например, бывший московский Жилсоцбанк был преобразован в «Мосбизнесбанк», на базе Промстройбанка возникли «Промстройбанк РФ», «Промстройбанк Санкт-Петербурга» и ряд других коммерческих банков. Происходила также приватизация номенклатурой рентабельных производств (концерн БУТЭК, автомобильные заводы КамАЗ и ВАЗ и др.), которые преобразовались в акционерные общества.

Можно выделить несколько методов, с помощью которых

происходило присвоение номенклатурой государственной собственности после начала официальной приватизации (1992 г.). Иногда собственность просто перераспределялась с помощью президентских указов. В ходе ваучерной приватизации 1992-1994 гг. большая часть приватизационных чеков, выданных населению, была скуплена коммерческими структурами, основанными номенклатурой и дельцами теневого бизнеса. На аукционах государственная собственность распродавалась по крайне низким ценам, за проценты или даже за доли процента от ее реальной стоимости. По оценке В. Полеванова, возглавившего Госкомимущества после А. Чубайса, 500 крупнейших приватизированных предприятий России стоимостью не менее 200 млрд. долл. были проданы за 7,2 млрд. Директорский корпус активно скупал акции персонала приватизированных предприятий, используя для этого средства предприятий или подставные фирмы, в результате чего произошла концентрация акций в руках директоров и управленческого персонала компаний.

Приватизация, таким образом, стала бюрократическим перераспределением государственного капитала, в ходе которого номенклатура передала собственность самой себе, связанным с ней коммерческим структурам и теневому капиталу. В итоге значительное число приватизированных предприятий не получило эффективного собственника и стратегического инвестора. Большая часть номенклатуры трансформировалась не в частнопредпринимательскую буржуазию, а в буржуазию, тесно связанную с государством бюрократическую (чиновники, которые сами или через семейные связи занимаются коммерческой деятельностью) и государственную (высший персонал государственных компаний и экономических министерств). Эти виды буржуазии участвуют в бизнесе опосредованно — через покупку акций частных и смешанных компаний, создание фирм, руководимых их аффилированными лицами, и перераспределение ресурсов, приносящее «административную ренту» (проще говоря, взятки). В России сформировался номенклатурный капитализм, при котором власть и собственность сконцентрированы в руках правящей номенклатурной «корпорации».

Финансовые пирамиды, которые захлестнули страну, лжепредпринимательство, «отмывание» денег, что явилось питательной средой для коррупционных схем, требуют адекватного реагирования властных структур.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Федеральный закон о противодействии коррупции. — <http://legalaets.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-25122008-n-273-fz-01>
2. Коррупция в России: взяточничество как принцип порядка — <http://inosmi.ru>
3. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов — 5 изд. — М.: Русс.яз. 2003 г.

4. Троицкий Л. Классовая природа советского государства. Рабочая демократия 1992 №6-7.

## REFERENCES

1. Federal Anti-Corruption Law. – <http://legalaets.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-25122008-n-273-fz-0>
2. Corruption in Russia: bribery as a principle of order [*Korruptsiya v Rossii: vzyatochnichestvo kak princip poryadka*] – <http://inosmi.ru>
3. Krysin L. P. Explanatory dictionary of foreign words [*Tolkovyj slovar inoyazychnyh slov*]-5th ed. - Moscow: Russ. yaz. 2003.
4. Trotsky L. Class nature of the Soviet state [*Klassovaya priroda sovetskogo gosudarstva*]. Labor Democracy 1992 No. 6-7

*ФЕДЯКИН Алексей Владимирович  
доктор политических наук,  
профессор, заведующий  
кафедрой «История»,  
Российский университет  
транспорта, Москва, Россия  
politologia-MIIT@yandex.ru*

*FEDYAKIN Aleksey Vladimirovich  
doctor of political sciences,  
professor, head of department  
«History», Russian university of  
transport, Moscow, Russia  
politologia-MIIT@yandex.ru*

## **Развитие воздушного транспорта как приоритетное направление современной российской политики/Development of air transport as a priority direction of modern Russian politics**

### **Аннотация**

В статье анализируются основные нормативные правовые акты РФ в информационной сфере, их роль и значение при формировании и реализации соответствующими органами власти государственной информационной политики. Отмечается наличие как профильных документов, так и актов, хотя и не имеющих прямого отношения к информационной сфере, но затрагивающих ее в целом ряде важнейших сторон. Делается вывод о необходимости, невзирая на наличие довольно разветвленной правовой базы информационной политики, постоянного совершенствования нормативных оснований данной области государственной деятельности, с учетом ее динамичности и многоаспектности.

### **Ключевые слова**

Государственная транспортная политика; современная Россия; воздушный транспорт; указы Президента РФ; федеральные законы; документы стратегического планирования.

### **Abstract**

The article analyzes the speeches and decrees of the President of the Russian Federation, as well as the provisions of relevant regulatory legal acts and sectoral documents of strategic planning of the Russian Federation, which determine the place of air transport in the system of priorities of state policy, as well as its importance as a public transport for the development of modern Russian society. Special attention is paid to understanding the prospects for the development of air transport at the federal and regional levels, as well as specific tasks in this area.

### **Keywords**

State transport policy; modern Russia; air transport; decrees of the President of the Russian Federation; federal laws; strategic planning documents.

В современной России воздушный транспорт является одним из

ключевых видов транспорта общего пользования, обеспечивающим устойчивые коммуникации между различными, в том числе удаленными и труднодоступными регионами и населенными пунктами, а также с большинством стран мира<sup>1</sup>. А потому, как было отмечено Президентом РФ, «Вопросы долгосрочной государственной политики в области авиационной деятельности — ...это довольно широкий спектр задач, направлений работы, который прямо влияет на будущее российской авиации. Это один из приоритетов модернизации экономики. От положения дел в отрасли зависит и состояние в области безопасности страны, безопасности ее граждан, и во многом это влияет на качество жизни»<sup>2</sup>.

Вообще, как неоднократно подчеркивалось на самом высоком властном уровне, «Вопросы, связанные с эффективным развитием авиационного комплекса, всегда были в числе главных приоритетов государственной политики»<sup>3</sup>. В выступлениях Президента РФ на профильных совещаниях ставились такие задачи, как:

- модернизация отечественной авиационной промышленности, включая обновление парка гражданских самолетов («Надо добиваться повышения качества нашей авиационной продукции, создавая самые передовые и перспективные модели, делая их серийными, прежде всего за счет модернизации и инновационного развития авиастроительной отрасли, за счет стимулирования собственных конструкторских разработок... У нас для этого есть и всемирно признанные, очень известные конструкторские школы, и богатый произ-

---

<sup>1</sup> В январе–ноябре 2020 г. воздушный транспорт России перевез 64,14 млн. чел., из которых 51,57 млн. составили пассажиры внутренних авиалиний. За этот же период было перевезено 1,04 млн. т. грузов и почты (в том числе 0,76 млн. т – международные перевозки). В сравнении с аналогичным периодом «доковидного» 2019 г. пассажирооборот составил 47,8%, грузооборот – 94,3%. По состоянию на май 2020 г., Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации РФ насчитывал 241 аэродром и 6 вертодромов. В начале 2021 г. в России действует 92 аэропорта федерального значения, из них 78 открыты для выполнения международных полетов воздушных судов. Перечень эксплуатантов, имеющих сертификат для осуществления коммерческих воздушных перевозок, по состоянию на конец декабря 2020 г., представлен 109 авиакомпаниями, крупнейшей среди которых является ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (парк насчитывает в общей сложности 241 воздушное судно различных типов). В пятерку ведущих российских авиакомпаний по числу перевезенных пассажиров входят также «S7 Airlines», «Россия», «Победа» и «Уральские авиалинии» (см.: Сайт Федерального агентства воздушного транспорта: [сайт]. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnye-proizvodstvennye-pokazatelji-ga/> (дата обращения: 15.01.2021)).

<sup>2</sup> Цит. по: Заседание Совета Безопасности «О государственной политике в области авиационной деятельности». 1 апреля 2011 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/10794> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>3</sup> Цит. по: Владимир Путин поздравил работников и ветеранов гражданской авиации России с 85-летием отрасли. 31 января 2008 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/43741> (дата обращения: 15.01.2021).

водственный опыт»<sup>1</sup>);

- обновление аэропортов гражданской авиации и обслуживающей инфраструктуры, а также совершенствование единой системы организации воздушного движения («Качественного развития требует и сама система обеспечения полетов авиации. Необходимо продолжать модернизацию аэродромной инфраструктуры... более активно совершенствовать аэронавигационное и метеорологическое оборудование»<sup>2</sup>);

- повышение качества и доступности авиационных услуг, налаживание прямого авиасообщения между городами и регионами России («нужно формировать крупные транспортные узлы, чтобы люди не летали из Красноярска в Новосибирск через Москву... Нужно создавать государственные авиапредприятия на базе социально значимых аэропортов, где перевозки недостаточно прибыльны, ...особенно с учетом размеров нашей страны... Для нас тема авиаперевозок – это не роскошь, как в некоторых государствах Европы, где на машине можно гораздо быстрее добраться, чем на самолете

---

1 Цит. по: Заседание Совета Безопасности «О государственной политике в области авиационной деятельности». 1 апреля 2011 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/10794> (дата обращения: 15.01.2021). В этой же связи Президентом была поставлена задача государственной поддержки отечественного авиастроения и его отдельных отраслей: «для нашей страны авиастроение должно стать стратегическим направлением... Возможности национального авиапарка во многом определяют и объем внутреннего рынка транспортных перевозок, и внешние связи, и обороноспособность... государство уделяет развитию отрасли большое внимание. Целью принятия программы развития авиационной техники является производство конкурентоспособной продукции в области гражданской авиации» (цит. по: Вступительное слово на совещании по вопросам развития отечественного двигателестроения. 31 октября 2003 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/22180> (дата обращения: 15.01.2021)); «авиастроение было и должно остаться одним из значимых направлений нашей экономической политики... в нынешних условиях авиастроение может стать одним из важнейших рычагов диверсификации и структурной перестройки экономики, серьезной базой для ее дальнейшего роста» (цит. по: Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета «О состоянии и перспективах развития авиационно-промышленного комплекса». 22 февраля 2005 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/22836> (дата обращения: 15.01.2021)). В целом, как подчеркнул глава государства, «Россия должна иметь широко диверсифицированный продуктовый ряд и конкретные ориентиры для различных сегментов военной, транспортной, гражданской авиации» (цит. по: Выступление на встрече с сотрудниками Объединенной авиастроительной корпорации. 20 февраля 2008 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/24845> (дата обращения: 15.01.2021)). И далее: «Нам нужно создать всю цепочку авиационной отечественной техники, которая бы обслуживала наших граждан» (цит. по: Рабочая встреча с Председателем Правительства Михаилом Мишустиным. 30 декабря 2020 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64806> (дата обращения: 15.01.2021)).

<sup>2</sup> Цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021).

те, а для нас это крайняя необходимость»<sup>1</sup>, ведь «с такой территорией, как у России, без авиации не обойтись, это совершенно очевидная вещь»<sup>2</sup>);

- развитие отечественной авиационной науки, укрепление научно-производственного и кадрового потенциала отрасли («Среди первоочередных задач – массовая подготовка кадров, пригодных для работы в новых технологических условиях... Это касается всех категорий авиастроителей: рабочих, техников, инженеров и, что не менее важно, организаторов производства, современных менеджеров. И особое внимание нужно уделить качественному обучению молодых специалистов. За ними – будущее российского авиастроения»<sup>3</sup>);

- повышение уровня подготовки летного состава, а также профессиональной компетентности персонала авиатранспортных предприятий («Требуется... качественно улучшить подготовку и повышение квалификации летного состава, в том числе на новой тренажерной базе. Поэтому от темпов работы авиапрома во многом зависит и уровень подготовки кадров для авиации»<sup>4</sup>);

- эффективное использование транзитного потенциала воздушного пространства России, преимуществ ее пространственно-географического положения («Еще одно перспективное направление – развитие кроссполярных маршрутов, которые сейчас пользуются у грузоперевозчиков всего мира все большей популярностью... Они связывают развивающиеся страны Юго-Восточной Азии с

<sup>1</sup> Цит. по: Заседание Совета Безопасности «О государственной политике в области авиационной деятельности». 1 апреля 2011 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/10794> (дата обращения: 15.01.2021). Позднее глава государства особо отметил, что «Нам предстоит реконструировать и расширить сеть региональных аэропортов России. Через шесть лет половина межрегиональных рейсов будет выполняться напрямую. Ситуация, когда даже в соседние области нужно лететь через Москву, во многом останется в прошлом. Мы этим уже занимаемся. Это касается и авиационной составляющей, и аэропортовой» (цит. по: Послание Президента Федеральному Собранию. 1 марта 2018 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/56957> (дата обращения: 15.01.2021)). И далее: «Нам важно инфраструктурно сшивать всю нашу огромную территорию. Ведь у нас за последние десятилетия (собственно говоря, начиная с 90-х годов) создалась ситуация, когда люди с Дальнего Востока не могут нормально добраться до европейской части и обратно» (цит. по: Совместное заседание Госсовета и Совета по стратегическому развитию и нацпроектам. 23 декабря 2020 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64736> (дата обращения: 15.01.2021)).

<sup>2</sup> Цит. по: Рабочая встреча с Председателем Правительства Михаилом Мишустиним. 30 декабря 2020 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64806> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>3</sup> Цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>4</sup> Цит. по: Выступление на встрече с сотрудниками Объединенной авиастроительной корпорации. 20 февраля 2008 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/24845> (дата обращения: 15.01.2021).

североамериканским рынком... По оценкам специалистов, северные направления с транзитом через сибирские аэропорты в перспективе могут занять одно из основных мест на рынке азиатско-американских перевозок. Порезультатамтехническогоаудита, 14аэропортоввСибири и на Дальнем Востоке могут выполнять роль запасных площадок для кроссполетных перелетов... Россия в силу... особого географического положения в этом смысле имеет особые возможности»<sup>1</sup>);

- налаживание взаимовыгодного сотрудничества с зарубежными производителями передовой авиационной техники, а также выход отечественной продукции на международный рынок («Мы... не должны замыкаться в себе, зная, что ни к чему хорошему это не приведет. Нужно объединять свои усилия с ведущими авиационными державами мира, выбирать правильных партнеров на соответствующих направлениях, работать как с американскими партнерами, так и с западноевропейскими, активнее продвигать наш товар на внешний рынок»<sup>2</sup>);

- повышение уровня авиационной безопасности («Нельзя экономить ни на топливе, ни на подготовке летного состава, ни на ресурсе техники. Речь о жизни наших граждан: экипажей и пассажиров»<sup>3</sup>).

Сформулированные главой государства цели, задачи, приоритетные направления и т.д. нашли отражение в том числе в ряде профильных указов Президента РФ, которые образуют нормативную базу государственной политики в сфере отечественного воздушного

<sup>1</sup> Цит. по: Дмитрий Медведев принял в Кремле министров транспорта 24 стран. 20 ноября 2009 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/6056> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>2</sup> Цит. по: Вступительное слово на встрече с руководителями авиационной отрасли России. 12 сентября 2001 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/21329> (дата обращения: 15.01.2021). Чуть позже главой государства было отмечено, что «технологическая и производственная кооперация – это главный путь к сохранению нашего уровня производства, технологического уровня, к развитию, ...к сокращению затрат на создание авиационной техники. Кроме того, партнерство с иностранными авиастроителями дает дополнительные возможности для выхода на рынки третьих стран» (цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021)). При этом, подчеркнул Президент РФ, «Нашим авиакомпаниям должно быть выгодно закупать именно наши отечественные машины, но не любые машины. Авиапром должен реально конкурировать с зарубежными компаниями по соотношению «цена – качество» продукции. Российские самолеты не должны проигрывать иностранным по своим характеристикам: ни по уровню шума двигателя, ни по расходу топлива, ни по дальности полета, не говоря уже об интеллектуальной «начинке» самолета – его электронике» (цит. по: Заседание Совета Безопасности «О государственной политике в области авиационной деятельности». 1 апреля 2011 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/10794> (дата обращения: 15.01.2021)).

<sup>3</sup> Цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021).

транспорта. В их числе:

- Указ Президента РФ от 21 июля 1995 г. № 747 «Об упорядочении использования авиации общего назначения», направленный на совершенствование системы государственного регулирования в области развития и деятельности в России авиации общего назначения, а также на расширение сферы ее организованного массового применения<sup>1</sup>;

- Указ Президента РФ от 11 сентября 2009 г. № 1033 «О мерах по совершенствованию государственного регулирования в области авиации» (в ред. Указа Президента РФ от 11 марта 2016 г. № 109), согласно которому было образовано Федеральное агентство воздушного транспорта с соответствующим объемом полномочий<sup>2</sup>;

- Указ Президента РФ от 11 июня 2016 г. № 285 «О Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС» (в ред. Указа Президента РФ от 4 ноября 2020 г. № 668), в соответствии с которым на данную комиссию возлагается подготовка предложений по реализации основных направлений развития авиации общего назначения, модернизации авиационной инфраструктуры, развитию аэродромной сети, совершенствованию системы подготовки и переподготовки пилотов, использованию воздушного пространства РФ и т.д.<sup>3</sup>

Кроме того, нормативную базу государственной политики в области авиации образуют федеральные законы. Это прежде всего ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» (ФЗ от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ, в ред. ФЗ от 15 октября 2020 г. № 334-ФЗ). В нем государственное регулирование развития авиации определяется как система экономического и правового регулирования развития авиации и авиационной деятельности (т.е. организационной, производственной, научной и т.д. деятельности, направленной на поддержку и развитие авиации, удовлетворение нужд экономики и населения в воздушных перевозках, авиационных работах и услугах, в том числе на создание и использование аэродромной сети и аэропортов и пр.), а также государственной поддержки и защиты российских разработчиков, производителей, эксплуатантов и собственников авиационной техники<sup>4</sup>.

Согласно ФЗ, целями государственного регулирования развития

<sup>1</sup> Цит. по: Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/8107> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>2</sup> Цит. по: Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/29837> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>3</sup> Цит. по: Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/40877>; <http://www.kremlin.ru/acts/bank/42809>; <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45996> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>4</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9056025> (дата обращения: 15.01.2021).

отечественной авиации являются: содействие экономическому развитию России, укрепление обороны и обеспечение ее безопасности; развитие и расширение международного сотрудничества в интересах дальнейшей интеграции страны в систему мирохозяйственных связей; поддержка и развитие научно-технического потенциала авиационной отрасли; удовлетворение нужд граждан и организаций в воздушных перевозках, авиационных работах и услугах; модернизация и совершенствование авиационной техники, повышение ее конкурентоспособности; строительство аэродромов и аэропортов, отвечающих международным стандартам; формирование рынка авиационных работ и услуг; создание новых рабочих мест. Основными принципами развития российской авиации ФЗ провозглашает следующие: приоритет развития экономики, укрепления обороны и обеспечения безопасности РФ; программно-целевой подход к развитию государственной, гражданской и экспериментальной авиации, разработке, созданию и производству авиационной техники; государственный контроль/надзор за развитием авиации в соответствии с законодательством РФ; равноправное и взаимовыгодное международное сотрудничество России в области развития авиации<sup>1</sup>.

ФЗ предусматривает следующие основные направления государственной поддержки развития авиации: проведение соответствующей бюджетной политики; предоставление налоговых и иных льгот инвесторам, финансирующим фундаментальные и прикладные НИОКР в области авиации; налоговые льготы российским авиационным организациям, приобретающим и эксплуатирующим отечественную авиатехнику, в том числе на лизинговой основе; защита интересов граждан и юридических лиц РФ, осуществляющих деятельность в области развития авиации, в международных организациях; информационное и правовое обеспечение развития авиации. Кроме того, ФЗ установлены такие конкретные механизмы поддержки развития авиации, как: приватизация (перевод в частную собственность) и национализация (обращение в государственную собственность) соответствующих объектов или имущества, а также передача аэропортов и/или аэродромов гражданской авиации из федеральной собственности в собственность или управление субъекта РФ<sup>2</sup>.

Другой важнейший акт федерального законодательства, составляющий нормативную основу государственной политики в области авиации, включая использование воздушного пространства РФ и деятельность в данной сфере, – Воздушный кодекс РФ (ФЗ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, в ред. ФЗ от 8 июня 2020 г. № 166-ФЗ). Согласно документу, государственное регулирование использования

<sup>1</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9056025> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>2</sup> Там же.

воздушного пространства России и деятельности в области авиации направлено на реализацию потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности. Специальные статьи Кодекса регламентируют вопросы, касающиеся: эксплуатации воздушных судов, а также аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения; статуса авиационного персонала, прав и обязанностей экипажа воздушного судна; функционирования авиационных предприятий; порядка организации и осуществления полетов воздушных судов, включая международные; осуществления авиационных работ; обеспечения авиационной безопасности и т.д.<sup>1</sup>

Наряду с этим, правовую базу государственной политики в сфере воздушного транспорта образуют утвержденные постановлениями Правительства РФ нормативные документы. В их числе:

- Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации (утв. Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138, в ред. Постановления Правительства РФ от 2 декабря 2020 г. № 1991), в соответствии с которыми устанавливаются: структура и классификация воздушного пространства России, порядок планирования и координирования его использования, основы организации воздушного движения, основания для запрещения/ограничения использования воздушного пространства, а также общие правила полетов воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации<sup>2</sup>;

- Положение о единой системе организации воздушного движения Российской Федерации (утв. Постановлением Правительства РФ от 28 августа 2015 г. № 901), устанавливающее, что единая система предназначена для организации использования воздушного пространства России и организации воздушного движения над находящимися за пределами ее территории районами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на РФ<sup>3</sup>;

- О воздушных судах авиации общего назначения, относимых к транспортным средствам в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» (Постановление Правительства РФ от 1 августа 2020 г. № 1157), согласно которому к категории «транспортные средства» отнесены воздушные суда авиации общего назначения с максимальной взлетной массой более 495 кг<sup>4</sup>;

<sup>1</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9040995> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>2</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902207152> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>3</sup> Цит. по: Российская газета. 2015. 1 сентября.

<sup>4</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/565455325> (дата обращения: 15.01.2021).

- Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта (утв. Постановлением Правительства РФ от 5 октября 2020 г. № 1605), в соответствии с которыми определяются субъекты транспортной инфраструктуры, ответственные за обеспечение транспортной безопасности и антитеррористической защищенности вверенных им объектов воздушного транспорта, их обязанности, полномочия и т.д.<sup>1</sup>

Комплекс вопросов, связанных с осуществлением государственной политики в области воздушного транспорта, затрагивается в целом ряде документов стратегического планирования РФ. В частности, Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения (утв. Распоряжением Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 384-р, в ред. Распоряжения Правительства РФ от 19 ноября 2020 г. № 3043-р) содержит подраздел «Воздушный транспорт», согласно которому на первом этапе (до 2025 г.) предусматривается развитие международных узловых аэропортов (хабов), сети внутри-российских узловых аэропортов и региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети, развитие аэронавигационной системы России и создание укрупненных центров управления воздушным движением. На втором этапе (до 2030 г.) предусматривается расширение аэродромной сети в результате развития главным образом региональной авиатранспортной инфраструктуры и инфраструктуры аэропортов, в том числе не вошедших в состав опорной сети, поддержания в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети и обеспечения сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта<sup>2</sup>.

Другой документ стратегического планирования – Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. (утв. Распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р, в ред. Распоряжения Правительства РФ от 4 июля 2020 г. № 1747-р), который содержит федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Им предусматривается реализация следующих задач: во-первых, реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов; во-вторых, расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя г. Москву, до 50% от общего количества регулярных авиационных маршрутов. Устанавливаются следующие показатели решения данных задач: увеличение авиационной подвижности

<sup>1</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/565964983> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>2</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499009611> (дата обращения: 15.01.2021).

населения; доведение доли аэродромов, обеспечивающих снятие инфраструктурных ограничений и повышение безопасности полетов, до 100%; увеличение объема перевозок и доли пассажиропотока по маршрутам, минуя г. Москву, до 51,35%<sup>1</sup>.

Еще один документ стратегического планирования, заслуживающий внимания в контексте анализа основных направлений государственной политики в области воздушного транспорта, – государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» (утв. Постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596, в ред. Постановления Правительства РФ от 28 сентября 2020 г. № 1551), рассчитанная на 2018–2024 гг. В числе ее направлений (подпрограмм) – «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», предусматривающее в том числе реализацию таких мероприятий, как: «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»; «Государственная поддержка авиапредприятий, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»; «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково-и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте» и т.д. Кроме того, запланирована реализация ряда ведомственных целевых программ, в числе которых: «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»; «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» и др.<sup>2</sup>

Таким образом, современное политико-правовое пространство России представлено целым рядом федеральных законов, нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, а также документов стратегического планирования, в которых затрагиваются как общие, так и специальные вопросы государственной политики РФ в области воздушного транспорта, обозначаются ее приоритетные направления, принципы реализации, основные субъекты и т.д. Внимание государства к воздушному транспорту – одному из важнейших видов транспорта общего пользования, осуществляющему перевозку воздушным путем с помощью летательных аппаратов (самолетов, вертолетов и т.д.) преимущественно пассажиров на средние и дальние расстояния, а также отдельных видов грузов, обладающему рядом конкурентных преимуществ (экономия времени благодаря высокой скорости доставки пассажиров и грузов, а также кратчайшему пути следования; маневренность и оперативность, особенно при организации новых

<sup>1</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/551365461> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>2</sup> Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/556157375> (дата обращения: 15.01.2021).

маршрутов; возможность быстрой передислокации подвижного состава при изменении пассажиро- и грузопотоков; относительно небольшие капиталовложения в аэродромную и т.п. инфраструктуру; один из самых высоких уровней безопасности на транспорте), а потому занимающему особое место в отечественной транспортной системе<sup>1</sup>, более чем оправданно. Как было подчеркнуто Президентом, «Россия – это страна с давними авиационными традициями... Первые самолеты, полеты Чкалова, полеты других наших выдающихся летчиков. Первый реактивный гражданский самолет. Первый гражданский сверхзвуковой самолет, несмотря на его тяжелую судьбу, все-таки мы его сделали. Первый космонавт. Первый искусственный спутник земли. Первый выход в космос. Нам есть чем гордиться»<sup>2</sup>. А потому «Россия была, есть и, конечно, останется крупной авиационной державой. Усилиями нескольких поколений у нас были заложены и развивались прочные традиции авиастроения. И нужно максимально использовать все имеющиеся возможности для подъема отечественной авиации в условиях XXI века, требований сегодняшнего дня»<sup>3</sup>. В числе перспективных направлений развития отечественного воздушного транспорта и, соответственно, приоритетов государственной политики в этой сфере – повышение летно-технических характеристик воздушных судов (вместимость, грузоподъемность, скорость и т.д.); повышение топливной экономичности и экологичности; обеспечение безопасности полетов (в том числе снижение числа авиапроисшествий с летальным исходом); развитие и совершенствование сети аэропортов; повышение эффективности автоматизации управления воздушным движением и пр.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Горбунов А.А. Транспортная политика государства: институты, ресурсы, технологии // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал. 2018. № 1. С. 17-21.

## REFERENCES

1. Gorbunov A.A. Transport policy of the state: institutions, resources, technologies [*Transportnaja politika gosudarstva: instituty, resursy, tekhnologii*] // SEARCH: Politics. Civics. Art. Sociology. Culture: scientific and socio-cultural journal. 2018. No. 1. P. 17-21.

<sup>1</sup> Подробно см.: Горбунов А.А. Транспортная политика государства: институты, ресурсы, технологии // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал. 2018. № 1. С. 17-21.

<sup>2</sup> Цит. по: Выступление на Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2001). 14 августа 2001 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/24481> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>3</sup> Цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021).

*ЯКУБА Альберт Владимирович  
кандидат социологических наук,  
доцент, Краснодарское высшее  
военное училище имени генерала  
армии С.М.Штеменко,  
Краснодар, Россия  
info@журналпоиск.рф*

*YAKUBA Albert Vladimirovich  
candidate of sociological  
sciences, Associate Professor,  
Krasnodar Higher Military School  
named after General of the Army  
S.M. Shtemenko, Krasnodar,  
Russia  
info@журналпоиск.рф*

*НАСИРОВ Марат Нухбалаевич  
кандидат философских наук,  
доцент, Нижегородская  
академия МВД России, Нижний  
Новгород, Россия  
info@журналпоиск.рф*

*NASIROV Marat Nukhbalayevich  
PhD, Associate Professor,  
Nizhny Novgorod Academy of  
the Ministry of Internal Affairs of  
Russia, Nizhny Novgorod, Russia  
info@журналпоиск.рф*

## **Особенности методики формирования имиджа полиции/ Features of the technique of forming the image of the police**

### **Аннотация**

В статье рассматривается концептуальная модель имиджевой политики силовых структур (на примере ОВД); уточнены понятия «имидж полицейского», «имиджевая политика полиции».

### **Ключевые слова**

Полиция; имидж полиции; общество; правоохранительные органы; общественное мнение; гражданское общество.

### **Abstract**

The article discusses the conceptual model of the image policy of law enforcement agencies (for example, the ATS); clarified the concept of "police image", "police image policy".

### **Keywords**

Police; police image; society; law enforcement agencies; public opinion; civil society.

В действующем информационном обществе массовая культура является мощным средством воздействия на общественное сознание. Так, имидж является не только ее составной частью, но и средством популяризации деятельности. Поэтому целесообразно использовать имидж для решения ряда проблем, возникших в полиции.

Во-первых, привлечение граждан к деятельности государства, оказание помощи и содействие, активное участие в решении вопросов

обеспечения общественной безопасности, заинтересованность каждого в создании эффективной системы регулирования. При отсутствии данного фактора происходит деградация правоохранной системы, как части государства вследствие неприменения инноваций и стагнации как в правовом и общественном, так и в имиджевых полях.

Во-вторых, разрушение негативных стереотипов, возникших в сознании граждан. Лишний вес, коррупция, бюрократия, хамство, непрофессионализм – основные мифы современной полиции. Если рассматривать продолжение данного отношения к полиции, то в дальнейшем мы предполагаем неконкурентоспособность и полную неэффективность деятельности полиции по сравнению с другими социальными институтами, организациями.

В-третьих, необходимо выработать положительное мнение о деятельности и структуре полиции в целом. Отношение к полицейским в современном российском обществе неоднозначно: с одной стороны, граждане возвышают стражей порядка, понимают их значимость деятельности; с другой стороны, относятся с негативом и недоверием. Это находит свое проявление в правовом нигилизме и высоком уровне административной деликатности. Поэтому целесообразно пропагандировать патристическо-воспитательную деятельность полиции, направленную на поднятие национального духа и поддержания порядка в стране, что влечет за собой поднятие авторитета полиции как общественной организации.

«В концептуальном плане имидж ОВД представлен на трех уровнях: мифологическом, виртуально-стереотипном и предметном»<sup>1</sup>.

Термин «имидж» является заимствованным по отношению к русскому языку. Всем известное английское «image» (изображение, подобие, представление) берет корни от латинского слова «imago» (олицетворение, репутация, престиж). Несмотря на столь древнее происхождение дефиниции, в научную деятельность она была введена в 1955 году и претерпела ряд значительных изменений. Если вначале это подразумевалось как совокупность знаний, представлений человека об объекте, то вскоре под термином понимают отличительные функциональные качества предмета.

«Имидж – это сформировавшийся в массовом сознании и имеющий характер стереотипа, сильно эмоционально окрашенный образ чего-либо или кого-либо»

Сформулируем собственное определение имиджа полиции: «под имиджем полиции понимается психологический образ, сформированный в обществе, который в значительной мере влияет на эмоции и поведение граждан».

Отличительными чертами имиджа полиции являются:

1) проявляется в общении и взаимодействии с гражданами и

<sup>1</sup> Василенко И.А. Имиджевая стратегия современной России [Электронный ресурс] – Режим доступа : [http://www.perspektivy.info/book/imidzhevaia\\_strategija\\_sovremennoj\\_rossii\\_2014-06-23](http://www.perspektivy.info/book/imidzhevaia_strategija_sovremennoj_rossii_2014-06-23).

организациями;

2) оценивается посредством мониторинга и изучения социального мнения в обществе;

3) неустойчивость, подверженность влиянию большого количества факторов, требующая постоянного поддержания различными «воздействующими факторами»;

4) содержание большого количества компонентов;

5) максимальная реалистичность и достоверность, иначе возникнут трудности поддержания в соответствии с ожиданиями общества и граждан;

6) ориентированность на решение определенного круга задач, определяемых целями и стратегиями МВД и государства;

7) проявляет гибкость в зависимости от обстоятельств и ожиданий в соответствии с современными вызовами общества;

8) вызывает эмоциональный отклик у гражданской аудитории;

9) целостность и непротиворечивость, гармония и сочетаемость.

Формирование имиджа полиции вызвано восстановлением доверия и уважения граждан, поднятием национального духа и правосознания. Поэтому целесообразно обратиться к методам, которые разработали специалисты в области имиджологии.

Используем методику формирования имиджа, предложенную специалистом по PR-технологиям И.Л. Викентьевым. Применительно к теме нашего исследования, условно повышение имиджа полиции можно разделить на пять частей:

1. Позиционирование
2. Возвышение
3. Антиреклама
4. Отстройка от конкурентов
5. Самореклама

Под позиционированием имиджа полиции понимают создание, поддержание и воспроизводство имиджа, который удовлетворяет «заказчика» - полицию и общество. На данном этапе закладывается «фундамент» будущего имиджа полиции. Необходимо четко определить образ и характерные черты «новой полиции»: безопасность, надежность, благородство, профессионализм и др. Он (имидж) включает в себя разработку и внедрение лозунгов, призывов, идей, символики, корпоративных (служебных) норм и др. Полиции, в первую очередь, необходимо позиционировать себя как «community police», то есть ее деятельность должна быть направлена на решение проблем, актуальных в обществе (problem oriented policing). Граждане должны чувствовать защищенность, спокойствие и уверенность для активной дальнейшей жизнедеятельности. Например, формирование образа полицейского-героя, защищающего страну от внешних и внутренних угроз, спасающего жизни людей является актуальным и уместным. В современном российском обществе не хватает своего идеала полиции, своего «Шерлока Холмса» или «Человека-паука».

Мы считаем целесообразным создание идеализированного образа сотрудника полиции как образца мужества, находчивости, ума, обладающего повышенной работоспособностью, психологической устойчивостью и высокими моральными принципами.

Стоит отметить, что на данный момент на территории РФ уже существует такой герой, однако он появился относительно недавно (2016 год) и не получил еще широкую известность. Данный прототип был создан негосударственной структурой на коммерческой основе. Майор Гром - опытный следователь из Санкт-Петербурга, который пытается остановить ограбление банка, спасти заложников и задержать банду из трёх вооружённых грабителей, скрывающих лица под популярными масками хоккеистов из советского мультфильма «Шайбу! Шайбу!». Майор покорила всех своей реалистичностью, осмотрительностью и русским духом. Создатели также решили, в рамках своего проекта полностью переработать внешний вид российской полиции: от формы до дизайна служебных машин, для которых были использованы автомобили марки Audi<sup>1</sup>. Данное решение режиссёр Владимир Беседин объяснил так: «если бы к банку, в который ворвались по сюжету фильма грабители, подъезжал бы бобик с пузатыми дяденьками с фуражками набекрень, то вся атмосфера супергеройского фильма сразу упала бы до нуля. Поэтому у нас полицейские на крутых тачках и в крутой форме — такие, какими мы хотели в будущем видеть всех полицейских в реальности».

В целом фильм «Майор Гром» получил положительные отзывы среди критиков. Средний балл фильма на сайте «Критиканство.ру» составляет 73 балла из 100 возможных.

Таким образом, в результате позиционирования должен возникнуть целостный образ полицейского, который будет с одной стороны гармонично сконструирован, а с другой стороны - соответствовать ожиданиям общества.

Следующим этапом формирования имиджа полиции является возвышение. «Возвышение служит для создания благоприятного образа и завоевания массовой аудитории»<sup>2</sup>. В научном мире имидж принято разделять на внешний и внутренний.

Под внутренним имиджем понимают отношение сотрудника полиции как с коллегами и полиции в целом, так и к себе в частности. Данное утверждение предусматривает создание благоприятных условий, социальных гарантий обеспечиваемых государством. Неудовлетворенность сотрудника одним из вышеперечисленных

<sup>1</sup> Виленский, М.Я., Авчинникова С.О. Методологический анализ общего и особенного в понятиях «здоровый образ жизни» и «здоровый стиль жизни» // Теория и практика физической культуры. — 2004. — № 11. — С. 4 - 7.

<sup>2</sup> Деревянко, А.Р., Зыбин О.С. Социальная реклама как вид коммуникационной деятельности в современных условиях // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал). - №7(15). - 2012 /[Электронный ресурс] – Режим доступа : [www.sisp.nkras.ru](http://www.sisp.nkras.ru) (дата обращения: 08.06.2017).

факторов может привести не только к нарушению деятельности подразделения, эмоциональному истощению (депрессии), профессиональной деформации, но и к ухудшению имиджа полиции в целом. Неудачный опыт взаимодействия с сотрудником полиции, подсознательно относится и ко всей организации. Поэтому мы видим целесообразным создания комфортных условий для службы в полиции.

При нарушении норм, предусмотренных законодательством и порочащих честь и достоинство полиции, мы видим целесообразным повышение уровня моральных и этических требований к сотруднику полиции, а также ужесточение меры наказания.

Внешнее проявление имиджа состоит в: форме сотрудника полиции, обрядов и традиций организации, атрибутике, предоставляемой информацией организации, выпуском специализированных журналов и газет, проведении спортивных и культурных массовых мероприятий и др. Создание акций («Зарядка со стражам порядка»), проектов («Безопасные дороги») и конкурсов («Лучший участковый») должно способствовать активному привлечению к продуктивной работе сотрудников полиции, а также граждан к взаимодействию с МВД, участие в ее реформировании и улучшении.

Повысить имидж полиции является возможным путем создания новой «полицейской культуры». Так, например, в американской культуре наблюдается уважительное и патриотическое отношение не только к полицейским, но и иным силовым структурам. Данный тезис можно связать с высокой степенью коллективной ответственности в сформировавшемся гражданском обществе США. Однако граждане России ничуть не уступают американским, а порой требуют большего, чем круг вопросов, входящих в компетенцию полиции. Российский народ, по нашему мнению, чувствителен к деятельности полиции, которая ограничивается лишь формальностями: «сделать для галочки». Гражданам не интересна информация, поданная в виде «МВД предупреждает...» и подобные штампы. Намного более запоминающийся, эффектной и действенной является информация подана креативно, актуально и в ногу со временем. Таким образом, граждане чувствуют заботу и поддержку со стороны государства и силовых структур.

Например, МВД России выпустило комикс безопасности для детей «Полиция – детям!». Он выполнен в современном японском стиле (манга), и ориентирован на правовое детское воспитание. Создатели комикса советуют не открывать дверь посторонним, в сложной ситуации звонить по номеру «02» и т.д. Однако качество выполненной работы сомнительное. Однако информация передана не столько визуально (через ситуацию и динамику), сколько через графику (предложения). По нашему мнению, заказчик не верно понимает цель данной работы и требования к ее исполнению. На наш взгляд, 13 строк по правилам обхода транспортных средств –

это много, нецелесообразно, и неэффективно. С одной стороны мы поощряем современный подход и стиль комикса. Однако, с другой стороны, мы уверены в исключительности русского народа, поэтому мы видим недостаточным подражание культуре другой страны. Мы считаем необходимым создание своего стиля, который будет отображать русскую душу и идентифицировать МВД как отдельную организацию, реализовавшую политику государства.<sup>1</sup>

Антиреклама тоже является частью создания имиджа. В-первых, необходимо помнить о правиле шоу-бизнеса: плохая реклама - тоже реклама. Мы понимаем всю важность и официальность государственной силовой структуры, и необходимости поддержания, и создание позитивного имиджа деятельности полиции, однако действуя разумно, показывая что есть недостатки в системе и признавая их, мы приближаем полицию к народу. Тем более граждане давно знают о проблемах структуры, поэтому необходимо сконцентрироваться на главной задаче структуры - защита прав и свобод человека и гражданина.<sup>2</sup>

Так, в случаях громких скандалов с сотрудниками полиции, иногда возможность извинения – это не признак слабости, а признак силы. Поэтому, освещение в СМИ результатов исправления ошибок сотрудниками ОВД может оказать положительное влияние на имидж. Привлечение гражданского общества к раскрытию проблем полиции также можно использовать в качестве позитивного момента. Например, петербургская художница нарисовала комикс об НКО и работе российской полиции по темам «Дело», «Извинение», «Пытки», «Молчать», «Слезы»<sup>3</sup>.

Таким образом, антирекламу также следует использовать в формировании человеческого образа полицейского, которому не чужды ошибки и раскаяния.

Отстройка от конкурентов как часть формирования имиджа полиции предполагает возвышение своего имиджа за счет снижение другого. В политической сфере данных метод используют как противопоставление одного политика другому, однако в данном случае подобное толкование не допустимо. Поскольку МВД является частью исполнительного аппарата государственной власти, то отстройка от конкурентов предусматривает ответы на вопросы: Что особенного в полиции? Почему необходимо идти работать в полицию?

Полиция – часть министерств внутренних дел, основная задача которой является защита граждан и поддержание правопорядка на

---

<sup>1</sup> Гамалеева М. Формирование образа России как аспект публичной внешней политики [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.advertology.ru/index.php?name=News&file=article&sid=33457> (проверено 14.06.2014)

<sup>2</sup> Исаев, С. Социальная реклама - что это такое? / [Электронный ресурс] – Режим доступа : [www.statya.ru](http://www.statya.ru) (дата обращения: 08.06.2017).

<sup>3</sup> Иншаков В.Ф. Российская армия: эволюция общественного мнения: диссертация ... канд. соц. наук . - Москва, 2006.- 262 с.

внутригосударственном уровне. В отличие от Росгвардии, ВС РФ и ФСБ, полиции более приближена к народу и находится в постоянном взаимодействии.

Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) а официальном сайте опубликовал рейтинг о знаниях и оценках работы различных государственных силовых органов и ведомств. В целом наблюдается положительная тенденция к росту информированности населения. Так, МВД (21% и 77%) замкнуло тройку деятельности, которую хорошо знают и интересуются наши граждане. Впереди оказалась только Минобороны (30% «хорошо знают», 68% - слышали) и МЧС (27% и 70).

Оценивая перспективы построения карьеры, 71% россиян - отдадут предпочтение работе в правоохранительных органах и 62% населения (рост с 53% год назад) рассматривают как желанное место работы для детей в будущем.

Оценивая данные, можно сделать вывод о перспективности и росте интереса к профессии полицейского со стороны граждан.

И последняя, завершающая стадия – самореклама. Из дефиниции следует, что она направлена на восхваление, рекламирование самого себя. Самореклама проявляется в высказываниях руководителей, в событиях, кинематографе, праздниках и памятных событиях. Мы предлагаем саморекламу разделить на две стороны: официальную и негласную. Первая предполагает прямой призыв к поступлению на службу, соблюдению ПДД и правил безопасности, профилактические работы, соблюдение ритуалов и традиций. Примером может служить ежегодное принятие присяги недавно поступивших курсантов университета МВД России, а также реклама службы полиции. Мы выделяем данные варианты проявления саморекламы, поскольку они являются сложившимися на протяжении многих поколений и признанными и закрепленными государством, показательными действиями, призванные вызвать светлые чувства у населения.

Имидж, большая его часть, скидывается не в официальной, располагающей обстановке, а в повседневности. Самопожертвование, готовность всегда прийти на помощь, доброта и сила, бескорыстие и гуманизм – вот основные внеслужебные качества сотрудника полиции. То, как сотрудник ведет себя в обществе, во многом определяет отношение граждан к организации: ведет он здоровый образ жизни или нет; занимает ли активную гражданскую и общественную позицию. Все эти факторы рекомендованы к исполнению сотруднику полиции «Кодексом этики и служебного поведения

сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации». Однако, к сожалению, некоторые сотрудники обладают низким порогом культуры и ответственности, и нарушают принятую модель поведения сотрудника ОВД РФ.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Василенко И.А. Имиджевая стратегия современной России/[Электронный ресурс] – Режим доступа : [http://www.perspektivy.info/book/imidzhevaya\\_strategiya\\_sovremennoj\\_rossii](http://www.perspektivy.info/book/imidzhevaya_strategiya_sovremennoj_rossii) 2014-06-23.
2. Виленский, М.Я., Авчинникова С.О. Методологический анализ общего и особенного в понятиях «здоровый образ жизни» и «здоровый стиль жизни» // Теория и практика физической культуры. — 2004. — № 11. — С. 4 - 7.
3. Деревянко, А.Р., Зыбин О.С. Социальная реклама как вид коммуникационной деятельности в современных условиях // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал). - №7(15). - 2012 / [Электронный ресурс] – Режим доступа : [www.sisp.nkras.ru](http://www.sisp.nkras.ru) (дата обращения: 08.06.2017).
4. Гамалеева М. Формирование образа России как аспект публичной внешней политики / [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.advertology.ru/index.php?name=News&file=article&sid=33457> (проверено 14.06.2014)
5. Исаев, С. Социальная реклама - что это такое? / [Электронный ресурс] – Режим доступа : [www.statya.ru](http://www.statya.ru) (дата обращения: 08.06.2017).
6. Иншаков В.Ф. Российская армия: эволюция общественного мнения: диссертация ... канд. соц. наук . - Москва, 2006.- 262 с.

## REFERENCES

1. Vasilenko I.A. Image strategy of modern Russia [*Imidzhevaya strategiya sovremennoj Rossii*] [Electronic resource] - Access mode: [http://www.perspektivy.info/book/imidzhevaya\\_strategiya\\_sovremennoj\\_rossii](http://www.perspektivy.info/book/imidzhevaya_strategiya_sovremennoj_rossii) 2014-06-23.
2. Vilensky, M.Ya., Avchinnikov S.O. Methodological analysis of the general and the particular in terms of "healthy lifestyle" and "healthy lifestyle" [*Metodologicheskij analiz obshchego i osobennogo v ponyatiyah «zdorovyj obraz zhizni» i «zdorovyj stil' zhizni»*]// Theory and practice of physical culture. - 2004. - № 11. - p. 4 - 7.
3. Derevianko, A.R., Zybin OS Social advertising as a type of communication activities in modern conditions [*Social'naya reklama kak vid kommunikacionnoj deyatel'nosti v sovremennyh usloviyah*]// Modern research of social problems (electronic scientific journal). - №7 (15). - 2012 / [Electronic resource] - Access mode: [www.sisp.nkras.ru](http://www.sisp.nkras.ru) (access date: 06.06.2017).
4. M. Gamaleeva. Image Formation of Russia as an Aspect of a Public Foreign Policy [*Formirovanie obraza Rossii kak aspekt publichnoj vneshnej politik*] / [Electronic Resource] - Access Mode: <http://www.advertology.ru/index.php?name=News&file=article&sid=33457> (verified 06/14/2014)
5. Isaev, S. Social advertising - what is it? [*Social'naya reklama - chto eto takoe?*] / [Electronic resource] - Access Mode: [www.statya.ru](http://www.statya.ru) (access date: 06.06.2017).
6. Inshakov V.F. Russian army: the evolution of public opinion [*Rossiyskaya armiya: evolyuciya obshchestvennogo mneniya*]: dissertation ... Cand. soc. sciences. - Moscow, 2006.- 262 p.

---

## **ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННЫХ ПРОЦЕССОВ**

---

### **PROBLEMS OF THE MODERN PROCESSES**

---

*КРАЙНОВ Григорий Никандрович  
доктор исторических наук,  
профессор, Российский  
университет транспорта,  
Москва, Россия  
krainovgn@mail.ru*

*KRAINOV Grigory Nikandrovich  
Doctor of Historical Sciences,  
Professor, Russian University of  
Transport. Moscow, Russia  
krainovgn@mail.ru*

## **Вызовы цифровизации для транспортного образования в России /Digitalization challenges for engineering and transport education in Russia**

### **Аннотация**

Современным трендом развития образования является цифровизация, переход от традиционной «аудиторной», офлайн-модели обучения к онлайн-образованию. Формирование глобального цифрового общества ускорилось в связи с пандемией коронавируса (COVID – 19) , когда значительная часть населения планеты, в том числе студенты, вынуждены работать, учиться дистанционно. В связи с этим, в статье рассмотрены ответы российского транспортного образования на современные вызовы цифровизации.

В статье анализируются интерактивные образовательные технологии, связанные онлайн-, цифрового, электронного обучения, визуализацией и геймизацией образования, внедрением сетевых структур, новых сред обучения и др. На основании оценки текущего состояния российского транспортного образования показаны ключевые нерешенные проблемы и направления необходимых изменений. В частности, обоснована необходимость срочного развития цифровой инфраструктуры образовательных учреждений, цифровой переподготовки преподавателей и обучающихся, актуализации специальностей и направлений с учетом изменений рынка труда и возможностей цифрового обучения, формирования образовательных стандартов и учебных программ с использованием искусственного интеллекта, гибких образовательных технологий и др.

Решение указанных проблем требует законодательных, организационных, административных, технологических, учебно-методических усилий государства и общества.

### **Ключевые слова**

Транспортное образование; цифровизация образования; цифровая трансформация; цифровая инфраструктура; электронное обучение; дистанционное образование; онлайн-обучение; виртуальная среда обучения; массовые открытые онлайн-курсы (MOOC)..

## Abstract

The current trend in the development of education is digitalization, the transition from the traditional «classroom», offline learning model to online education. The formation of a global digital society has accelerated due to the coronavirus pandemic (COVID – 19), when a significant part of the world's population, including students, are forced to work and study remotely. In this regard, the article considers the responses of Russian engineering and transport education to the modern challenges of digitalization. Interactive educational technologies related to online, digital, and e-learning, visualization and gamification of education, implementation of network structures, new learning environments, and others are analyzed. Based on the assessment of the current state of Russian engineering and transport education, the key unsolved problems and directions of necessary changes are shown. In particular, the need for urgent development of the digital infrastructure of educational institutions, digital retraining of teachers and students, updating of specialties and directions taking into account changes in the labor market and digital learning opportunities, the formation of educational standards and programs based on flexible educational trajectories, the development of the concept of continuing education, the introduction of artificial intelligence systems into the educational environment, etc. The solution of these problems requires legislative, organizational, administrative, technological, educational and methodological efforts of the state and society.

## Keywords

Engineering and transport education; igitalization of education; digital transformation; digital infrastructure; e-learning; distance education; online learning; virtual learning environment; mass open online courses (mooc).

Постановка проблемы. Согласно принятой 28 июля 2017 г. Программе «Цифровая экономика Российской Федерации» на период 2019 - 2024 гг., должна произойти цифровая трансформация образовательной, научной и административной деятельности вузов страны, способных готовить высококвалифицированные кадры для цифровой экономики<sup>1</sup>. Значимость принятого решения такова, что можно говорить о глобальном влиянии цифровизации на форму и содержание всего образовательного процесса. Одной из значимых новаций является активное внедрение в процесс обучения цифровых онлайн-технологий.

Однако, на сегодняшний день вызовом цифровизации образования в России, в том числе транспортного, пока не дано достойного ответа: - не разработано эффективной теории и методики электронного обучения;

---

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 28 июля 2017 года №1632-р. Об утверждении программы «Цифровая экономика Российской Федерации». URL: <http://base.garant.ru/71734878/>

- цифровая инфраструктура образовательного процесса нуждается в значительной модернизации (у части обучающихся, особенно на 1-2 курсах, нет компьютера, выхода в Интернет). Актуальной является задача внедрения оптимальной общероссийской электронной образовательной платформы (наподобие Zoom и др.);

- современный цикл смены технологий, в том числе инженерно-транспортных, стал коротким по времени, для некоторых отраслей экономики пять-шесть лет означает их полную смену. И если сегодня еще период обучения четыре года (бакалавриат) или шесть лет (бакалавриат плюс магистратура) оправдан, то завтра такие сроки обучения станут слишком длительными;

- ряд направлений и специализаций в силу внедрения в образовательный процесс цифровизации не имеют перспектив для своего развития. Потребуется новые принципы разработки и внедрения образовательных программ, в том числе цифровых, учитывающих изменения рыночной среды в реальном времени;

- цифровизация предполагает отход от традиционной формы группового, аудиторного обучения в сторону онлайн-обучения, его персонализации, индивидуализации, произошёл эффект «разрушения стен учебных аудиторий». Это приводит к сокращению учебной нагрузки преподавателя, к дальнейшей оптимизации и сокращению количества преподавателей в вузах (что сейчас болезненно и происходит);

- сегодня значительная часть преподавателей не готова к переходу к цифровому образовательному процессу, необходима цифровая переподготовка (повышение квалификации) преподавателей вузов на специальных курсах, семинарах;

- цифровая революция открывает новые возможности в образовании, но и несет серьезные угрозы для обучающихся, будущих специалистов (обостряется проблема занятости, благосостояния, неравенства и др.).

Чтобы быть конкурентноспособными на мировом научно-образовательном пространстве нужны компетенции, обеспечивающие умения и навыки работы с современными информационными технологиями, умения и навыки создания и внедрения цифровых систем. Но готовы ли мы к этому? Какие ответы может дать инженерно-транспортное образование в России на вызовы цифровизации?

Состояние транспортного образования в России. В 1990-е годы отраслевое транспортное образование оказалось под угрозой ликвидации. В США, ЕС нет специализированных отраслевых транспортных вузов, там соответствующие транспортные кадры готовятся в политехнических, технологических вузах и школах. А в России, Китае, других азиатских странах традиционно развивается отраслевое транспортное образование. Как показывает опыт, это является нашим преимуществом, а не недостатком или лишним звеном в системе образования.

Минобрнауки с 1993 г. стало насаждать западную, Болонскую си-

стему образования, где вместо специалистов стали готовить бакалавров и магистров. Вузовская образовательная специализация стала размываться, все вузы, в том числе транспортные, массово начали готовить экономистов, бухгалтеров, юристов, бакалавров туризма, рекламы, связей с общественностью и др.

В условиях либерализации образовательной политики открывались новые вузы, в том числе частные, многие институты переходили в статус университетов, в том числе транспортные. В 1993 г. такой статус получили Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ), Петербургский государственный университет путей сообщения (ПГУПС), а затем и региональные транспортные вузы.

В 2001-2003 гг. Правительство РФ решило передать транспортные профессионально-технические училища (ПТУ) из ведения Министерства путей сообщения субъектам Российской Федерации, тем самым обрекло их на закрытие из-за недофинансирования. В результате из 100 отраслевых ПТУ ориентацию на транспорт сохранили только 25%, что создало заметный дефицит кадров среднего и низшего звена для транспортной системы страны. Эту проблему мы поднимали на Профессорском форуме в 2018 г.<sup>1</sup>

В 2003 г. создается ОАО «РЖД», транспортное министерство завершает свою хозяйственную деятельность. Высшее транспортное образование сохранило свою ведомственную принадлежность соответствующему федеральному агентству: Росжелдору, Росавиации, Росморречфлоту. Ведущие транспортные кампании стали создавать свои корпоративные образовательные структуры.

Образовательные реформы под лозунгом оптимизации и повышения эффективности проводились на принципах менеджеризма, результаты деятельности вузов сводились к сравнимым количественным показателям (по западным стандартам). По мнению реформаторов, оптимизация (сокращение вузов, преподавателей и др.) и должна была привести к эффективности. На практике это привело к созданию жесткой системы управленческого контроля за вузами, разделению педагогического коллектива на менеджеров (управляющей администрации ректората) и исполнителей-преподавателей, засилию документационного оборота, вытеснению академических стандартов и традиций<sup>2</sup>.

В 2005-2009 гг. в ходе дальнейшей оптимизации Минтранс сумел сохранить частично систему отраслевого среднего профессионального образования, железнодорожные техникумы и колледжи были включены в качестве филиалов в состав транспортных университетов.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Крайнов Г.Н. Первый форум Российского Профессорского собрания // Социологические исследования. 2018. № 8. С. 165-167.

<sup>2</sup> Крайнов Г.Н. Будет ли эффект от эффективного контракта в вузе? // Социологические исследования. 2018. № 7 (411). С. 170-162.

<sup>3</sup> 24 января 2005 г. Правительство РФ своим распоряжением № 64 передавало все железнодорожные, автодорожные, автотранспортные средние специальные учебные заве-

Такие университетские образовательные комплексы обеспечили подготовку кадров для транспорта начиная со школьной скамьи, в гимназиях и до дополнительного высшего профессионального образования, подготовки научных кадров.

Благодаря настойчивости руководства транспортного министерства были сохранены образовательные программы специалитета для ряда ведущих инженерных направлений подготовки, в том числе по железнодорожным специальностям.

Сегодня к ведению Министерства транспорта РФ относятся 17 отраслевых университетов с филиальной сетью в 41 субъекте Российской Федерации. Ведущий национальный транспортный вуз страны - Российский университет транспорта (РУТ/МИИТ) – остается одним из крупнейших отраслевых университетов страны, передовым межтранспортным и общетранспортным научно-образовательным центром. Они готовят инженеров, специалистов транспортников для конкретной отрасли в тесной связи с работодателями по целевым направлениям, поэтому более 90% выпускников идут работать по специальности<sup>1</sup>.

Кроме этого, кадры для транспорта готовят семь вузов Росрыболовства, два специализированных автодорожных вуза, один специализированный морской вуз, отнесенные к ведению Министерства науки и высшего образования РФ, а также десять федеральных университетов. Заметную роль в развитии транспортной науки и образования играет НИУ ВШЭ. В 2020 г. общий контингент обучающихся в транспортных образовательных учреждениях составлял около 300 тыс человек<sup>2</sup>.

Современная стратегия развития вузов транспорта — это стратегия инновационного прорыва в области кадрового и научного обеспечения «Транспортной стратегии России на период до 2030 года». Инновационное развитие транспортного комплекса требует опережающего развития транспортной науки и образования с использованием преимуществ цифровизации.

Вызовы цифровизации для транспортного образования. Мировые тренды инженерно-транспортного образования сегодня претерпевают значительные изменения, ключевыми драйверами здесь стали развитие экономики знаний, внедрение искусственного интеллекта, цифровых систем.

дения в ведение Рособразования. Минтрансу удалось отстоять железнодорожные техникумы и колледжи в составе отраслевого транспортного образования, а автодорожные и автотранспортные техникумы и колледжи в 2005 г. были переданы в ведение Рособразования, а в 2012 г. - на региональный уровень, что поставило их в затруднительное положение из-за недофинансирования или привело к их закрытию.

<sup>1</sup> Зубков С.А., Крайнов Г.Н. Транспортные профсоюзы как составная часть международного профсоюзного движения: Монография / С.А. Зубков, Г.Н. Крайнов. – М.: ИНФРА-М, 2017. 297с.

<sup>2</sup> Транспортное образование // URL: <https://www.booksite.ru/fulltext/1/001/008/111/810.htm> (дата обращения 20.07.2020)

Однако, цифровая инфраструктура нуждается в срочной модернизации. Сегодня Россия пока остается больше потребителем, чем производителем цифровых систем и технологий: большинство продукции электронной промышленности (компьютеры, телекоммуникационные устройства и др.) поставляется из-за рубежа; от иностранных компаний зависят алгоритмы и программы по сбору, хранению, обработке и управлению цифровой информацией. По объему финансирования и прямых инвестиций в цифровое оборудование и технологии мы отстаем от передовых стран 8 – 10 раз. Если в отечественных организациях, предприятиях на 100 работников в среднем приходится 33 компьютера с Интернетом, то в российских вузах на 100 студентов – 22 таких компьютера<sup>1</sup>.

Использование цифровых образовательных технологий требует специфических навыков и умений, компетенций преподавателей, умеющих эффективно использовать всю цифровую инфраструктуру, методику электронного обучения. Например, онлайн-обучение посредством видеоконференции предполагает умения преподавателя держать себя перед камерой, использование различных гаджетов, смартфонов и др. Однако, многие преподаватели к этому не готовы. Проводимая в вузах оптимизация разрушила естественную традиционную цепочку подготовки кадров высшей квалификации от талантливого студента до профессора, академика. Эту проблему не раз поднимали российские профсоюзы<sup>2</sup>.

Необходимо признать, что сегодня, в условиях цифровизации, целые направления и специальности подготовки не имеют перспектив для своего развития, некоторые профессии уже в обозримой перспективе окажутся не востребованными на рынке труда. Запросы на те или иные профессии, компетенции будут формировать рынок, бизнес-среда. Поэтому необходимо четкое взаимодействие образования – науки – производства, составлять прогнозные пятилетние планы потребности экономики в современных специалистах.

Сегодня одним из целевых индикаторов развития высшего образования является онлайн-обучение с применением технологий дистанционного электронного обучения через глобальную сеть Интернет. Если в США, ЕС офлайн- и онлайн-образование практически уравнины, то в России пока этот вопрос не решен на законодательном уровне. Открытым и острым остается вопрос контроля качества образовательных программ, реализуемых в онлайн-формате.

В последнее время популярным становится обучение на массовых открытых онлайн-курсах (МООК, англ. MOOC), главная идея которых заключается в предоставлении лучшими университетами мира общедоступного и бесплатного образования. Выделяют два вида он-

<sup>1</sup> Аптекман А., Калабин В., Клинов В. и др. Цифровая Россия: новая реальность. McKinsey & Company, 2017. 133 с

<sup>2</sup> Крайнов Г.Н. О современном состоянии профсоюзного движения в России //Социологические исследования. 2019. № 8. С.157-161.

лайн-курсов:

- (сМООС) на основе концепции коннективизма в педагогике, когда студенты самостоятельно организуют учебу на принципах открытости, автономии, интерактивности, а преподаватель (тьютор) их консультирует, помогает организовать учебный процесс;

- традиционные (хМООС), основанные на принципах классического образования и представленные централизованными веб-страницами (технология Web 2.0), содержащими архив видеолекций с приложением текстовых конспектов лекций, практические задания, дополнительные материалы для углубленного изучения, тесты, материалы для контроля усвоения знаний и др. (например, платформы «Открытое образование», Coursera). Но получение сертификата, зачетных единиц здесь доступна на коммерческой основе.

Среди вызовов МООК для высшего транспортного образования можно назвать следующие:

- массовые курсы, входят в противоречие с целями студентоориентированного обучения, что особенно необходимо для инженерно-транспортной подготовки;

- установление обратной связи преподавателя со студентом здесь затруднительно и многое из учебного материала останется студенту непонятным, неувоенным;

- наблюдается высокий процент самоисключения обучающихся - только около 7% студентов участников онлайн-курсов могут освоить все предусмотренные виды учебной нагрузки;

- цифровая компетенция большинства преподавателей для эффективного использования МООК еще не сформирована;

- МООК являются высокозатратным инструментом онлайн-образования, а их коммерциализация при выдаче сертификатов, зачетных единиц вступает в противоречие с названием «открытые курсы»;

- МООК становится формой продвижения корпоративных интересов ведущих мировых и национальных университетов, а небольшие местные вузы будут вытеснены, профессорско-преподавательский состав сокращен.

Проблемой онлайн-курсов в системе высшего образования является сложность проведения контрольных работ, необъективность в оценке знаний студентов. При проверке степени усвоенности учебного материала используются тесты множественного выбора, которые не позволяют выявить навыки критического, творческого мышления студентов. Иногда проверку выполненных заданий доверяют самим студентам (старостам), что вносит элемент субъективности оценок.

Не решенным остается вопрос признания свидетельств об окончании онлайн-курса, с присуждением студентам зачетных единиц, а получение сертификата возможно только при оплате курса.

Открытые онлайн-курсы больше будут востребованы для получения дополнительного образования, повышения квалификации, для непрерывного самообразования «через всю жизнь». Онлайн-

обучение – это инструмент решения образовательной задачи, а не само решение задачи. Онлайн-курсы можно адаптировать для обучения лиц с ограниченными возможностями здоровья, для обеспечения социальной инклюзии и иностранных студентов.

Ответы транспортного образования на вызовы цифровизации. Пандемия коронавируса (COVID-19) ускорила цифровизацию образовательного процесса, студенты были переведены на дистанционное онлайн-обучение. Стали решаться проблемы цифровой инфраструктуры, значительно выросла компьютеризация учебных заведений, формируется модель «Цифрового университета».

Инновационный потенциал транспортных вузов сегодня формируется на основе обновления учебно-научной инфраструктуры для повышения уровня и качества научных исследований, проведения учебных занятий с использованием передовых научных знаний, внедрения новых информационно-цифровых технологий.

Важная задача инженерно-транспортного образования – формирование у обучающихся современных компетенций, соответствующих требованиям работодателей. В том числе компетенций в сфере информационных и цифровых технологий. На транспорте произошла или происходит смена технологических процессов (связь, сигнализация, диспетчеризация, навигация и т. д.).

Необходимо также развитие межтранспортных и общетранспортных компетенций для взаимодействия с внешней средой, в том числе на международном уровне. У студентов должны быть сформированы компетенции в сфере международных транспортных норм и стандартов, внедрения электронного документооборота, транспортной логистики, а также коммуникативные и правовые компетенции, знание иностранных языков, бизнес-навыков, формирование навыков клиентоориентированности, повышения безопасности и др.

Образовательное пространство для студентов разделилось как бы на две сферы: облачно-удаленную (облачные технологии, теле- и видеосвязь) и аудиторно-интерактивную (интерактивные доски, touch-экраны и др.). Сегодня онлайн-образование становится одним из целевых индикаторов, характеризующих развитие высшего образования. В России с 2012 г. действует онлайн-платформа «Лекториум», медиатека которой насчитывает несколько тысяч академических лекций, разработанных ведущими преподавателями и учеными страны. В 2013 г. создана сетевая межуниверситетская платформа «Универсарум», которая предоставляет банк онлайн-курсов различной тематики. С 2015 г. работает портал «Открытое образование», учрежденный Ассоциацией «Национальная платформа открытого образования» (НПОО), в которую вошли такие университеты: МГУ им. М. В. Ломоносова, СПбГУ, МИСИС, ВШЭ, УрФУ, ИТМО, МФТИ, СПбГТУ им. Петра Великого. На платформах «Одно окно» (online.edu.ru), We.Study, GetCourse и др. собраны массовые онлайн-курсы ведущих российских вузов, в том числе инженерно-транспортных.

Популярными провайдерами MOOC стали американские платформы Coursera, edX. Создаются целые онлайн-программы для бакалавров и магистров в ВШЭ, МФТИ, РАНХиГС. Они позволяют студентам получить сертификат о прохождении, сдаче курса и перезачесть его в своем вузе. Но вопрос признания этих сертификатов российскими вузами пока не решен.

Интернет-ресурсов для электронного обучения много, но многие из них созданы без учета теории и методики педагогического обучения студентов. Необходимо, чтобы преподавание велось на основе разумных принципов педагогического проектирования, согласованной терминологии и приемов подачи учебного материала.

В 2018 г. эксперты Института образования ВШЭ провели исследование в трех инженерных вузах Приволжского федерального округа с охватом 325 студентов. Обучающиеся были случайным образом разделены на три группы: первая изучала курс в традиционном офлайн-формате, вторая – в смешанном формате – лекции читали в онлайн, семинары посещала очно в офлайн, а третья группа проходила курс полностью в онлайн-формате. В завершение обучения все студенты сдавали экзамен в традиционной форме. Подводя итоги исследования, эксперты сделали вывод: форма обучения (онлайн, традиционный, смешанный) особо не влияет на усвоение студентами учебного материала; преподаватели и студенты настороженно относятся к онлайн – обучению, предпочитают ему традиционный или смешанный<sup>1</sup>.

По нашему мнению, на сегодняшний день оптимальным является организация «смешанного обучения», когда офлайн-обучение в привычной форме аудиторных занятий дополняется различными видами онлайн-обучения. Для решения этой задачи целесообразно создать единый информационно-образовательный транспортный портал всех инженерно-транспортных вузов страны, формировать модель «цифрового транспортного университета».

В области инженерно-транспортных дисциплин говорить о перспективе замены «классического обучения» на дистанционное онлайн-обучение преждевременно, поскольку помимо получения знаний необходима отработка умений и навыков технологического характера в процессе живого взаимодействия с преподавателем.

Например, в Российском университете транспорта (РУТ/МИИТ) с переходом на дистанционное обучение в марте 2020 г. были приняты соответствующие локальные нормативные акты и решения по дистанционке, итоговой и промежуточной аттестации. Основная информационная задача решалась через электронную информационно-образовательную среду Российского университета

---

<sup>1</sup> Исследование: студенты с осторожностью относятся к введению онлайн-курсов. РИА Новости, 13 марта 2018 г. URL: <https://weekend.rambler.ru/items/39348056-issledovanie-studenty-s-ostorozhnostyu-otnosyatsya-k-vvedeniyu-onlayn-kursov/> (дата обращения 20.07.2020)

транспорта (ЭИОС РУТ), которая организована на базе портала miit.ru в информационно-телекоммуникационной сети Интернет. ЭИОС позволяет знакомиться с учебными планами, рабочими программами дисциплин (модулей), дает доступ к электронным образовательным ресурсам библиотечных систем, проследить ход образовательного процесса, оценку результатов обучения, формировать электронные зачетные ведомости, портфолио студента и др. Мобильную версию ЭИОС можно установить на смартфонах. Участники образовательного процесса взаимодействуют друг с другом в Интернете через личные кабинеты преподавателей, студентов, партнеров. В личном кабинете преподаватель размещает лекции и курсы, электронные издания, учебные материалы и задания, а студенты обратным каналом высылают выполненные задания и накапливают цифровой след.

Кроме ЭИОС, студенты и преподаватели могли выбирать другие удобные каналы коммуникаций (Zoom, Moodle, Microsoft Teams, группы в социальных сетях, E-mail, скайп, ватсап и др.). ЭИОС интегрирована с «1С Университет».

Аттестационные испытания сохраняются. Итоговая аттестация может быть проведена через платформу Zoom или Skype при соблюдении контроля студента и используемых им материалов. При аттестации учитывается портфолио, индивидуальная траектория, цифровой след студента в процессе обучения.

В основу текущей аттестации положена балльно-рейтинговая система оценивания. Студент проходит две контрольные точки (ПК 1,2), набирает баллы за выполненные виды работ. В конце через электронную ведомость выводится итоговая оценка. Такая методика мотивирует студента заниматься системно в течение всего семестра.

В МИИТе функционирует своя система тестирования «АСТ-тестирование», создан бизнес-инкубатор с web-ресурсом, в котором представлены все партнеры университета и система позволяет студенту участвовать в решении исследовательских и бизнес-задач различных компаний.

Таким образом, сегодня перед системой транспортного образования России стоит ряд вызовов, которые затрагивают интересы как работодателей, так и вузов - это подготовка специалистов, способных работать в условиях внедрения цифровых технологий, искусственного интеллекта.

Цифровизация транспортного образования имеет свои преимущества и проблемы, недостатки. Это видно на примере онлайн-обучения с применением технологий дистанционного электронного обучения через глобальную сеть Интернет.

Необходимо объединить усилия государства, бизнеса и транспортных образовательных учреждений, вузов в подготовке квалифицированных кадров транспортников для успешной реализации Транспортной стратегии России на период до 2030 г.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Крайнов Г.Н. Первый форум Российского Профессорского собрания // Социологические исследования. 2018. № 8. С. 165-167. DOI: 10.31857/S013216250000772-2
2. Крайнов Г.Н. Будет ли эффект от эффективного контракта в вузе? // Социологические исследования. 2018. № 7 (411). С. 170-162. DOI: 10.31857/S013216250000680-1
3. Зубков С.А., Крайнов Г.Н. Транспортные профсоюзы как составная часть международного профсоюзного движения: Монография / С.А. Зубков, Г.Н. Крайнов. – М.: ИНФРА-М, 2017. 297с.
4. Аптекман А., Калабин В., Клинцов В. и др. Цифровая Россия: новая реальность. McKinsey & Company, 2017. 133 с.
5. Крайнов Г.Н. О современном состоянии профсоюзного движения в России // Социологические исследования. 2019. № 8. С.157-161. DOI: 10.31857/S013216250006179-9

## REFERENCES

1. Kraynov, G.N. (2018) The first forum of the Russian Professorial meeting [*Pervyj forum Rossijskogo Professorskogo sobraniya* // *Sociologicheskie issledovaniya*] // Sociological researches. No. 8. pp. 165-167. DOI: 10.31857/S013216250000772-2 (In Russ.)
2. Kraynov, G.N. (2018) Will there be an effect of an effective contract in the university? [*Budet li effekt ot effektivnogo kontrakta v vuze?*] // Sociological research. № 7 (411). pp. 170-162. DOI: 10.31857/S013216250000680-1 (In Russ.)
3. Zubkov S.A., Krainov G.N. (2017) Transport trade unions as an integral part of the international trade union movement [*Transportnye profsoyuzy kak sostavnaya chast' mezhdunarodnogo profsoyuznogo dvizheniya*]: Monograph / S. A. Zubkov, G. N. Krainov. - M.: INFRA-M., 297p.
4. Aptekman A., Kalabin V., Klintsov V. et al. (2017) Digital Russia: a new reality [*Cifrovaya Rossiya: novaya real'nost'*]. McKinsey & Company, 133 p. (In Russ)
5. Kraynov, G.N. (2019) About the current state of the trade-union movement in Russia [*O sovremennom sostoyanii profsoyuznogo dvizheniya v Rossii*] // Sociological researches. No. 8. pp. 157-161. DOI: 10.31857/S013216250006179-9 (In Russ.)

ТЕР-АВАНЕСОВА  
Ирина Николаевна  
магистрант, преподаватель,  
Северо-Кавказский  
федеральный университет,  
Ставрополь, Россия  
iteravanesova@ncfu.ru

TER-AVANESOVA  
Irina Nikolaevna  
magister student, lecturer, North  
Caucasus Federal University,  
Stavropol, Russia  
iteravanesova@ncfu.ru

## **Проблемы определения границ возраста молодежи в условиях цифровой социализации/ Problems of «youth age» limits definition in the context of digital socialization**

### **Аннотация**

Статья посвящена анализу социальной обусловленности общемирового тренда на расширение «границ молодости» в условиях информационной аномии современного общества. Автор отмечает, что причина изменения подходов к понятию «молодежь» заключается в реализации потребности на правовую и социальную защиту для особо уязвимой группы лиц, сталкивающейся с проблемой цифровой социализации или ресоциализации и встречающей на этом пути дополнительные цифровые риски. Автор выделяет основные направления цифровой социализации, на основании анализа статистических данных выделяет основные проблемы в процессе цифровой социализации и определяет условия успешности этого процесса. Автор делает вывод о закономерности и социальной обусловленности процесса расширения «границ молодости» в современном информационном обществе, отмечая, что неудачная цифровая социализация может привести к крайне негативным для личности и общества последствиям.

### **Ключевые слова**

Молодежь; цифровизация; цифровая социализация; цифровая ресоциализация; цифровая компетентность; информационно-коммуникационные технологии; информационные технологии; возраст молодежи; границы молодости; возраст; возрастные границы.

### **Abstract**

The article is devoted to the analysis of the social conditioning of the global trend to expand the «boundaries of youth» in the context of the information anomie of modern society. The author notes that the reason for the change in approaches to the concept of «youth» lies in the realization of the need for legal and social protection for a particularly vulnerable group of people facing the problem of digital socialization or resocialization and encountering additional digital risks along the way. The author identifies the

main directions of digital socialization, based on the analysis of statistical data, highlights the main problems in the process of digital socialization and determines the conditions for the success of this process. The author concludes about the regularity and social conditioning of the process of expanding the «youth borders» in the modern information society, noting that unsuccessful digital socialization can lead to extremely negative consequences for the individual and society.

### Keywords

Digitalization; youth; digital socialization; digital resocialization; digital competence; information and communication technologies; IT; information technology; age limits; age; «youth borders»; «youth»; «boundaries of youth».

*«Молодые люди являются проводниками, бенефициарами и жертвами крупных изменений в обществе, сталкиваясь в целом с парадоксальной ситуацией: с одной стороны, они стремятся вписаться в существующий порядок, а с другой выполняют роль силы, преобразующей этот порядок»<sup>1</sup>*

Современная цивилизация, непрерывно трансформируясь, виртуализируясь и приобретая, под воздействием новых цифровых технологий, черты «symbolic universe»<sup>2</sup>, в свою очередь преобразует социальные отношения, социальные связи и саму суть значимых социальных категорий в своем поле, наделяя их чертами виртуальности и символизма. Проанализируем, в качестве примера подобной переоценки, генезис и трансформацию одного из привычных и, на первый взгляд, кажущихся вполне конкретным терминов.

Объёмная социально значимая категория «молодежь», являясь объектом правового регулирования в общемировом и национальных масштабах, не имеет унифицированного, безупречного с позиций требований юридической техники, правового толкования. Принято считать, что легальное определение термина сформулировано в ряде документов ООН. Действительно: в 1985 году в сноске 8 к тексту Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН A/36/215 фигурирует следующая дефиниция: «Организация Объединенных Наций, для статистических целей, считает, что к молодежи относятся люди в возрасте от 15 до 24 лет»<sup>3</sup>. Понимание социальной группы «молодежь» в указанных возрастных границах на некоторое время закрепляется в мировой практике, но спустя 25 лет, на фоне стремительных преобразований 2000 годов, более поздние Резолюции Генеральной

<sup>1</sup> Всемирная программа действий, касающаяся молодежи, до 2000 года и на последующий период. Резолюция ГА ООН A/RES/50/81

<sup>2</sup> Кассирер Э. Избранное. Опыт о человеке / М. : Гардарики, 1998.

<sup>3</sup> Резолюция Совета Безопасности ООН 2419 (2018) от 6 июня 2018 года

Ассамблеи уточняют: «определение молодежи постоянно трансформируется в зависимости от меняющихся политических, экономических и социально-культурных условий»<sup>1</sup>. Параллельно начинают происходить заметные изменения, как в общественном восприятии возрастных границ и характеристик данной социальной группы, так и в правовых отражениях данной категории на национальных уровнях. С 2000 года многие страны начинают продлевать «границы молодости» до 29-30 лет. Как результат, резолюции Совета Безопасности ООН № 2250 от 2015 г и № 2419 от 2018 г. говорят о других возрастных рамках: 18 - 29 лет, отмечая дальнейшую допустимую вариативность<sup>2</sup>. Стоит отметить, что в 2018 году средний возраст населения Земли составлял 30,4 года, что придавало особую актуальность уточнению социального и правового статусов именно этой категории лиц, активизируя правотворчество в данной области. На сегодняшний день верхняя планка «молодости» поднята до 30-35 лет в Европе (Австрия, Кипр, Италия, Мальта, Франция, Португалия), Азии (Вьетнам, Индонезия, Китай), Африке (Египет, Уганда), Америке (Венесуэла). Это корреспондирует и позиции официального российского законодателя, который к концу 2020 года определил сущность социальной группы «молодежь», так: «социально-демографическая группа лиц в возрасте от 14 до 35 лет включительно»<sup>3</sup>.

На чем основываются эти глобальные синхронные изменения и имеют ли данные правовые решения социально обусловленный характер? Невозможно согласиться с расхожими в СМИ мнениями о повальной инфантилизации молодежной среды<sup>4</sup>, как причине повышенной опеки со стороны государства, так как одновременно наблюдается и изменение нижнего предела (12 лет в Бельгии, Люксембурге, Португалии). Данные по занятости молодежи в России так же не подтверждают поспешных выводов о высокой степени инфантильности. По данным Федеральной службы государственной статистики РФ в возрасте 20-24 лет работают или ищут работу 65% мужчин и 52% женщин, в возрасте 25-29 лет работают или стремятся к этому 95% мужчин и 80% женщин. Что же объективно служит катализатором расширения границ «молодежного» возраста (являющегося, как мы выяснили, общемировым трендом)?

Понимание пределов различных возрастных групп всегда кардинально отличалось в различных культурах, правовых семьях и этносах, формируясь соответственно трансформациям основных социальных институтов. Системные изменения в понимании

<sup>1</sup> Резолюция ГА ООН «Всемирная программа действий, касающаяся молодежи, до 2000 года и на последующий период» A/RES/50/81

<sup>2</sup> Резолюция Совета Безопасности ООН 2250 (2015) от 9 декабря 2015 года; Резолюция Совета Безопасности ООН 2419 (2018) от 6 июня 2018 года

<sup>3</sup> Федеральный Закон РФ от 30 декабря 2020 г. № 489-ФЗ «О молодежной политике в Российской Федерации»

<sup>4</sup> Баландина А. «Растет инфантильность». Газета.ру 19.07.2020

определения границ возраста молодежи в общемировом масштабе начинаются с 2000-х годов, когда происходит переустройство всей социальной структуры общества, на фоне распространения нового маркера стратификации - сети Интернет. Являясь одновременно: совершенным инструментом для цифрового развития и катализатором цифрового неравенства, современная «сеть» обостряет проблему адаптации личности к новым условиям. От успешности этого процесса зависит как стабильность отдельной человеческой личности, так и общий социальный климат.

По данным Gallup Global Emotions Report к 2021 году более трети мирового населения, подошло в состоянии крайней подавленности. Netscout Threat Intelligence Report и McKinsey Global Institute отмечают, что самыми популярными страхами в обществе стали: опасение за стабильность глобальной информационной инфраструктуры и боязнь потерять рабочее место на фоне возрастания роли таких тенденций как: удаленная работа, электронная коммерция и автоматизация. Деориентация людей в условиях, когда информационная насыщенность растет по экспоненте и многие нормативные регуляторы утрачивают свою значимость, вполне объяснима. Современное общество, пребывающее в уникальных, не имеющих аналогов условиях, когда информационная глобализация синхронизирована с физическим разобщением социума на фоне пандемии, сформировало, по выражению международной сети компаний Deloitte: «новую нормальность», которая характеризуется растерянностью, нарушением стабильности социальных связей и искажением общественных суждений и мнений. Из внешней формы «анормальность» переходит на уровень личностного восприятия: социальная изоляция личности в реальной жизни, объективно необходимая в период эпидемии, закономерно получает гипертрофированную компенсацию за счёт виртуального насыщения, вызывая повышение зависимости от «online» статуса. Это вызывает нестабильность или искажения в восприятии реальности и классификации информации, нарушение представлений о нормативности. Общая глобализация и технологическая синергия меняет свойства и характер аномии современного общества как во внешнем выражении, так и на внутреннем уровне: напрямую отражаясь на сути и содержании процесса социализации личности. Классическое понимание «аномии» общества, преломленное через призму информационно-технического развития вызывает у многих исследователей идеи о возникновении современной его формы: «информационной аномии»<sup>1</sup> и сопутствующего этому феномену явлений кибер-социализации или цифровой социализации<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Маркин А. В. Информационная аномия в трансформирующемся обществе как способ адаптации // ЮП. 2014. №2 (63)

<sup>2</sup> Smith J., Hewitt B., Skrbis Z. Digital socialization: young people's changing value orientations towards internet use between adolescence and early adulthood// Information, Communication & Society. 2015. Vol. 18. №. 9

При переносе традиционных форм социализации в online пространство происходит трансформация ее характера и механизмов. Пользователь, используя цифровые инструменты и методики, вырабатывает новые нормы и установки, определяет приоритетные ценности и мотивы, которые формируют характер и результат самореализации в виртуальном пространстве. Современные информационные средства породили социальный феномен «to be connected»- «давление быть доступным в любом месте и времени»<sup>1</sup>. Как следствие: сложный комплексный процесс адаптации и интеграции личности в цифровую социальную систему носит повторяемый и длящийся характер, что лишает обязательности промежуточный этап в связке: «социализация – десоциализация – ресоциализация»<sup>2</sup>, и позволяет говорить о существовании дополнительного явления - цифровой ресоциализации. Итогом успешной цифровой социализации или ресоциализации, осуществляемой поразличным направлениям, является формирование у личности совокупности ценностных ориентиров, нормативных установок и выработка определенных цифровых компетенций<sup>3</sup>.

Попробуем выявить основные направления цифровой социализации и ресоциализации, дополнительно выделив возможные проблемы в процессе формирования цифровых компетенций, основываясь на статистических данных.

- Медиа-техническое направление: заключается в освоении норм, правил и специфических установок виртуального пространства в трех взаимосвязанных аспектах: техническом, межличностном и смешанном, и является базисом дальнейшего эффективного функционирования личности в цифровом пространстве. В результате успешной социализации в этом направлении вырабатывается медиа-техническая компетентность. Наличие проблем в этой области может заключаться в целом комплексе причин: от технической сложности (31% молодых людей испытывают затруднения в обращении с цифровыми технологиями)<sup>4</sup> и отсутствии знаний (2% опрошенных мало знакомы с информационными технологиями), до проблем с доступом (8% пользователей выразили обеспокоенность качеством и стабильностью своей интернет связи).

- Самопрезентационное направление: заключается в конструировании и реконструировании «online-идентичности» как инструмента

<sup>1</sup> Van Dijk J. The Network Society. Social Aspects of New Media. L.: SAGE Publications Ltd. 2006

<sup>2</sup> Daniel B. Kennedy, August Kerber. Resocialization: An American Experiment. Behavioral Publications, 2852 Broadway, New York, N.Y. 1973

<sup>3</sup> Солдатова Г.У., Нестик Т.А., Рассказова Е.И., Зотова Е.Ю.. Цифровая компетентность подростков и родителей. Результаты всероссийского исследования /— М.: Фонд Развития Интернет, 2013.

<sup>4</sup> Здесь и далее приводятся результаты социологического опроса, проведенного автором в 2020 году, среди студентов, проходящих дистанционное обучение в ФГАОУ ВО «Северо-Кавказский Федеральный Университет» г. Ставрополь, в условиях пандемии Covid-19.

воплощения личности в виртуальном пространстве. Данное направление выражается в двух основных аспектах: внутренне-аутентификационном и внешне-самопрезентационном, и заключается в выражении намеренных усилий по искусственному конструированию и раскрытию своего имиджа. Проблемы в этом направлении могут заключаться как в отсутствии грамотного, взвешенного выстраивания самопрезентационной тактики (10% опрошенных отметили свою замкнутость и закрытость в информационном пространстве), так и в риске нарушения собственной идентичности<sup>1</sup>: 17% молодых людей признали, что их цифровой образ кардинально отличается от реального. Приобретение цифровой самопрезентационной компетентности повышает потенциал участника цифрового взаимодействия, расширяя его возможность эффективно реализоваться в виртуальном мире.

- Коммуникативно-рекреационное направление: заключается в осуществлении коммуникативных (в том числе игровых) практик, в рамках специфического социокультурного пространства, состоящего из совокупности интерактивных, гибких и многовариантных сетевых онлайн сообществ<sup>2</sup>. В данном направлении так же можно выделить несколько аспектов: коммуникативный (являющийся самым популярным - 66% молодых людей активно общаются в цифровом пространстве), игровой (отметим, что популярность компьютерных игр, по сравнению с другими видами отдыха составила всего 9%, что подтверждает выводы<sup>3</sup> об ошибочности стереотипных представлений о повальной игромании в молодёжной среде) и перцептивный (23% опрошенных не используют платформы социальных сетей для активного общения, являясь лишь потребителями цифрового контента). Наличие затруднений с коммуникацией в цифровом пространстве (3% молодых людей не зарегистрированы ни в одной социальной сети) может являться показателем затруднений с социализацией и в традиционно-коммуникативном аспекте. Коммуникативная компетентность, приобретенная в виртуальной реальности, сохраняет свою ценность и в мире физическом, сохранение ощущения важности которого можно дополнительно признать одним из маркеров успешности цифровой социализации личности. Для 50% современных молодых людей приоритетным видом отдыха и общения по-прежнему остается отдых в реальном мире, однако привлекательность классических «бумажных» развлечений намного уступает «оцифрованным» формам (8% против 33 %).

- Профессиональное направление: заключается в формировании заинтересованности и вовлеченности в процесс развития

<sup>1</sup> Attrill E. The Manipulation of Online Self-Presentations: Create, Edit, Re-edit and Present. N.Y.: Palgrave Macmillan. 2015

<sup>2</sup> Лежебоков А.А., Сергодеева Е.А., Сергодеев В.А. Сетевые сообщества в социальных медиа Рунета. Ставрополь, 2017. (2-е издание)

<sup>3</sup> Лежебоков А.А. Игровые коммуникации в социальных медиа. Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2014. № 6(45)

профессиональных навыков и коммерциализации новых технологий, как в уже существующих сферах занятости, так и моделируемых. Получение цифровых профессиональных компетенций затрудняется такими факторами как: отсутствие знаний (обладают специализированными навыками и умениями в IT сфере лишь 8% опрошенных молодых людей), неосведомленность (всего 7% знакомы с такими механизмами, как монетизация на You Tube или Instagram-реклама), или отсутствие мотивации (85% молодых людей склонны отказаться от обучающего или профессионального контента, если доступ к нему сопряжен с регистрацией на специализированном портале; возможным и необходимым проходить регистрацию для получения профессиональных источников на иностранном языке считают всего 2% опрошенных).

Объединяющей чертой всех направлений является их пролонгированность – развитие личности в цифровой среде является длящимся, непрерывным, постоянным и не имеющим определенных временных (или иных) границ процессом. Условиями успешности этого процесса выступает совокупность таких критериев, как конструктивные характеристики цифровой медиа-среды или платформы, высокая цифровая или медиа-грамотность пользователя, развитый навык критического восприятия информации и высокая позитивная мотивация. В результате успешной цифровой социализации или ресоциализации по совокупности указанных направлений у личности формируется ряд цифровых компетенций, вырабатывается система ценностных ориентиров, формируется устойчивый антидеструктивный пользовательский иммунитет, прививается культура сетевого общения, сохраняется ощущение важности окружающего физического мира и целостности собственной личности.

По данным Mediascope на ноябрь 2020 года долю самой большой группы активных пользователей интернета в России (97,1%) составили люди в возрасте от 12 до 24 лет. В категории от 25 до 34 лет доля активных пользователей составила 95,8%. С увеличением возраста наблюдается постепенное снижение онлайн-активности – именно пользователи в возрастных рамках 12-35 лет – наиболее активные «жители всемирной сети».

Эти цифры поразительно совпадают с границами молодежного возраста очерченными общемировой практикой и косвенно свидетельствуют о закономерности и социальной обусловленности процесса расширения «границ молодости» в современном информационном обществе. Общемировой тренд на расширение границ молодежного возраста и глубинная причина изменения подходов к понятию «молодежь» заключается в реализации потребности на правовую и социальную защиту для особо уязвимой группы лиц, сталкивающейся с проблемой цифровой социализации и встречающей на этом пути дополнительные цифровые риски. Неудача в этом процессе, выражаясь в нарушении ценностных ориентиров и

нормативных установок, дезадаптации, динамических изменениях структуры и целостности личности и её поведения (виктимизация или возникновение деликвентного поведения), приводит к дефектности социального функционирования пользователя в виртуальной цифровой среде и грозит перерастанием в сложные комплексные проблемы на уровне социума: рост преступности в привычных и кибер-формах, увеличение безработицы и общее ухудшение социального климата.

Обеспечить комплексную системную и разноуровневую защиту, как личности, так и общества, возможно с помощью сочетания методов правового и общесоциального регулирования различных аспектов жизнедеятельности молодежи, оперативного реагирования инструментов регулирования на изменения, происходящие в реальных и виртуальных плоскостях, определения вектора молодежной политики, как в общемировом масштабе, так и на национальных уровнях с учетом нового фактора - «цифровой социализации».

### БИБЛИОГРАФИЯ

1. Резолюция ГА ООН «Всемирная программа действий, касающаяся молодежи, до 2000 года и на последующий период» A/RES/50/81
2. Резолюция Совета Безопасности ООН 2250 (2015) от 9 декабря 2015 года
3. Резолюция Совета Безопасности ООН 2419 (2018) от 6 июня 2018 года
4. Резолюция Совета Безопасности ООН 2419 (2018) от 6 июня 2018 года
5. Федеральный Закон РФ от 30 декабря 2020 г. № 489-ФЗ «О молодежной политике в Российской Федерации»
6. Attrill E. The Manipulation of Online Self-Presentations: Create, Edit, Re-edit and Present. N.Y.: Palgrave Macmillan. 2015
7. Daniel B. Kennedy, August Kerber. Resocialization: An American Experiment. Behavioral Publications, 2852 Broadway, New York, N.Y. 1973
8. Van Dijk J. The Network Society. Social Aspects of New Media. L.: SAGE Publications Ltd. 2006
9. Баландина А. «Растет инфантильность». Газета.ру 19.07.2020
10. Кассирер Э. Избранное. Опыт о человеке / - М.: Гардарики, 1998.
11. Лежебоков А.А. Игровые коммуникации в социальных медиа. Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2014. № 6(45)
12. Лежебоков А.А., Сергодеева Е.А., Сергодеев В.А. Сетевые сообщества в социальных медиа Рунета. Ставрополь, 2017. (2-е издание)
13. Маркин А. В. Информационная анония в трансформирующемся обществе как способ адаптации // ЮП. 2014. №2 (63)
14. Солдатова Г.У., Нестик Т.А., Рассказова Е.И., Зотова Е.Ю.. Цифровая компетентность подростков и родителей. Результаты всероссийского исследования /— М.: Фонд Развития Интернет, 2013.
15. Smith J., Hewitt B., Skrbis Z. Digital socialization: young people's changing value orientations towards internet use between adolescence and early adulthood// Information, Communication & Society. 2015. Vol. 18. №. 9

## REFERENCES

1. UNGA Resolution A / RES / 50/81
2. UN Security Council Resolution 2250 (2015) of December 9, 2015
3. UN Security Council Resolution 2419 (2018) of June 6, 2018
4. UN Security Council Resolution 2419 (2018) of June 6, 2018
5. Federal Law of the Russian Federation of December 30, 2020 No. 489-FZ
6. Attrill E. The Manipulation of Online Self-Presentations: Create, Edit, Re-edit and Present. N.Y. : Palgrave Macmillan. 2015
7. Balandina A. "Infantilism is growing": Gazeta.ru 07/19/2020
8. Daniel B. Kennedy, August Kerber. Resocialization: An American Experiment. Behavioral Publications, 2852 Broadway, New York, N.Y. 1973
9. Cassirer E. Favorites. Experience about a person [*Rastet infantil'nost'*] / M.: Gardarika, 1998.
10. Lezhebokov A.A. Game communications in social media. Bulletin of the North Caucasus Federal University. 2014. No. 6 (45)
11. Lezhebokov A.A., Sergodeeva E.A., Sergodeev V.A. Network communities in social media of Runet. Stavropol, 2017. (2nd edition)
12. Markin A. V. Information anomie in a transforming society as a way of adaptation [*Setevye soobshchestva v social'nyh media Runeta*]// UP. 2014. No2 (63)
13. Smith J., Hewitt B., Skrbiš Z. Digital socialization: young people's changing value orientations towards internet use between adolescence and early adulthood [*Informacionnaya anomiya v transformiruyushchemsya obshchestve kak sposob adaptacii*]// Information, Communication & Society. 2015. Vol. 18.No. 9
14. Soldatova G.U., Nestik T.A., Rasskazova E.I., Zotova E.Y. Digital competence of adolescents and parents. Results of the all-Russian study [*Cifrovaya kompetentnost' podrostkov i roditel'ej*] - Moscow: Internet Development Fund, 2013.
15. Van Dijk J. The Network Society. Social Aspects of New Media. L. : SAGE Publications Ltd.2006

---

# КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ ПРАКТИКИ

---

## CULTURAL PRACTICES

---

**ТЮРИКОВ**

*Александр Георгиевич  
доктор социологических  
наук, профессор, Финансовый  
университет при  
Правительстве РФ,  
Москва, Россия  
agtyurikov@fa.ru*

**TYURIKOV**

*Alexander Georgievich  
Doctor of Social Sciences,  
Professor, Financial University  
under the Government of the  
Russian Federation,  
Moscow, Russia  
agtyurikov@fa.ru*

**ПРОСКУРИНА**

*Александра Сергеевна  
кандидат социологических наук,  
старший преподаватель,  
Финансовый университет  
при Правительстве РФ,  
Москва, Россия  
asproskurina@fa.ru*

**PROSKURINA**

*Alexandra Sergeevna  
Candidate of Social Sciences,  
Senior lecturer, Financial  
University under the  
Government of the Russian  
Federation, Moscow, Russia  
asproskurina@fa.ru*

### **Оценка эффективности межкультурной коммуникации как процесса обмена информационными ресурсами/ Evaluation of the effectiveness of intercultural communi- cation as a process of information resources exchange<sup>1</sup>**

#### **Аннотация**

В глобализирующемся обществе актуализируется научная задача исследования и моделирования межкультурной коммуникации. В данной статье приводятся результаты аналитического исследования подходов к моделированию межкультурной коммуникации, обосновывается деятельностно-феноменологический подход к изучению коммуникации такого рода. Модель применяется к анализу частного случая межкультурной коммуникации -- коммуникации в информационном пространстве. Предлагается подход к анализу эффективности в такой коммуникации, обоснован ряд возможностей и ограничений в применении предлагаемой модели.

#### **Ключевые слова**

Социология; межкультурная коммуникация; моделирование коммуникации; эффективность коммуникации.

#### **Abstract**

The scientific task of the study and the modeling of intercultural com-

<sup>1</sup> Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финуниверситета.

munication becomes increasingly relevant in the increasingly globalized society. This article presents the results of analytical examination of approaches to modeling of intercultural communication and argues for an action-phenomenological approach to the study of this kind of communication. The model is applied to the analysis of the particular case of intercultural communication - communication in the informational space. Authors propose some approaches to the analysis of effectiveness in such communication and provide a number of possibilities and limitations in the application of the proposed model.

### **Keywords**

Sociology; intercultural communication; communication modeling; efficiency in communication.

#### **Межкультурная коммуникация: деятельностно-феноменологический подход.**

Исследования межкультурной коммуникации регулярно актуализируются как с научной, так и с практической точки зрения. Межкультурная коммуникация сегодня является не только концепцией для изучения, но и практическим навыком, востребованным на рынке труда<sup>1</sup>, межкультурном взаимодействии в сфере образования, политики, туризма, быта, вследствие чего поиск объяснений сути и изменений межкультурных коммуникаций ведётся по линиям социологии, философии, коммуникативистики, культурологии, политологии<sup>2</sup>. Определение межкультурной коммуникации включает в себя ряд элементов, связи между которыми определяются исследователями в зависимости от выбранного ими подхода. Наиболее распространённые подходы к определению включают в процесс межкультурной коммуникации участников, принадлежащих к разным культурам, и коммуникативную ситуацию целенаправленного обмена сообщениями (речевых действий). В отличие от общего понимания коммуникации, межкультурная включает в себя учёт социокультурного аспекта, под которым в литературе понимается «смысловой мир человека» - интенциональные контексты и структуры, следующие определённой логике приписывания смыслов знакам. Понятие жизненного мира в данном случае тесно связано с понятием интерсубъективности. Интерсубъективность применительно к межкультурной коммуникации определяется как установка в процессе коммуникации соотношения точек зрения, воспроизводство общего жизненного мира в ходе коммуникативных действий<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Работодатели определили требования к кандидатам: топ-5 востребованных компетенций на российском рынке труда // ВЦИОМ URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/rabotodateli-opredelili-trebovaniya-k-kandidatam-top-5-vostrebovannykh-kompetencij-na-rossijskom-rynke-truda> (дата обращения: 25.02.2021).

<sup>2</sup> См.: Межкультурная коммуникация: современная теория и практика (Материалы VII Конвента РАМИ сентябрь 2012 г.): Научное издание / Под ред. А. В. Шестопала, М. В. Силантьевой; отв. ред. А. В. Мальгин. ЗАО Издательство «Аспект Пресс», 2013.

<sup>3</sup> Вызов-ответ: Межкультурные коммуникации в глобальном мире: Монография /

Предметом обмена в коммуникации являются не конкретные сообщения, а ресурсы. Коммуникативная ситуация предполагает обмен, восполнение дефицитов и формирование нового корпуса intersубъективных, то есть разделяемых участниками коммуникации ресурсами. Основной ресурс межкультурной коммуникации, исходя из её структуры и содержания – это смысл, дефицит которого проявляется в ошибках и неточностях интерпретации. На основе соединения подходов конструируется понятие межкультурной коммуникации как вида коммуникации, основанного на обмене и дефиците intersубъективно разделяемых участниками коммуникации ресурсов. Участники коммуникации находятся в собственных жизненных мирах, пересечение которых является основой для создания пространства общих смыслов – пространства активной intersубъективности<sup>1</sup>.

Анализ существующих моделей межкультурной коммуникации продемонстрировал востребованность концептуального моделирования, основанного на восприятии коммуникации как деятельности, укоренённой в конкретных ситуациях общения, анализ которых предполагает феноменологическое восприятие процесса работы с ресурсами коммуникации. Деятельностно-феноменологический подход к моделированию межкультурной коммуникации отвечает требованиям, которые выдвигаются к этому методу в исследовательской литературе. Моделирование должно следовать логике репрезентативности (Г.П. Щедровицкий, Л. Витгенштейн), иметь объяснительный потенциал (М. Вартофский), носить образный характер и отображать конкретный культурный контекст. На основе принципов моделирования в ходе исследования была составлена модель межкультурной коммуникации.

Рис. 3 Межкультурная коммуникация

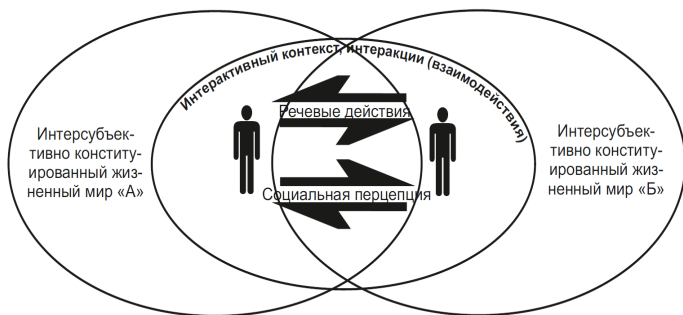


Рис. 1. Межкультурная коммуникация

А.Я.Большунов, С.А.Большунова, Т.С.Давыдова, Е.И.Замараева, С.В.Клягин [и др.]; под.ред. А.Г.Тюрикова. М.: ИНФРА-М, 2020. – С. 20.

<sup>1</sup> Вызов-ответ: Межкультурные коммуникации в глобальном мире: Монография. – С. 27.

Предлагаемая схема модели включает в себя все элементы, включённые в формулировку определения межкультурной коммуникации в деятельностно-феноменологическом подходе. Центром процесса межкультурной коммуникации являются ресурсы – их сущность, дефицит, обмены. Сущность ресурсов составляет смысл, имеющий множество форм выражения, складывающихся из форматов речевых действий и особенностей социальной перцепции.

Моделирование исходит из коммуникации без привязки к среде взаимодействия, однако, невозможно отрицать, что среда коммуникации оказывает влияние на форму выражения ресурсов, и, как следствие, на их восприятие коммуникантами. Интернет-коммуникация является частным случаем коммуникации, в котором ресурсы и смыслы выражены цифровыми средствами, являющимися едиными по технологии, но различными по содержанию. В этих условиях происходит наложение стандартизированных форм выражения смысла и коммуникации на установки участников коммуникации, вследствие чего анализ должен включать в себя не только прямой перенос коммуникации в технологическую среду (достижение тех же целей новыми средствами), но и воздействие цифровой логики на коммуникацию. Распространяется макдональдизированная (Дж. Ритцер) форма рациональности – рациональность коммуникации, реализованной именно с применением стандартизированных форм речевых действий, где ценностью является соблюдение стандартов, а не индивидуальный смысл. Стандартизация осуществляется не человеком, а контекстом взаимодействия, так как форматы диалогов, расположение элементов на страницах в социальных сетях, наборы «быстрых реакций» на сообщения – всё это предопределено разработчиком среды, а не сформулировано самими участниками. Интерсубъективный мир собеседника также воспринимается через призму стандартной формы; участники коммуникации «считывают» признаки мира через символы и обозначения в известных им формулировках, а также работают над созданием виртуального образа, соответствующего целям коммуникации. В этой связи принципиально важным является формирование пространства активной интерсубъектности, в котором осуществляется производство и воспроизводство новых форм общения.

#### Оценка эффективности межкультурной коммуникации

Понятие эффективности – одно из ключевых понятий современности, получившее свой статус вследствие глобального запроса на управляемые, структурированные и поддающиеся стандартизации процессы массового производства и взаимодействия. В условиях множественности выбора, разнообразия стратегий и количества участников обменов растёт уровень неопределённости – даже экспертное знание не в силах охватить весь массив возможных результатов деятельности. Несмотря на это, запрос на эффективность

остаётся, актуализируя потребность в обновлении корпуса знаний о том, что она из себя представляет сегодня и как выражается в различных сферах общественной жизни.

Исследование эффективности межкультурной коммуникации – это задача, решение которой имеет прямое воздействие на широкий спектр общественных процессов. Увеличение плотности межкультурных контактов приводит к необходимости поиска методик моделирования возможных ситуаций общения с учётом особенностей конкретных ситуаций взаимодействия. Моделирование, в свою очередь, позволяет взглянуть на коммуникацию через призму критериев и показателей эффективности, благодаря чему становится возможной выработка рекомендаций, учитывающих сложную природу условий взаимодействия. Рассматриваемый тип коммуникаций включает в себя как ценностно-нормативный компонент, так и культурный, каждый из которых должен быть учтён в модели. В данной статье представлен подход к систематизации этих элементов в рамках метода моделирования и предложены варианты использования этого метода для оценки эффективности межкультурной коммуникации.

Эффективность, как целевая характеристика – это в том числе проникновение технологической логики в межчеловеческие взаимодействия. Информация является ресурсом, который можно поставить в один ряд с экономическим, социальным, культурным и символическим (П. Бурдье), и такой взгляд на роль информации в общественных обменах формировался вместе с процессом становления массовой коммуникации. Информация прошла путь от концептуализации её как инструмента (М. Маклюэн, Г. Лассуэлл) к идее интеграции в повседневность (М. Кастельс). Он определил коммуникацию как «распространение смысла через обмен информацией<sup>1</sup>», которое происходит между людьми индивидуально и массово. Формирование собственного коммуникативного пространства в процессе самокоммуникации<sup>2</sup> – это также проявление отношения к информации как к ресурсу: аналогично тому, как человек в процессе жизни собирает, использует и обменивает ресурсы материального, социального и символического характера, при помощи информации он формирует картину мира, находит единомышленников и получает другие необходимые для целостности личности и процесса жизни ресурсы. В этих условиях исследование информации как ресурса в обменах и измерение эффективности таких обменов должно учитывать ряд характеристик, определяющих содержание коммуникации, её последствия и отношение к ней как к источнику потенциальных выгод.

Необходимо понимать, что информация – это «демократичный» ресурс, получение которого возможно через участие в неограниченном коммуникативном сообществе<sup>3</sup>. Отсутствие необходимости

<sup>1</sup> Castells M. Communication Power. Oxford: Oxford University Press, 2009. – С. 54.

<sup>2</sup> Там же. – С. 55.

<sup>3</sup> См.: Хабермас Ю. Моральное сознание и коммуникативное действие. СПб: Наука, 2001.

получения прав для участия в информационных обменах – концепция, которую разрабатывали в подходах, связанных с исследованиями гражданского общества, общественного мнения и коллективных дискуссий, влияющих на жизнь в сообществе, городе, государстве. Идея публичной сферы (Ю. Хабермас) предполагала возможность создания альтернативного режима управления, дополняющего существующие методы общественных обменов с целью увеличения их эффективности в том числе. Квантификация общественного мнения перевела дискуссию вокруг сущности и задач информационных обменов в поле связи личности и технологией работы с информацией. Здесь пересматриваются и дополняются как подходы символического интеракционизма (Ч. Кули, Г. Мид, И. Гоффман), так и концепции сконструированных «миров» взаимодействия (Ж. Бодрийяр, П. Бурдьё). Свобода обмена информационным ресурсом воспринимается как «расширение» человека, перенос части человеческих импульсов и интересов в технологическое пространство. Одновременно с этим появляется идея колонизации этого пространства, аналогично тому, как рыночные механизмы колонизируют те ресурсы, которые традиционно выделяются, когда речь идёт об обменах в обществе<sup>1</sup>.

Межкультурная коммуникация становится пространством непосредственных обменов информационным ресурсом, одновременно производя эти обмены в интернет-пространстве. Здесь также проявляется общая тенденция к обособлению информации именно как предмета обмена несмотря на то, что межкультурной коммуникации свойственен ряд барьеров – языковых, символических, исторических. Приоритет эффективности ориентирует участников обмена на преодоление барьеров, что становится новой рациональностью межкультурной коммуникации, распространению которой способствует технологическая среда обменов. Также преодолению барьеров способствуют свойства информации как ресурса – демонстративность (приоритет видимых выражений деятельности над внутренней жизнью индивидов), перформативность (ресурс выражается в конкретных практиках взаимодействия, реакций, воплощений, ролей), текучесть (ресурс не получает завершённую форму, метаморфизуется) и утилитарность. Эти свойства связаны с разобщением, потерей локального и примата глобального, индивидуализацией, что и определяют характер аргументации в коммуникации. Рассмотрим эти характеристики применительно к коммуникациям межкультурного направления.

Демонстративность – это проявление способности информации создавать ярлыки для разметки социального пространства и места индивида в нём. П. Бурдьё указывает на визуализацию как на способ упрощения понимания принципов обмена, который он обозначает как «практическое чувство», сокращающее затраты на обработку информации о взаимодействиях<sup>2</sup>. М. Кастельс констатирует появление

<sup>1</sup> Ритцер Дж. Макдональдизация общества 5. Праксис, 2011. – С. 422.

<sup>2</sup> Кюркюф Ф. Новые социологии. СПб.: Алетейя, 2002. – С. 55.

«сетевой идентичности» пользователя, находящегося в пространстве потоков<sup>1</sup>. Пространство потоков – это акторная модель общественных взаимодействий, которые не опираются на конкретные стабильные локальные «поля». Информация выражается визуально — текстово или через изображения, формируются новые повторяющиеся последовательности обменов через мировую культуру мемов и информационных общественных интернет-движений. Однако, ярлыки во многих случаях так и остаются ярлыками – демонстративными проявлениями, не имеющими отношения к фактическим намерениям участников обмена, что требует от исследователя особенной внимательности. Само понимание эффективности межкультурного информационного обмена в ходе коммуникации становится объектом конструирования через демонстративные практики.

Из свойства демонстративности обменов информационными ресурсами следует свойство перформативности – опоры на эстетический фрейминг коммуникации, событий и персонажей информационного потока<sup>2</sup>. Перформативность, имеющая теоретические корни в драматургических подходах, предполагает знание и соблюдение правил обмена ресурсами в ходе коммуникации. Правила включают в себя ролевые особенности, детали внешности участников коммуникации, правила взаимодействия с «реквизитом» и подготовки «за кулисами». Информационный ресурс здесь становится элементом того, что И. Гофман называл «управление впечатлением» – микроменеджмент внешних аспектов коммуникации с целью повышения эффективности и достижения целей. Перформанс опирается на формулы взаимодействий, которые в глобализирующемся мире становятся стандартами: например, сюда можно отнести дипломатический протокол, деловую культуру, правила официальной переписки, наукометрические показатели. Перформативность обмена информационными ресурсами предполагает, что обмен может происходить, процедура может быть соблюдена, показатели эффективности могут быть обнаружены, однако, фактически коммуникация будет сущностно-ненаполненной.

Текущность обменов связана с их фактической незавершённостью. Коммуникация в современных условиях происходит без перерывов; завершаясь, физический диалог переходит в пространство переписки, интернет-коммуникаций, запланированных взаимодействий, к которым ведётся подготовка. Оценка эффективности зачастую предполагает оценку кейсов взаимодействия, имеющих начало, продолжение и завершение, и эффективность предполагает соответствие поставленных в начале целей итоговым результатам. Однако, неуловимость завершённости коммуникации сегодня

<sup>1</sup> Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура // Библиотека Гумер URL: [https://www.gumer.info/bibliotek\\_Buks/Polit/kastel/06.php](https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Polit/kastel/06.php) (дата обращения: 04.06.2019).

<sup>2</sup> См.: Alexander J. The Drama of Social Life. Polity, 2017.

поднимает вопрос о том, на каких этапах корректно производить замер эффективности обмена информационными ресурсами. Такое состояние коммуникации можно охарактеризовать термином «гипермодернизм» – существование в постмодернистских реалиях с модернистским мышлением, что затрудняет формирование стратегий в традиционном их понимании<sup>1</sup>. Кроме того, коммуникация теряет не только пространственные и логические рамки, но и временные. Коммуникация растягивается, теряя связь с контекстом, превращаясь в информационный обмен в чистом виде<sup>2</sup>.

Утилитарность как свойство информационных обменов подводит некую обобщающую черту под перечисленными характеристиками и делает дополнительный акцент на эффективности как основной характеристике обменов. Коммуникация становится способом формирования социального капитала через коллективные договорённости о присвоении ценности, и ценность информации сегодня высока именно в силу такой коллективной договорённости<sup>3</sup>.

Теоретический анализ процесса оценки эффективности межкультурной коммуникации можно дополнить результатами апробации. В рамках реализации НИР «Межкультурная коммуникация в глобальном мире: опыт моделирования и применение нового теоретико-методологического инструментария» была разработана комплексная модель межкультурной коммуникации, задачей которой, в том числе, является оценка эффективности. Апробация модели проводилась через экспертное интервью, в котором приняли участие 27 экспертов – российских и зарубежных специалистов по проблематике межкультурной коммуникации. Экспертам была предложена система критериев оценки эффективности межкультурной коммуникации, включающая в себя базовый уровень оценки (сформированное пространство активной intersubjectности, производство и воспроизводство новых форм общения) и дополнительные критерии (гуманистический, нормативный и критерий доверия). Также экспертам был предложен ряд показателей эффективности, которые они могли оценить по шкале от 1 до 5, где 1 – не связано с оценкой эффективности коммуникации, 5 – точно является показателем эффективной коммуникации). Апробация позволила очертить основные направления работы, на которых эксперты рекомендуют сделать акцент в работе по моделированию эффективной межкультурной коммуникации. Согласно общему мнению как российских, так и зарубежных участников исследования, эффективность межкультурной коммуникации связана с характером мотивации участников коммуникации, степенью различий между культурами, экономическими характеристиками, а также с тем, насколько такая коммуникация непрерывна, то есть

<sup>1</sup> Lipovsky G. Hypermodern Times. Cambridge: Polity, 2005. – С. 153-154.

<sup>2</sup> Giddens A. The Consequences of Modernity. Cambridge: Polity Press, 1990. – С. 21.

<sup>3</sup> Коулман Дж. Капитал социальный и человеческий // Общественные науки и современность. 2001. №3. – С. 129.

обладает свойством продолжаться, рассмотренным выше.

Из этих результатов можно сделать вывод о том, что оценка эффективности межкультурной коммуникации с позиции ресурсного подхода – это многокомпонентная задача со следующими акцентами:

1) Коммуникацию следует рассматривать как обмен ресурсами смысла в информационных условиях. Следовательно, эффективность коммуникации можно рассмотреть с позиции эффективности ресурсного обмена, распространяя на эту оценку подходы и методы, направленные на оценку эффективности обмена другими видами ресурсов.

2) Эффективность межкультурной коммуникации связана с пространством деятельностной реализации коммуникации, так как возникающие барьеры, свойственные традиционным формам коммуникации, могут быть преодолены средствами технологий для достижения состояния эффективности.

3) Коммуникация может восприниматься и оцениваться участниками как эффективная, если по внешним признакам и перформативным практикам она отвечает критериям эффективности. Такую оценку целесообразно рассматривать вместе с «объективной» оценкой по результатам взаимодействия.

4) Коммуникация обладает свойством незавершённости, поэтому при оценке эффективности необходимо обращать внимание не только на её результаты, но и на то, как участники коммуникации ограничивают коммуникативные акты в пространстве и времени. Фактически коммуникация не прерывается, меняя площадку и формат, теряя чёткие границы.

Перечисленные характеристики дополняют предлагаемую схему межкультурной коммуникации, делая акцент на учет эффектов технологической среды коммуникации. Значимыми характеристиками эффективной межкультурной коммуникации являются субъективные особенности – внутренние (на уровне личностной мотивации) и групповые (на уровне коллективной культурной идентичности). Таким образом, оценка эффективности происходит в условиях наслоения индивидуального, технологического и социокультурного аспектов практически непрерывного обмена информационным ресурсом. Представляется, что предложенная модель оценки эффективности межкультурной коммуникации в рамках деятельностно-феноменологической концепции, расширит исследовательский потенциал анализа, учитывая в аналитической картине как традиционное понимание, так и новейшие тенденции в сфере общественных коммуникативных практик.

## **БИБЛИОГРАФИЯ**

1. Вызов-ответ: Межкультурные коммуникации в глобальном мире: Монография / А.Я.Большунов, С.А.Большунова, Т.С.Давыдова, Е.И.Замараева, С.В.Клягин [и др.]; под.ред. А.Г.Тюрикова. М.: ИН-ФРА-М, 2020. – С. 20. – С. 27.
2. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество

и культура // Библиотека Гумер URL: [https://www.gumer.info/bibliotek\\_Buks/Polit/kastel/06.php](https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Polit/kastel/06.php) (дата обращения: 04.06.2019).

3. Коркюф Ф. Новые социологии. СПб.: Алетейя, 2002. – С. 55.
4. Коулман Дж. Капитал социальный и человеческий // Общественные науки и современность. 2001. №3. – С. 129.
5. Межкультурная коммуникация: современная теория и практика (Материалы VII Конвента РАМИ сентябрь 2012 г.): Научное издание / Под ред. А. В. Шестопала, М. В. Силантьевой; отв. ред. А. В. Мальгин. ЗАО Издательство «Аспект Пресс», 2013.
6. Работодатели определили требования к кандидатам: топ-5 востребованных компетенций на российском рынке труда // ВЦИОМ URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/rabotodateli-opredelili-trebovaniya-k-kandidatam-top-5-vostrebovannykh-kompetencij-na-rossijskom-rynke-truda> (дата обращения: 25.02.2021).
7. Ритцер Дж. Макдональдизация общества 5. Праксис, 2011. – С. 422.
8. Хабермас Ю. Моральное сознание и коммуникативное действие. СПб: Наука, 2001.
9. Alexander J. The Drama of Social Life. Polity, 2017.
10. Castells M. Communication Power. Oxford: Oxford University Press, 2009. – С. 54-55.
11. Giddens A. The Consequences of Modernity. Cambridge: Polity Press, 1990. – С. 21.
12. Lipovetsky G. Hypermodern Times. Cambridge: Polity, 2005. – С. 153-154.

## REFERENCES

1. Alexander J. The Drama of Social Life. Polity, 2017.
2. Castells M. Communication Power. Oxford: Oxford University Press, 2009. – p. 54-55.
3. Castells M. The Information Age: Economy, Society and Culture // Gumer Library URL: [https://www.gumer.info/bibliotek\\_Buks/Polit/kastel/06.php](https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Polit/kastel/06.php) (access date: 04.06.2019).
4. Challenge-Response: Intercultural Communications in the Global World [Vyzov-otvet: *Mezhkul'turnye kommunikacii v global'nom mire*]: Monograph / A.Y. Bolshunov, S.A. Bolshunova, T.S. Davydova, E.I. Zamar-aeva, S.V. Kliagin [etc.]; ed. A.G. Tyurikova. MOSCOW: INFRA-M, 2020. – p. 20. – p. 27.
5. Coleman J. Social and Human Capital [Kapital social'nyj i chelovecheskij]// Social Science and Modernity. 2001. №3. – p. 129.
6. Corcuff F. New Sociologies. SPb: Aletheia, 2002. – p. 55.
7. Employers Determined the Requirements for Candidates: Top 5 Demanded Competences in the Russian Labor Market [*Rabotodатели определили требованиya k kandidatam: top-5 vostrebovannykh kompetencij na rossijskom rynke truda*]// VCIOM URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/rabotodateli-opredelili-trebovaniya-k-kandidatam-top-5-vostrebovannykh-kompetencij-na-rossijskom-rynke-truda> (date of access: 25.02.2021).
8. Giddens A. The Consequences of Modernity. Cambridge: Polity Press, 1990. – p. 21.
9. Habermas J. Moral Consciousness and Communicative Action [*Moral'noe soznanie i kommunikativnoe dejstvie*]. SPb: Nauka, 2001.

10. Intercultural Communication: Modern Theory and Practice [*Mezhkul'turnaya kommunikaciya: sovremennaya teoriya i praktika*] (Proceedings of the VII Congress of RAMI September 2012): Scientific publication / Ed. by A.V. Shestopal, M.V. Silantieva; ed. by A.V. Malgin. Aspect Press, 2013.
11. Lipovetsky G. Hypermodern Times. Cambridge: Polity, 2005. – p. 153-154.
12. Ritzer J. The McDonaldization of Society [*Makdonal'dizaciya obshchestva*] Praxis, 2011. – p. 422.

---

---

## ТОЧКА ЗРЕНИЯ

### POINT OF VIEW

---

---

**ЕВЛАЕВ Андрей Николаевич**  
кандидат политических  
наук, доцент, Российский  
университет транспорта,  
Москва, Россия  
evlaev@ya.ru

**EVLAEV Andrey Nikolaevich**  
Candidate of Political Sciences,  
Associate Professor, Russian  
University of Transport,  
Moscow, Russia  
evlaev@ya.ru

**ЗУБКОВ Сергей Александрович**  
доктор философских наук,  
кандидат социологических наук  
профессор, Российский  
университет транспорта,  
Москва, Россия  
info@журналпоиск.рф

**ZUBKOV Sergey Aleksandrovich**  
Doctor of Philosophy, Candidate of  
Sociological Sciences  
Professor, Russian University of  
Transport, Moscow, Russia  
info@журналпоиск.рф

### **Идеи А.И. Чупрова о транспортном факторе развития цивилизации/A. I. Chuprov's ideas about the transport factor of the development of civilization**

#### **Аннотация**

В статье анализируются идеи А.И.Чупрова о транспортном факторе в традиционном и индустриальном обществе, который обосновывает формирование в XIX веке индустриального общества и его существенных черт под влиянием повышения скорости и снижения стоимости перевозок, осуществляемых по железным дорогам. Раскрывается его идея о необходимости государственного регулирования железнодорожного хозяйства для обеспечения его эффективной работы.

#### **Ключевые слова**

А.И.Чупров; транспорт; железнодорожное хозяйство; цивилизация; традиционное общество; индустриальное общество; мировое разделение труда; государство.

#### **Abstract**

The article analyzes the ideas of A. I. Chuprov about the transport factor in traditional and industrial society, which justifies the formation of an industrial society in the XIX century and its essential features under the influence of increasing the speed and reducing the cost of transportation carried out by rail. His idea of the need for state regulation of the railway industry to ensure its effective operation is revealed.

#### **Keywords**

A. I. Chuprov; transport; railway economy; civilization; traditional

society; industrial society; world division of labor; state.

В отечественной и мировой науке имя Александра Ивановича Чупрова известно, прежде всего, как выдающегося экономиста, создателя такой научной дисциплины, как экономика железнодорожного хозяйства. Основные положения этой дисциплины изложены им в ряде работ<sup>1</sup>, которые привлекли внимание исследователей не только в России, но и за рубежом.

Так, К.Маркс при работе над вторым томом «Капитала» использовал идеи А.И.Чупрова в процессе исследования различий в продукте фабричной промышленности и транспорта.<sup>2</sup> Он законспектировал разделы книги А.И.Чупрова «Железнодорожное хозяйство», где проводится сравнительный анализ железнодорожного и других видов транспорта.<sup>3</sup>

Вместе с тем научный вклад А.И. Чупрова не ограничивается его экономическими идеями. Он включает в себя идеи о транспортном факторе развития цивилизации, которые можно считать теоретико-методологическим базисом социологии.

Определяя цивилизационную роль транспорта, А.В. Чупров связывает ее с удовлетворением нужд человека в перемещении как его самого, так и предметов, производимых его трудом. Также транспорт служит средством обмена услуг и продуктов труда, необходимость которого постепенно возрастает в обществе по мере развивающегося разделения занятий.

Процесс использования транспортных средств и сумму усилий, которую затрачивает общество для перемещения людей и товаров, он определяет как перевозную промышленность. Эта промышленность прошла в своем развитии ряд стадий: «На первобытных ступенях культуры пути и двигатели являются в том виде, как они даны природою. Первые пути – река, море, природная тропинка; первые двигатели – мускульная сила человека, животных, естественное течение воды. Первые способы передвижения – навьючивание тяжести на человека или животных. Дальнейшее развитие состояло в постепенном улучшении естественных путей, в замене вьючной перевозки упряжной, в применении паруса к судоходству.

Железные дороги, как самостоятельный вид перевозочной промышленности, характеризуется приложением механической силы к сухопутной перевозке. ... Железная дорога представляет собой сплошной механизм, в котором работа передвижения производится мертвой силой природы, человек же является только руководителем»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> См.: Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. – М.: 1875; Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог – М., 1909.

<sup>2</sup> Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. Т. 24, с.64.

<sup>3</sup> Маркс К. Конспект книги А. Чупрова «Железнодорожное хозяйство» // Архив Маркса и Энгельса. — М., 1953. — Т. 12, с.168.

<sup>4</sup> Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его

А.И. Чупров выделяет зависимость развития цивилизации от основных показателей работы транспортных средств, включая быстроту, стоимость и регулярность перевозки: «История показывает, что ни одна отрасль труда не стоит в столь тесной связи со всей хозяйственной жизнью народа, как перевозка. Ее состояние ставит пределы возможному развитию хозяйства: ее успехи рано или поздно отражаются на всех родах деятельности человека. Хозяйство древнего мира существенно обуславливалось тем, что ни финикиец, ни грек не могли предпринимать отдаленных морских переходов, а на сухом пути не пошли дальше вьючной перевозки»<sup>1</sup>.

С его точки зрения неразвитость путей сообщения в древности и средние века во многом обуславливают господство в экономике натурального хозяйства, ограничивают возможность извлекать выгоды, проистекающие от разделения труда: «При неразвитых путях каждая группа населения по необходимости должна добывать все нужное для удовлетворения своих потребностей с того пространства, на которое бросила ее история. ... как бы скучно не оплачивался труд его результатами, человек не может перенести свою деятельность в другое место – ибо перевозка продукта с места производства в место потребления с избытком поглотила бы выигрыш, происходящий от большей производительности труда ... ни сосредоточиться на тех родах занятий, которые представляются по местным условиям более выгодными, - потому что в таком случае остались бы не удовлетворенными прочие потребности человека. ... дороговизна доставки лишает архангельского крестьянина возможности есть самарский хлеб и питать самарца своей рыбой и маслом и, таким образом, обрекает на вечную зависимость от суровой природы»<sup>2</sup>.

Отдельно А.И. Чупров отмечает цивилизационное значение достижений в области кораблестроения и навигации, которых добились в Западной Европе в XV веке, что привело к освоению новых земель и развитию межконтинентального товарообмена: «Если вдуматься в причины того могучего переворота, который испытала Европа, начиная с XV ст., то едва ли не придется свести его к столь, по-видимому, мелкой причине, как изобретение компаса, изменившее условия мореплавания. Морской путь в Индию и открытия Колумба были бы невозможны без компаса; а от этих двух факторов непрерывной цепью потянулись последующие явления экономической истории Европы»<sup>3</sup>.

Исследуя функционирование железнодорожного хозяйства, которое в середине XIX века создают многие страны мира, А.И. Чупров подчеркивает его прогрессивное значение: «Допустим, что перемещение не сопровождается никакой затратой труда, не влечет возвышения в стоимости продукта. Понятно, что тогда

---

отношения к интересам страны. – М.: 1875, с.2.

<sup>1</sup> Там же, с.18.

<sup>2</sup> Там же, с.54.

<sup>3</sup> Там же, с.18.

хозяйственная деятельность сосредоточится в таких местностях, и в таких родах занятий, которые по естественным условиям обещают наибольшую выгоду труду. - Железные дороги приближают страну к этому идеальному предположению. Насколько возрастают удобства передвижения, настолько свободнее становится человек в выборе рода и места своей деятельности. Удобный сбыт собственных продуктов и легкая доставка в обмен на них всего нужного для удовлетворения прочих потребностей дают человеку возможность сосредоточиться на одном каком-либо занятии и через то извлечь выгоды, проистекающие от разделения труда»<sup>1</sup>.

Он отмечает могучий толчок, который был дан в XIX веке железными дорогами развитию индустриального типа цивилизации, к чертам которой относится меновый характер экономики и урбанизация общества: «... рельсовые пути неизбежно влекут за собой, с одной стороны, замещение прежнего натурального хозяйства меновым, основанным на разделении труда, а с другой стороны, - перемены в существовавшем прежде географическом распределении разных отраслей промышленности. Уже само громадное возрастание торговых оборотов ... свидетельствует о том, что все большая и большая масса труда начинает работать на обмен. Еще яснее указывает на тоже постепенный рост населения городов, который вызывается развитием городских промыслов, всегда рассчитанных на обмен. Прилив населения к городам после проведения железных дорог замечен повсюду. В Англии он выразился громадным ростом главных городов...»<sup>2</sup>.

А.И. Чупров анализирует структурные изменения, которые происходят в экономике индустриального общества под влиянием железных дорог и находят свое выражение в формировании отраслей тяжелой промышленности: «Нигде, однако, влияние рельсовых путей на производство не выразилось столь ясно, как в горнозаводской промышленности, которая по громоздкости своих продуктов всего более зависит от размеров рынка. До начала железнодорожной эры это производство процветало только в Англии, благодаря тому, что, с одной стороны, богатые залежи каменного угля находились там не вдалеке от железных рудников, с другой – Англия давно уже озаботилась утилизацией своих водных путей»<sup>3</sup>.

Другой важной чертой индустриального общества, которая формируется под воздействием применения железнодорожного перевозочного производства, с точки зрения А.И. Чупрова, является мировое разделение труда: «Рельсовые пути через расширение обмена связали все страны мира в одну великую кооперацию. Под их влиянием происходит международное разделение занятий: каждая страна вынуждена теперь работать для обмена. Между тем цены, по

<sup>1</sup> Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. – М.: 1875, с. 51-52

<sup>2</sup> Там же, с.52.

<sup>3</sup> Там же, с. 47

которым обмениваются товары, ныне уравнились и стали в тесную связь на всех важнейших рынках. Та естественная стоимость, которая регулирует рыночные цены товаров, определяется ныне средними издержками производства в целом мире»<sup>1</sup>.

А.И. Чупров особо подчеркивает влияние железных дорог на формирование индустриального общества в России, в которой в середине XIX века быстрыми темпами натуральное хозяйство стало вытесняться меновой экономикой на основе разделения труда: «... в нашем отечестве с проведением железных дорог замечается постепенное уменьшение производства льна и пеньки в черноземных губерниях и, наоборот, развитие его в западных. Легкость получения хлеба из западных губерний дает возможность употребить большую часть полей на более выгодную культуру торговых растений: а удобство сбыта хлебных продуктов из черноземной полосы поощряет сосредоточить весь труд на возделывании зерновых хлебов более подходящих к черноземной почве»<sup>2</sup>.

Он также отмечает включение России в мировую экономику, показателем чего является объем внешней торговли страны: «... быстрое развитие русской внешней торговли в последнее десятилетие (70 –е годы XIX века – авт.) есть по преимуществу следствие проведения рельсовых путей, которые втянули в международный обмен новые производительные местности и новые роды товаров».<sup>3</sup> При этом Россия становится одним из крупнейших поставщиков хлеба на мировой рынок, наряду с Австро-Венгрией и США: «... мы видим, что в таких странах, как Россия, Венгрия, Североамериканские Штаты, хлебное производство и вывоз растут с каждым годом. В период 1844-1853 гг. Россия вывозила в среднем 5536 тыс. четвертей в год; от 1857-1861 – 9505 тыс. ч.; от 1862-1866 – 9881 т. четв.; в 1867 году было вывезено уже 15068 тыс.ч.; в 1870 – 21068 тыс. ч.; в 1873 – 21552 тыс. ч.»<sup>4</sup>.

При исследовании железных дорог как фактора становления и развития индустриального типа цивилизации А.И. Чупров уделяет внимание не только влиянию рельсовых путей на данный процесс, но также и тем социальным институтам, прежде всего политическим, которые обеспечивают эффективность железнодорожного хозяйства. Вопросам о роли государства на железнодорожном транспорте посвящено значительное число его научных работ.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. – М.: 1875, , с.60-61.

<sup>2</sup> Там же , с. 58.

<sup>3</sup> Там же, с.36.

<sup>4</sup> Там же, с. 54.

<sup>5</sup> См.: Чупров А.И. О подчинении железнодорожных тарифов правительственному руководству // Чупров А.И. Россия вчера и завтра. Статьи. Речи. Воспоминания – М.: Русский миръ, 2009. – С.291-294.; он же О порядке управления казенными железными дорогами // Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог – М., 1909. – С.215-127; он же О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы. // Экономический журнал. – 1887. – Кн. 1. – с 123-127; и др..

А.И. Чупров выделяет ряд политических, экономических и социальных причин, в силу которых возникают и действуют на железных дорогах государственные институты.<sup>1</sup> Экономические причины, с его точки зрения, заключаются, во-первых, в том, что от выбора того или другого направления железной дороги зависит развитие целых отраслей промышленности и государство обязано контролировать этот выбор; во-вторых, железнодорожные компании выступают естественными монополиями и государство обязано заботиться, чтобы такие монополии не обращались во вред обществу; в-третьих, при строительстве и эксплуатации железных дорог расходуются значительные капиталы, что оказывает большое влияние на денежное обращение в стране, которое должно контролировать государство. Политические причины, обуславливающие необходимость государственного регулирования железнодорожного хозяйства состоят в том, что, во-первых, железные дороги имеют большое влияние на обороноспособность страны и ее международные отношения, во-вторых, увеличение или уменьшение вводимых железнодорожными компаниями тарифов может сказаться на эффективности принятой государством таможенной системы.

При рассмотрении роли, которую отводит А.И.Чупров государству на железнодорожном транспорте, не следует считать его сторонником этатистского подхода, как это допускают некоторые современные исследователи его научных идей в нашей стране. Например, Ф.И. Хусаинов пишет: «В некотором смысле, именно А.И. Чупров «повинен» в том, что железнодорожная отрасль на многие годы стала ассоциироваться исключительно с государственной собственностью. Дело в том, что в 1870–1880-е годы, когда в экономической науке шли споры на эту тему, значительная часть специалистов выступала за частные железные дороги и за невмешательство (или минимальное вмешательство) государства в тарифное дело.

Читая сегодня переписку и публицистику А.И. Чупрова, можно увидеть, что отстаивая государственное регулирование тарифов и казённую эксплуатацию железных дорог, А.И. Чупров спорит со многими другими специалистами-железнодорожниками того времени»<sup>2</sup>.

Отмечая многие негативные стороны в деятельности частных железнодорожных компаний в Англии и США, которые в силу своих частных интересов препятствовали рациональному построению железнодорожной сети, вместе с тем А.И. Чупров не был сторонником монопольного положения государственной системы строительства и эксплуатации железных дорог: «Невыгодные стороны государственной системы, склонившие многие страны предпочесть частную эксплуатацию дорог, состоят преимущественно в легко

<sup>1</sup> А. Чупров и Б. Брандт Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XII, с. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznedorogi-56977.html>.

<sup>2</sup> Хусаинов Ф.И. Профессор А.И. Чупров – основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации.- 2012.- № 8.

укореняющемся на казенных линиях господстве канцелярской рутины и бюрократического формализма. Это опасное направление может отразиться как на постройке, так и на эксплуатации дорог. ... оно приведет к кабинетным проектам излишних и малодоходных дорог, сооружаемых ради системы или отвлеченных целей, а не ввиду действительных потребностей народного хозяйства»<sup>1</sup>.

В качестве одной из основных задач государства на железнодорожном транспорте А.И. Чупров рассматривал административно-правовое регулирование деятельности участников транспортного процесса: «Согласно правовому воззрению, господствующему почти во всех странах, право сооружения железных дорог принадлежит или самому государству, или тому, кому специально уступлено это право со стороны государства. Когда сооружение железных дорог принимает на себя государство, то как инициатива постройки, так и добывание необходимых для этого средств и самое сооружение совершаются теми ведомствами, которые на это уполномочены законом. Когда же постройку предпринимает частное лицо или акционерное общество, то оно должно испросить на это концессию от правительства. В концессии или в уставе данного общества определяются права и обязанности предпринимателя, финансовые условия, порядок сооружения самой дороги и ее эксплуатации и условия выкупа или перехода в казну»<sup>2</sup>.

Среди других задач, которые решает государство для обеспечения эффективности железнодорожного хозяйства, А.И. Чупров выделял, во-первых, создание государственного сектора в отрасли, во-вторых, разработку и применение форм государственно-частного партнерства, в-третьих, осуществление казенного управления частными дорогами или отдачу казенных дорог в арендное содержание частным предпринимателям: «Вмешательство государства в железнодорожное дело может выражаться или в том, что оно само берет на себя постройку и эксплуатацию Ж. дорог, или в том, что оно уступает, «делегирует» свое право частным обществам, под известными условиями и при известном со своей стороны контроле. В первом случае говорят о государственном железнодорожном хозяйстве, во втором — о частном железнодорожном хозяйстве. Промежуточными формами являются: казенное управление частными дорогами и отдача казенных дорог в арендное содержание частным предпринимателям»<sup>3</sup>.

Государственно-частное партнерство на железнодорожном транспорте, с точки зрения А.И. Чупрова, находит свое выражение в системе концессий, гарантий и субвенций: «Концессия есть уступка со стороны правительства своих прав на сооружение железных дорог частному лицу или обществу, на основании особого договора

<sup>1</sup> А. Чупров и Б. Брандт Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XIa, с. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznedorogi-56977.html>.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

(концессия, устав), устанавливающего между обоими контрагентами взаимные права и обязанности, в видах охранения общественных интересов. ... Системой *гарантий и субвенций* государство приходит на помощь тем железным дорогам, которые без его материальной помощи не могли бы осуществиться»<sup>1</sup>.

Важной задачей государства в железнодорожной отрасли А.И. Чупров считал тарифный контроль, необходимость которого он обосновывал следующим образом: «Невозможность достигнуть уравнивания провозных плат при системе максимальных тарифов и постепенно усиливающиеся неудобства неравномерной и колеблющейся тарификации вызвали повсюду в Европе движение в пользу установления, при помощи государственной власти, однообразного поперстного тарифа для пассажиров и грузов, который изменялся бы лишь по родам перевозимых грузов, а для каждого рода — лишь пропорционально проходимым расстояниям»<sup>2</sup>.

При исследовании механизма государственного управления железными дорогами, сложившегося в странах мира в начале XX века, А.И. Чупров выделяет две его типичные модели в зависимости от места и роли в железнодорожном хозяйстве государственного сектора и степени государственного контроля за частными железными дорогами. Первую модель, сложившуюся в континентальных странах Европы (Франция, Германия, Россия и др.) можно назвать континентальной, вторую, сформировавшуюся в Англии и США, - англо-саксонской.

А.И. Чупров, рассматривая положительные стороны континентальной модели государственного управления железными дорогами, отмечает: «При постройке дорог государство имеет возможность выработать планомерную сеть и остановиться на выборе самых целесообразных линий, чем предупреждается бесполезную трату национального капитала на дороги сомнительной выгоды, возникающие ввиду каких-либо частных или местных соображений или с целью конкуренции. ... государство, владея целой сетью железных дорог, может иногда с выгодой предпринять постройку новой линии даже в том случае, если последняя сама по себе дает дефицит»<sup>3</sup>.

Характеризуя англосаксонскую систему управления железными дорогами, он пишет: «В Англии и Америке постройка и эксплуатация дорог совершались по инициативе и на средства частных компаний, без пособия и при весьма ограниченном надзоре со стороны правительства. ... Те немногие законы, которые издавались по временам парламентом, касались, большей частью, полицейско-технической стороны железных дорог»<sup>4</sup>.

Среди особенностей континентальной модели государственного

<sup>1</sup> А. Чупров и Б. Брандт Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XIa, с. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznedorogi-56977.html>.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.

управления железными дорогами, сложившейся в России, А.И.Чупров видит ее централизованный характер: «Кроме министерства путей сообщения, ведающего, в числе других путей Империи, и железными дорогами, существует еще несколько специальных правительственных органов, ведению которых подлежат железные дороги. Органы эти суть: 1) Совет по железнодорожным делам, состоящий при министерстве путей сообщения. ... рассмотрению его подлежат: а) проекты новых законов и предположения о дополнении, изменении или отмене действующих законов, относящихся до устройства, эксплуатации и хозяйства железных дорог, предваряющее внесение их на утверждение в законодательном порядке; б) правила и инструкции, издаваемые административным порядком в развитие действующих узаконений относительно железных дорог ... . 2) Учреждения по тарифным делам, состоящие при министерстве финансов, а именно: А) совет по тарифным делам, В) комитет по тарифным делам, С) департамент железнодорожных дел» .

Подводя итоги анализа идей А.И. Чупрова о транспортном факторе в цивилизациях традиционного и индустриального общества, можно отметить, что они объясняют многие существенные черты данных типов цивилизаций. Высокая стоимость, длительность и нерегулярность перевозок в традиционном обществе определяли господство в этом типе цивилизации натурального хозяйства. Повышение скорости и снижение стоимости перевозок, осуществляемых по железным дорогам, стимулировали формирование в XIX веке индустриального общества и таких его существенных черт, как: меновое хозяйство на основе разделения труда; доминирование в структуре хозяйства машинного производства и тяжелой промышленности; урбанизация общества; развитие экономики отдельных стран на основе мирового разделения труда и мировых цен.

С точки зрения А.И. Чупрова, эффективность реализации железными дорогами своей цивилизационной роли обеспечивают государственные институты. В железнодорожном хозяйстве они выполняют следующие задачи: во-первых, административно-правовое регулирование деятельности участников транспортного процесса; во-вторых, создание государственного сектора в отрасли, в-третьих, разработка и применение форм государственно-частного партнерства, в-четвертых, осуществление казенного управления частными дорогами или отдача казенных дорог в арендное содержание частным предпринимателям.

Идеи А.И. Чупрова о транспортном факторе развития цивилизации имеют теоретико-методологическое значение для формирования социологии транспорта, которая сейчас находится на стадии своей институционализации. Ее проблемное поле составляют, с одной стороны, вопросы о влиянии транспорта на базовые социальные процессы и о деятельности социальных институтов, обеспечивающих эффективность транспортной системы – с другой.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Маркс К. Конспект книги А. Чупрова «Железнодорожное хозяйство» // Архив Маркса и Энгельса. — М., 1953. — Т. 12.
2. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т.2 // Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения, Изд-во 2. — М., 1961.- Т.24.
3. Хусаинов Ф.И. Профессор А.И. Чупров – основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации.- 2012.- № 8.
4. Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. — М.: 1875.
5. Чупров А.И. О подчинении железнодорожных тарифов правительственному руководству // Чупров А.И. Россия вчера и завтра. Статьи. Речи. Воспоминания — М.: Русский миръ, 2009. — С.291-294.
6. Чупров А.И. О порядке управления казенными железными дорогами // Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог — М., 1909. — С.215-127.
7. Чупов А.И. О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы. // Экономический журнал. — 1887. — Кн. 1. — с 123-127.
8. Чупров А., Брандт Б. Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XIa, с. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznodorogi-56977.html>.
9. Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог — М., 1909.

## REFERENCES

1. Marx K. Synopsis of the book by A. Chuprov "Railway economy" [*Konspekt knigi A. CHuprova «ZHeleznodorozhnoe hozyajstvo»*]// Archive of Marx and Engels. - M., 1953. - Vol. 12.
2. Marx K. Capital. Critique of Political Economy [*Kapital. Kritika politicheskoy ekonomii*]. Vol. 2 / / Marx K., Engels F. Essays, Ed. 2. - M., 1961. - T. 24.
3. Khusainov F. I. Professor A. I. Chuprov-the founder of the economy of railway transport [*Professor A. I. CHuprov – osnovatel' ekonomiki zheleznodorozhnogo transporta*]// Bulletin of transport information.- 2012. - No. 8.
4. Chuprov A. I. Railway economy, its economic features and its relations to the interests of the country [*ZHeleznodorozhnoe hozyajstvo, ego ekonomicheskie osobennosti i ego otnosheniya k interesam strany*]. - M.: 1875.
5. Chuprov A. I. On the subordination of railway tariffs to government leadership [*O podchinenii zheleznodorozhnykh tarifov pravitel'stvennomu rukovoditel'stvu*]// Chuprov A. I. Russia yesterday and Tomorrow. Articles. Speeches. Memoirs.-M.: Russian World, 2009. - C. 291-294.
6. Chuprov A. I. On the order of management of state railways/[*O poryadke upravleniya kazennymi zheleznymi dorogami*] Chuprov A. I. From the past of Russian railways.-M., 1909. - p. 215-127.
7. Chupov A. I. On the methods of state intervention in railway tariffs. // Economic Journal. - 1887. - Book 1. - with 123-127.
8. Chuprov A., Brandt B. Railways. Encyclopedia of Brockhaus and Efron [*ZHeleznnye dorogi. Enciklopedicheskij slovar' Brokgauza i Efrona*], vol. XIa, pp. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznodorogi-56977.html>.
9. Chuprov A. I. From the past of Russian railways[*Iz proshlogo russkikh zheleznnykh dorog*]-M., 1909.

**СЕМЧЕНКОВ**  
*Андрей Сергеевич*  
*доктор политических наук,*  
*профессор, Российский*  
*университет транспорта,*  
*Москва, Россия*  
*andsem4@yandex.ru*

**SEMCHENKOV**  
*Andrej Sergeevich*  
*doctor of political sciences,*  
*professor, Russian University of*  
*Transport, Moscow, Russia*  
*andsem4@yandex.ru*

## **Транспорт и транзитный потенциал в национальной стратегии России/Transport and transit potential in national strategy of Russia**

### **Аннотация**

Непростая военно-политическая обстановка и нестабильность в зонах евразийских транспортных коридоров делают востребованным у расположенных там государств успешный опыт миротворчества и разгрома международных террористических формирований, которым располагает Россия. В обмен на оказание политической, дипломатической и военной помощи дестабилизируемым странам РФ могла бы получить от них права на совместный контроль и доступ к транспортным коридорам, участие в их развитии и управлении ими, обеспечение их безопасности на возмездной основе. Представляется, что совокупность этих мероприятий позволит реализовать транзитный потенциал нашей страны и компенсировать снижающие его риски экономического, финансового, технического и политического характера.

### **Ключевые слова**

Безопасность; геополитический контроль; национальная стратегия; один пояс, один путь; Россия; транзитный потенциал; транспортный коридор.

### **Abstract**

The difficult military-political situation and instability in the zones of Eurasian transport corridors make the successful Russian experience of peacemaking and defeating international terrorist groups in demand among the states located there. In exchange for providing political, diplomatic and military assistance to destabilized countries, the Russian Federation could obtain from them the rights to joint control and access to transport corridors, participate in their development and management, and ensure their security on a reimbursable basis. It seems that the combination of these measures will allow Russia to fulfill the transit potential of this country and compensate for the economic, financial, technical and political risks that reduce it. At the same time, the article contains the points of such specialists as G. Simmel, A. Wendt, P. Schmidt-Egner and others.

### **Keywords**

Security; geopolitical control; national strategy; Belt and road; Russia;

transit potential; transport corridor .

Транспорт был и остается важным фактором социально-экономического развития современных государств. Данная роль транспорта проявляется в формировании в зонах притяжения магистралей экономических поясов развития. Они связывают между собой районы нового освоения, центры инновационной активности, обеспечивающие весомый вклад в ВВП крупные города, регионы и целые страны. Помимо этого использование транспортных коммуникаций для потребностей международных перевозок ведет к росту доходов в бюджеты различного уровня располагающих значительным транзитным потенциалом государств.

Говоря о месте транспорта в современной национальной стратегии нашей страны, следует отметить, что, в документах стратегического планирования социально-экономического развития Российской Федерации роль транспортных коммуникаций отмечается в связи с решением, несомненно, неотложных и важных задач по модернизации страны и развитию ее транзитного потенциала<sup>1</sup>. Однако данное ограничение представляется малооправданной мерой, поскольку подлинный потенциал транспортных коммуникаций много шире. В частности, транспорт в целом, а не только его трубопроводная разновидность, вполне может использоваться в качестве инструмента обеспечения безопасности и внешней политики РФ. Транспорт предоставляет возможность устанавливать отношения взаимозависимости между государствами, что, при прочих равных условиях, может способствовать снижению конфликтов и напряженности, налаживанию и расширению взаимовыгодного сотрудничества между ними, а значит и устранению военных и невоенных угроз их безопасности. Такого рода потенциалом располагают и транспортные коммуникации России, геополитическое, геоэкономическое и геостратегическое положение которой в мировом пространстве лишь повышают его. Это позволяет сделать имеющийся у России как регионального центра силы на Евразийском континенте геополитический контроль над проходящими по ее территории транспортными коммуникациями, прежде всего над транспортными коридорами «Север – Юг» и «Запад – Восток», Северным морским путем, конечно, при условии их дальнейшего развития и обустройства.

Однако в настоящее время для России складывается весьма

<sup>1</sup> Стратегия национальной безопасности РФ // Совет безопасности РФ [сайт]. Дата обновления: 31.12.2015. URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/docs/document133/> (дата обращения: 05.10.2018); Стратегия пространственного развития РФ на период до 2025 г. // КонсультантПлюс [сайт]. Дата обновления: 13.02.2019. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=318094&fld=134&dst=100008,0&rnd=0.3581405396314819#008446980306057533> (дата обращения: 09.03.2019); Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. // Совет безопасности РФ [сайт]. Дата обновления: 11.06.2014. URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/> (дата обращения: 05.10.2018), и др.

непростая ситуация, связанная с реализацией ее значительного транзитного потенциала и сказывающаяся, тем самым, на возможностях геополитического контроля РФ над международными магистралями.

Прежде всего, отметим, что после 1991 г. РФ был утрачен монопольный контроль над торгово-экономическими связями союзных республик, осуществлявшимися посредством прежде централизованной транспортной системы Советского Союза, замыкавшейся на РСФСР. Бывшие союзные республики целенаправленно в обход РФ начали и зачастую продолжают развивать свои транспортные коммуникации – речь идет о ряде восточно-европейских, среднеазиатских и закавказских новых независимых государств. Так, находясь в составе СССР, Казахская, Киргизская, Узбекская, Таджикская и Туркменская советские социалистические республики осуществляли внешнеэкономические связи в основном посредством транспортной системы РСФСР. На нее выходили более десятка железнодорожных линий, сотни автомобильных дорог. В то же время на южной границе СССР действовали всего лишь два автомобильных перехода: Хоргос – между Казахстаном и КНР, а также Термез. Это создавало препятствия для масштабных внешнеэкономических связей Казахстана, Средней Азии и Закавказья с южными и восточными соседями СССР. Однако в 1990-е гг. в эксплуатацию были введены участки Дружба – Алашанькоу (Казахстан – КНР) и Теджен – Саракс – Мешхед (Туркмения - Иран), что позволило завершить строительство двух (помимо Транссиба) магистралей: Евро-Азиатской (Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали) по направлениям Западная Европа – Беларусь, Украина – Россия – Казахстан – Китай – Юго-Восточная Азия; Трансазиатской (Южный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали) по направлению Пекин – Алматы – Ташкент – Чарджоу – Тегеран – Стамбул, совпавшей с маршрутом Великого шелкового пути. Строившийся в это же время Центральный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (TRACECA)<sup>1</sup> серьезным конкурентом Транссиба не стал. Но в целом все эти перемены негативно сказались на перспективах транзита грузов через территорию РФ, ряд возможностей которого был, по сути, перехвачен у нее бывшими союзными республиками.

Считается, что Россия, по территории которой проходят основные пути в Западную Европу, может сыграть ключевую роль в проекте Экономического пояса Шелкового пути. Первоначально это предполагало транспортную интеграцию нашей страны с КНР, модернизацию БАМа и Транссиба, привлечение китайского бизнеса к освоению российского Дальневосточного макрорегиона<sup>2</sup>. 8 мая

<sup>1</sup>Исингарин Н. 10 лет СНГ. Проблемы, поиски, решения. СПб.: Паллада-медиа, СЗРЦ «Русич», 2001. С. 201 – 203.

<sup>2</sup> Несолена А.К. Приоритеты развития отечественного железнодорожного транспорта в посланиях Президента Федеральному Собранию Российской Федерации // Вестник Российской нации. 2011. Т. 6. № 20. С. 123-131.

2015 г. было принято совместное Заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути, которое стало компромиссным документом – основой для дальнейшего поиска взаимовыгодных вариантов сотрудничества между участниками Евразийского экономического союза и Китаем. В рамках Экономического пояса Шелкового пути России отводится роль одной из стран-транзитеров Нового евразийского континентального моста. Он связал приблизительно полсотни китайских мегаполисов с 50 городами в 15 европейских странах и по нему уже совершено около 13 тыс. рейсов контейнерных поездов.

Однако ситуация в сфере реализации данных российско-китайских проектов неоднозначна. В частности, не наблюдается существенных прорывов в привлечении китайских капиталов в развитие российского Дальнего Востока, хотя и действуют совместные предприятия, подобно Ямал СПГ. Под вопросом находится строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань. Большой оптимизм эксперты выражают в связи с участием РФ в дальнейшем развитии Нового евразийского континентального моста, в особенности подключения к нему Транссиба западнее Урала. Однако при этом происходит снижение интереса перевозчиков к сибирскому и дальневосточному участкам Транссиба, обусловленное большей выгодой от развития моста «Китай – Европа» через Казахстан. С повестки дня не снят окончательно вопрос о его прохождении полностью в обход России через Центральную Азию и Турцию. В то же время происходит рост грузоперевозок из северо-восточных провинций КНР, дающий надежду на китайские инвестиции в модернизацию восточного участка Транссиба и региональных железнодорожных сетей<sup>1</sup>.

Отсутствие внятной реакции и ожидаемого потока инвестиций из КНР в ответ на список из 40 транспортных проектов, подготовленный Правительством РФ и Евразийской экономической комиссией, некоторыми исследователями связывается с кардинальной переоценкой китайским руководством уровня накопленных «плохих» долгов в финансовой системе этой страны. Такая переоценка началась в 2015 г. вслед за падением китайской биржи и капитализации рынка на 4,5 трлн долларов США. Проверка, которой подверглись все государственные банки, в том числе вполне способные профинансировать проекты Экономического пояса Шелкового пути Банк развития Китая и Экспортно-импортный банк, показала наличие «дыр» в балансах этих ключевых учреждений. К тому же к концу 2014 г. образовался совокупный долг местных властей в объеме около 4 трлн долларов, потраченных на финансирование сомнительных с точки зрения окупаемости и действительной необходимости инфраструктурных проектов. Все это потребовало внимательной

<sup>1</sup> Уянаев С.В. Инициатива «Пояс и путь» и российско-китайское «сопряжение» в Евразии. Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 3. С. 13 – 14.

оценки рисков применительно и к реализации транспортных проектов РФ и ее партнеров по ЕАЭС в рамках Экономического пояса Шелкового пути<sup>1</sup>.

Кроме того, Китай не устраивают российские условия инвестирования в модернизацию железнодорожного транспорта нашей страны. К данным условиям относятся получение отечественными компаниями льготных кредитов, использование произведенных в России строительных материалов, технологий и т.п. КНР, напротив, стремится к использованию в инвестируемых ею проектах собственных избыточных производственных мощностей и инженерных возможностей. В противоположность ситуации с РФ, Китай активно инвестирует в строительство коридоров на территории Пакистана, Казахстана, 16 бывших социалистических стран Восточной Европы, а также в Морской Шелковый путь<sup>2</sup>.

Экспертами также отмечается, что невыгодность Транссиба определяется ценой перевозки по этой магистрали, которая в 2-3 раза выше морского фрахта. Такая цена транспортировки осложняет использование западного участка Транссиба как для китайских грузоперевозок в Россию, так и для обслуживания транзита из КНР и стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. На фоне крайней загруженности железных дорог центральных и южных регионов КНР, магистрали Харбин – Чанчунь – Шэньян – Далянь с последующей отправкой грузов из портов Данлянь и Тяньцзинь, для перевозок сельскохозяйственных и промышленных товаров из северо-восточных провинций Китая привлекательным становится использование международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». Через эти коридоры по восточному участку Транссиба идут грузоперевозки из провинций Северо-востока Китая до морских портов Приморья с последующей транспортировкой продукции в южные порты КНР или страны Азиатско-Тихоокеанского региона. «Приморье-1» через контрольно-пропускные пункты Забайкальск – Маньчжоули и Гродеково – Суйфэньхэ обеспечивает сообщение провинции Хэйлунцзян с портами Владивосток, Находка и Советская Гавань. «Приморье-2» через контрольно-пропускной пункт Махалино – Хунчунь обеспечивает вывоз грузов из провинции Цзилинь через южными приморские порты Зарубино, Славянка, Посыет. В случае снижения стоимости перевозки 1 тонны груза прогнозируемый грузопоток через оба коридора к 2030 г. может превысить 55 млн т. Вероятно, что произойдет и расширение российского экспорта в северо-восточные провинции КНР, а также привлечение транзитных грузопотоков из Японии, Южной Кореи и стран Юго-Восточной Азии. Поэтому главные надежды на взаимовыгодное сотрудничество РФ и КНР в рамках «Одного пояса, одного пути» видятся в совместном

<sup>1</sup> Габуев А. Шелковый путь в никуда // Ведомости. 2017. 14 мая.

<sup>2</sup> Михеев В., Луконин С., Чже С. Китай: режим личной власти и новая пятилетка // Мировая экономика и международные отношения. 2016. № 10. Т. 60.

развитии международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»<sup>1</sup>. Тем самым, для России по-прежнему сохраняется возможность принять участие в качестве страны-транзитера в инициативе «Одного пояса, одного пути» с использованием западного и восточного полигонов Транссибирской магистрали и международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Таким образом, в силу ряда технических, технологических, тарифных и прочих причин российский Транссиб, будучи основой коридора «Восток – Запад», не может конкурировать на равных с Трансазиатской магистралью как частью Экономического пояса Шелкового пути.

Те же причины, а также недостаточная обустроенность и климатический фактор тормозят превращение Северного морского пути в международный транспортный коридор, способный привлечь немалую часть грузопотоков с южного маршрута, проходящего из Восточной Азии через Индийский океан, Суэцкий канал в Европу.

Согласно договоренностям между руководством РФ и КНР предполагается, что развитие СМП будет тесно сопряжено с проектом «Один пояс, один путь», в рамках которого этот российский коридор позволит диверсифицировать сообщения между КНР и странами Евросоюза. Однако для Китая, сталкивающегося с угрозой блокирования своих перевозок по маршрутам через Индийский океан и строящего сеть своих военно-морских баз по его побережью («Нить жемчуга»), СМП становится важной, но не единственной альтернативой Морскому Шелковому пути для XXI века. Руководство КНР рассматривает и возможность кроссполярных перевозок в Арктике по мере потепления климата в этом регионе и таяния в нем льдов. Это позволило бы практически полностью не зависеть от России и ее СМП, за исключением (в определенной мере) навигационного обеспечения и транспортной безопасности. Руководство КНР делает ставку не только на СМП, но и на развитие Северо-Западного прохода, рассматривая оба арктических маршрута как составные части «Полярного (Ледового) шелкового пути» – морского экономического коридора между Китаем и европейскими странами в Северном Ледовитом океане. Этот коридор рассматривается как важное дополнение проекта «Один пояс, один путь» и оценивается как более безопасный и короткий, чем южное направление. При этом учитывается, что время доставки грузов из КНР в Евросоюз через Малаккский пролив и Суэцкий канал сегодня составляет 35 суток, в то время как Северный морской путь сокращает это время на две недели и уменьшает расстояние перевозок на 6,5 тыс. км<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Сазонов С.Л. Проблемы и перспективы инфраструктурной интеграции РФ и КНР в рамках концепции «ОПОП». Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. №3. С. 15–17.

<sup>2</sup> См.: Иванов В. Силовая составляющая битвы за Арктику // Независимое военное обозрение. 2018. 8 июня.

В целом, можно согласиться с А.В. Криворотовым, отмечающим, что «китайские научные и транспортные организации ведут интенсивную проработку арктических транзитных путей, оценивая маршруты через Россию на общих основаниях. Так, одновременно с транзитом по СМП (в ходе которого китайские суда, кстати, стремятся по минимуму заходить в российские порты) китайцы изучают перспективы судоходства по Северо-Западному проходу через Канадский Арктический архипелаг и по высокоширотному трансполярному маршруту»<sup>1</sup>. В то же время вероятно, что жесткие подходы КНР в отношении СМП и других магистралей, проходящих по территории России, могут быть скорректированы в условиях осложнения международных условий реализации «Одного пояса, одного пути». К этому может подтолкнуть растущее сопротивление развивающихся стран и Запада той модели инвестирования в проекты инициативы «Пояса и пути», которая предполагает полное доминирование китайской стороны при их реализации, а также торговые конфликты КНР с США и ЕС, ограничения сотрудничества Китая с членами НАТО под давлением Соединенных Штатов<sup>2</sup>.

Круги крупного бизнеса Японии, Южной Кореи и других стран АТР, декларируя свой интерес к СМП и Транссибу, не спешат инвестировать в их развитие. Так, к Северному морскому пути присматривается правительство Японии, выразившее заинтересованность в его эксплуатации и развитии его инфраструктуры. На верфях Республики Корея по российскому заказу идет строительство 15 танкеров-ледоколов для перевозки сжиженного природного газа по трассе СМП, однако этим все пока и ограничивается.

Как и российские партнеры в Восточной Азии, некоторые европейские государства лишь декларируют свою заинтересованность в развитии и использовании СМП. В частности, правительством Исландии рассматривается возможность строительства международного порта для крупных судов, следующих по Севморпути<sup>3</sup>. В октябре 2019 г. бизнес-круги Бельгии заявили о том, что их интересует возможность доставки своей продукции посредством СМП в порт Владивостока для поставок на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Криворотов А.В. Политика Китая в Арктике: национальные и международные аспекты. Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 3. С. 20.

<sup>2</sup> Криворотов А.В. Политика Китая в Арктике: национальные и международные аспекты. Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 3. С. 21.

<sup>3</sup> «Арктическая доктрина» США: Северный морской путь будет заблокирован // РИА НОВОСТИ [сайт]. URL: [https://ria.ru/20191018/1559911797.html?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews](https://ria.ru/20191018/1559911797.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews) (дата обращения: 18.10.2019).

<sup>4</sup> Бельгийский бизнес рассчитывает использовать Севморпуть для поставок своей продукции на рынок АТР // Интерфакс – Россия [сайт]. URL: [http://www.interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?sec=1671&id=1074336&utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews](http://www.interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?sec=1671&id=1074336&utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews) (дата обращения: 20.10.2019).

Правительства и компании других стран ЕС оценят перспективы своего участия в развитии СМП с точки зрения его соответствия неким экологическим требованиям. В данной связи следует обратить внимание на заявление президента Франции Э. Макрона в августе 2019 г. на саммите «G 7» в Биаррице о том, что крупнейшая французская логистическая компания CMA CGM (11,6 % на мировом рынке морских перевозок грузов) отказалась от использования СМП, поскольку оно представляет собой значительную опасность для уникальных экосистем Арктики. Вслед за ним премьер-министр Норвегии И.М. Эрикссон Серейде высказалась за проверку Севморпути на соответствие экологическим стандартам морских маршрутов в Северном Ледовитом океане. С точки зрения последних Северный морской путь имеет ряд проблем в сфере проведения поисково-спасательных работ, слаборазвитую инфраструктуру, проходит в суровых климатических условиях, что препятствует превращению маршрута в коммерчески успешный. Крупнейший в мире морской контейнерный перевозчик Maersk (17,7 % мирового рынка морских грузоперевозок), совершив в сентябре 2018 г. рейс по СМП, объявил, что пока путь не представляется ему экономически выгодным<sup>1</sup>.

В октябре 2019 г. американская компания-производитель спортивных товаров Nike и группа по защите окружающей среды Ocean Conservancy объявили, что не будут осуществлять перевозки своей продукции по Северному Ледовитому океану, призвав другие транснациональные корпорации последовать их примеру. С подобным заявлением выступила и немецкая компания Hapag-Lloyd. Ранее судоходная швейцарская компания Mediterranean Shipping Company (MSC) объявила об отказе использовать СМП для контейнерных грузоперевозок между Северной Европой и Азией, мотивировав это решение рисками таяния льдов и утраты биологического разнообразия<sup>2</sup>.

Однако РФ стремится обеспечить экологическую безопасность Севморпути. На нем происходит снижение использования судов на дизельном топливе, а в перспективе намечено наращивание судов с силовыми установками и на ядерном топливе. В августе 2019 г. танкер Совкомфлота «Проспект Королева» прошел всю трассу СМП на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе<sup>3</sup>.

Вместе с тем в широкой евразийской полосе транспортных коридоров «Одного пояса, одного пути», включающей страны Ближнего

<sup>1</sup> См.: Егоров И. Макрон призывает бойкотировать Северный морской путь // Э Вести [сайт]. Дата обновления: 26.08.2019. URL: <http://www.e-vesti.ru/ru/makron-prizyvaet-bojkotirovat-severnyj-morskoj-put/> (дата обращения: 26.08.2019).

<sup>2</sup> Минтранс прокомментировал отказ западных компаний от Севморпути // РИА Новости [сайт]. Дата обновления: 22.11.2019. URL: <https://ria.ru/20191122/1561452722.html> (дата обращения: 05.12.2019).

<sup>3</sup> «Арктическая доктрина» США: Северный морской путь будет заблокирован // РИА НОВОСТИ [сайт]. URL: [https://ria.ru/20191018/1559911797.html?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews](https://ria.ru/20191018/1559911797.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews) (дата обращения: 18.10.2019).

и Среднего Востока, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии сохраняются старые и формируются новые очаги военных конфликтов, создающие риски и угрозы безопасности международных магистралей. К ним относятся пока не урегулированный конфликт в Сирии, чреватая войной ситуация в Персидском заливе и Ормузском проливе в связи с обострением американо-иранских противоречий, очаги исламского фундаментализма в Ферганской долине, перемещение центра международной террористической организации ИГ<sup>1</sup> в Афганистан с возможностью проецирования ее активности на Среднюю Азию и Россию, столкновения буддистов и исламских фундаменталистов в Бирме и др.

КНР в качестве заинтересованной державы - инициатора «Одного пояса, одного пути» готова и намерена применять военную силу, достаточную для стабилизации обстановки, далеко не во всех этих конфликтных зонах<sup>2</sup>. Подобное осторожное поведение Китая проявляется в связи с интернационализированным внутригосударственным конфликтом в Сирии, где Россия, напротив, деятельно поддерживает правительство Б. Асада и осуществляет миротворческие операции. Маловероятным представляется оказание КНР военной помощи Ирану в случае развязывания против него войны Соединенными Штатами и их союзниками по НАТО и Ближневосточному региону (на прошедших в декабре 2019 г. военно-морских учениях Ирана, КНР и РФ «Пояс морской безопасности» отрабатывались лишь задачи по борьбе с терроризмом, пиратством и обеспечению региональной безопасности). РФ, не принимая на себя все бремя потенциальных расходов и проведения оборонительных операций, в состоянии участвовать в сдерживании региональной войны (в том числе с применением оружия на новых физических принципах) и оказать помощь в рамках установившегося военно-технического сотрудничества с Ираном, если от его руководства будет получена просьба об этом. В пользу оказания такой помощи говорит значение Ирана как ключевого звена формирующегося ныне коридора «Север – Юг», координация действий этого государства и России в сфере энергетической дипломатии в качестве крупных стран-экспортеров природного газа, партнерство с РФ в борьбе с международным терроризмом в Сирии.

Применительно к очагам нестабильности в Центральной Азии КНР демонстрирует сегодня несколько большую активность – ведется строительство военно-тренировочной базы НОАК для подготовки афганских военнослужащих в Ваханском коридоре в провинции Бадахшан<sup>3</sup>, образована коалиция КНР, Таджикистана, Пакистана и

<sup>1</sup> Запрещена в РФ.

<sup>2</sup> Семченков А.С. Управление межгосударственными конфликтами в системе обеспечения национальной безопасности России. М.: Социально-политическая мысль, 2006.

<sup>3</sup> См.: В Афганистане появится китайская военная база // Военно-промышленный курьер [сайт]. Дата обновления: 29.08.2018. URL: <https://vpk-news.ru/news/44657> (дата обращения: 29.08.2018).

Афганистана для борьбы с терроризмом и стабилизации обстановки в Центральной Азии, фактически – для защиты Шелкового пути<sup>1</sup>. Однако и эта активность пока не выходит за рамки помощи в области боевой подготовки, координации между центральными органами военного управления деятельности по планированию борьбы с международным терроризмом. Китай не имеет прямых обязательств по оказанию военной помощи Киргизии, Таджикистану, Афганистану и другим уязвимым к угрозам ИГ и исламистских формирований странам Центральной Азии. Максимум, на что может пойти КНР – обеспечить безопасность магистралей с помощью китайских частных охранных организаций. Россия совместно с союзниками взяла на себя ответственность за безопасность в Средней Азии вслед за образованием ОДКБ и готова в случае появления военной опасности применить войска Центрального военного округа для нейтрализации угрозы международного терроризма.

Сложившаяся нестабильная ситуация в зоне «Одного пояса, одного пути» ставит перед Российским государством задачу разработки и реализации стратегии активных действий по получению геополитического контроля над ключевыми участками международных транспортных коридоров, проходящих южнее ее территории. Непростая военно-политическая обстановка и нестабильность в этой части дальнего зарубежья делают востребованным у расположенных там государств успешный опыт миротворчества и разгрома международных террористических формирований, которым располагает Россия. В обмен на оказание политической, дипломатической и военной помощи дестабилизируемым странам РФ могла бы получить от них права на совместный с ними контроль, доступ к данным коридорам, участие в их развитии и управлении ими, обеспечение их безопасности на возмездной основе. Представляется, что совокупность этих мероприятий позволит реализовать транзитный потенциал нашей страны и компенсировать снижающие его риски экономического, финансового, технического и политического характера.

Существование и потенциальное разрастание очагов нестабильности в ряде стран-участников Экономического пояса Шелкового пути, безусловно, может сыграть в пользу переориентации грузопотоков с коридоров южного направления на российские транспортные коммуникации, однако это не отменяет неотложной необходимости их модернизации и удешевления перевозок по ним. Целесообразно в этом контексте ускорить развитие коридоров «Север – Юг», «Приморье-1» и «Приморье-2», кроссполярных воздушных коридоров, проработать вопросы о строительстве трансиранского судоходного канала, магистрали «Токио – Дублин», завершении строительства Транскорейской магистрали. Наряду с этим необходимо

<sup>1</sup> См.: Храмчихин А.А. Пекин переходит в наступление // Независимое военное обозрение [сайт]. Дата обновления: 16.11.2018. URL: [http://nvo.ng.ru/realty/2018-11-16/1\\_1022\\_beijing.html](http://nvo.ng.ru/realty/2018-11-16/1_1022_beijing.html) (дата обращения: 16.11.2018).

не допустить бесконтрольное открытие внутренних водных путей России, строительство альтернативных Транссибу судоходных каналов по территории юга нашей страны между Азово-Черноморским и Каспийским бассейнами, а также аналогичного канала между данными морями через Азербайджан, Грузию и РФ.

### БИБЛИОГРАФИЯ

1. Несоленая А.К. Приоритеты развития отечественного железнодорожного транспорта в посланиях Президента Федеральному Собранию Российской Федерации // Вестник Российской нации. 2011. Т. 6. № 20. С. 123 – 131.
2. Сазонов С.Л. Проблемы и перспективы инфраструктурной интеграции РФ и КНР в рамках концепции «ОПОП». Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений (Круглый стол в ИДВ РАН) // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 3. С. 15 – 17.
3. Семченков А.С. Управление межгосударственными конфликтами в системе обеспечения национальной безопасности России. – М.: Социально-политическая мысль, 2006. – 348 с.

### REFERENCES

1. Nesolenaya A. K. Priorities of development of domestic railway transport in the President's messages to the Federal Assembly of the Russian Federation [*Prioritety razvitiya otechestvennogo zheleznodorozhnogo transporta v poslaniyakh Prezidenta Federal'nomu Sobraniyu Rossiyskoy Federatsii*] // Bulletin of the Russian nation. 2011. Vol. 6. No. 20. P. 123 – 131.
2. Sazonov S. L. Problems and prospects of infrastructure integration of the Russian Federation and China within the framework of the «Belt and road» concept. Actual problems of modern Russian-Chinese relations (Round table at the Institute of Far Eastern studies, RAS) [*Problemy i perspektivy infrastrukturnoy integratsii RF i KNR v ramkakh kontseptsii «OPOP». Aktual'nyye problemy sovremennykh rossiysko-kitayskikh otnosheniy (Kruglyy stol v IDV RAN)*] // Problems of the Far East. 2019. No. 3. P. 15 – 17.
3. Semchenkov A.S. International conflicts regulation in the system of protecting national security of Russia [*Upravleniye mezhgosudarstvennymi konfliktami v sisteme obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossii*]. – Moscow: Socio-political Thought, 2006. – 348 p.

*ЗОЛОТАРЕВ Сергей Петрович  
профессор, Ставропольский  
государственный аграрный  
университет,  
Ставрополь, Россия  
zolotarev26@yandex.ru*

*ZOLOTAREV Sergey Petrovich  
Professor, Stavropol State  
Agrarian University,  
Stavropol, Russia  
zolotarev26@yandex.ru*

## **Закономерности исторического познания как философско-эпистемологическая проблема/Regularities of historical cognition as a philosophical-epistemological problem**

### **Аннотация**

Рассмотрены новые философские подходы в понимании истины и истины бытия. Обоснованы научные подходы рассматривающие категорию «истина» с учетом существующего интернет пространства и его глобального влияния на человека имеющего эпистемологического смысла. Обоснована проблема о существующей реальности или «объекты» как они бытуют «сами по себе» не являются социальным продуктом деятельности коммуникативной личности, имеют конкретный исторический опыт приобретения знания, посредством применения опытно-экспериментального метода. Сделан вывод, о необходимости решение проблем поиска истины в новых информационных коммуникациях личности затрагивает культурно – исторические основы российского общества, оказывая не всегда положительное влияние на жизнь конкретного человека и многих социальных групп.

### **Ключевые слова**

Познание; истина; коммуникативное общество; эпистемология.

### **Abstract**

New philosophical approaches to understanding the truth and the truth of being are considered. The scientific approaches that consider the category of "truth" are justified, taking into account the existing Internet space and its global influence on a person with an epistemological meaning. The problem of the existing reality or "objects" as they exist "by themselves" are not a social product of the activity of a communicative person, they have a specific historical experience of acquiring knowledge through the use of the experimental method. It is concluded that the need to solve the problems of the search for truth in the new information communications of the individual affects the cultural and historical foundations of Russian society, not always having a positive impact on the life of a particular person and many social groups.

### **Keywords**

Cognition; truth; communicative society; epistemology.

Проблемы исторического познания и сознания в последние десятилетия проявляются у многих философов и ученых в их трудах. Подобный интерес к указанной проблеме возрос благодаря кризису начала XX века, произошедшему в логическом и математическом изучении разнообразных типов рациональности в сфере познания и сознания, присущих современному человеку и коммуникативному обществу.

Бытующие философские и научные теории, такие как неомарксизм, неопрагматизм, неолиберализм и прочие предлагают свои модели по решению проблем скептицизма, релятивизма и неопределенности посредством «модернизации» исторических рациональностей в сфере развивающегося медиа пространства и социальных сетей. Предлагаемые модели по решению социально-исторической рациональности являются научным вектором разрешения актуальных проблем субъективной и объективной реальности, но и ее вероятности и актуальности при осуществлении и применении методов и форм социально-исторического познания.

Применение принципа «плюрализма мнений» содержащей сложный механизм постнеклассических форм (прагматическая, лингвистическая, экзистенциально-герменевтическая и др.) является социальной реальностью. Данная ситуация имеет научный дуализм проявляющийся в том, что представители классической парадигмы по обоснованию «истины» в современном коммуникативном обществе не достигают научного положительно результата. Это связано с тем, что философы рассматривающие категорию «истина» с учетом существующего интернет пространства и его глобального влияния на человека не находят важнейшего эпистемологического смысла. С точки зрения философии и методологии науки категория «истина», рассматривается как нечто архаичное и мифологичное, подлежащее решительной «деконструкции» преграде на пути человеческого познания.<sup>1</sup>

Появившиеся противоречия между классическим и современным пониманием категории «истина» породили наступления революционных преобразований в методологии и философии науки. Классическая теория познания «истины» основана на исторических и традиционных формах отражения социальной реальности, в противоположность ей методология и философия науки идентифицирует полученные научные знания в различных областях, посредством рашения проблемы природы истины.<sup>2</sup>

Происходящие проблемы относятся к мировым и основываются на переосмыслении устаревших мировоззренческих систем и общественных практик. Отсутствие универсального определения

<sup>1</sup> Фейерабенд П. Против метода: очерк анархистской теории познания / пер. с англ. А. Л. Никифорова. – М.: АСТ: ХРАНИТЕЛЬ, 2007. 413 с.

<sup>2</sup> Зотов А.Ф. Современная западная философия: Учебник. Автор Зотов А.Ф. – М.: Высш. шк., 2005. – 781 с.

«истина», способствует развитию духовно-культурного и религиозного кризиса, в связи с появлением Интернета и иных социальных коммуникативных сетей. Одним из механизмов развития кризиса в обществе является переоценка лингвистического, эпистемологического, онтологического, коммуникативного и иных, идей логического эмпиризма и философии анализа. В конце XX века, некоторые философы пытались разрешить проблему истины, посредством различных философских направлений, таких как «эмпиризм» – представители Б. Рассел, Л. Витгенштейн, Дж. Мур, марксизм – представители В.И. Ленин, Л.Д. Троцкий и многие другие.

Философский подход к решению проблемы «истина» сталкивается с особенностями рассмотрение «истины» со сложностью ее этимологического универсального понимания. Философская позиция Ж. Дерриды, по данной проблеме заключается в том, что в гуманитарных науках сформировалось три важнейших неклассических направлений определения истины, составляющих оппозицию классической. В настоящий период времени, существует теория прагматизма (С. Пирс, У. Джемс и др.), лингвистическая (Л. Витгенштейн, Б. Рассел, М. Шлик и др.) и экзистенциально-герменевтическая (М. Хайдеггер) концепции истины.

Прагматическая доктрина в определении категории «истины», определяется в трудах немецкого философа Ф. Ницше. По мнению философа, все научные теории не имеют референциального ядра, соответствующие интересам личности и общества во всем его многообразии.

В соответствии с эпистемологической теорией прагматизма, поиск истины необходимо рассматривать с идеей практической полезности для личности в конкретную историческую эпоху. Эту позицию, поддерживает Ч. Пирсу, он считает, что истина – это сущность практического действия в определенную историческую эпоху в обществе, включающее в свою структуру бытийно-онтологические и рационально-логические теории. В данном случае, автор указывает на формирование категории истина в реальную историческую эпоху, а не использовать шаблон «истины» предыдущего времени. Автор полагает истина растворяется в знании, потому что «они помогают приходить нам в удовлетворительное отношение к другим частям нашего опыта». Поскольку «любая идея полезна в той мере, в какой она истинна, а истинна постольку, поскольку полезна».<sup>1</sup>

По нашему мнению, прагматическая теория установления истины выполняет задачу «согласования идеи с действительностью» и возможности личности применить ее в собственную практическую жизнь. Поскольку истина воплощает в практическую жизнь собственные принципы и нормы.

Представление об истине, с точки зрения М. Хайдегера должна

<sup>1</sup> Джеймс В. Вселенная с плюралистической точки зрения / В. Джеймс. – М.: Космос, 1911. – 235 с.

быть разработана в рамках «экзистенциально-герменевтической» теории. По мнению философа, истина – должна существовать и развиваться в рамках экзистенциально-онтологической теории бытия человека. Кроме того, истина должна выявлять сущность человеческого бытия и рассматриваться как проявление событийности в практической деятельности человека.

Постижение бытия и истины бытия в рамках данной парадигмы не представляется возможным как явление научной рациональности. Тем не менее, универсальный характер методов и принципов построения истины бытия, основывается на онтологии, гносеологии, науке и т.п. что может привести к научному тупику.

Эту дилемму, попытался решить Э. Гуссерль, посредством их разграничения и распознавания применяя феноменологический метод, для объяснения кризиса происходящего в науке. Теория М. Хайдегера об истине основана на онтологии и имеет связь с досократической интеллектуальной традицией. Автор представил идею истины не в точном ее понимании с позиции античных философов, а переосмыслил ее с позиции «непотаенности», «нескрытости» бытия. Сущность Хайдегеровской парадигмы в понимании истины раскрывается в сублимации формы реальности человеческого существования и механизма постижения его истинного значения, раскрывающегося в границах бытия, как социальной реальности.

Таким образом, автор полагает, что истина и истина бытия по своей форме и содержанию имеют одно философское понимание. Отражение истины как существующей реальности – это герменевтический процесс, развертывающийся на более высоком теоретическом, чем гипотетико-дедуктивном, рационально-логическом обследовании. В связи с отсутствием универсального понятия истины и попытка обосновать ее с позиции этимологической формулировки, приводит исследователей к неудаче. Мы полагаем, что этот путь не эффективный и противоречивый, так как язык является отправной точкой, а его форма выступает как независимая от содержания сущность, не имеющая связи с рациональным пониманием природы и общества. Эту концепцию поддерживает Л. Витгенштейн, считая «действительность сопоставляется с предложением», а «...предложение имеет смысл независимо от фактов»<sup>1</sup> и, если оно «... истинно, соответствующее событие существует, если же оно ложно, то такого события нет».<sup>2</sup>

Эта теория имеет иную версию, выраженную в том, что «Не человек говорит о себе посредством языка, а язык говорит о себе посредством человека». Обращаться к реальности как истинной причине рациональности и объекту рефлексивного мышления, способствует вступлению в зону антонимично акцентированных

<sup>1</sup> Сергеев, Дмитрий Валентинович. Основы культурно-семантического анализа [Текст]: учебно-методическое пособие / Д. В. Сергеев ; Забайкальский гос. гуманитарно-педагогический ун-т им. Н. Г. Чернышевского. – Чита: ЗабГГПУ, 2011. – 75 с.

<sup>2</sup> Там же. – С.30.

противоречий физики и метафизики, рационального и эмпирического, естественного и искусственного, теории и опыта, интуитивного и логико-дискурсивного, этики и логики, повседневного и не повседневного, традиционализма и инновационного объяснения и понимания и т.д.

Имея в своем распоряжении теории о понимании человеком природы и социальной среды, на основе духовно-культурной эволюции, можно полагать, что противоречия и пределы идентичности феноменов разума обыденности и построений рефлексирующего мировоззрения, сходятся с «линиями» границ «естественно возникших» и «искусственно созданных» оснований предметно - практического эксперимента.

Игнорирование антагонизма между натуральным и искусственным в природе человека их взаимопроникновение, и влияние друг на друга позволили бы сохранить многовековую традицию сообщения принципиально значимой роли учета этих различий.

Для осмысления закономерной организации и воспитания общества, в практике которого были обнаружены и распознаны среда культуры (естественное) и цивилизации (искусственное).

В сознании существует область рефлексивных и нерефлексивных уровней, что составляет повседневный практический опыт на основе научно-теоретических конструкций. Бытийное сознание – является одной из форм осмысления действительности, направленной на обусловленные ценностно-целевые предписания. Однако, математическое естествознание, техно-наука и объединение социогуманитарных наук не включают в свою структуру «...каких-либо рекомендаций об антропологических и культурно-цивилизационных последствиях применения собственных достижений».<sup>1</sup>

Мы полагаем, что существующая зависимость от употребления всевозможных субъективных интересов (индивидуальных или групповых) в современном обществе отражает надобность использовать аксиологически проверенные лингвистически точные и удостоверяемые данностями чувственного восприятия, невидимые для рефлексирующего мышления истины благоразумного значения. По своей структуре, они состоят из общепринятых правил поведения, принципов, убеждений и оценок, рецептов действия и др., отражающих сущность национальной традиции.

Социально-историческое понимание истины, рассматривается на основе рационализма и обычаев возведенных в ранг обязательных норм, регулирующих любые познания реальной действительности в конкретный исторический период развития общества. Проблема поиска путей отличия истины от лжи, рассматривается с точки зрения традиционных норм как основного источника знания

Эта парадигма имеет одностороннюю эпистемологическую область знания, появляющегося не на основе теоретических доказательств, а с помощью приобретенного «опыта сознания», «жизненного опыта»,

<sup>1</sup> Фейнман Р., Лейтон Р. Фейнмановские лекции по физике в 9-ти томах. Т.1. – М., 2016. – С. 11.

«исторического опыта», «опыта поколений», «опыта мира», на основе теории и практической деятельности человека.

Тем не менее, признание эпистемологического знания в раскрытии сущности истине не является завершенной теорией по вопросу истины бытия человека как основного принципа реальной действительности. Эта концепция возникла, благодаря теории «жизненного мира» сформированного Э. Гуссерлем. Эта теория нашла свое дальнейшее развитие в трудах А. Щюца, считавшего, что «...повседневный мир... интерсубъективен... ибо мы живем в нем как люди среди других людей...это мир культуры, ибо с самого начала жизненный мир есть для нас универсум обозначений, то есть смысловая сеть, которую мы должны проинтерпретировать и мир смысловых взаимосвязей, которые мы устанавливаем лишь посредством нашего действия в этом мире».<sup>1</sup>

Возникающие теории и эпистемологические принципы в науке, философии, религии, искусстве и технике, раскрывают огромный мир природы и общества, а так же жизненную позицию личности с ее инициативностью в поиске истины. Взаимодействие направленность человека на познание истины, может быть рассмотрена с позиции механистического рационализма, основанного на эпистемологическом обращении личности на уровень свое мышления. Его надприродные теории, созданные на научно-теоретической системе «склоняются» на уровень антропологической теории понимание человеком категории истина.<sup>2</sup>

Более того, стремление установить научную теорию на основе логики, математики и экспериментальной социологии не являются продуктивными, а в некоторых случаях достоверными. Разрешить конфликт «распада структур рефлексирующего мышления», (М. Хайдеггер) основан на теории взаимодействия науки и филологии в виде социальных игр. По мнению Л. Витгенштейна, перенос специального языка науки на практическую деятельность человека, может привести общество к деградации, в связи с многочисленными правилами языковых игр.

Автор считает, что научное толкование существующих языков в общественном развитии посредством искусственных и математических наук не имеет научной перспективы. В настоящее время, эту проблему пытаются решить некоторые ученые, в рамках социальной эпистемологии основываясь на свершившихся исторических фактах в данной области знания. Среди ученых изучающих данную проблему, существует определенные противоречия по выбору предмета и

<sup>1</sup> Булычева А. А. Современные практики работы с пользователями в муниципальной библиотеке [Электронный ресурс] / А. А. Булычева // Научное обозрение : электрон. журн. – 2017. – № 2. – 166с.

<sup>2</sup> Сидорина Т.Ю. Социокультурная парадигма труда в условиях модернизации экономики и общества // X Международная научная конференция по проблемам развития экономики и общества: в 3 кн. – М.: Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2010. Кн. 3. С. 299-305.

метода исследования в рамках социальной эпистемологии.<sup>1</sup>

На наш взгляд, наиболее верным процесс отражения истины с точки зрения методологии и эпистемологии истории является произведение Р. Дж. Коллингвуда «Идея истории». Автор утверждает, что история имеет научный характер, так как она опирается на собственную разработанную методологию в рамках эпистемологии, сделав акцент на проблемы социально-исторической субъективности.

Основы исторического знания и сознания противоречивы, так как история является, прежде всего, учебной дисциплиной и в ней историческое познание отражается в различных формах развития цивилизаций человеческого общества. Историческое знание опирается на различные типы традиций и представлений нашедших свое понимания посредством национальных мифов, легенд, рассуждений, утопических теорий, популярных исторических фактов и т.п. Чем больше количество различных существующих во времени форм и исторических познаний, тем больше возможностей для создания эффективной парадигмы по установлению истины бытия исторического сознания.<sup>2</sup>

Разнообразные механизмы в отражении исторического сознания могут иметь объяснения на основе качественных и количественных оснований. Определенная классификация и систематизация может быть исследована в границах доказанной научной теории по рассмотрению и определению исторического сознания. Перед научным сообществом по данной проблеме возникает дилемма, какая научная теория даст положительный эффект в исследовании исторического сознания. Знаменитый американский прозаик Сэмюэл Фуллер предложил данную проблему рассмотреть с точки зрения социальной эпистемологии, так как она является междисциплинарным научным направлением, которое исследует историческое знание как социально обусловленный факт истины бытия.<sup>3</sup>

Представитель социальной эпистемологии исследуют историческое знание как единый механизм, состоящий из гуманитарного изучения и его социального контекста. Гуманитарные и общественные науки разделяют предмет изучения исторического знания в рамках определенной исторической эпохи. Кроме того, общеизвестным является тот факт, что историческое и философское знание так же действует в границах исторического знания. Это является научным аргументом того, что историческое знание поиска истины использует философско-эпистемологической обыкновения, в

<sup>1</sup> Борисова М. С. Стратегическое управление жизнеспособностью организации на основе применения системы сбалансированных показателей [Текст]: монография. – М.: Русайнс, 2016. – 199 с.

<sup>2</sup> Кожурин А.Я. В.В. Розанов и герменевтическая традиция в России // Вестник СПбГУ, Философия и конфликтология. 2017. Т.33. с. 465-476.

<sup>3</sup> Fuller S. On regulating What is Known: A Way to social Epistemology //Synthese. V.73, 1987, p.147.

конкретном обществе в определенную эпоху.

Некоторые ученые полагают, что развитие социальной эпистемологии в рамках философии, может иметь научную перспективу универсального определения и построения системы эпистемологии истории как исторического, псевдоисторического и внеисторического знания как состоявшейся научной теории в определенную историческую эпоху.

Кроме того, социальная эпистемология не использует в своей доктрине метафизическое и историческое мировоззрение, для объяснения развития его форм и методов в социокультурном обществе. Такое развитие научной мысли имеет перспективу, так как отсутствует достаточное количество научных трудов и теорий по изучению синтетического и природного объекта социально-исторического познания с позиции философско-эпистемологических предпосылок.<sup>1</sup>

Существующие многочисленные философские и социологические теории, основанные на изучении понимания истины и истины бытия на существующей теории познании современного коммуникативного общества.

Таким образом, для информационного общества XXI века характерна смена научных парадигм в решении проблемы понимания истины и истины бытия и обстоятельств по принятию предлагаемых различных теорий и утверждений. В прошлом веке в научных кругах существовало мнение о том, что проблемы истинности социально-исторического знания являются методологически обоснованными, познание истины возможно только в развитии системы различных научных методов, то в настоящее время существует иной подход в решении рассматриваемой проблемы. Современная философия предлагает исследовать проблему истины и истины бытия с позиции изучения ее всеобщности и взаимообусловленности, в том числе и с социально-исторической теории познания истины.

Основной причиной в развитии и систематизации теорий скептицизма и релятивизма в постижении этапов развития исторического процесса – является внедряемая социальной эпистемологической теорией, некоторых категорий позволяющих отделить социально-историческое знание от его референциального выбора. Основной задачей социальной эпистемологии является необходимостью понимания существа социальных противоречий в современном российском обществе (выступление молодежи в поддержку блогера Навального от 23.01.2021 года).

Неповторимость и особенность происходящих процессов в современном российском обществе обусловлено рядом субъективных и объективных факторов происходящих в становлении «нового» российского государства. Прежде всего, этими факторами являются

<sup>1</sup> Миркиртумов И.Б. Философская логика: трилемма номологии, социологии и физиологии // Философские науки. 2017. №1. С. 85-94.

беспрецедентное развитие социальных сетей, Интернета, средств массовой коммуникации. Наступила научная эра развития информационных технологий и различных средств коммуникации, как отдельной личности, так и всего мирового сообщества людей.

Решение проблем поиска истины в новых информационных коммуникациях личности затрагивает культурно – исторические основы российского общества, оказывая не всегда положительное влияние на жизнь конкретного человека и многих социальных групп. По нашему мнению, в кратчайшие сроки необходимо создать антропологические и исторические теории, для реализации условий по применению на практике эффективных механизмов создания эпистемологической оценки его возможностей и границ применимости методологических, концептуальных и терминологических средств для стабилизации понимания критериев истина. Теоретические и практические знания собственной истории, понимания перспективы развития российского общества, особенно среди молодежи, должно стать не только первостепенной задачей государства, но и политических партий, общественных организаций и педагогов, как в начальной школе, так и в Вузах.

### БИБЛИОГРАФИЯ

1. Витгенштейн Л. Избранные работы / Пер. с нем. и англ. В. Руднева. – М.: Издательский дом «Территория будущего», 2005. – с. 440.
2. Глюксманн А. Философия ненависти [Текст] / Глюксманн А.; Пер. с фр. А. Демина. – М.: АСТ: АСТ МОСКВА: Транзиткнига, 2006. – 285 с.
3. Джеймс В. Вселенная с плюралистической точки зрения / В. Джеймс. – М.: Космос, 1911. – 235 с.
4. Кирвель Ч. С., Стрельченко В. И. Глобализация и проблема сохранения цивилизационного и социокультурного многообразия человечества // Единство образовательного пространства как междисциплинарная проблема: сб. науч. тр. / РГПУ, Сев.-Зап. отд-ние РАО, Герцен. филос. о-во. – СПб., 2012. – С. 27-33.
5. Ницше Ф. Генеалогия морали (памфлет). // Фридрих Ницше. Избранные произведения в 2-х книгах. Книга 2. По ту сторону добра и зла. / Составитель Иванова М.Ш. М. 1990. С. 5-147.
6. Фейерабенд П. Против метода: очерк анархистской теории познания / пер. с англ. А. Л. Никифорова. – М.: АСТ: ХРАНИТЕЛЬ, 2007. 413 с.

### REFERENCES

1. Wittgenstein L. Selected works [*Izbrannyye raboty*]. and Eng. V. Rudneva. – M.: Publishing house "Territory of the future", 2005. – p. 440.
2. Gluksmann A. Philosophy of hatred [*Filosofiya nenavisti*] / Gluksmann A.; Per. with fr. A. Demin. - M.: AST: AST MOSCOW: Tranzitkniga, 2006. – 285 p.
3. James V. The universe from a pluralistic point of view [*Vselennaya s plyuralisticheskoy tochki zreniya*]/ V. James – - M.: Kosmos, 1911. - 235 p.
4. Kirvel Ch. S., Strelchenko V. I. Globalization and the problem of preserving the civilizational and socio-cultural diversity of mankind [*Globalizatsiya i problema sohraneniya civilizatsionnogo i sociokul'turnogo mno-*

*goobraziya chelovechestva*]/ Unity of the educational space as an interdisciplinary problem: collection of scientific tr. / RSPU, Sev. - Zap. RAO Department, Herzen. philos. o-vo. - St. Petersburg, 2012. - p. 27-33.

5. Nietzsche F. Genealogy of Morals (pamphlet) [*Genealogiya morali (pamflet)*]/ Friedrich Nietzsche. Selected works in 2 books. Book 2. Beyond Good and Evil. / Compiled by Ivanova M. Sh. M. 1990. pp. 5-147.

6. Feyerabend P. V. metoda: an essay on the anarchist theory of knowledge [*Protiv metoda: ocherk anarhistskoj teorii poznaniya*]/ per. s ang. A. L. Nikiforov. - M.: AST: THE GUARDIAN, 2007. 413 p.

---

---

## АСПЕКТЫ

### ASPECTS

---

---

**ЗОЛОТАРЕВА**

*Татьяна Николаевна*

*магистрант, Северо-Кавказский  
федеральный университет,  
Ставрополь, Россия  
vor4yn@mail.ru*

**ZOLOTAREVA**

*Tatyana Nikolaevna*

*Master's Student, North Caucasus  
Federal University,  
Stavropol, Russia  
vor4yn@mail.ru*

### **Коммуникация культур в современном обществе: философский аспект анализа/Communication of cul- tures in modern society: a philosophical aspect of analysis**

#### **Аннотация**

Рассматриваются концепции по модификации межкультурных взаимоотношений в современном обществе. Проведен анализ причин и перспективных направлений по влиянию социальных сетей на развитие культуры в коммуникативном обществе. Сделан акцент на то, что социокультурное пространство культуры развивается в рамках национальных и исторических особенностей определенного общества. Приведены точки зрения ученых о том, что современные культуры подвержены влиянию средств массовой информации на личность, что в значительной степени не всегда соответствует потребностям духовной и материальной культуры конкретного общества. Сделаны выводы о том, что существующие в обществе коммуникативные процессы отражают существенные противоречия и нацелены на защиту культурной, религиозной и этно-конфессиональной идентичности современного общества.

#### **Ключевые слова**

Общество; коммуникации; культура; информация.

#### **Abstract**

The article deals with the concepts of modification of cross-cultural relations in modern society. The analysis of the reasons and promising directions for the influence of social networks on the development of culture in a communicative society is carried out. The emphasis is placed on the fact that the socio-cultural space of culture develops within the national and historical characteristics of a particular society. The article presents the points of view of scientists that modern cultures are subject to the influence of the mass media on the individual, which to a large extent does not always meet the needs of the spiritual and material culture of a particular society. It is concluded that the existing communication processes in society reflect significant contradictions and the protection of their cultural, religious and ethno-confessional identity of modern society.

## Keywords

Society; communications; culture; information.

В современном динамически развивающемся обществе большинство межкультурных взаимоотношений модифицировались в глобальную конфронтацию. Быстрое развитие транспортных средств передвижения и появление новых видов передачи информации значительно изменили политическое и экономическое устройство государств.

Многочисленные международные конфликты происходят, в большей мере, под влиянием публикуемых оценок, установок и призывов при непосредственном участии социальных сетей, контролируемых небольшой группой людей, не входящих в органы государственной власти. По нашему мнению, различные культуры и их содержание уникальны по своей природе и влиянию на человека и общество.

Существует мнение о том, что культурная идентичность и ее значимость усиливают воздействие существующих социокультурных ценностей на общество. Однако любая культура имеет глобальное отличие от других культур, связанным со становлением и развитием особого исторического социокультурного пути. Кроме того, любая развивающаяся современная культура подвержена особым нормам и правилам, не зависимым от государственной формы правления.

Социокультурное пространство культуры формируется в рамках национальных и исторических особенностей конкретного социума. Тем самым, сфера влияния культурных ценностей распространяется не только на общественные отношения, но на религию и науку. В связи с этим – существует необходимость по выявлению характерных моделей и путей формирования новых задач и направлений в развивающемся информационном обществе.

По нашему мнению ученый, занимающийся пробелами становления и развития культуры, не должен абсолютизировать пересказанные кем-то исторические события и частное мнение участника исследуемого исторического события.

Современные средства коммуникации представляют значительно большее количество различной исторической и иной информации, чем это было в прошлом столетии. Современное общество изобилует различными и многообразными сведениями о религиозных конфессиях, ценностных ориентирах человека и общества, о иных культурах и традициях в других государствах.

Тем не менее, невзирая на различия существующих культур, наличествует их общий признак, выраженный в ее диалогическом характере. Диалог различных культур развивается в процессе бытия как вектора взаимоотношения человека с обществом и природой, что оказывает непосредственное влияние на мировоззрение человека.

Для объяснения оснований бытия моделей и механизмов коммуникативных культур, необходимо выяснить весь алгоритм взаимодействия и механизм образования культурных ценностей.

Мы полагаем, что одной из структур, входящих в коммуникацию, является различный тип культур, прошедших длительный исторический путь своего развития. Развитие культуры происходит по пути создания различных текстов и преданий, которые являются алгоритмом накопления всевозможных знаний. Одним из примеров служит становление и развитие европейской культуры в XXI веке. Негативной стороной формирования этой культуры является стратификация общества на основе социального нигилизма, навязывании собственного мнения руководителями массмедиа потребителям информации накапливающейся в социальных сетях.

Очевидным является тот факт, что европейские граждане в последние десятилетия перестали читать литературу различного направления, от научной до художественной, а предпочитают находить желаемую информацию, которая изобилует в интернете.

Подобная тенденция опасна тем, что формирование культуры у человека происходит на основе существующей информации уже кем-то обработанной и «выложенной» в социальную сеть.

Современные культуры подвержены влиянию средств массовой информации на личность, что в значительной степени не всегда соответствует потребностям духовной и материальной культуры конкретного общества. Анализ исторических путей развития социума, указывает на тот факт, что наиболее живучими являются те культуры, которые включают в собственную структуру другие культуры, но с предварительной их адаптацией к своим стандартам. Современная культура большинства государств переживает определенный кризис, выражающийся в том, что не существует определенных алгоритмов и схем по перспективному развитию коммуникативной культуры на благо человека и общества. Кроме того, описание существующих форм и тенденций в развитии современной культуры имеет разносторонний, а в некоторых случаях и противоречивый характер<sup>1</sup>.

Помимо этого, данные обстоятельства в развитии коммуникаций культуры, порождает многочисленные социокультурные проблемы в обществе. По мнению С. Бенхабиба, «Под радикальным или мозаичным мультикультурализмом, я понимаю точку зрения, согласно которой группы людей и культуры представляют собой четко разделенные и идентифицируемые общности, которые сосуществуют друг с другом подобно элементам мозаики, сохраняя жесткие границы. В основе моей трактовки комплексного культурного диалога, напротив, лежит не визуальная, а звуковая метафора. Нам следует рассматривать человеческие культуры как постоянное создание, изменение и сужение

<sup>1</sup> Юрданова, В. Н. Коммуникативная роль языка в пространстве бытия человека [Текст] / В. Н. Юрданова, Т. И. Бармашова // Вестник Воронежского государственного университета. Сер.: Лингвистика и межкультурная коммуникация. – 2013. – № 2. – С. 24-29.

воображаемых границ между «нами» и «другими», «другой» всегда также внутри нас, он один из нас. Мы становимся сами собой только потому, что отличаем себя от реального, а чаще – воображаемого «другого»»<sup>1</sup>.

Противоречие между культурами способствует акцентуации внимания среди ученых и приводит к общественному обсуждению социально-культурных проблем современности. Одним из значимых противоречий, существующих в современной коммуникационной культуре, является мировоззрение ученого, который учреждает новые парадигмы исследования границ развивающейся культуры. Взаимодействия между различными культурами в современном обществе основывается не только обсуждении векторов ее развития, но и разработки научной стандартизации.

Сближение и взаимопроникновение различных международных культур и религиозных конфессий, по мнению К. Ясперса, является основной задачей нынешнего поколения людей. Он считает, что любая культура не может развиваться без влияния на нее других. В своем развитии культура опирается на свое историческое прошлое и ценностные ориентиры других национальных культур. В любой культуре существуют основные цели, а именно: утилитарная и познавательная<sup>2</sup>. Сосуществование различных культур возможно на условиях консенсуса и равноправия, невзирая на их отличие, особенности и время существования в мировой культуре.

Современный человек является «продуктом», «состоящим» из традиций различных языковых групп и народностей. Вносят вклад в этот процесс и значительные потоки миграции, происходящие по политическим, экономическим и иным причинам. Это привело к тому, что в современном обществе сохранились единичные «чистые» нации и языковые группы людей.

Нации и народности, которые не подвержены влиянию других культур, существуют по сути лишь как фантастические образцы в интернет - пространстве. Для толерантного отношения одной культуры к другой, необходимо создание научной теоретической стратегии и норм всеобщего уважения между народами.

Процесс взаимопонимания между культурами сталкивается с проблемой отчуждения и непонимания особенностей культурных связей и ценностей. Задачей по сближению между культурами зависит как от их желания, так и от сохранения независимости друг от друга. С одной стороны, при взаимодействии культур, происходит по пути формирования аналогичных семиотических эквивалентов. Культура, формируя идентичные ноуменальные структуры и языковые общности,

<sup>1</sup> Бенхабиб С. Притязания культуры: равенство и разнообразие в глобальную эру / С. Бенхабиб / Пер. с англ. под ред. В.Л. Иноземцева; Центр исследования постиндустриального общества. – М.: Логос, 2003 (ГУП ИПК Ульян. Дом печати). – 213 с.

<sup>2</sup> Каган М. С. Мир общения: Проблема межсубъектных отношений / М.С. Каган. – М.: Политиздат, 1988. – 213 с.

развивается как единичная форма способная к дальнейшему развитию и совершенствованию.

С другой стороны, культура имеет свою неповторимую бытийность и универсальность своих семитических знаков. Для сближения различных культур ученым необходимо создать систему для диалога, которая будет состоять из особенностей научного мировоззрения исследователя, народного искусства, обычаев и иных ценностных установок культур. Кроме того, взаимопонимание между культурами достигается на уровне консенсуса между «существующим» и «предлагаемым». Эта проблема основана на том, что нужно принять в собственную культуру предложенные ценности, которые не всегда находят правильное понимание в умах большинства населения. Особенности принятия или непринятия культурных ценностей другой культуры отображаются в следующих проблемах:

- 1) определенный стиль культуры;
- 2) время и способы проникновения «чужой» культуры;
- 3) уровень творческого диалога культур;
- 4) «близость» или «удаленность» духовного единства культур.

Ю. Хабермас, считает, что процесс взаимопроникновения одной культуры в другую возможен в коммуникативном пространстве при условии создания универсальных ценностей и норм, принятых в обоих или нескольких обществах, стремящихся к объединению<sup>1</sup>. В данном направлении философ указывает на проблему, состоящую в том, чтобы понять уровень рациональной аргументации с учетом того, какие существуют принципы в обеих или нескольких культурах.

Другая проблема связана с научным пониманием категории «смысл». Личность, в значительной части своей активной жизнедеятельности, использует категории «понимания» и «уяснения», т.е. оценивает для себя социально значимые культурные объекты. Коммуникативное взаимодействие предполагает определенный выбор предлагаемых норм и ценностей и их перенос от одной культуры к другой. Коммуникативное действие включает в себя создание механизма для отображения и уяснения существующей культуры и требует учета процессов, происходящих в существующую историческую эпоху.

Следствием взаимопроникновения одной культуры в другую является расширение уровня существующих знаний новыми. Тем самым, межкультурное взаимодействие всегда формирует новые коммуникативные формы и смыслы определенной культуры. Более того, новая форма коммуникации культуры создает необходимые условия для усовершенствования «устаревших» ценностей.

Существует мнение о том, что культура обусловленного типа сужает границы другой культуры и вводит в заблуждения человека

<sup>1</sup> Хабермас Ю. Моральное сознание и коммуникативное действие. Серия: Слово о сущем. Т. 29. / Пер. с нем. под ред. Д.В. Складнева, Послел. Б.В. Маркова. – СПб. Наука. 2006. 324 с.

ассоциирующего себя с другой культурой, что принятие одной культуры препятствует пониманию того, что общего существует в противоположной культуре. Тем не менее, существующие противоположности культур автономны от политических и экономических и социально-культурных пристрастий.

Развитие модели культурного диалога подтверждает тот факт, что национальные культуры основываются на позитивных юридических и моральных нормах. Тем самым, исторический путь развития национальной модели культуры непосредственно взаимосвязан с моральной трансформацией общественных отношений на основе национальной, религиозной идентичности конкретного общества. Мировая культура представлена во всем многообразии в форме сложного диалога по идентификации «Я» и «Другие».

Изучая исторический опыт иных культур, личность приходит к пониманию того, что постижение социальных благ предполагает неоднозначную оценку и определенные противоречия.

Для понимания собственной культуры и необходимо ознакомиться с другими культурами посредством диалога как необходимого условия для их понимания. В современной философии обоснованы такие категории как «коммуникация» и «диалог», которые имеют различное содержание в процессе их применения в социокультурной реальности. Культура развивается в диалоге для чего эффективно использует существующие средств коммуникаций.

На наш взгляд, данная парадигма является наиболее верной и продуктивной для отражения моделей и направлений по развитию национальной культуры и уяснения процесса образования ценностей и культурных смыслов. Происходящие в обществе коммуникативные процессы отображают основные противоречия и обеспечивают защиту своей культурной, религиозной и этно-конфессиональной идентичности.

Коммуникативная функция информация развивается в границах социокультурных и технических взаимоотношений, опосредованных информационными технологиями, которые оказывают непосредственное воздействие на общественное развитие и «связаны не столько с расширяющимися возможностями накопления и переработки информации» как это считают некоторые исследователи, но и «с новыми формами коммуникации»<sup>1</sup>.

Современный индивид находится между двух миров, миром социокультурной коммуникации и миром информационной коммуникации. Человек в мире культуры использует, прежде всего, знаки и символы, включаясь в коммуникативное пространство, пытаясь не поглощать другую культуру, а совершенствовать собственную и предлагать другой культуре эффективную модель ее развития в сложном информационном пространстве современности. Эволюция

<sup>1</sup> Назаров М. Массовая коммуникация в современном мире: методология анализа и практика исследований / Под ред. М. Назарова. – М., 2009. – с.56.

любой культуры возможна на развитии таких противоположных категориях как добро – зло, нравственность – безнравственность, ценность – второстепенность и т.д.

Эти категории служат основанием любых коммуникативных действий современного общества по развитию и совершенствованию национальной культуры. В существующих социальных отношениях человек совершает положительные и негативные поступки, которые подвергаются оценке с использованием моральных и правовых норм, установленных в конкретном государстве. Одобрение или осуждение положительных или отрицательных поступков формируют определенные типы взаимоотношений и действий, оказывающих большое воздействие на коммуникативный процесс.

Постижение значимости собственной культуры осуществляется при взаимодействии с иными культурами и выявлении сущности разнообразных ценностей и задач, поставленных перед культурой. Различие во взаимодействии внутри культуры и с адептами иных культур происходит на основании уровня собственного коммуникативного статуса.

Взаимоотношение с другими культурами происходит на особом, нетрадиционном уровне, что исключает любую рутинность. Это порождает новые обстоятельства неприятия, потерянности, слабости, обиды, озлобления и т.п. Некоторые исследователи коммуникативной культуры, считают, что стабильность в понимании культурного «Я» является иллюзорной. Человек подвержен непрерывной трансформации «Я не Я», данные отношения находятся в постоянной динамике, что уже является определенным уровнем изменения.

С точки зрения Н. Дубины, человек становится таким, каков он есть на самом деле, в непосредственной взаимосвязи с другими людьми, с которыми он вынужден общаться в силу различных обстоятельств. Помимо этого, человек выполняет различные социальные роли в зависимости от ситуации и субъекта, с которым он вступает в отношения (с различными «Ты» или «Они»)<sup>1</sup>. Данный подход, в большинстве случаев имеет индивидуальный характер, на основе индивидуальных актов, которые носят закрытый характер. Дуализм понимания культурных ценностей различных культур может иметь как положительный, так и негативный характер.

По мнению В.В. Шалина, классическим вариантом взаимодействия различных культур является проблема истины, ценностей культуры, которые нашли свое отражение в трудах мыслителей Сократа, Будды, М. Ганди, М. Л. Кинга<sup>2</sup>.

Представители теории этики ненасилия отстаивают идею взаимоуважения на основе взаимных уступок и высоких морально-

<sup>1</sup> Дубина И.Н. Творчество как феномен социальных коммуникаций: монография / И.Н. Дубинина. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2000. 94 с.

<sup>2</sup> Шалин В.В. Место и роль толерантности в системе либерально-демократических ценностей // Вестник РУДН. Серия «Социология». 2002. № 1. С. 58-65.

этических норм, сформированных в национальной культуре человека. Эта позиция с точки зрения коммуникативной деятельности оказывает значительное влияние на формирование нового диалога. Здесь подчеркивается, что существует опасность технического толкования коммуникативной деятельности субъекта основанного на насилии и манипулировании другими.

Появляющиеся новые средства коммуникации глобальным образом корректируют политические взаимоотношения между государствами и людьми. В границах взаимоотношения различных культур социальные сети Интернет формируют у человека определенные штампы моделей поведения на основе обычаев, традиций, политической и иной ответственности. Процесс формирования цельного коммуникативного и информационного пространства в конкретной культуре имеет существенные проблемы и противоречия.

Таким образом, модели, ценности, этические и эстетические нормы лежат в основе формирования у человека способов познания и различения истинности и ложности в процессе коммуникации культурных ценностей. Культура определенного народа включает в свою структуру те понятия и ценности, которые понимаются внутри культуры в качестве истинных, что позволяет насыщать средств коммуникаций установленными ценностями. Человек, ориентируясь на предлагаемые социальными сетями модели поведения и культурными ценностями, выстраивает стратегии культурной коммуникации. Посредством же коммуникации в личности формируются устойчивые культурные ценности, в том числе касающиеся его принадлежности к определенной национальности, языковой культуре.

В том случае, если указанные категории не получают теоретическое обоснование и практическое применение, то коммуникация является не эффективной, а в некоторых случаях невыполнимой. Результативными средствами коммуникативной деятельности становятся в ситуации их социальной приемлемости. Это происходит лишь в том случае, когда они не выходят за границы научной корректности, сопряжены с социально-культурными трансформациями и расширением человеческой свободы. Тем самым, новые формы культурной коммуникации конкретного человека должны приниматься обществом с учетом его динамического развития в контексте эволюции мировой культуры.

## **БИБЛИОГРАФИЯ**

1. Бенхабиб С. Притязания культуры. Равенство и разнообразие в глобальную эру. – М.: Логос, 2003.
2. Дубина И. Н. Творчество как феномен социальных коммуникаций. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2000.
3. Золотарев С.П. Золотарева Т.Н. Становление, сущность и основные принципы современного либерализма // Золотарев С.П., Золотарева Т.Н. Вестник Калмыцкого университета. 2016. № 3 (31). С. 100-105.

4. Золотарев С.П. Роль философии в развитии экономической науки // Золотарев С.П. Вестник АПК Ставрополя. 2015. № 4 (20). С. 314-317.

5. Хабермас Ю. Моральное сознание и коммуникативное действие / пер. с нем., под ред. Д. В. Складнева. – СПб.: Наука, 2000.

6. Холл М. Магия коммуникации. Использование структуры и значения языка. - СПб.: Прайм- Еврознак, 2004.

7. Шалин В. В. Место и роль толерантности в системе либерально-демократических ценностей // Вест. Рос. ун-та дружбы народов. 2002. – № 1. - С. 58-65. - (Серия «Социология»).

## REFERENCES

1. Benhabib S. The claims of culture. Equality and diversity in the global era [*Prityazaniya kul'tury. Ravenstvo i raznoobrazie v global'nyu eru*]. - Moscow: Logos, 2003.

2. Dubina I. N. Creativity as a phenomenon of social communications [*Tvorchestvo kak fenomen social'nyh kommunikacij*]. - Novosibirsk: Publishing House of the SB RAS, 2000.

3. Zolotarev S. P. Zolotareva T. N. Formation, essence and basic principles of modern liberalism [*Stanovlenie, sushchnost' i osnovnye principy sovremennogo liberalizma*]/ Zolotarev S. P., Zolotareva T. N. Bulletin of the Kalmyk University. 2016. No. 3 (31). pp. 100-105.

4. Zolotarev S. P. The role of philosophy in the development of economic science [*Rol' filosofii v razvitii ekonomicheskoy nauki*]. 2015. No. 4 (20). pp. 314-317.

5. Habermas Yu. Moral consciousness and communicative action [*Moral'noe soznanie i kommunikativnoe dejstvie*]/ trans. from German, ed. by D. V. Sklyadnev. – St. Petersburg: Nauka, 2000.

6. Hall M. The Magic of communication. Using the structure and meaning of the language [*Magiya kommunikacii. Ispolzovanie struktury i znacheniya yazyka*]. – St. Petersburg: Prime-Euroznak, 2004.

7. Shalin V. V. The place and role of tolerance in the system of liberal-democratic values [*Mesto i rol' tolerantnosti v sisteme liberal'no-demokraticeskikh cennostej*]/ West. Russian University of Friendship of Peoples. 2002. - No. 1. - pp. 58-65. - (Series "Sociology").

**ГУБИНА**

*Светлана Александровна  
доктор философских наук,  
профессор  
soc.gubina@gmail.com*

**GUBINA**

*Svetlana Alexandrovna  
Doctor of Philosophy, Professor  
soc.gubina@gmail.com*

**СЕРЕБРЯКОВА**

*Анастасия Николаевна  
кандидат социологических наук,  
доцент, Российский химико-  
технологический университет  
им. Д.И. Менделеева,  
Москва, Россия  
anser-23@bk.ru*

**SEREBRYAKOVA**

*Anastasia Nikolaevna  
Candidate of Social Sciences,  
Associate Professor, D. I.  
Mendeleev Russian University of  
Chemical Technology,  
Moscow, Russia  
anser-23@bk.ru*

## **Пророчество Н.Я. Данилевского/ The Prophecy of N. Y. Danilevsky<sup>1</sup>**

### **Аннотация**

Николай Яковлевич Данилевский – основатель культурологической теории, которая позволила ему научно вскрыть культурно-историческую природу враждебного отношения Европы к России, обусловленную, с одной стороны, различиями в характере славяно-русского и романо-германского народов, составляющих самобытные культурно-исторические типы, с другой стороны, исторической цикличностью развития народов, когда Европа прошла пик своего расцвета, а у России он еще впереди. Актуальность его взглядов в XXI веке подтверждается тем, насколько сбываются его пророчества о противоборстве Европы и России.

### **Ключевые слова**

Цивилизация; культурно-исторические типы; европоцентристский подход; пространственно-временной подход; славянский культурно-исторический тип; национальная идея; дихотомия романо-германского и славяно-русского психического склада; духовные силы народа; роль образования; всеславянская идея.

### **Abstract**

Nikolai Yakovlevich Danilevsky is the founder of culturological theory, which allowed him to scientifically reveal the cultural and historical nature of Europe's hostile attitude towards Russia, caused, on the one hand, by the differences in the character of the Slavic-Russian and Romano-Germanic peoples, which make up the original cultural and historical properties, on the other hand, the

Historical cyclical development of peoples, when Europe has passed

<sup>1</sup> по материалам книги Данилевского Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003.-607 с.

the peak of its heyday, and in Russia it is still ahead.

The relevance of his views in the 21st century is increased by the extent to which his views on the confrontation between Europe and Russia come true.

### Keywords

Civilization; cultural-historical types; Eurocentric approach; spatio-temporal approach; Slavic cultural-historical type; national idea; dichotomy of Roman-Germanic and Slavic-Russian mental structure; spiritual forces of the people; role of education; pan-Slavic idea.

Николай Яковлевич Данилевский, выдающийся русский мыслитель, классик современной цивилизационной теории, в своей работе «Россия и Европа», написанной 150 лет назад, сформулировал следующие пророчества. Одно из них: «нужно готовиться к схватке с Европой, цена которой «быть или не быть славянской цивилизации». Как известно, это пророчество осуществилось в двух мировых войнах 1914-1918 и 1941-1945 гг., направленных против России, из которых она вышла победительницей, правда, очень большой ценой. Далее, Данилевский предупреждал: «Перед Россией стоят два выбора. Либо осознать свою историю и ее будущее, соответственно сосредоточившись для ее осуществления, сплотив вокруг себя все славянские народы в единую славянскую цивилизацию, и создать новую для мира цивилизацию, основанную на духовно-нравственной основе добра и гуманизма. Либо, если «Россия не поймет своего назначения. ... постепенно умаяясь в своей исторической роли, ей придется склонить голову перед требованиями Европы, которая не только не допустит ее до влияния на Восток, не только устроит ... оплоты против связи с западными славянскими родичами, но и своими политическими и цивилизационными соблазнами до того выветрит душу Славянства, что оно распустится, растворится в европействе. А России – не исполнившей своего предназначения и тем самым потерявшей причину своего бытия, свою жизненную сущность, свою идею – ничего не останется, как бесславно доживать свой век, перегибать как исторический хлам, лишенный смысла и значения, или образовать безжизненную массу, так сказать, неодухотворенное тело, и в лучшем случае, также распуститься в этнографический материал для новых неведомых исторических комбинаций, даже не оставив после себя живого следа». Не став представительницей славянского мира, Россия лишится исторической цели своего существования. Даже, возможно, она сможет сохранить политическую независимость на долгие годы и века, но при этом, лишится внутреннего смысла и содержания<sup>1</sup>.

На чем же было основано такое пророчество?

<sup>1</sup> Данилевский Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003, с.434-435.

Задолго до О. Шпенглера, автора нашумевшей работы «Закат Европы» (1918) наш соотечественник Н.Я. Данилевский выпустил книгу «Россия и Европа. Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому» (1871), в которой показал, что история развивается не однолинейно, не одновекторно в направлении Западно-европейской цивилизации, а представляет собой многообразие цивилизаций. Главным основанием степени развития цивилизации выступает культура. «Итак, естественная система истории должна заключаться в различении культурно-исторических типов развития как главного основания ее деления от степеней развития, по которым только эти типы (а не совокупность исторических явлений) могут подразделяться»<sup>1</sup>.

Сегодня культурологический подход, альтернативный европоцентристскому, технологическому, экономико-детерминистскому взгляду на мировые социально исторические процессы, приобретает все более широкое понимание. Например, социокультурная теория флуктуации П. Сорокина, теория культурно-исторических циклов О. Шпенглера, А. Тойнби, теория цивилизаций С. Хантингтона. Согласно этим теориям в основании социально-исторических процессов находятся культурные истоки.

Н. Данилевский использует также методологию пространственно-временного подхода к рассмотрению человеческой истории. Каждая цивилизация (а их человечество пережило уже 10: египетская, китайская, ассирийская, индийская, иранская, еврейская, греческая, римская, арабийская, германо-романская или европейская) не только локализована в Пространстве, но и во Времени, имеет свой возраст, проходит четыре стадии развития: период становления культурной самости и самобытности (самый важный и длительный этап), период политического государственного самоопределения, период расцвета и период распада. Именно здесь, считал Данилевский, нужно искать причины «западного прогресса» и «восточного застоя».

Отвечая на вопрос: «Почему Европа враждебна России?», он, исходя из теории культурно-исторических циклов, указал, что одна из причин кроется в том, что Европа прошла три стадии развития и перешла к стадии распада, Россия же подходит к третьей стадии - стадии расцвета. Европа гниет, а Россия набирает силу.

Каждая цивилизация обогащает мировую историю человечества какими-либо достижениями в одной или двух областях деятельности: в духовной (религиозной), культурной, политической и экономической. Так, например, европейская цивилизация дала миру образцы достижений в двух сферах - в науке и искусстве, экономической, да и в политической<sup>2</sup>. Отсюда другая причина, связанная с тем, что у России свое историческое предназначение - возглавить новую – одиннадцатую

<sup>1</sup> Данилевский Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003, с.434-435.

<sup>2</sup> Там же, с.111.

по счету человеческую цивилизацию – славянскую, которая даст миру новую модель общечеловеческого развития во всех четырех сферах жизнедеятельности – духовной, культурной, политической и экономической.... «Славянский культурно-исторический тип в первый раз представит синтез всех сторон культурной деятельности в обширном значении этого слова. ... Мы можем надеяться, что славянский тип будет первым полным четырехосновным культурно-историческим типом»<sup>1</sup>.

Данилевский отмечал, что пока невозможно предвидеть, в каком качестве предстанут эти сферы деятельности: покажет воспитательное влияние грядущих событий. Вместе с тем, он попытался в общих чертах обрисовать модель новой цивилизации, характер науки, искусства, гражданского и общественного строя. Тщательно проанализировав культурные задатки, которые успело проявить славянство, Данилевский выделяет следующие характерные черты будущей модели славянской цивилизации. В области духовной/ религиозной - продвижение ДОБРА, через православие, которое находится в полном соответствии с особенностями русского характера. «Самый характер русских и вообще славян, чуждый насильственности, исполненный мягкости, покорности, почтительности, имеет наибольшую соответственность с христианским идеалом»<sup>2</sup>. В политической деятельности – образец единства и цельности Русского государства на основе установления гражданской и государственной свободы, уважения и доверия к власти. В отношении общественно-экономического строя образцом жизнеустройства виделась крестьянская община. В культурной деятельности предстоит раскрыть с помощью художественных средств духовные силы народа.

Россия не только пугает Европу своими размерами, масштабами, но и своей «непокорностью», нежеланием ассимилироваться в германо-романскую культуру и проводить ее дальше на Восток, Азию. «Европа видит поэтому в Руси и Славянстве не чуждое только, но и враждебное начало. Как ни рыхл и ни мягок оказался верхний, наружный, выветрившийся и обратившийся в глину слой, все же Европа понимает или, точнее сказать, инстинктивно чувствует, что под этой поверхностью лежит крепкое, твердое ядро, которое ... нельзя будет себе ассимилировать, претворить в свою плоть и кровь, которое имеет и силу, и притязание жить своей независимой, самобытной жизнью»<sup>3</sup>. И поэтому Европа старается всеми силами противостоять России, «... не крестом, так пестом, не мытьем, так катаньем, - надо не дать этому ядру еще более окрепнуть и разрастись, пустить корни и ветви вглубь и вширь»<sup>4</sup>. Данилевский предупреждал: «Рано или поздно, хотим ли или

<sup>1</sup> Данилевский Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003, с.545.

<sup>2</sup> Там же, с.517.

<sup>3</sup> Там же с.72

<sup>4</sup> Там же, с.72.

не хотим, но борьба с Европой (или, по крайней мере, с значительной частью ее) неизбежна из-за восточного вопроса, то есть из-за свободы и независимости славян, .... Можно медлить, отдалять по тем или иным соображениям, как с нашей, так и с европейской стороны, грозный час наступления борьбы, ...но он наступит»<sup>1</sup>. Пожалуй, самыми разрушительными попытками покорения России являлись самые кровопролитные в истории человечества Первая (1914-18 г.г.) и Вторая (1939-1945 г.г.) мировые войны, унесшие многие и многие миллионы жизней, но не подорвавшие русского духа.

Данилевский предупреждал: нужно готовиться к схватке с Европой, цена которой «быть или не быть славянской цивилизации». Подготовка должна быть связана с укреплением оборонной мощи России, ее Армии. «Но силы России заключаются не в одной ее армии. А в духе всего народа, который всегда был готов скорее видеть свои дома и имущества в объятии пламени, нежели в руках неприятеля, и с этим народом пришлось бы иметь дело всякому врагу, вторгшемуся в пределы России»<sup>2</sup>.

Большую роль Данилевский отводил роли образования в воспитании русского духа: «Образование, кроме общего полезного действия на развитие уровня народных способностей, необходимых, так сказать, для жизненного обихода, дает возможность натурам особенно даровитым, рассеянными, без сомнения, по всем слоям общества, сознать свои духовные силы и выйти на простор из узкой доли, отмежеванной им судьбой»<sup>3</sup>.

Истоки негативного отношения Европы к России, Данилевский усматривает в особенностях культуры двух цивилизаций, которые не только различны, но носят противоположный характер. Процесс формирования самобытной культуры, языка, особенностей психического склада, возникновения культурной самости народа проходит в первый этап становления цивилизации – этнографический период, которому Данилевский придавал исключительное значение. Этот этап самый длительный, но и самый важный, поскольку только благодаря сформированному культурному ядру народ обретает не только самобытность, но и способность к творчеству. «В этот-то длинный подготовительный период, измеряемый тысячелетиями, собирается запас сил для будущей сознательной деятельности, закладываются те особенности в складе ума, чувства и воли, которые составляют всю оригинальность племени, налагают на него печать особого типа общечеловеческого развития и дает ему способность к самобытной деятельности»<sup>4</sup>...., « то, что делает их особыми и

---

<sup>1</sup> Данилевский Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003., с.469-470.

<sup>2</sup> Там же, с.409.

<sup>3</sup> Там же, с. 537.

<sup>4</sup> Там же, с.131.

самобытными историческими субъектами»<sup>1</sup>.

Различия русского склада ума, чувства, воли, отличия психического склада противоположны особенностям европейского психического склада. Если коренной чертой психического строя народов романо-германского типа является насильственность, как проявление чрезмерно развитого индивидуализма, чрезмерного чувства собственного достоинства<sup>2</sup>, то коренной чертой русского характера является прирожденный гуманизм (доброта). В книге приводятся многочисленные примеры из истории Западной Европы (гл. У111), проявления ею насильственности (религиозные войны и гонения, колониальные завоевания, торговля неграми, тяжелое рабство миллионов, насильственное навязывание своих идей и интересов во что бы то ни стало другим народам, касается ли это демократии, либо торговли, или продвижения экономики).

Подтверждением прирожденной гуманности русского народа является отношение к покоренным народам. «Слабые, полудикие и совершенно дикие инородцы не только не были уничтожены, стерты с лица земли, но даже не были лишены своей свободы и собственности, не были обращены победителями в крепостное состояние»<sup>3</sup>.

Об устойчивости в этническом сознании представлений о противоположности черт характера, присущих россиянам и немцам, говорят и результаты современных исследований<sup>4</sup>. Из 18 представленных свойств только по одному качеству (честность) обнаружено совпадение. По остальным 17 качествам наблюдается совершенно противоположные ассиметричные оценки. Например, доброта как качество имманентно присуще россиянам (84%), в то время как у немцев это качество выражено всего на 5%. Если у россиян наиболее выраженными, доминирующими качествами являются нравственные и духовные: доброта-84%, гостеприимство-87%, терпимость-80%, духовность-63%, то у немцев - организационно-поведенческие: аккуратность-94%, пунктуальность-89%, расчетливость-84%, деловитость-79%, законопослушность-79%. Нравственные качества представляют качества общественные, так как они обуславливают характер взаимных отношений людей между собой. Качества поведенческие свидетельствуют о личных человеческих добродетелях, принадлежащих к области обязанностей человека к самому себе. «Не нужно большой наблюдательности, чтобы признать в первых - по преимуществу свойства славянского, а

<sup>1</sup> Данилевский Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003, с.531.

<sup>2</sup> Там же, с.205.

<sup>3</sup> Там же, с.215

<sup>4</sup> Всероссийский социологический опрос ИС РАН под руководством М.К. Горшкова в 2012 году. Андреев Л.А. Русская мечта: взгляд социолога / «Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены» Альманах 2013//ОАО «ВЦИОМ». – М., 2013, с.17-18.

во вторых – германского народного характера»<sup>1</sup>.

Другим очень важным отличием культурно-психического склада германо-романского и русского является способ, которым совершались все великие перевороты в жизни этих народов, способ, каким происходит процесс кардинальных (важных, значительных) изменений в обществе. Если на Западе великие события в жизни народов развиваются через интерес, который зарождается вследствие исторических обстоятельств, либо как плод мысли некоего мыслителя. Каждый интерес представляется партией, которая организует последующие практические действия по его реализации (примеры революции, реформации, парламентской реформы в Англии, уничтожение рабства в Америке).

Совершенно по-другому происходит процесс исторического развития в России. Историческим изменениям предшествуют глубинные изменения внутри народного духа и сознания. Внутреннее перерождение, переход из одного нравственного состояния в другое, совершаемый в душе каждого отдельно человека, создает необходимую нравственно-духовную основу исторических инноваций. Таковым было единогласное мирское решение о призвании варягов на власть, мирное принятие русским народом христианской веры, подвиг Минина, освобождение крестьян от крепостничества. Прежде чем произойдут исторические преобразования, в сознании народа должны произойти глубинные изменения, борьба нового со старым, и когда приходит время заменить старое новым, изменения происходят в результате с изумительной быстротой, без видимой борьбы. Данилевский подчеркивает, что только внутренняя духовно-нравственная готовность к переменам составляет главную пружину, главную двигательную силу русского народа. Не внешний интерес «а внутреннее нравственное сознание, медленно подготавливающееся в его духовном организме, но всецело охватывающее его, когда приходит время решительных действий»<sup>2</sup>. Есть масса примеров, показывающих, когда «величайшие усилия правительства не приводили ровно ни к чему там, где цели его были противны народному убеждению, или даже где народ относился к его целям равнодушно»<sup>3</sup>.

И третье существенное отличие русского психического склада ума связано с его коллективизмом, соборностью, «в огромном перевесе, который принадлежит в русском человеке общенародному русскому элементу над элементом личным, индивидуальным»<sup>4</sup>.

Эти выводы русского ученого подтверждаются данными современных социологических исследований<sup>5</sup>. В условиях почти

<sup>1</sup> Данилевский Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003, с.224.

<sup>2</sup> Там же, с.222.

<sup>3</sup> Там же, с.222.

<sup>4</sup> Там же, с.223-224

<sup>5</sup> Социологическое исследование Института социологии РАН в сотрудничестве с

четверть векового периода рыночных преобразований в нашей стране не сложилась необходимая социально-экономическая среда, транслирующая ценности индивидуального материального успеха. Американская мечта «не слишком согласуется с настроениями россиян, связывающих свои надежды на лучшую жизнь прежде всего с «соборным» государственным целеполаганием, ориентированном не на интересы отдельных социальных групп и слоев, и даже не на их согласование, а на общенародные». Данилевский Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003, с.434 адачи и цели»<sup>1</sup>.

«Враждебность Европы слишком очевидна: она лежит не в случайных комбинациях европейской политики, не в честолюбии того или иного государственного мужа, а в самых основных ее интересах. ... Европа опять обратится всеми своими силами и помыслами против России, почитаемой ею своим естественным, прирожденным врагом,- предупреждал Н.Данилевский почти полтора века назад»<sup>2</sup>.

Духовно-нравственным основанием новой славянской культурно-исторической цивилизации должна стать, по мнению Н. Данилевского, самобытная славянская культура. Условием ее развития является Всеславянский союз, необходимость объединения славянской семьи<sup>3</sup>. Для осуществления этой исторической задачи Н.Данилевский сформулировал всеславянскую национальную идею: «Итак, для каждого славянина: русского, чеха, серба, хорвата, словака, болгар, (желал бы прибавить, и поляка) после Бога и Его святой Церкви – идея Славянства должна быть высшей идеей, выше свободы, выше науки, выше просвещения, выше всякого земного блага, ибо ни одно из них для него недостижимо без ее осуществления, - без духовно-, народно- и политически самобытного, независимого славянства; а, напротив того, все эти блага будут необходимыми последствиями этой независимости и самобытности»<sup>4</sup>.

Значительным препятствием на пути формирования национальной идеи славянского культурно-исторического типа цивилизации выступает «западничество или европейничество, составив ту болезнь, которой страдает русское общественное тело»<sup>5</sup>. Западничество «признает бесконечное во всем превосходство европейского перед русским и непоколебимо верует в единую спасительную европейскую цивилизацию»<sup>6</sup>. Данилевский показывает, что сущность такого

Представительством Фонда им. Ф.Эберта в РФ в марте-апреле 2013 г.

<sup>1</sup> О чем мечтают россияне: идеал и реальность / Под ред.М.К.Горшкова, Р.Крумма, Н.Е.Тихонова.- М.: Весь Мир, 2013, с.45.

<sup>2</sup> Данилевский Н.Я. «Россия и Европа: Взгляд на культурные и политические отношения славянского мира к германо-романскому». – М.: Известия, 2003, с.434

<sup>3</sup> Там же, с.430

<sup>4</sup> Там же, с.151-152

<sup>5</sup> Там же, с. 506.

<sup>6</sup> Там же, с. 87

подхода коренится в горьком сомнении в самом себе, в неверии в самостоятельном самобытном пути развития России, в неверном понимании самых общих начал хода исторического процесса.

Нужно ли комментировать, насколько точно сбылось / сбывается гениальное пророчество русского мыслителя? После уничтожения СССР Россия не стала частью Европы, а практически все наши братья славяне оказались не только оторванными от России, но и оказались в оппозиции, порой враждебной. На деле же в «лихие» 1990-е годы от России отделились чехи и словаки в результате т.н. бархатной революции 1993 г.; хорваты и сербы отвернулись от России в результате развала Югославии на шесть независимых государств в 1991-1992 гг., болгары также предали Россию и вошли в ЕЭС и НАТО. Украина отделилась от России в 1991 г. и вступила в жесткую конфронтацию с Россией, особенно после воссоединения Крыма с Россией в 2014 г., стремлением к независимости ДНР и ЛНР.

## **КОНФЕРЕНЦИИ. СЕМИНАРЫ. СИМПОЗИУМЫ**

**X Международная научно-практическая конференция «Личность в экстремальных условиях и кризисных ситуациях жизнедеятельности».** Прием заявок, текстов статей для публикации - до 15 марта 2021 г. Конференция будет проводиться 2 - 4 июля 2021 года кафедрой общепсихологических дисциплин факультета общественно-го здоровья Тихоокеанского государственного медицинского университета.

**Национальная (Всероссийская) научно-практическая конференция «Совершенствование методологии познания в целях развития науки».** Подать документы для участия необходимо по 22 марта 2021 г.

**VI Международная научно - практическая конференция «Наука, образование, инновации: актуальные вопросы и современные аспекты».** Прием материалов осуществляется по 10 марта 2021 г.

**X Международная научно-практическая конференция «Молодежь и будущее: профессиональная и личностная самореализация».** Заявки и материалы для публикации принимаются до 18 марта 2021 г. Будет проходить 25 марта 2021 года на базе Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых.

**VI Международная научная конференция «Современное общество: глобальные и региональные процессы».** Для участия в конференции необходимо в адрес Оргкомитета направить заявку на публикацию статьи и текст статьи. Конференция состоится 16-17 марта 2021 года в Санкт-Петербурге.

**8-я Международная научно-практическая конференция «Проблемы и тенденции развития социокультурного пространства России: история и современность».** Желающих принять участие в конференции просим направить в адрес Оргкомитета материалы в срок до 10 мая 2021 г. Конференция будет проходить 14-15 мая 2021 года в зале заседаний Ученого совета Брянского государственного инженерно-технологического университета.

**XCIV Международная научно-практическая конференция «Культура, наука и искусство в истории и современности».** Материалы для участия необходимо отправить до 24 марта 2021 года (включительно). Конференция будет проходить 25 марта 2021 года в Казани.

**Международная научно-практическая конференция «Интеллектуальный потенциал общества как драйвер инновационного развития науки».** Для участия необходимо подать документы до 25 марта 2021 г. включительно.

**V Международная научно-практическая конференция «Современные социально-экономические процессы: проблемы, тенденции, перспективы».** Для участия необходимо подать документы до 9 марта 2021 г. включительно.

**XXXVII Международная научно-практическая конференция «Российская наука в современном мире».** Материалы для участия в конференции принимаются до 15 апреля 2021 года включительно.

**XXXVI Международная научно-практическая конференция «Eurasiascience».** Окончание срока приема материалов - 31 марта 2021 г.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Подробности на сайте <http://www.kon-ferenc.ru>

## ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ СТАТЕЙ

Материалы для публикации в журнале «П.О.И.С.К» необходимо предоставлять в редакцию в бумажной виде и электронном виде, или отправлять на адрес электронной почты (info@журналпоиск.рф) двумя файлами: текст статьи в WORD и отсканированную рецензии в PDF.

Направляемые в журнал статьи необходимо оформлять в соответствии со следующими правилами:

1. **Объем рукописи не должен превышать 10—12 стр.** Формат страницы – А4, шрифт – Times New Roman, размер шрифта – 14, межстрочный интервал – полуторный. Отступ первой строки абзаца – 1,25, поля на странице – 30 мм сверху и слева, 20 мм внизу и справа. Статьи должны быть напечатаны на одной стороне листа. Сноски — постраничные со своей нумерацией на каждой странице.

2. **Все знаки**, которые не могут быть напечатаны, должны быть разборчиво, крупно, черными чернилами вписаны в текст от руки.

3. **Формулы** размечаются и поясняются на полях рукописи. Все источники снабжаются библиографическими ссылками.

4. **Таблицы, схемы, графики, рисунки и другие иллюстрации** встраиваются непосредственно в текст статьи. Они должны быть пронумерованы и озаглавлены. При этом таблицы должны иметь заголовки, размещаемый над табличным полем, а рисунки — подрисовочные подписи. При использовании в статье нескольких таблиц и/или рисунков их нумерация обязательна.

5. Пронумерованный **список библиографии не должен превышать 1 стр.** (в алфавитном порядке, с указанием сначала источников на русском языке, далее — на иностранном), он дается в конце статьи.

В текстовом документе перед статьей обязательно должны быть:

- авторская справка на русском языке, где указываются: Ф.И.О. (полностью), официальное наименование места работы, должность, ученая степень и электронный адрес;

- аннотация объемом 10—15 строк на русском и английском языках;

- список 3—4 ключевых слов на русском и английском языках; каждое ключевое слово либо словосочетание отделяется от другого точкой с запятой;

Статьи, не оформленные в соответствии с требованиями, к публикации не принимаются.

**Авторы несут ответственность** за подбор и достоверность приведенных фактов, цитат, статистических и социологических данных, имен собственных, географических названий и прочих сведений.

Публикуемые материалы могут не отражать точки зрения учредителя, редколлегии и редакции. Все материалы публикуются в авторской редакции.

Представляя в редакцию рукопись, автор берет на себя

обязательство не публиковать ее ни полностью, ни частично в ином издании без согласия редакции. При перепечатке ссылка на журнал обязательна.

Редакция принимает к рассмотрению рукописи статей только с рецензией специалиста соответствующей квалификации (кандидата или доктора наук).

Решение о публикации принимается в течение 2-х месяцев со дня регистрации рукописи в редакции. Научные статьи подписчиков журнала имеют приоритетное право публикации. Отвергнутые редколлегией статьи автору не возвращаются. Однако, по запросу автора, ему отправляется мотивированный отказ.

**<http://журналпоиск.рф>**

## RULES OF PUBLICATION:

Materials for publication in the journal "P.O.I.S.K" must be provided to the editor in the paper and electronic form, or send an e-mail address (info@журналпоиск.рф) two files: the text of the article in WORD and scanned reviews to PDF.

Guided journal articles must be drawn up in accordance with the following rules:

1. **The manuscript should not exceed 10-12 pages.** Page format - A4, font - Times New Roman, font size - 14, line spacing - one and a half. Indent the first line of a paragraph - 1.25, the fields on the page - 30 mm at the top and to the left, 20 mm at the bottom and the right. Papers should be typed on one side of the sheet. Footnotes - with its page-numbering on each page.

2. **All signs** that can not be printed, shall be legible, large, black ink written in the text by hand.

3. **The formulas** and are marked in the margin of the manuscript. All sources are supplied with bibliographic references.

4. **Tables, diagrams, graphs, pictures and other illustrations** are embedded directly in the text of the article. They must be numbered and titled. This table must have a title, placed above the table-field and figures - captions. When used in the article more tables and / or drawings of numbering required.

5. **A numbered bibliography should not exceed 1 pp.** (In alphabetical order, indicating the first source in Russian, then - foreign), it is given at the end.

To the article must be attached:

- Abstract volume of 10-15 lines in Russian and English;
- A list of 3-4 key words in Russian and English; each keyword or phrase is separated by a semicolon;
- The author's certificate in Russian and must include: Name (in full), the official name of the place of employment, position, title and email address.

Articles are not drawn up in accordance with the requirements for publication will not be accepted.

**The authors are responsible** for the choice and the accuracy of these facts, quotations, statistical and sociological data, proper names, place names and other information.

Published materials may not reflect the point of view of the founder, the editorial board and the publisher. All materials are published in author's edition.

Introducing the manuscript to the editors, the author undertakes not to publish it, in whole or in part in any other publication without the consent of the publisher. At a reprint the reference to the journal is obligatory.

The editors accept manuscripts for consideration only articles with a

review by qualified personnel (the candidate or PhD).

The decision on the publication shall be made within 2 months from the date of registration of the manuscript to the publisher. Scientific articles magazine subscribers have the priority right to publish. Rejected by the editorial board to author articles are not returned. However, at the request of the author, he sent a reasoned refusal.

**<http://журналпоиск.рф>**

**П.О.И.С.К.:**  
**Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура**  
**Научный и социокультурный журнал**  
Выпуск № 2 (85)  
Март-Апрель 2021 г.

Перевод на англ. яз. дается в авторской редакции.

**Учредитель**  
Федеральное государственное автономное образовательное  
учреждение высшего образования  
«Российский университет транспорта»

**Издатель**  
РУТ (МИИТ)

**Издание зарегистрировано**  
Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных  
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетель-  
ство о регистрации ПИ № ФС 77 – 58210 от 05 июня 2014 года.

Индекс в каталоге «Пресса России»: 36938.  
Выходит 6 раз в год.  
Цена свободная.

**Адрес редакции**  
Тел.: +7 (499) 394-30-48  
Для простых почтовых отправлений: 127994, г. Москва, ул. Образцова  
д.9 стр.9.

**E-mail:** [info@журналпоиск.рф](mailto:info@журналпоиск.рф)  
**Сайт в интернете:** [www.журналпоиск.рф](http://www.журналпоиск.рф)