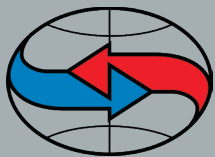


ISSN 2311-6412



Институт стран СНГ

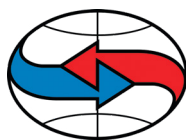
НАУЧНО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ПОСТСОВЕТСКИЙ МАТЕРИК

№ 3(35)

Москва

2022



Институт стран СНГ

НАУЧНО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ПОСТСОВЕТСКИЙ МАТЕРИК

№ 3 (35)

Москва

2022

Председатель Совета учредителей – К.Ф. Затулин

Издатель – Институт диаспоры и интеграции (Институт стран СНГ)

Редакционная коллегия:

В.Г. Егоров – главный редактор, доктор экономических наук,
доктор исторических наук, профессор.

С.Я. Лавренов – шеф-редактор, доктор политических наук, профессор.

О.В. Савина – редактор. **Т.С. Митрофаненко** – корректор.

А.А. Горбунов – дизайн-верстка.

Журнал «Постсоветский материк» рекомендован Высшей аттестационной комиссией (ВАК) в Перечне ведущих рецензируемых научных журналов, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание учёных степеней кандидата и доктора наук.

Редакционный совет:

А.В. Манойло – доктор политических наук, профессор кафедры российской политики МГУ им. М.В. Ломоносова.

В.В. Штоль – доктор политических наук, профессор кафедры международных отношений Дипломатической академии МИД России, главный редактор журнала «Обозреватель-Observer».

А.А. Маркаров – доктор политических наук, профессор Ереванского государственного университета.

М.В. Конотопов – доктор экономических наук, профессор, зам. заведующего кафедры экономической теории ИЭ РАН, заслуженный деятель науки РФ.

О.Д. Кузнецова – доктор экономических наук, профессор кафедры экономической теории Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова.

С.А. Байбаков – доктор исторических наук, профессор МГУ им. М.В. Ломоносова.

М.А. Олимов – доктор исторических наук, профессор кафедры зарубежного регионоведения Таджикского национального университета.

Г. Майтдинова – доктор исторических наук, профессор кафедры зарубежного регионоведения и внешней политики Российско-Таджикского (Славянского) Университета.

М.А. Рахимов – доктор исторических наук, профессор Координационно-методического центра новейшей истории Узбекистана при Академии наук Республики Узбекистан.

А.В. Абрамов – кандидат политических наук, доцент, доцент кафедры сравнительной политологии Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова, главный редактор Электронного журнала «Вестник МГОУ».

Рецензирование всех присланных материалов осуществляется в установленном редакцией порядке. Редакция оставляет за собой право отбора статей для публикаций.

Перепечатка материалов, опубликованных в журнале, допускается только с письменного разрешения редакции.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

СОДЕРЖАНИЕ

ПОЛИТОЛОГИЯ	4
Е. А. ШАПОШНИКОВА. МЕСТО ПОЛИТИЧЕСКИХ ПАРТИЙ В СИСТЕМЕ СОВРЕМЕННОГО ПОЛИТИЧЕСКОГО РЫНКА РОССИИ	4
О. А. БОРИСОВА, В. Н. КАНАРОВА. ТРАНСФОРМАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ УКРАИНЫ ПОСЛЕ 2014 Г.: ВЛИЯНИЕ ЕС И РОССИИ	13
О. В. САВИНА. МЕЖДУНАРОДНАЯ МИГРАЦИЯ: ОТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО НЕРАВЕНСТВА К СОЦИАЛЬНОМУ	25
ЭКОНОМИКА	35
В. Г. ЕГОРОВ, А. А. ИНШАКОВ. ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ СЕМЕЙНЫХ ФЕРМ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ	35
М. Г. АВАНЕСЯН, В. С. ДАВТЯН. ГЕОЭКОНОМИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ ТУРЦИИ В ВОСТОЧНОСРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ	57
Н. В. ВЛАСОВА, В. А. ОЛЕНЦЕВИЧ. ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА МЕСТАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ	65
Ю. М. БАЖЕНОВ, А. А. АКИМОВА, М. А. АНУФРИЕВ. ПРОСТРАНСТВО 1520 – ФАКТОР ИНТЕГРАЦИИ ЕВРАЗИИ	76
I. A. MAMEDOVA, B. S. MUHAMMAD. APPLICATION AND POTENTIAL IMPACT OF BLOCKCHAIN TECHNOLOGY IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	87
Н. Р. АМИРОВА, Я. Э. КОНДРАТЬЕВА. ИНСТРУМЕНТЫ И МЕТОДЫ ВНЕДРЕНИЯ ЦИРКУЛЯРНОЙ ЭКОНОМИКИ	100
ИСТОРИЯ	119
О. Ю. БУХАРЕНКОВА. ОРЕХОВСКИЙ ПОДЪЕЗДНОЙ ПУТЬ – ПРЕДПРИИМЧИВОЕ РЕШЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ЗАДАЧ	119
А. В. ГРОЗИН. «ИСТОРИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА» КАК ФАКТОР ВНУТРИПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА В СТРАНАХ ПОСТСОВЕТСКОЙ АЗИИ. Часть 2	131
ПРАВИЛА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛ «ПОСТСОВЕТСКИЙ МАТЕРИК»	148
ИНФОРМАЦИЯ НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ	151

Евгения ШАПОШНИКОВА

МЕСТО ПОЛИТИЧЕСКИХ ПАРТИЙ В СИСТЕМЕ СОВРЕМЕННОГО ПОЛИТИЧЕСКОГО РЫНКА РОССИИ

Аннотация

Статья посвящена изучению адаптации термина «рынок» в сферу политики и рассмотрению места партий в роли атрибута нормативной модели политического рынка. В связи со своей оторванностью от общества партии в настоящее время не являются инструментом интеграции интересов избирателей и не вписываются в основные направляющие механизма функционирования рынка. Современные партии представляют собой скорее политическое предприятие, имитирующее представительство интересов населения в органах власти, и элемент вертикали исполнительной власти, предоставляющий некоторым категориям населения возможность участия в распределении властных полномочий и материальных благ.

К понятию «политический рынок»

Политический рынок как система распределения политических товаров и услуг эффективно обеспечивает согласование множе-

ственных интересов конкурирующих между собой продавцов и покупателей [1, С. 5]. В данной цепочке продавцами являются, на-

ШАПОШНИКОВА Евгения Александровна – кандидат политических наук, доцент Российского государственного университета имени С. А. Есенина. Адрес: Российская Федерация, 390000, г. Рязань, ул. Свободы, д. 46. *E-mail*: shaposhnikova-ea@yandex.ru

Ключевые слова: политические партии, политический рынок, государство, избиратели.

пример, политики или политические партии, а покупателями – граждане. Как отмечал экономист Джеймс Макгилл Бьюкенен, в сфере политического рынка, как и в экономике, происходит рыночный обмен различными ценностями и благами [2, С. 161].

Важнейшим атрибутом нормативной модели политического рынка являются политические партии, которые рассматриваются современными учеными в рамках анализа функционирования политического рынка как некие фирмы, которые создаются «политическими предпринимателями» для обеспечения кандидатов и избирателей определенными благами. Под благами следует подразумевать поддержку, на которую рассчитывает кандидат для повышения своих шансов на избрание, а избиратели, голосуя за партии, «рассчитывают на проведение устраивающей их политики». Следовательно, как у кандидатов, так и у избирателей возникает спрос на партии, удовлетворяемый за счет предложения, с которым партии выходят на политический рынок [3].

Если соотнести понятия «политический рынок» и «партии», сле-

дует заключить следующее. Политический рынок – это система производства и распределения политических благ, которая обеспечивает согласование интересов различных субъектов (избирателей, политиков, государственных служащих), участвующих в принятии политических решений и в распределении властных ресурсов на принципе конкуренции [4]. Вся политическая система – это огромный рынок спроса и предложения «общественных товаров и услуг». Избиратели – это потребители, политические партии и лидеры – предприниматели. Партии предлагают широкий спектр услуг в обмен на голоса избирателей. Каждая политическая партия превращается в фирму, обладая идеологическим и административным капиталом, что дает ей возможность использовать в своих целях в том числе и государственный аппарат. В сфере политического рынка происходят те же процессы, что и в сфере экономики, то есть одни партии выживают, закрепляются на рынке, развиваются и стараются повысить эффективность своего функционирования, другие – погибают.

Партии и «политический рынок»

При условии что политические партии не используются как имитатор общественного представительства, а в обществе происходит реальный учет интересов граждан, консолидированных политическими институтами (в том числе и партия-

ми), задача достижения компромисса и баланса политических сил становится выполнимой. Тогда же реальной, но весьма сложной для любой власти должна стать задача агрегирования настроений общества, на основании которых при по-

мощи системы сдержек и противовесов необходимо будет выстраивать стратегию управления обществом. В случае развития государства по пути формирования имитации демократического процесса легитимность политического режима неизбежно будет убывать.

Понимание данной закономерности должно являться основой государственной политики. Однако разрыв между политическим курсом страны и общественными интересами исходит во многом из разлома российского общества на политическую элиту и население, что отражается на месте и роли политических партий. В представленных условиях ориентироваться на настроение общества – значит согласиться на кардинальную модернизацию в интересах большинства, что потребовало бы, в свою очередь, добровольного отказа от многих привилегий для политической элиты, в том числе материальных. Отдельные шаги политической власти современности подтверждают факт, что понимание необходимости реформ в политическом руководстве страны назрело. Однако до настоящего времени политические партии современной России продолжают оставаться инструментом имитации политической конкуренции.

Если говорить о конкуренции как о неотъемлемом атрибуте любого демократического общества, следует отметить, что в России политический рынок воспроизводит лишь конкуренцию партийных лояльностей исполнительной власти.

Причем оппозиционность или провластность партий являются детерминантами, которые позволяют определить их «потребительскую стоимость». В рамках данного функционирования действующее законодательство не препятствует существованию рыночного механизма, а является нормативно-правовой основой его эффективной работы. Следовательно, партийная конкуренция как основа демократии в современной России отсутствует, что позволяет говорить и об отсутствии истинной демократии в стране.

В западной политологии есть некоторые теоретические представления о сущности политического рынка и месте партий в нем. Данные воззрения авторов характеризуют рынок как сферу взаимоотношений налогоплательщика и распорядителей бюджета [5, С. 104]. С точки зрения автора, особенности российской практики функционирования политического рынка доказывают нерациональность переноса западной модели политического рынка на отечественную реальность. Причина этого факта в том, что российские партии не вписываются в основные направляющие механизма функционирования рынка, который описан теоретиками как платформа для обмена между бюджетораспорядителями и налогоплательщиками, и не выполняют функции консолидации интересов как претендентов на распоряжение властных полномочий, так и налогоплательщиков.

Местоположение «партии власти» в системе «политического рынка»

С точки зрения А. В. Горского, критериями, в соответствии с которыми становится возможным оценить уровень развитости политического рынка в стране, являются свобода участия, свобода выбора, а также наличие реальной конкуренции. Следовательно, в государстве должен быть обеспечен доступ к политическому рынку новых участников, реализующих пассивное и активное избирательное право [4], а также «наблюдаться кардинальный переход власти от одной политической силы к другой в ходе выборов как минимум раз в течение 10 лет – признак реальной конкуренции» [2, С. 163].

Исходя из этого отдельным актуальным вопросом является местоположение партии власти на политическом рынке. С точки зрения автора, политический проект в виде партии власти изначально являлся попыткой российской власти усилить свои позиции, но оказался нерелевантным с позиции своего веса в обществе. «Единая Россия» производила свой политический продукт не только в виде участия в имитаци-

онной многопартийности, но и в деятельности по продвижению решений исполнительной власти. В силу своей полной лояльности власти представители партии власти стали главными реципиентами властных полномочий.

Вернемся к критериям развитости политического рынка в стране по теории А. В. Горского, а именно свободе участия, свободе выбора и наличию реальной конкуренции. Данные критерии закрепляются в нормативно-правовых документах, но существуют в стране лишь теоретически. На практике все они ограничены, а конкуренция, то есть «переход власти от одной политической силы к другой в ходе выборов как минимум раз в течение 10 лет», наглядно доказывает его отсутствие.

Следовательно, политический факт доминирования «Единой России» делает невозможным функционирование политического рынка по схеме «распорядители бюджета – налогоплательщики» и не позволяет работать системе спроса и предложения «общественных товаров и услуг».

Принятие партий в обществе

Материалы отечественных исследовательских организаций, проводящих социологические исследования, демонстрируют недоверие населения к партиям и низкую оценку их деятельности. По данным ВЦИОМ, в

2017 году 33 % посчитали роль партий в жизни страны значительной, а 44 % – незначительной; в 2001 году 22 % респондентов считали, что партии приносят больше пользы, 52 % были убеждены, что деятельность

партий скорее вредна. Данные показатели обусловлены отсутствием резких изменений в отношении россиян к партиям: 41 % респондентов изменений не видит, 23 % – влияние партий в последние годы возрастает, 13 % – ослабевает. Перспективы в глазах респондентов выглядят следующим образом: 32 % – их вес не изменится, 21 % полагают, что в ближайшие 5–10 лет их влияние будет расти, 9 % – что будет снижаться. Но при этом суждения об усилении влияния партий в настоящем и будущем гораздо чаще высказывают те, кто усматривает в их деятельности больше пользы, нежели вреда для страны [6].

В 2021 году ВЦИОМ представлены данные социологического опроса, характеризующего интерес граждан к политическим партиям, в соответствии с данными которого, более 63 % респондентов заявили, что в стране нет интересных им партий (29 % отметили интерес к какой-либо из партий). В то же время около 71 % респондентов высказали убеждение, что партии все же являются необходимостью для государства (24 % респондентов придерживаются противоположного мнения). 43 % респондентов считают, что в настоящее время есть партия, способная выразить интересы людей; 46 % респондентов считают, что подобная партия в настоящее время в стране отсутствует [7].

Несмотря на то что респонденты в своем большинстве не считают, что партии должны прекратить свое существование в России, их рейтинг в общественном мнении довольно низ-

кий с явным отсутствием интереса населения к работе партий. Следовательно, можно сделать вывод, что функцию представительства общественных интересов, а также инструмента диалога власти и общества партии полностью утратили и являются в настоящее время скорее государственноцентричными «картелями», оторванными от интересов общества. В сфере выборов процессов современной России партии являются инструментом функционирования избирательной системы, потому что именно она определяет их место в системе селективного потребления властных ресурсов.

В современном обществе к политическим партиям сложилось весьма двоякое отношение: с одной стороны, они рассматриваются как средство легитимации исполнительной власти, а с другой – как транзитный механизм рекрутирования представителей бизнес-элиты и криминальных кругов во властные структуры. Политические партии как представители интересов народа больше не рассматриваются. В связи с данными обстоятельствами власть утратила способность выявления реальных политических предпочтений населения и осуществления мер, направленных на достижение баланса политических сил в современном российском обществе. Следовательно, дальнейшее развитие указанных событий в том же направлении, с точки зрения автора, может привести к риску канализации общественного участия в неформальную сферу и, как следствие, к политической нестабильности в стране.

Заключение

Рассмотрение политических партий в системе современного политического рынка России позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, отечественные политические партии видоизменяются и становятся атрибутом нормативно-правовой модели политического «рынка». Однако, если вернуться к теоретическому определению политического рынка, партии как предприниматели должны предлагать широкий набор услуг своим потребителям, а именно избирателям, в системе производства и распределения политических товаров и услуг в обмен на их голоса. Следовательно, как инструмент социального представительства политические партии больше не работают. Теперь они превратились в механизм электоральной борьбы.

Во-вторых, по причине своей оторванности от общества партии не могут являться средством консолидации интересов потребителя политического продукта. Голосование за тот или иной партийный список трансформировалось в российской избирательной практике из средства альтернативного выбора политических программ в протестную акцию против существующего порядка. В государстве наблюдается очень низкая связь избирателя с партийными предпочтениями.

Политические партии, во многом оторванные от потребностей общества, в настоящее время трансформировались в политическое предприятие, имитирующее представи-

тельство интересов общества и реализующее функцию лояльности к исполнительной власти, благодаря чему обретают возможность участия в распределении властных полномочий и материальных благ.

В-третьих, современные российские партии не вписываются в основные направляющие механизма функционирования политического рынка, описанного как обмен между распорядителями бюджета и налогоплательщиками. Однако они являются атрибутом нормативной модели политического рынка. В настоящее время политические партии трансформировались в политические предприятия, продуцирующие имитацию представительства интересов общества и ставящие своей главной задачей распределение властных полномочий и материальных благ. Средством консолидации интересов потребителя политического продукта партии в настоящее время не являются.

В-четвертых, отдельным актуальным вопросом в сфере политического рынка является местоположение партии власти в данной системе. С точки зрения автора, политический проект в виде партии власти изначально являлся попыткой российской власти усилить свои позиции, но оказался нерелевантным с позиции своего веса в обществе. «Единая Россия» производила свой политический продукт не только в виде участия в имитационной многопартийности, но и в деятельности по продвижению решений ис-

полнительной власти. В силу своей полной лояльности власти представители партии власти стали главными реципиентами властных полномочий. Следовательно, политиче-

ский факт доминирования «Единой России» делает невозможным функционирование политического рынка по схеме «распорядители бюджета – налогоплательщики».

Список литературы

1. Морозова Е. Г. Политический рынок и политический маркетинг: концепции, модели, технологии. М.: РОССПЭН, 1999. 247 с.
2. Нежданов Д. В., Русакова О. Ф. «Политический рынок» как системообразующая метафора современного политологического дискурса // ПОЛИС. Политические исследования. 2011. № 4. С. 158–170.
3. Гельман В. Политический рынок в России // Партии как фирмы // URL: <http://www.idelo.ru/413/19.html> (дата обращения: 12.07.2022).
4. Горский А. В. Экономико-правовой анализ политического рынка и доминирования на нем // URL: <https://clck.ru/sbJEs> (дата обращения: 12.07.2022).
5. Epstein L. D. *Political Parties in Western Democracy Systems*. In E. H. Buehzig (ed.) *Essays in Political Science*. Bloomington: Indiana University Press, 1966. Pp. 97–10.
6. Политические партии в жизни России // База данных ФОМ // URL: <https://bd.fom.ru/report/map/d071424> (дата обращения: 12.07.2022).
7. Выступление руководителя практики политического анализа ВЦИОМ М. Мамонова // Материалы круглого стола Экспертного института социальных исследований «Старт политического сезона 2021: ожидания, вызовы и перспективы» // URL: <https://politsturm.com/sociologi-vuyasnili-otnoshenie-rossiyan-k-politicheskim-partiyam/> (дата обращения: 12.07.2022).

SHAPOSHNIKOVA Evgenia A. – *Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Russian State University named after S. A. Yesenin. Address: 46 Svobody str., Ryazan, 390000, Russian Federation. E-mail: shaposhnikova-ea@yandex.ru*

Keywords: *political parties, political market, state, voters.*

THE PLACE OF POLITICAL PARTIES IN THE SYSTEM OF THE MODERN POLITICAL MARKET OF RUSSIA

Annotation

The article is devoted to the study of the adaptation of the term market to the sphere of politics and the consideration of political parties as the most important attribute of the normative model of the political market. Modern parties have transformed into a political enterprise that produces an imitation of the representation of the interests of society, and they need to be analyzed as an element of the vertical of executive power with the possibility of participating in the selective distribution of power and material benefits. Due to their isolation from society, parties in their current form cannot be a means of consolidating the interests of the consumer of a political product and do not fit into the main guidelines of the functioning mechanism of the market.

References

1. *Morozova E. G. Political market and political marketing: concepts, models, technologies. M.: ROSSPEN, 1999. 247 p.*
2. *Nejdanov D. V., Rusakova O. F. "The political market" as a system-forming metaphor of modern political discourse // POLIS. Political studies. 2011. № 4. P. 158–170.*
3. *Gelman V. The political market in Russia // Parties as firms // URL: <http://www.idelo.ru/413/19.html> (accessed: 12.07.2022).*
4. *Gorsky A. V. Economic and legal analysis of the political market and its dominance // URL: <https://clck.ru/sbJEs> (accessed: 12.07.2022).*

5. Epstein L. D. *Political Parties in Western Democracy Systems*. In E. H. Buehsig (ed.) *Essays in Political Science*. Bloomington: Indiana University Press, 1966. Pp. 97–103.

6. *Political Parties in the Life of Russia* // FOM database // URL: <https://bd.fom.ru/report/map/d071424> (accessed: 12.07.2022).

7. *Speech by the Head of the VTSIOM Political Analysis Practice M. Mamonov Materials of the round table of the Expert Institute for Social Research “Start of the political season 2021: expectations, challenges and prospects”* // URL: <https://politsturm.com/sociologi-vyyasnili-otnoshenie-rossiyan-k-politicheskim-partiyam/> (accessed: 12.07.2022).

Ольга БОРИСОВА,
Виктория КАНАРОВА

ТРАНСФОРМАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ УКРАИНЫ ПОСЛЕ 2014 Г.: ВЛИЯНИЕ ЕС И РОССИИ

Аннотация

В статье рассматривается влияние России и Европейского союза на трансформацию украинской национальной идентичности после 2014 года. Такие события, как «революция достоинства» и присоединение полуострова Крым к Российской Федерации, побудили политические и научные элиты Украины к переосмыслению национальной идеи.

Несмотря на обретение Россией нового образа – «вражеского», – значение российского фактора в трансформации украинской национальной идеи остается преобладающим. Фактор ЕС после 2014 г. заметно увеличился, о чем свидетельствуют поправки в Конституцию Украины, которые закрепили курс на полноправное членство в ЕС и НАТО.

БОРИСОВА Ольга Александровна – научный сотрудник отдела экономических исследований Института стран СНГ, редактор научно-аналитического журнала «Геоэкономика энергетики». Адрес: Российская Федерация, 119180, г. Москва, ул. Большая Полянка, 7/10, стр. 3. *E-mail*: borisova.olga94@yandex.ru

КАНАРОВА Виктория Николаевна – магистр факультета международных отношений СПбГУ. Адрес: Российская Федерация, 199034, г. Санкт-Петербург, Университетская наб., д. 7–9. *E-mail*: vika.kanarova@mail.ru

Ключевые слова: украинская идентичность, национальная идентичность, Россия, ЕС, евроинтеграция.

Проведя анализ влияния России и ЕС и их роли на трансформацию украинской национальной идентичности, можно констатировать, что создание негативного образа РФ формировалось параллельно возрастающей роли ЕС.

Введение

Национальная идентичность является важным постулатом формирования социума. Она обуславливает приверженность народа конкретной идее, создает идеологию и влияет на внешнюю политику государства и международную повестку. Национальная идентичность может стать политическим ресурсом и остаться преобладающим социальным постулатом в эпоху глобализации.

В рамках изучения эволюции украинской национальной идентичности исторические и территориальные факторы являются перво-степенным внутренним ресурсом влияния. Также в общей проблеме трансформации украинской национальной идентичности имеют значение и внешние факторы. Они представлены в лице государств Европейского союза, России и США.

Задачей этого исследования является определение влияния России и ЕС на трансформацию украинской национальной идентичности. Временные рамки исследования охватывают 2014–2022 гг. После «революции достоинства» на территории Украины начали формировать-

ся новые национальные идеи, герои и «враги». Поэтому данный хронологический этап особенно актуален для исследователей.

Исследуя трансформацию украинской национальной идентичности, нельзя не затронуть внешнеполитический ориентир государства. Вопрос о геополитической ориентации Украины всегда имел решающее значение как для страны в целом, так и для ее соседних государств. С момента получения независимости Украина выстраивала свой внешнеполитический курс, дистанцируясь от России и интегрируясь в западные институты (ЕС, НАТО). К 2014 г. образ России и русского мира стал вражеским, а противопоставление себя РФ перешло в открытую форму [1]. С приходом к власти П. А. Порошенко внешнеполитический курс Украины изменился в теоретическом и практическом осмыслении. В 2018 году Верховная рада Украины 334 голосами внесла поправки в Конституцию, которые закрепили курс на полноправное членство в ЕС и НАТО¹.

Упомянутые выше геополитические изменения создают вопрос

¹ Вступление Украины в НАТО и ЕС закрепили в Конституции. Что это означает? // <https://www.bbc.com/ukrainian/features-russian-47157337> (дата обращения: 15.03.2022).

о самоидентификации граждан Украины и соотношении идентичностей. Украина, как многие постсоветские государства, в формировании национальной идентичности сталкивается с переплетением двух факторов – советского прошлого и евроинтеграции. Данные два фактора одновременно разрушают старые и создают новые национальные идеи, которые впоследствии обеспечивают интеграционные процессы в обществе и формирование новой украинской политической нации². Тезис авторов можно подкрепить работой по-

литолога Т. Кузьо, который отмечал, что Украина на рубеже веков находилась на распутье внешнеполитического выбора – следование за Россией или Европой. Неоднородность украинской политической элиты в рамках внешней политики породило классификацию политических союзов «свои/чужие» [2].

В рамках современных реалий внешней политики Украины и трансформации украинской национальной идентичности «свои» – это страны ЕС и США, а «чужие» – Россия.

Образ России в рамках украинской национальной идентичности: от «братского народа» к «государству-агрессору»

Исторические этапы развития государств тесно переплетались на протяжении всего периода: Киевская Русь, Российская империя, СССР. В рамках общей истории сложились несколько концепций, такие как «братские народы», «триединый народ», которые характеризуют человеческое сообщество (народ) как единую надэтническую идентичность. Эти концепции сосредоточены на трех народах – русских, белорусах и украинцах. Концепция «братских народов» на территории Украины до 2014 г. теряла свою актуальность из-за ряда факторов: «цветные революции», поли-

тическая идентификация и поднятие национального самосознания украинцев. После событий «евромайдана» и присоединения полуострова Крым к Российской Федерации образ соседнего государства был изменен.

В 2014 г. происходит трансформация не только украинской национальной идеи, но и образа России – от «братского народа» к «государству-агрессору». Было бы ошибочно утверждать, что образ РФ изменился только из-за событий 2014 г. На самом деле предпосылки к этому были зафиксированы намного раньше.

² Гражданская самоидентификация населения Украины. Европейский контекст // <https://rb.com.ua/blog/grazhdanskaja-samoidentifikacija-naselenija-ukrainy-evropejskij-kontekst/> (дата обращения: 15.03.2022).

В первую очередь это проявлялось во внешнеполитической повестке Украины: страна проводила внешнюю политику, дистанцируясь от России. Если первые два президента Украины пытались «лавирировать» между РФ и Западом, то В. А. Ющенко заявил о внешнеполитическом выборе Украины в сторону таких структур, как ЕС и НАТО³.

Во-вторых, президенты Украины не раз резко высказывались о РФ и российско-украинских отношениях. Например, первый президент Украины, Л. М. Кравчук, в 1992 г. в Ашхабаде на пресс-конференции с президентом Туркмении С. А. Ниязовым сказал: «Россию лучше иметь союзником, а укреплять СНГ при недостроенной национальной государственности опасно»⁴. Данное высказывание описывает внешнеполитический курс Украины вплоть до 2014 г. [3]. Второй президент Украины, Л. Д. Кучма, следовал формуле «Украина – не Россия», которая, с одной стороны, считает РФ стратегическим партнером Украины, а с другой – призывает избегать копирования российского опыта и надеется на помощь ЕС в государственных проблемах. «Оранжевый» президент Украины В. А. Ющенко распространял следующую идею: «Одна нация – один язык – одна церковь» [4]. В период своего президентства

В. А. Ющенко проводил государственную политику по ограничению статуса русского языка. В 2005–2010 гг. на Украине произошла языковая перемена в сторону украинского: на телевидении и в периодической печати доминировал украинский язык, выступления первых лиц страны стали звучать преимущественно на украинском.

В-третьих, большое количество СМИ и украинских ученых внесли свою лепту в формирование негативного образа России на территории Украины. Если экспертные оценки зачастую имели здоровое противопоставление, то большинство СМИ характеризовались националистической агитацией [3]. Данные факторы свидетельствуют о предпосылках формирования негативного образа Российской Федерации на территории Украины.

Несмотря на то что государственная политика В. Ф. Януковича претерпела положительные изменения для России, 2014 г. стал заключительным для формирования нового российского образа в рамках украинской идентичности. После таких событий, как присоединение полуострова Крым к России и начало вооруженного сопротивления на Донбассе, в украинской национальной идее появился образ «страны-агрессора». Этому способствовал официальный курс

³ В. Ющенко: Украина изменит концепцию внешней политики // <https://www.rbc.ru/politics/16/03/2005/5703ba879a7947afa08c79f3> (дата обращения: 20.03.2022).

⁴ Возобновление поставок туркменского газа на Украину по взаимоприемлемым ценам // <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=26509> (дата обращения: 20.03.2022).

страны, проводимый П. А. Порошенко.

События на Донбассе освещались как «гибридная война России», а Россия стала «страной-агрессором» во внешнеполитическом курсе Украины. На основании этих высказываний президент П. А. Порошенко отказывался выполнять Минские соглашения и осуществлял всевозможные действия в рамках формирования негативного образа России.

Пятый президент Украины также осуществлял политику по вытеснению русского языка. Несмотря на то что в одном из интервью П. А. Порошенко прокомментировал, что: «решение Верховной рады Украины о лишении русского языка статуса регионального было ошибкой И Во время моей предвыборной кампании я неоднократно подчеркивал, что никогда подобный закон не получит моего одобрения»⁵, его законодательные инициативы свидетельствуют об обратном.

Уже в октябре 2014 г. Петр Порошенко в рамках официальной поездки во Львов заявил: «Вторым языком, обязательным для изучения в школах и вузах, должен быть исключительно английский, а уж никак не русский. Свободное владение английским должно стать вторым критерием после люстра-

ции из требований к украинскому госслужащему»⁶.

Двумя годами позже в законодательстве Украины начали появляться языковые квоты и ограничения в использовании русского языка. В 2016 г. был принят закон «О внесении изменений в некоторые законы Украины относительно доли музыкальных произведений на государственном языке в программах телерадиоорганизаций», который устанавливал языковые квоты для радиовещания и требовал в течение трех лет довести долю песен на украинском языке до 35 % от среднесуточного объема вещания, долю информационных программ на украинском языке – до 60 % [5]. В 2017 г. Порошенко подписал два закона: «О внесении изменений в некоторые законы Украины о языке аудиовизуальных (электронных) средств массовой информации» и «Об образовании». Первый вносил языковые квоты на телевидении – не менее 75 % передач и фильмов на украинском языке для общенациональных и региональных компаний и 60 % для местных телерадиокомпаний [6]. Второй фактически вводил запрет на обучение в государственных учебных заведениях на любом языке, кроме украинского [7]. Данные законы противоречили Конституции Украины, в которой указано,

⁵ Порошенко: решение Рады о лишении русского языка статуса регионального было ошибкой // https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1285750?utm_source=ru.wikipedia.org&utm_medium=referral&utm_campaign=ru.wikipedia.org&utm_referrer=ru.wikipedia.org (дата обращения: 22.03.2022).

⁶ Петр Порошенко: Вторым языком должен быть английский, а уж никак не русский // <https://russian.rt.com/article/52749> (дата обращения: 22.03.2022).

что страна способствует развитию русского языка и языков других национальных меньшинств [8].

Дальнейшими действиями правительства Украины были меры, направленные на укрепление статуса украинского языка. Соответствующий закон, принятый 25 апреля 2019 г., утверждал единый государственный язык Украины – украинский [9]. Данный закон предусматривал, что дети будут учиться только в украинских школах. Существующие школы с русским и другими языками обучения с 1 сентября 2020 г. должны были быть переведены на украинский язык обучения.

Несмотря на то что нынешний президент, В. А. Зеленский, не обновлял законодательство Украины в отношении статуса и использования русского языка, тем не менее никаких действий по внесению правок или аннулированию законов не осуществлялось. Но при его каденции вступил в силу закон об использовании государственного (украинского) языка в сфере обслуживания, запрещающий обслуживать население на русском языке без обоюдного согласия или просьбы покупателя.

Можно констатировать, что политическая борьба украинской элиты вокруг русского языка посте-

пенно вытеснила русский язык сначала из официального использования, а позже – и из школ. Присоединение Крыма к России ускорило данный процесс, русский язык остался в использовании лишь на юго-востоке Украины.

Кроме того, культурная политика в 2014 г. затронула не только русский язык. На территории Украины произошло уничтожение всех памятников советской эпохи и отказ от соответствующей символики. Например, все памятники В. И. Ленину были демонтированы – от больших украинских городов до маленьких населенных пунктов. СМИ также подогревали данные процессы, создавая агрессивные группы, которые разжигали межнациональные конфликты. Одна из таких групп называется «Бий москаля» [10].

Таким образом, с 2014 г. антироссийская политика на территории Украины достигла широких масштабов. На современном этапе на Украине сформировалась националистическая идеология, которая искусственно создала образ врага в лице Российской Федерации. Это все привело к разжиганию межнациональной вражды и ненависти ко всему русскому, особенно в западной части Украины.

Формирование европейской идентичности на Украине

Как и с Россией, Украину и Европу объединяют тесные геополитические и культурные связи: совместные европейские традиции,

христианские корни, общие упоминания в различных исторических документах. Но главным постулатом формирования украинской на-

циональной идентичности является процесс евроинтеграции, а европеизация стала задачей внутренней и внешней политики страны.

Формирование модели европейской идентичности Украины началось после «революции достоинства». Данная модель начала наиболее эффективно демонстрировать базовые элементы национальной политической культуры ЕС на практике. Несомненно, предпосылки были заложены намного раньше, как и с формированием негативного образа России (о чем писалось выше). Можно сказать, что, когда политическая элита осуществляла меры по созданию антиросийского движения, параллельно возрастала роль европейских институтов и европейских ценностей.

До 2014 г. Украина, как и большинство других стран постсоветского пространства, проходила «стандартный» процесс евроинтеграции. С приходом к власти П. А. Порошенко интеграция в ЕС для Украины обрела первостепенное значение, когда было подписано Соглашение об ассоциации⁷. Соглашение углубило интеграцию между Украиной и ЕС в политическом, экономическом и культурном плане. Затем в 2015 г. Украина выполнила все базовые условия для введения безвизового режима с Европейским союзом, а в 2017 г. Европарламент поддержал введение безвизового режима для

украинцев⁸. Соглашение об ассоциации и введение безвизового режима стали двумя аксиомами, которые определяли характеристику евроинтеграции Украины в 2014–2017 гг. Благодаря этим процессам должна была произойти постепенная переориентация национальной политики на европейскую модель, тем самым интегрируя украинское население в новые традиции.

Несмотря на то что Соглашение об ассоциации было подписано в 2014 г., в полном объеме оно вступило в силу лишь 1 сентября 2017 г. Согласно документу, предполагался не только новый уровень интеграции, но и формирование модели европейской идентичности Украины в конкретных направлениях, которые обеспечат разрыв между традициями и ценностями европейской Украины и советской Украины – это ценностное, экономическое, правовое направления и направление безопасности [11]. Исходя из основных положений эти сферы постепенно должны будут трансформироваться в европейскую систему и сблизиться с ней. Благодаря этому у украинского населения начала формироваться новая самоидентификация – «Україна – це Європа».

Если Соглашение об ассоциации с ЕС для Украины имело политический характер, то безвизовый режим охватил цивилизационное из-

⁷ Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part // https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/association_agreement_ukraine_2014_en.pdf (дата обращения: 10.04.2022).

⁸ Украина и ЕС оформили безвизовый режим // <https://www.rbc.ru/politics/17/05/2017/591c23d59a7947196b528e39> (дата обращения: 10.04.2022).

мерение и продемонстрировал усиление европейской идентичности. Слова президента максимально точно описывают внешнеполитическую повестку Украины после подписания Соглашения о безвизовом режиме Украины с ЕС: «Это абсолютно исторический день для Украины, для моей 45-миллионной нации. Украина возвращается в европейское семейство. Украина прощается в последний раз с советской и Российской империями»⁹.

Новая ступень в формировании европейской идентичности Украины произошла в 2019 г., когда Верховная рада Украины 334 голосами внесла поправки в Конституцию и закрепила курс на полноправное членство в Европейском союзе и НАТО¹⁰. В Конституции Украины зафиксированы такие изменения: в преамбуле говорится: «Подтверждая европейскую идентичность украинского народа и необратимость европейского и евроатлантического курса Украины», в статье о полномочиях Верховной Рады Украины добавили: «Реализация стратегического курса государства на получение полноправного членства Украины в Европейском союзе и в Организации Североатлантического договора», а в статье о полномочиях Президента зафиксировано, что он является гарантом и обеспечивает эту реализацию [12].

⁹ Порошенко о подписании безвиза: Это абсолютно исторический день // <https://www.ukrinform.ru/rubric-politics/2229843-porosenko-o-podpisanii-bezvizu-eto-absolutno-istoriceskij-den.html> (дата обращения: 11.04.2022).

¹⁰ Вступление Украины в НАТО и ЕС закрепили в Конституции. Что это означает? // <https://www.bbc.com/ukrainian/features-russian-47157337> (дата обращения: 15.03.2022).

Если рассматривать культурный аспект закрепления европейских ценностей, то ЕС здесь активно осуществляет деятельность. Например, существуют программы академического обмена между Украиной и ЕС. Они позволяют не только обрести новый опыт и диплом европейского образца, но и создают платформу определенных принципов (демократии, равенства, толерантности) у молодежи. Также активно ведется работа Диалога по правам человека, который демонстрирует высокий политический и экспертный уровень, вновь распространяя европейские ценности.

Также нужно отметить, что процесс евроинтеграции является одним из способов консолидации украинского населения [13]. Евроинтеграция предстает в качестве ресурса украинского правительства для создания позитивного образа будущего. Несмотря на то что украинская политическая элита путем евроинтеграции стремится сгладить межрегиональную напряженность, историческую разобщенность запада и востока Украины невозможно предотвратить.

Таким образом, внешняя политика Украины закрепляет ее окончательный геополитический выбор и самоидентификацию большинства украинцев к европейской идентичности.

Заключение

Украина, находясь весь период своей истории между двумя цивилизациями, стала неким «противоборствующим феноменом». Запад и восток Украины до сих пор характеризуются межрегиональными конфликтами и идейными столкновениями. «Революция достоинства», присоединение полуострова Крым к России и военное сопротивление на Донбассе только усилили разобщенность украинцев.

После 2014 г. украинская политическая элита начала проводить активную внешнюю и внутреннюю политику, которая характеризуется антироссийскими идеями. Значительное расширение законодательства, направленное на вытеснение русского языка во всех сферах жизнедеятельности и добавление в Конституцию страны тезисов о стремлении вступления в НАТО и ЕС как основных внешнеполитических целях тому наглядный пример.

Кроме того, освещение ряда событий и новостей украинскими СМИ демонстрирует их политизированность и необъективность. Этот тезис можно подкрепить такими фактами, как запрет российских социальных сетей на территории Украины после 2014 г. и внесение ряда российских научных экспертов и их работ в черный список. Антироссийские идеи охватили не только политическую повестку, но и культурную.

На современном этапе образ России окончательно перешел из «братского» в образ «страны-агрес-

сора». Национальная идентичность Украины обрела главного негативного героя, которого популяризируют украинские политические элиты различными способами.

На этом фоне активизировавшийся процесс евроинтеграции после прихода к власти П. А. Порошенко окончательно зафиксировал геополитическую ориентацию страны. Соглашение об ассоциации и Соглашение о безвизовом режиме между Украиной и ЕС стали основными инструментами продвижения идей европейской идентичности в сознании украинцев.

Постепенный этап вхождения Украины в европейскую систему с 1991 г. обрел значительные успехи начиная с подписания Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между европейскими сообществами и Украиной в 1994 г. до подачи заявки на членство в ЕС в 2022 г. Несмотря на то что Европарламент поддержал резолюцию о предоставлении Украине статуса страны – кандидата на вступление в ЕС, до долгожданного членства еще далеко. Тем не менее европейские ценности эффективно закрепляются во внешне- и внутриполитической повестке.

Подытожив все вышесказанное, можно констатировать, что после 2014 г. в рамках украинской национальной идентичности закрепились два постулата ее трансформации: первый – это формирование негативного образа Российской Федерации, второй – постепенное закрепление европейских ценностей в новой

украинской идентичности. Оба постулата шли параллельно друг другу на протяжении всей истории Украины: когда образ одного государства улучшался, образ второго обретал вражеские черты. Важно отметить,

что данная параллель и изменение образов будет существовать и дальше, несмотря на провозглашенный в Конституции Украины курс на евроинтеграцию и евроатлантическое партнерство.

Список литературы

1. Мигранян А. А. Украинский выбор: 30 лет спустя // ЭКО. 2022. № 3. С. 41–61.
2. Kuzio T. *Identity and Nation-Building in Ukraine: Defining the 'Other' // Ethnicities*. 2001. Vol. 1. No. 3. Pp. 343–366.
3. Бабенко В. С. Образ России на Украине: от «Братского народа» до «Государства-агрессора» // Россия и современный мир. 2015. № 3. С. 184–195.
4. Луценко И. «Фашизм» Ющенко устарел // URL: <https://blogs.pravda.com.ua/authors/lutsenko/46b8e3f11e727/> (дата обращения: 21.03.2022).
5. Закон України № 1421-VIII «Про внесення змін до деяких законів України щодо частки музичних творів державною мовою у програмах телерадіоорганізацій» // Відомості Верховної Ради. 2016. № 31. Ст. 547.
6. Закон України № 2054-VIII «Про внесення змін до деяких законів України щодо мови аудіовізуальних (електронних) засобів масової інформації» // Відомості Верховної Ради. 2017. № 26. Ст. 298.
7. Закон України № 2145-VIII «Про освіту» // Відомості Верховної Ради. 2017. № 38–39. Ст. 380.
8. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.
9. Закон України № 2704-VIII «Про забезпечення функціонування української мови як державної» // Відомості Верховної Ради, 2019. № 21. Ст. 81.
10. Аветисян Р. Марка Цукерберга просят заблокувати проукраїнські групи в Facebook // URL: <https://iz.ru/news/588815> (дата обращения: 10.04.2022).
11. Ротар Н. Дискурс европейской идентичности Украины: измерение безопасности // *Wschód Europy*. 2017. Vol. 3. No. 2. Pp. 81–101.
12. Закон України № 2680-VIII «Про внесення змін до Конституції України (щодо стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору)» // Відомості Верховної Ради. 2019. № 9. Ст. 50.
13. Рыжов В. Б. Перспективы консолидации украинцев как гражданской нации на основе интеграции с Евросоюзом // Международное право. 2020. № 3. С. 45–55.

BORISOVA Olga A. – *Researcher at the Department of Economic Research of the Institute of CIS Countries. Address: Russian Federation, Moscow, 119180, Bolshaya Polyanka str., 7/10, b. 3. E-mail: borisova.olga94@yandex.ru*

KANAROVA Viktoria N. – *Master of the Faculty of International Relations, St. Petersburg State University. Address: 7-9 University emb., Saint Petersburg, 199034, Russian Federation. E-mail: vika.kanarova@mail.ru*

Keywords: *Ukrainian identity, national identity, Russia, USA, EU, European integration.*

TRANSFORMATION OF THE NATIONAL IDENTITY OF UKRAINE AFTER 2014: THE IMPACT OF THE EU AND RUSSIA

Annotation

The article examines the influence of Russia, the EU and the USA on the transformation of Ukrainian national identity after 2014. Events such as the “revolution of dignity” and the incorporation of the Crimean Peninsula to the Russian Federation prompted the political and scientific elites of Ukraine to rethink the national idea.

Despite the acquisition by Russia of a new image – “enemy”, the importance of the Russian factor in the transformation of the Ukrainian national idea remains predominant. The factor of the EU and the USA after 2014 increased markedly, as evidenced by the amendments to the Constitution of Ukraine, which fixed the course for full membership in the EU and NATO.

After analyzing the ways and instruments of influence of the leading states on the transformation of the Ukrainian national identity, it will be possible to make a forecast for the further geopolitical dimension of Ukraine.

References

1. *Migranyan A. A. The Ukrainian Choice: 30 Years Later // ECO. 2022. No. 3. Pp. 41–61.*
2. *Kuzio T. Identity and Nation-Building in Ukraine: Defining the ‘Other’ // Ethnicities. 2001. Vol. 1. No. 3. Pp. 343–366.*

3. Babenko V.S. *Image of Russia in Ukraine: from the "Brotherly People" to the "Aggressor State"* // *Russia and the Modern World*. 2015. No. 3. Pp. 184–195.
4. Lutsenko I. *Yushchenko's "fascism" is outdated* // <https://blogs.pravda.com.ua/authors/lutsenko/46b8e3f11e727/> (accessed: 21.03.2022).
5. *Law of Ukraine № 1421-VIII "On Amendments to Certain Laws of Ukraine Concerning the Share of Musical Works in the State Language in the Programs of Television and Radio Organizations"* // *Bulletin of the Verkhovna Rada*. 2016. № 31. Art. 547.
6. *Law of Ukraine № 2054-VIII "On Amendments to Certain Laws of Ukraine on the Language of Audiovisual (Electronic) Mass Media"* // *Bulletin of the Verkhovna Rada*. 2017. № 26. Art. 298.
7. *Law of Ukraine № 2145-VIII "On Education"* // *Bulletin of the Verkhovna Rada*. 2017. № 38–39. Art. 380.
8. *Constitution of Ukraine* // *Bulletin of the Verkhovna Rada*. 1996. № 30. Art. 141.
9. *Law of Ukraine № 2704-VIII «On ensuring the functioning of the Ukrainian language as the state language»* // *Bulletin of the Verkhovna Rada*. 2019. № 21. Art. 81.
10. Avetisyan R. *Mark Zuckerberg is asked to block pro-Ukrainian Facebook groups* // <https://iz.ru/news/588815> (accessed: 10.04.2022).
11. Rotar N. *Discourse of Ukraine's European Identity: Security Measurement* // *Wschód Europy*. 2017. Vol. 3. No. 2. Pp. 81–101.
12. *Law of Ukraine № 2680-VIII "On Amendments to the Constitution of Ukraine (on the strategic course of the state to gain full membership of Ukraine in the European Union and the North Atlantic Treaty Organization)"* // *Bulletin of the Verkhovna Rada*. 2019. № 9. Art. 50.
13. Ryzhov V. B. *Prospects for the consolidation of Ukrainians as a civil nation based on integration with the European Union* // *International Law*. 2020. No. 3. Pp. 45–55.

Ольга САВИНА

МЕЖДУНАРОДНАЯ МИГРАЦИЯ: ОТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО НЕРАВЕНСТВА К СОЦИАЛЬНОМУ

Аннотация

Неравенство и миграция тесно переплетены. С одной стороны, экономический дисбаланс между странами и внутри стран является миграционной движущей силой. С другой – миграция влияет на социальное благополучие человека как в месте происхождения, так и в месте назначения. Работая в чужой стране и частично преодолевая финансовые трудности, мигранты сталкиваются с новыми проблемами. Невладение языком, непризнание документов об образовании, предвзятость работодателей, неприязнь в обществе и прочие последствия переезда приводят к снижению социального статуса мигранта и порождают новый виток неравенства. Интеграция мигрантов, их способность стимулировать развитие более бедных государств и поддерживать экономику принимающих стран будут зависеть от эффективности миграционной политики и сотрудничества на международном уровне.

САВИНА Ольга Вячеславовна – научный сотрудник отдела диаспоры и миграции Института стран СНГ. Адрес: Российская Федерация, 119180, г. Москва, Старомонетный пер., 7/10, стр. 3. *E-mail*: savina.moskva@mail.ru *SPIN-код*: 8845-9448

Ключевые слова: международная миграция, миграционная политика, социальное неравенство, международное сотрудничество, социальный статус.

Введение

В XXI в. миграция приняла беспрецедентные масштабы, став глобальным явлением. Учитывая рост населения планеты, нынешние масштабы миграции превосходят все предыдущие исторические примеры. По данным ООН, на начало 2022 г. насчитывается примерно 281 млн международных мигрантов – 3,6 % населения мира [1]. Они переселяются за пределы тех стран, где родились, в поисках лучшей жизни и вносят значимый вклад в развитие принимающих стран и стран своего происхождения.

Но, принимая решение о переезде, мигранты часто исходят только из экономических характеристик принимающих стран и недооценивают значимость нематериальных

факторов. К ним относятся недоступность для мигрантов некоторых социальных услуг, отсутствие постоянного статуса, языковой барьер, дискриминация и другие. Возникающее в результате этого неравенство негативно сказывается на благополучии мигрантов и принимающих сообществ.

Удовлетворенность жизнью мигрантов, или субъективное благополучие, зависит от таких факторов, как высокий доход, наличие работы и самореализация, хорошее здоровье и молодость, семья и друзья, безопасность в стране. Уровень субъективного благополучия является одним из показателей степени интеграции и адаптации мигрантов.

Выталкивающие и сдерживающие факторы миграции

Наиболее популярной сегодня в исследовании миграций является теория американского социолога С. Ли Эверетта. Он считал, что на человека в местах отъезда и приезда влияют две группы факторов: притягивающие и выталкивающие [2]. Другой социолог, С. Эберг, дополнил этот механизм, разделив факторы миграции на жесткие и мягкие [3]. К факторам жесткого регулирования он отнес разного рода чрезвычайные ситуации: войны, политические и религиозные преследования, эпидемии, экологические и гуманитарные катастрофы. Факторы мягкого выталкивания

связаны с мотивационной стороной экономического поведения: надеждой на повышение заработка, социальную защиту, получение различных льгот. В данной работе мы рассмотрим последние через призму экономического и социального неравенства.

Глобальное экономическое неравенство является ключевым фактором международных миграционных потоков. Соответственно, миграция из бедных стран в богатые более распространена, чем обратный процесс. Однако это не означает, что миллионы людей, страдающих от нищеты и политических

режимов в своих странах, обязательно переселятся в более благополучные. Вопреки общепринятому мнению, мигранты – это не самые бедные люди из самых бедных стран [4]. Большинство из них – выходцы из стран со средним уровнем дохода: Индии, Китая и Мексики. Внутри своих государств они тоже не самые бедные.

Для того чтобы решиться на переезд за тысячи километров от дома, человеку необходимы значительные средства – деньги на дорогу, на аренду жилья и на расходы до первой зарплаты. У подавляющего большинства жителей бедных стран таких ресурсов попросту нет. А если речь идет о нелегальной миграции, к расходам нужно добавить оплату услуг контрабандистов и готовность проститься с жизнью. Так, средиземноморский маршрут – самый популярный у мигрантов, стремящихся в Европу на лодках, – только за первое полугодие 2021 г. унес жизни не менее 1140 человек. Сотни других утонули во второй половине года, пытаясь попасть в Европу из северных африканских государств и Турции. В 2020 г. во время переезда погибли около 3900 человек, в 2019 – 5400¹.

Еще одним сдерживающим условием для переселения в другой регион является отсутствие социальных сетевых ресурсов – круга родственников или друзей, уже переехавших в страну назначения.

Сеть взаимопомощи чрезвычайно важна для поиска работы и дешевого жилья, а также для быстрой адаптации, получения важной информации и эмоциональной поддержки. Неразвитостью таких связей объясняется, например, относительно невысокое количество мигрантов с глобального Юга на глобальном Севере. По данным 2019 г., доля международных мигрантов, происходящих из стран Европы и работающих в Европе, составляла 69 %, родившихся в странах Африки, расположенных южнее Сахары, и трудящихся в этом же регионе, – 65 %, и, соответственно, в Северной Африке и Западной Азии – по 51 %, в Океании – 50 % [5].

Интенсивность миграционного оттока из регионов с низким уровнем жизни также регулирует ограничительная иммиграционная политика развитых стран. В последние годы получили широкое распространение двусторонние и многосторонние соглашения по миграционным вопросам. Например, в 2015 г. Евросоюз и страны Африки приняли совместный План действий по борьбе с миграционным кризисом. Суть документа заключается в борьбе с причинами миграции и нелегальными перевозчиками, усилении сотрудничества между странами в вопросе легальной миграции и защиты иммигрантов, а также в возвращении на родину тех, кто не нуждается в

¹ ООН: Итоги 2021 года: число мигрантов и беженцев в мире побило рекорд // ООН. URL: <https://news.un.org/ru/story/2021/12/1416332> (дата обращения: 16.03.2022).

международной защите и не имеет права находиться в ЕС². А в 2018 г. в Марракеше был принят Глобальный договор о безопасной, упорядоченной и легальной миграции, который целостно и всеобъемлющим образом затрагивает все аспекты международной миграции. Соглашение призвано не блокировать процессы миграции, а управлять ими в интересах самих мигрантов и государств – как принимающих, так и стран происхождения³. Миграция стала более упорядоченной, однако к въезжающим начали предъявляться более жесткие требования.

Таким образом, можно сделать вывод, что в случае, если нахождение в стране проживания не угрожает жизни и безопасности потенциального мигранта, он оказывается перед довольно сложным выбором, поскольку переезд связан с рядом сдерживающих препятствий, которые необходимо преодолеть. Кроме того, каждый мигрант осознает, что обустройство в чужом контексте не дает более высокого качества жизни. Утрата социальных связей и смена культурных привычек зачастую не могут быть компенсированы более высоким заработком в принимающей стране.

Благополучие мигрантов в странах пребывания

Означает ли это, что, покидая родину, мигранты становятся менее удовлетворенными своей жизнью? Всемирный доклад о счастье ООН в 2019 г. опубликовал данные опроса о самочувствии мигрантов в разных странах. Исследование показало, что в целом те, кто переехал в более счастливые страны, чем их собственные, оказались более довольными жизнью, чем те, кто выбрал для работы менее счастливые регионы. Счастье иммигрантов также в высокой степе-

ни зависело от того, как принимают их местные жители. Это измерялось отношением к присутствию мигрантов в стране, готовностью породниться с ними или жить по соседству. В стране с самым лучшим отношением к иммигрантам они оказались более счастливы⁴.

В 2022 году пятый раз подряд самой счастливой страной в мире названа Финляндия. За ней следуют Дания, Исландия, Швейцария и Нидерланды. Россия по сравнению с 2021 г. переместилась с 60-го места

² Евросоюз и страны Африки приняли совместный план действий по миграции // ТАСС. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/2429826> (дата обращения: 18.06.2022).

³ Глобальный договор о безопасной, упорядоченной и легальной миграции от 19 декабря 2018 года // ООН. URL: https://migrationnetwork.un.org/sites/g/files/tmzbd1416/files/docs/gcm_russian.pdf (дата обращения: 15.07.2022).

⁴ Счастье в миграции: какова ситуация в Центральной Азии? // URL: <https://vzglyad.az/news/131048/caa-network.org> (дата обращения: 15.07.2022).

на 80-е. Замыкают рейтинг африканские страны⁵. Интересно, что уровень экономического благополучия рейтинг оценивает только одним показателем – ВВП на душу населения. Остальными критериями уровня жизни выступают личные оценки респондентов в отношении социальной поддержки и социального доверия, уровня коррупции, развития благотворительности и свободы в принятии главных жизненных решений. Таким образом, разрушенный от войн Ирак опережает в рейтинге относительно благополучную Грузию. Узбекистан счастливее, чем Россия, а Киргизия – чем Индонезия. Таджикистан занимает строчку выше, чем Хорватия и Черногория, а Туркменистан обгоняет в списке Турцию, куда многие туркмены выезжают на заработки⁶.

Тем не менее М. Хендрикс, один из авторов Всемирного доклада о счастье, проанализировав более 40 публикаций по рассматриваемой теме, делает вывод о том, что мигранты могут стать счастливее в стране назначения, но это сильно зависит от конкретного миграцион-

ного потока. Как правило, уровень удовлетворенности жизнью мигрантов не достигает такого же уровня, как у местных жителей [6]. Различия в оценках личного благополучия между приезжими и местными объясняются меньшим социальным капиталом, которым обладают мигранты, менее социализирующим досугом, а также дискриминацией.

Среди российских исследователей, несмотря на масштабы миграции, тема благополучия мигрантов остается непопулярной. Заслуживает внимания работа Э. Камаева и Э. Понарина, в которой предпринята попытка комплексного анализа удовлетворенности жизнью мигрантов в различных регионах России. Авторы приходят к выводу, что экономическая развитость региона не оказывает статистически значимого влияния на субъективное благополучие иностранных рабочих. Более важную роль играют для них социальные факторы: доверие, общение, связи и др. [7] Этот факт необходимо учитывать при выстраивании современной миграционной политики.

Роль международного сотрудничества в борьбе с неравенством

Мигранты во всем мире являются социальной группой с минимальным уровнем защиты. У мно-

гих из них нет медицинской страховки и доступа к медицинской помощи, часто они не имеют воз-

⁵ Всемирный доклад о счастье за 2022 год // ООН. URL: <https://worldhappiness.report/ed/2022/> (дата обращения: 29.06.2022)

⁶ Счастье в миграции: какова ситуация в Центральной Азии? // URL: <https://vzglyad.az/news/131048/caa-network.org> (дата обращения: 15.07.2022).

возможности для защиты своих прав, не знают законов страны пребывания и языка. Зависят они и от внешних факторов. Так, в 2020 г. в связи с закрытыми границами из-за пандемии коронавируса функционирование евразийской миграционной системы было фактически остановлено. К примеру, количество иностранных работников, въехавших в Россию из постсоветских стран в 2020 году, по сравнению с предыдущим годом сократилось на 71 % из Молдавии, на 68 % – из Азербайджана, на 67 % – из Армении, на 66 % – из Украины, на 56 % – из Таджикистана, на 52 % – из Узбекистана [8]. Пострадали и семьи мигрантов, зависимые от денежных переводов. Объемы переводов трудящихся в России мигрантов в такие страны как Белоруссия, Украина, Казахстан, Таджикистан уменьшились более чем на 30 % [8].

Одним из механизмов поддержания уровня благосостояния иностранных работников является создание на международном уровне экономических альянсов. Примером такого сотрудничества выступает, например, заключение в 2014 году Договора о Евразийском экономическом союзе между Россией,

Белоруссией, и Казахстаном с последующим присоединением Армении и Киргизии. В рамках ЕАЭС для трудящихся государств-членов установлен гарантированный льготный (по сравнению с мигрантами из других безвизовых стран СНГ и визовых стран) миграционный, трудовой, налоговый и социальный режим, который во многом уравнивал права трудящихся из стран Союза с правами граждан страны трудоустройства. Кроме того, ученые выявили, что факт вступления страны исхода мигранта в такой союз оказывает положительный и статистически значимый эффект на уровень удовлетворенности жизнью. Они связывают это с сокращением экономических и психологических издержек переезда [7].

Миграция, являясь темой чувствительной и вызывающей разногласия во многих странах, тем не менее, является в них частью эффективного решения проблем с нехваткой рабочей силы. Положительное воздействие миграции на сокращение социально-экономического неравенства будет зависеть от политики стран назначения и их заинтересованности в сотрудничестве на международном уровне.

Заключение

В быстроменяющихся условиях глобализации произошло усложнение миграционных процессов. Любые изменения в этих процессах могут сразу или в отдаленной пер-

спективе оказывать как негативное, так и позитивное влияние на принимающую страну. Точно так же как миграция будет и впредь представлять как возможности, так

и потери для тех, кто уезжает, и для тех, кто остается, а также для коренного населения стран, принимающих иммигрантов. Данная ситуация при отсутствии регулирующего воздействия со стороны государства на миграционные потоки в дальнейшем лишь усилит пространственное неравенство в уровне и качестве жизни населения. Создание условий для социальной и культурной адаптации и интеграции мигрантов должно стать одним из приоритетных направлений государственной национальной политики принимающих стран, в том числе и Российской Федерации.

Решающее значение в борьбе с социально-экономическим неравенством имеют меры, принимаемые государствами: обеспечение равного доступа к образованию и медицине, развитие социальных программ и т.д. Однако для глобальных перемен необходимы со-

гласованные и скоординированные действия на международном уровне. Феномен миграции сегодня требует международной системы сотрудничества, которая рассматривает мигрантов не только через призму безопасности, но и как ключевых игроков в экономическом и социальном развитии страны. Политическим лидерам следует начать признавать потребность экономик своих стран в импорте рабочей силы. Такая позиция будет способствовать соблюдению прав мигрантов, создавать условия для их социальной и культурной адаптации, эффективнее регулировать агентства по найму, увеличивать количество двусторонних соглашений и программ, облегчающих мобильность зарубежных кадров. Вслед за этим будет меняться и представление о миграции, определяя ее эффективным двигателем сокращения экономического и социального неравенства.

Список литературы

1. IOM. *World Migration report-2022* // URL: <https://publications.iom.int/books/world-migration-report-2022> (дата обращения: 17.05.2022).
2. Козлова О. А., Тухтарова Е. Х. Социально-экономическое неравенство как фактор формирования миграционных потоков // *Народонаселение*. 2017. № 4. С. 78–90. DOI: 10.26653/1561-7785-2017-4-6.
3. Öberg S. *Spatial and Economic Factors in Future South-North Migration* // *The Future Population of the World: What Can We Assume Today?* London. 1996. P. 336–357.
4. Малахов В. С., Мотин А. С. Миграция как реальность и как элемент политической мифологии // *Вестник РУДН. Сер.: Политология*. 2020. №3. С. 327–338. DOI: 10.22363/2313-1438-2020-22-3-327-338.
5. Щербакова Е. М. Международная миграция по оценкам ООН 2019 года // *Демоскоп Weekly*. 2019 № 835-836. С. 6-30.

6. Хендрикс М. Счастье международных мигрантов: обзор результатов исследований // Миграционные исследования. 2015. Т. 3. С. 343–369. DOI: 10.1093/MIGRATION/MNU053.
7. Камалов Э. А., Понарин Э. Д. Субъективное благополучие мигрантов в России: влияние региональных характеристик и миграционного законодательства // Экономическая социология. 2020. Т. 21. № 1. С. 11–43. DOI: 10.17323/1726-3247-2020-1-11-43.
8. Крамаренко А. С., Кузнецова Ю. Ю. Нефтегазовая политика России и миграция: влияние на социально-экономическое положение постсоветских стран в условиях коронавирусного кризиса 2020 года // Геоэкономика энергетики. 2022. № 1 (17). С. 97–131. DOI: 10.48137/2687-0703_2022_17_1_97.

SAVINA Olga V. – researcher at the Department of Diaspora and Migration of the Institute of CIS Countries. Address: 7/10, p. 3. Staromonetny lane, Moscow, 119180, Russian Federation. E-mail: savina.moskva@mail.ru
SPIN code: 8845-9448

Keywords: international migration, migration policy, social inequality, international cooperation, social status.

INTERNATIONAL MIGRATION: FROM ECONOMIC INEQUALITY TO SOCIAL

Annotation

Inequality and migration are closely intertwined. On the one hand, the economic imbalance between and within countries is a migration driving force. On the other hand, migration affects a person's social well-being, both at the place of origin and at the destination. Working in a foreign country and partially overcoming financial difficulties, migrants face new problems. Lack of language proficiency, non-recognition of educational documents, employers' bias, hostility in society and other consequences of moving lead to a decrease in the social status of migrants and generate a new round of inequality. The integration of migrants, their ability to stimulate the development of poorer States and support the economies of host countries will depend on the effectiveness of migration policy and cooperation at the international level.

References

1. IOM. *World Migration report-2022* // URL: <https://publications.iom.int/books/world-migration-report-2022> (accessed: 17.05.2022).
2. Kozlova O. A., Tukhtarova E. H. *Socio-economic inequality as a factor in the formation of migration flows* // *Population*. 2017. No. 4. pp. 78-90. DOI: 10.26653/1561-7785-2017-4-6.
3. Öberg S. *Spatial and Economic Factors in Future South-North Migration* // *The Future Population of the World: What Can We Assume Today?* London. 1996. p. 336-357.

4. Malakhov V. S., Motin A. S. *Migration as reality and as an element of political mythology // Vestnik RUDN. Ser.: Politologiya*. 2020. No.3. pp. 327-338. DOI: 10.22363/2313-1438-2020-22-3-327-338.
5. Shcherbakova E. M. *International migration according to UN estimates 2019 // Demoscope Weekly*. 2019 No. 835-836. pp. 6-30.
6. Hendrix M. *Happiness of international migrants: a review of research results // Migration Studies*. 2015. Vol. 3. pp. 343-369. DOI: 10.1093/MIGRATION/MNU053.
7. Kamalov E. A., Ponarin E. D. *Subjective well-being of migrants in Russia: influence of regional characteristics and migration legislation // Economic sociology*. 2020. Vol. 21. No. 1. pp. 11-43. DOI: 10.17323/1726-3247-2020-1-11-43.
8. Kramarenko A. S., Kuznetsova Yu. Yu. *Oil and gas policy of Russia and migration: impact on the socio-economic situation of post-Soviet countries in the context of the coronavirus crisis of 2020 // Geoeconomics of energy*. 2022. No. 1 (17). pp. 97-131. DOI: 10.48137/2687-0703_2022_17_1_97.

**Владимир ЕГОРОВ,
Андрей ИНШАКОВ**

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ СЕМЕЙНЫХ ФЕРМ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Аннотация

Сельское хозяйство составляет значительную часть глобальной экономики, при этом 2,5 млрд человек во всем мире зависят от аграрной отрасли как главного источника средств к существованию. Важнейшее место в мировой индустрии производства сельхозпродуктов занимают семейные товарные фермы. Социально-экономическая роль семейных ферм в развитии аграрной отрасли является широко обсуждаемым вопросом. Социальная значимость фермерских хозяйств определяется главным образом их потенциалом в создании рабочих мест в сельской местности и снабжении населения качественным продовольствием. Деятельность семейных ферм в настоящее время, как и экономики в целом, неразрывно связана с внедрением цифровых технологий. Цифровая трансформация агропромышленного комплекса – это не перспектива отдаленного будущего, а уже существующая реальность.

ЕГОРОВ Владимир Георгиевич – доктор экономических наук, доктор исторических наук, профессор кафедры политической экономики и истории экономической науки РЭУ им. Г. В. Плеханова. Адрес: Российская Федерация, 117997, г. Москва, ул. Зацепа, д. 43. *E-mail:* kortka@mail.ru

ИНШАКОВ Андрей Алексеевич – младший научный сотрудник РЭУ им. Г. В. Плеханова. *E-mail:* aero789@mail.ru

Ключевые слова: цифровизация АПК, умное сельское хозяйство, сельскохозяйственная кооперация, информационные технологии для семейных ферм.

Введение

Цифровые решения все активнее проникают во все сегменты мирового сельского хозяйства. Для достижения роста доходности агробизнес все чаще обращается к инновационным технологиям. Компании, которым в ближайшем будущем удастся объединить свой бизнес в единую систему на основе цифровых платформ, станут безусловными лидерами рынка. В течение последних 12 месяцев до возникновения пандемии в отечественном сообществе аграриев практически одинаково часто звучали два слова – «экспорт» и «цифровизация». Многие крупные российские агрохолдинги, как показал опрос *Ernst & Young*, уже включились в процесс инновационной трансформации. Однако, если говорить о цифровизации, главным вопросом здесь является не вопрос «Что делать?», а «Куда мы хотим прийти через три, пять, семь лет?». Для ответа желательно иметь четкое видение не столько доступных на российском рынке средств инновационного преобразования сельского хозяйства, сколько целеполагания грядущей трансформации, выработка которого возможна на основе мирового опыта и учета глобальных трендов и факторов развития аграрной сферы.

Замена и облегчение ручного крестьянского труда всегда вызывали широкие дискуссии ведущих ученых и практиков. Так, признавая аналогию между обрабаты-

вающей промышленностью и сельским хозяйством и игнорируя специфику аграрной сферы, К. Маркс отмечал, что мелкое земледелие вытесняется крупным с помощью машин и других вспомогательных средств капитализма [1, С. 764–766]. Сравнивая промышленность и сельское хозяйство, К. Каутский отмечал особенности аграрной отрасли, препятствующие ее механизации: сельское хозяйство органично встроено в природную среду и местную локализацию, ограничено сезонностью и трудностью дифференциации технологического процесса, сложностью освоения селянами технических средств, удаленностью от транспортных коммуникаций [2, С. 27–28]. Схожие с Каутским К. взгляды разделял А. И. Чупров. Ученый указывал, что внедрение машин в сельском хозяйстве сдерживается природой аграрной отрасли. Сельскохозяйственное производство состоит из целого ряда процессов, постоянно прерывающихся и требующих специального приспособления к естественным условиям почвы, климата, положения участков [3, С. 120]. Анализируя американское сельское хозяйство, А. М. Симонс заметил, что нет ни одной отрасли индустрии, где результаты технического прогресса применялись бы так редко, как в сельском хозяйстве. Мыслитель указывал, что наиболее выгодно машины можно употреблять только на самых обширных фер-

мах с гладкой и ровной поверхностью полей. Так как затраты на машины велики для одного фермера, то для их приобретения мелкие хозяйства вынуждены брать кредиты под высокие проценты. Значительные финансовые затраты на механизацию производства подталкивают их к объединению хозяйственных операций: «отдельный производитель, работающий

самостоятельно, не имеет почти никакой возможности произвести что-нибудь для рынка» [4, С. 68].

Начатая учеными и практиками прошлого дискуссия о пределах механизации продолжается в актуальном дискурсе. Качественно изменился и предмет обсуждения. В центре внимания исследователей сегодня находится цифровизация отрасли [5, 6, 7].

Методы

Цель исследования: проанализировать мировой опыт внедрения цифровых технологий в семейных товарных фермах; определить факторы, способствующие их цифровизации; рассмотреть взгляды классиков политэкономической мысли на вопрос замещения ручного труда крестьян. Объектом исследования стали семейные фермерские хозяйства, предметом – цифровые технологии, используемые семейными

фермерами. При написании статьи были использованы статистический метод (для оценки процессов информатизации аграрной отрасли) и графический метод (для демонстрации мирового тренда на рост применения умных технологий в традиционном секторе общественного хозяйства). Работы политэкономов привлечены с целью выявления особенностей внедрения инновационных технологий в сельском хозяйстве.

Результаты исследования

Агропродовольственный сектор, включающий значительный сегмент семейных ферм, по-прежнему имеет решающее значение для обеспечения средств к существованию и занятости населения планеты. В мире насчитывается более 570 млн мелких фермерских хозяйств [8, С. 18], а на сельское хозяйство и производство продуктов питания прихо-

дится 28 % всего мирового рынка труда [9].

Кризис COVID-19 нарушил планы по достижению ЦУР-2030 ООН. Пандемия привела к тому, что в 2020 г. 97 млн человек оказались в нищете [10]. Глобальная инфляция, вызванная «мягкой» денежно-кредитной политикой, привела к росту цен на продовольствие. Так, индекс цен на продо-

вольствие, по оценке Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН, достиг 10-летнего максимума в 2021 г. [11]. Возврат к докризисным значениям и достижение целевых показателей ЦУР-2030 потребует качественной трансформации глобальной агропродовольственной системы, прежде всего в части активного перехода к новому технологическому уровню.

Мировой рынок сельскохозяйственной техники в 2020 г. оценивался в 138,59 млрд долл., и ожидалось, что к 2026 г. он достигнет величины в 194,94 млрд долл. Сокращение земельных, водных ресурсов и рабочей силы увеличило потребность в механизации сельского хозяйства в мире. Механизация фермерских хозяйств в развивающихся странах, таких как Индия и Китай, составляет 45–55 %, тогда как в развитых странах, таких как США (в 2018 г.), составляет 95 %. Освоение сельскохозяйственной техники происходит медленно, поскольку почти 80 % фермеров, ведущих хозяйство на малопродуктивных землях, владеют менее чем пятью гектарами земли [12].

Низкий уровень материальной состоятельности сельских хозяйств препятствует переходу к новым технологиям производства и замене неэффективного ручного труда крестьян. Вместе с тем потребность наращивания производства продо-

вольствия обуславливает поиск механизмов повышения эффективности мелких ферм даже на африканском континенте. Африканские фермеры нуждаются в доступе к новейшим сельскохозяйственным технологиям для улучшения своего производства, функционирующего в особо сложных условиях. К широкому внедрению инноваций в традиционный крестьянский труд побуждает демографическая обстановка на планете. К 2050 г. население планеты вырастет до 9,7 млрд человек, и в этой связи потребуются производить на 60 % больше продовольствия [13, С. 7].

Ежегодно возрастает роль информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) в мировом сельском хозяйстве. Цифровизация мировой аграрной отрасли основывается на расширении широкополосной связи, все более широком внедрении интернета вещей, улучшении аналитики, электронных гаджетах и использовании программного обеспечения.

Представляется, что адекватной формой организации аграрной экономики в преодолении глобальных вызовов является семейная товарная ферма, наиболее восприимчивая к новациям и обладающая высокой рыночной мобильностью. В таблице 1 демонстрируется соответствие стратегий семейных товарных ферм целям устойчивого развития (ЦУР) ООН.

Таблица 1**Соответствие ЦУР стратегиям семейных ферм [14]**

Номер ЦУР	Название	Способ реализации
1	Борьба с бедностью	Бедные семейные фермы могут перейти от натурального хозяйства к созданию возможностей получения дохода в сельской местности
10	Сокращение неравенства	
2	Борьба с голодом	Семейные фермы и их организации предоставляют широкий спектр услуг сельским и городским общинам
16	Правосудие и эффективные институты	Семейные фермы используют устойчивые и высокопродуктивные методы ведения сельского хозяйства
17	Партнерство в интересах устойчивого развития	
3	Здоровье и процветание	Семейные фермы и их организации предоставляют доступные услуги в сельской местности и вносят свой вклад в развитие территорий
4	Качество образования	
6	Чистая вода и санитария	
7	Возобновляемые источники энергии	
5	Гендерное равенство	Женщины-фермеры играют важную роль в создании устойчивых, продуктивных и инклюзивных продовольственных систем
12	Ответственное потребление и производство	Семейные фермы защищают биоразнообразие, окружающую среду и культуру
13	Борьба с изменением климата	Семейные фермы могут внести свой вклад в смягчение последствий изменения климата во всей продовольственной системе
14	Сохранение морских экосистем	Семейные фермы вносят свой вклад в преобразование продовольственных систем, делая их более устойчивыми
15	Сохранение наземных экосистем	
8	Достойная работа и экономический рост	Семейные фермы диверсифицируют продовольственные системы, что может создать рабочие места в сельской местности и оказать положительное влияние на перемещение людей из сельской местности в города, особенно молодежи
9	Инновации и инфраструктура	
11	Безопасность в городах и доступное жилье	Семейные фермы управляют продовольственными системами, которые улучшают устойчивую связь между городскими и сельскими районами, используя инновационные рыночные решения

Информационные системы управления фермерскими хозяйствами обеспечивают управление сельскохозяйственным производством, помогая, в частности, снизить производственные затраты, обеспечить соблюдение сельскохозяйственных стандартов и поддерживать качество и безопасность продукции. Цифровые технологии также могут быть использованы для создания оптимальной системы сельскохоз-

ственного производства, часто называемой точным сельским хозяйством, в которой используется ресурсосберегающий подход. Таковой позволяет более эффективно использовать водные ресурсы, оптимизировать обработку сырья, сократить использование удобрений и пестицидов – одним словом, «делать больше с меньшими затратами». Сферы применения цифрового сельского хозяйства представлены в таблице 2.

Таблица 2

Области применения интеллектуального сельского хозяйства в странах ЕС [15]

Продажи и цепочка поставок	Полевые операции	Сельскохозяйственное производство	Регулирование и управление фондами
Каналы продаж B2B и B2C	Мониторинг и управление животноводством	Прогнозное техническое обслуживание оборудования	Управление структурными и инвестиционными фондами
Переработка и утилизация отходов	Мониторинг микроклимата	Потребление сырья	Управление фондами фермеров
Идентификация и отслеживание грузов	Мониторинг инфекций и заболеваний	Автоматизация производства	–
Управление автопарком	Отображение местности с помощью датчиков	Управление производством	–
Управление заказами	Карты производительности	–	–
Управление логистикой	–	–	–

Зарубежные фермеры уже начали применять некоторые инновационные методы ведения сельского хозяйства и технологии повышения эффективности своей повседневной работы. Например, датчики, размещенные на полях, позволяют фермерам получать подробные карты рельефа, естествен-

ных ресурсов местности, а также таких переменных показателей, как кислотность и температура почвы. Использование достижений почвы позволяет сельхозпроизводителям получать достоверный прогноз климатических условий как среднесуточно, так и на долгосрочную перспективу.

Фермеры используют свои смартфоны для удаленного мониторинга оборудования, посевов, домашнего скота, а также получения статистических данных о кормлении и содержании скота. Внедрение больших данных позволяет мелким товаропроизводителям составлять статистические прогнозы урожая сельскохозяйственных культур. Беспилотные летательные аппараты стали незаменимым инструментом фермерских хозяйств при обследовании земельных угодий и сборе данных об урожае.

Конкретным примером внедрения инноваций может служить американская компания *John Deere* (один из крупнейших производителей сельскохозяйственной техники), которая в помощь фермерам начала подключать свои тракторы к интернету и создавать возможность отображения данных об урожайности сельскохозяйственных культур фермеров в онлайн-доступе. Кроме того, компания является

пионером в разработке самоходных тракторов, которые позволяют фермерам минимизировать риски, связанные с человеческим фактором. Используемые таким образом новые методы ведения дела в современной терминологии именуется точным земледелием.

По оценкам аналитиков [16], глобальный рынок интеллектуального сельского хозяйства, который в 2017 г. оценивался почти в 10 млрд долл., превысит в 2022 г. 23 млрд долл. Ожидается, что к 2025 г. рынок точного земледелия в Европе вырастет более чем на 13,5 %.

Активно растет направление цифровизации семейных ферм по линии внедрения инновационных методов сбыта продукции. Американская компания *OnFarm*, которая создает платформу интернета вещей для подключенных ферм, ожидает, что в 2050 г. средняя ферма будет генерировать 4,1 млн точек данных в день по сравнению с 190 тыс. в 2014 г. [17].

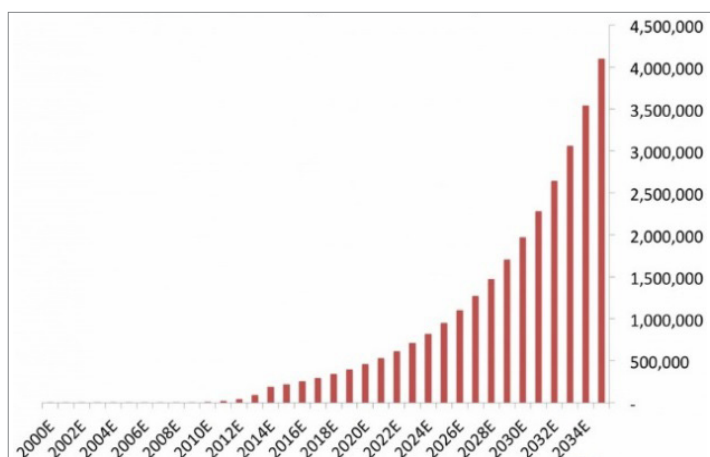


Рис. 1. Прогноз объема данных, генерируемых фермой в день [17]

Эксперты сходятся во мнении, что современные инновации в области электронного сельского хозяйства развиваются по нескольким главным направлениям: искусственный интеллект (например, для распознавания болезней растений), сенсорные сети (например, интернет фермерских вещей) и технология блокчейна (например, для оптимизации производственных цепей), в основном ориентированных на крупные фермы. Неслучайно в настоящее время инновации главным образом resultируются на решении проблем, вызванных увеличением масштабов производства. Новаии в ведении фермерских хозяйств могут увеличить продажи продукции, оптимизировать производство, но затраты на цифровизацию отдельного хозяйства достаточно велики, а получе-

ние максимальной отдачи от устройств требует инвестиций, в том числе в образование фермеров [18, С. 95].

Преодолеть распространение инноваций среди мелких сельских хозяйств возможно благодаря фермерской кооперации. С ростом уровня цифровых технологий растет кооперативная мобильность мелких аграриев (рис. 2). Фермеры, которые пробовали совместное владение средствами производства, часто обнаруживают, что два или более работающих вместе гораздо эффективнее, чем каждый из них, работающий независимо. Кооперирование позволяет владеть более крупной техникой и внедрять передовые технологии [19, С. 3]. Коллективное владение оборудованием позволяет снизить затраты в себестоимости продукции [20].

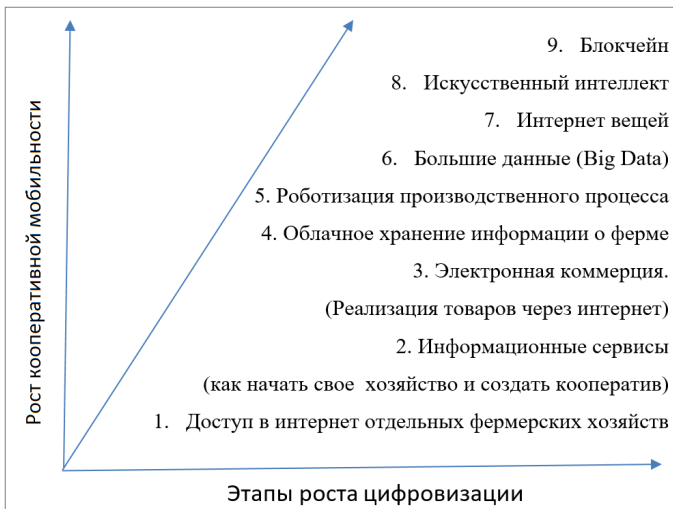


Рис. 2. Взаимосвязь между цифровизацией фермерских хозяйств и кооперативной мобильности¹

¹ Составлено авторами.

Потенциальная экономия от кооперативных отношений существует в областях:

- владения современной техникой;
- эффективного использования рабочей силы в пиковые периоды полевых работ;
- выполнения сельскохозяйственных работ для сторонних землевладельцев;
- использования высококвалифицированной и специализированной помощи привлеченных специалистов;
- совместной организации ремонта и технического обслуживания оборудования;
- оптимизации закупок сырья и материалов у поставщиков.

В частности, электронная торговля повышает рыночную конкурентоспособность фермеров и способствует формированию особого кооперативного сегмента продовольственного рынка. Осуществление онлайн-транзакций: сельскохозяйственная продукция фермеров проходит унифицированные процедуры производства, обработки, упаковки и брендинга в соответствии со стандартами, принятыми в национальных торговых проводящих системах. Учитывая недостаточные возможности одного фермера для выполнения всех предусмотренных стандартов для беспрепятственной реализации продукции, последний вступает в кооперативные отношения с другими фермерами. В свою очередь, предприятия электронной коммерции пред-

почитают работать с крупными кооперативами для управления и организации онлайн-продаж [21].

Кооперативные предприятия по использованию сельскохозяйственной техники широко распространены во Франции и Канаде. Во Франции в 2015 г. насчитывалось более 12 тыс. таких кооперативов, включающих 212 тыс. членов. Половина всех французских фермеров являются членами таких кооперативов [22, С. 75]. Все члены кооперации по использованию техники могут присоединиться к «ветвям деятельности». Членство в «ветвях деятельности» дает сельхозтоваропроизводителю право на использование всех машин, находящихся в распоряжении кооперативной сети. При этом арсенал кооперативной техники формируется из взносов участников кооперации в течение 3–5 лет. Каждый участник также вносит равную долю собственных средств для финансирования первоначального взноса. Членские взносы покрывают финансовые платежи, а также эксплуатационные расходы и начисляются пропорционально использованию машины каждым фермером [23, С. 11].

Кооперативы по использованию сельскохозяйственной техники организованы в соответствии с традиционными принципами кооперации. Некоторые кооперативы расширили концепцию совместного использования до предоставления замещающих работников, обладающих специальными профессиональными навыками.

Вместе с тем было бы неверным полагать, что инновационные технологии доступны исключительно крупным сельскохозяйственным кооперативам. Государство делает многое для того, чтобы новации широко распространялись среди мелких товаропроизводителей. Существует подмеченная исследователями закономерность: чем активнее фермеры используют новые методы ведения хозяйства, тем быстрее формируется мотивация к кооперативной организации. Другими словами, чем более состоятельным становится фермерское предприятие, тем выше его потребность в кооперативных отношениях, обусловленных поиском механизмов повышения конкурентоспособности.

Современные фермеры являются социальным феноменом, особенно подходящим для инновационной предпринимательской деятельности. Современные фермеры все чаще прибегают к разработке бизнес-планов, ищут финансирование, используя «бизнес-инкубаторы», посещают научные конференции, прибегают к консультации специалистов. Фермеры более склонны рисковать при управлении своими активами. В Италии, например, в 2013 г. мужчинами и

женщинами в возрасте от 25 до 30 лет, занимающимися сельхозпроизводством, было создано более 12 000 сельскохозяйственных стартапов [24].

Услуги по распространению знаний, необходимых семейным товарным хозяйствам, становятся доступными при повсеместном внедрении широкополосной связи, охватывающей сельские территории. В последние годы во всем мире число абонентов мобильной сотовой связи выросло. В период с 2013 по 2018 г. число новых абонентов мобильной связи в мире составило 1 млрд, и в настоящее время услугами мобильной связи пользуются 67% населения планеты [25]. Ожидается, что следующий период роста мобильной связи охватит именно сельские общины. Уже сейчас 70 % из 20 % беднейших слоев населения развивающихся стран имеют доступ к средствам мобильной связи. Кроме того, более 40 % населения земного шара имеют доступ в интернет, и осуществляется инициатива ООН по подключению к интернету жителей сельских районов развивающихся стран [26, С. 18]. Уровень распространения сетей интернет в странах ЕС представлен в таблице 3.

Таблица 3

Распространение интернет-сетей в странах с высокой долей аграрного сектора в экономике [26]

Страна	Пользуется интернетом, %	Есть доступ в интернет дома, %	Уровень цифровых навыков среди активного населения по 7-балльной шкале
Албания	69	57	4,67
Армения	62	60,5	4,42
Азербайджан	80	–	5,24
Белоруссия	79	83	–
Босния и Герцеговина	70	70	3,82
Грузия	64	–	3,66
Казахстан	75	90	4,65
Кыргызстан	38	20	3,89
Молдова	76	52	4,43
Черногория	72	75	4,14
Северная Македония	79	70	3,62
Россия	81	75	4,83
Сербия	73	75	4,16
Таджикистан	22	20	4,46
Турция	75	88	3,38
Туркменистан	21	11,09	–
Узбекистан	80	80	–

Показательно, что интернет стал одной из ключевых движущих сил ускорения экономического развития в КНР. По данным Информационного центра интернет-сети Китая, число пользователей интернета в стране достигло 772 млн в декабре 2017 г., при этом уровень проникновения интернета составил 55,8 %. За тот же период доля пользователей интернета из сельских районов КНР составила 27 %, что эквивалентно 209 млн пользователей. Число пользователей мобильного интернета достигло 753 млн чел.

Стремление правительства содействовать созданию инфраструктуры интернета значительно расширило охват интернетом сельских районов. По состоянию на октябрь 2019 г. более 98 % административных сельских округов Китая были подключены к оптоволоконным сетям и сетям 4G, в числе населенных пунктов, включенных в сеть, оказалось 99 % бедных деревень [27, С. 19]. Электронная коммерция КНР демонстрирует быстрый рост. В 2017 г. розничные продажи электронной коммерции Китая превы-

силы отметку в 1 трлн долларов, подтвердив статус страны с ведущим рынком электронной коммерции [27, С. 10].

Социальное воздействие электронной торговли имеет многогранные результаты. Происходят процессы демократизации доступа потребителей к товарам и услугам с помощью различных механизмов, особенно трансграничных перемещений товаров и услуг. Сокращается бедность, так как электронная торговля приближает производителей и поставщиков к потребителям и расширяет продажи сельскохозяйственной и продовольственной продукции без посредников, что повышает доходы, в том числе беднейших слоев населения, с другой стороны, стимулирует предложение фермерских хозяйств.

Бум электронной коммерции:

- создал больше возможностей для расширения рынка труда и появления новых сфер занятости населения;

- способствовал доступности товаров и услуг в формате 24/7;

- повысил доступность товаров и услуг, обеспечивая доступ 24/7;

- повысил прозрачность спроса и предложения за счет повышения доступности информации не только о ценах, но и о характеристиках продуктов и прямой связи производителя и потребителя.

Отсутствие инфраструктуры во многих сельских районах зачастую ограничивает качество образования, что, в свою очередь, приводит к менее эффективному обучению, снижению посещаемости и ранне-

му завершению обучения селян. Кроме того, во многих сельских районах молодежь часто вынуждена работать, что оставляет мало времени для учебы. Поэтому уровень образования в сельских районах, как правило, ниже, чем в городских районах, особенно в бедных странах. Несмотря на тот факт, что 60 % стран, по данным ФАО [28], ликвидировали или почти ликвидировали неграмотность молодежи, уровень грамотности остается низким во многих сельских районах наименее развитых стран, в которых сосредоточена значительная часть малосостоятельных фермеров [29, С. 10].

Кроме того, цифровая грамотность имеет решающее значение для использования цифровых технологий в сельском хозяйстве, в том числе мелкотоварном. Сельские и отдаленные школы часто не имеют доступа к интернету. В отличие от городских районов, где учащиеся регулярно используют информационно-коммуникационные цифровые средства в своем образовании и повседневной жизни, недостаточные для учащихся сельских районов, в сельских районах базовые компьютерные курсы не включены в начальное или среднее образование из-за отсутствия специальных мер правительств и частных инвестиций. Таким образом, молодые люди, приходящие в аграрную отрасль, не имеют специальной подготовки к овладению цифровыми технологиями.

Имеется и конструктивный опыт в этом направлении. Напри-

мер, чтобы предоставить детям качественное онлайн-образование, в 2018 г. правительство Китая объявило о повышении скорости интернета во всех сельских школах. В провинции Ганьсу насчитывается более тысячи сельских школ, в которых обучается менее пяти учащихся, тем не менее они оснащены широкополосным интернетом. Благодаря высокоскоростным интернет-технологиям почти все классы в отдаленных районах сельской местности Китая теперь подключены и имеют доступ к дополнительному обучению, в том числе профессионально ориентированному [30].

Правительства должны инвестировать в цифровое образование, включая развитие знаний и цифровых навыков у сельских жителей. Фермерам не хватает соответствующих навыков электронной грамотности, что в конечном итоге препятствует цифровизации их хозяйств.

С целью преодоления проблемы цифрового образования населения Китай использует трехстороннюю стратегию по развитию навыков электронной коммерции в сельских районах через [30]:

- поощрение обучения, в том числе посредством семинаров по электронной коммерции, и развитие профессиональных навыков для поощрения фермеров к участию в электронной торговле и появления лидеров предпринимательской деятельности в сельской местности, уделяя особое внимание молодежи;

- создание условий для привлечения ведущих экспертов из других стран, учреждение инкубационных парков, а также платформ для инноваций в аграрном предпринимательстве;

- развитие местного потенциала – создание местных учебных заведений по электронной торговле, объединение местных ресурсов профессионального образования для выявления и использования талантов, а также усиление профессиональной подготовки фермеров.

Цифровизация сельского хозяйства способствует решению еще одной важной проблемы, а именно расширению пула высококвалифицированных экспертов, специалистов. Действующие в традиционном формате рекрутинговые агентства, как правило, не работают в этом сегменте общественного хозяйства. Решению проблемы способствуют цифровые платформы вакансий, необходимых для работы консультантами, в том числе фермерских хозяйств.

Использование цифровых технологий позволяет эффективно решать задачу специальной профессиональной подготовки фермеров к работе в «точном земледелии». Например, в Набережных Челнах есть большой частный учебный центр для подготовки специалистов сельскохозяйственной отрасли, оснащенных всем необходимым производственным оборудованием.

Автономные цифровые технологии, использование специаль-

ного оборудования и роботов, как и другие новации, требуют разработки соответствующей законодательной базы и стандартов новых профессиональных компетенций и навыков. Их отсутствие сдерживает не только развитие собственно цифровых технологий, но и организации образовательного процесса [31].

Изменение климата особенно сказывается на мелких фермерах, не обладающих достаточными ресурсами. Их сельскохозяйственная деятельность, как правило, малорентабельна и часто является экологически рискованной [32]. Умное сельское хозяйство помогает бороться с изменением климата на планете: засухой, изменением в характере осадков, экстремальными погодными явлениями, вредителями, болезнями или участившимися лесными пожарами, негативно влияющими на продуктивность ферм и лесов, производство продовольствия и доходы фермеров [33, С. 7]. Внедрение инновационных цифровых технологий, особенно точного земледелия, способствует выходу аграрной отрасли на новый уровень экологичности и устойчивости. Сельское хозяйство является крупнейшим источником глобальных антропогенных выбросов, в том числе парниковых газов, не связанных с CO_2 (прямых), на его долю приходится более половины этих выбросов [34]. Значительная доля вредных выбросов сельского хозяйства происходит в результате кишечной ферментации у

жвачных животных, при выращивании риса выделяется сельскохозяйственными почвами в результате применения синтетических удобрений, внесения навоза (органического удобрения), обработки органических почв (торфяников).

Внедрение в фермерских предприятиях умных цифровых моделей хозяйствования позволяет минимизировать экологические риски их деятельности [34].

За рубежом широко применяют цифровые алгоритмы, максимально учитывающие климатические условия. Методы климатически оптимизированного сельского хозяйства включают способы сокращения затрат сельскохозяйственных ресурсов (таких как топливо, энергия, пестициды, минеральные удобрения) для повышения эффективности их использования с учетом климатических условий.

Создание устойчивой цифровой сельскохозяйственной культуры – это долгосрочный политический и практический тренд. Государственная политика является одной из движущих сил цифровизации, создает благоприятные условия для конкурентных цифровых рынков и электронных услуг.

Молодые фермеры призваны сыграть ключевую роль в цифровизации сельскохозяйственного сектора. Выполнение ими своей социальной миссии потребует программы государственной финансовой поддержки. Трудно переоценить роль государств в развитии кооперативного сектора сельского хозяйства.

Обсуждение

Одним из способов эффективного и действенного внедрения ИКТ в сельское хозяйство является комплексная государственная стратегия в этом направлении, которая создает синергетический эффект и ведет к оптимизации усилий и ресурсов. Стратегия электронного сельского хозяйства может оказать решающую поддержку в распределении ресурсов (финансовых и людских) и создании оптимальных условий развития крупных и малых форм организации аграрной отрасли. Ее цифровизация позволяет унифицировать или по крайней мере уменьшить дисбаланс потенциалов и конкурентных возможностей малых товарных форм и крупных корпораций.

В 2015 и 2016 гг. FAO и Международный союз электросвязи совместно разработали Руководство по Стратегии электронного сельского хозяйства, которое призвано помочь странам внедрить ИКТ в аграрной сфере и разработать или активизировать потенциальные стратегии электронного сельского хозяйства в соответствии с целями и приоритетами. На сегодняшний день несколько стран приняли национальную стратегию электронного сельского хозяйства, основанную на подходе, изложенном в руководстве.

В странах ЕС цифровое сельское хозяйство реализуется через Общую сельскохозяйственную политику (*Common Agricultural Policy – CAP*). Ее цель – помочь фермерам производить достаточное количество продовольствия для Европы, гарантируя

его безопасность и качество по доступным ценам. В общем, европейская политика направлена на обеспечение справедливого уровня жизни для всех субъектов сельхозпроизводства, защищая их от чрезмерной волатильности конъюнктуры, рыночных кризисов и дисбалансов в цепочке поставок продовольствия.

CAP состоит из двух основных компонентов: первый обеспечивает прямую поддержку фермеров за счет государственного финансирования, отдавая приоритет тем хозяйствам, которые обрабатывают свои земли в соответствии с правилами экологической безопасности, производят «чистые» продукты питания, обеспечивают достойное содержание животных; второй компонент ориентирован на развитие сельских районов и способствует модернизации мелких фермерских хозяйств через продвижение профессиональной подготовки, технологий и инноваций, предоставление инструментов для организации эффективных работников управления.

Программы, регулирующие цифровизацию аграрной сферы, принимаются и в США. Так, министр сельского хозяйства США С. Пердью объявил в феврале 2020 г. о реализации программы инноваций в сельском хозяйстве (*Agriculture innovation agenda*) с целью увеличения сельскохозяйственного производства в США на 40 % при одновременном сокращении воздействия сельского хозяйства США на окружающую среду вдвое к 2050 г.

Выводы

Таким образом, процесс внедрения цифровых технологий в аграрной сфере вообще и фермерских хозяйствах в частности имеет следующие особенности:

- цифровизация – процесс, определяющий будущее мирового сельского хозяйства, способный сгладить или ускорить разность потенциала малых и крупных форм организации сельского хозяйства, тем самым повысить мотивацию селян к участию в товарном производстве и повышению эффективности функционирующих ферм;

- широкополосный доступ к интернету способен решить многие проблемы мелких товарных ферм: компенсации квалификации работников за счет онлайн-экспертизы, распространения передового опыта, консультаций и др., значительно облегчить выход на рынки;

- доступ к интернету остается наиболее важным компонентом для раскрытия возможностей новых технологий;

- ограниченная возможность приобретения цифровых навыков и электронной грамотности остается серьезным препятствием для использования новых технологий, которых особенно не хватает в сельских местностях. Разнообразие доступных цифровых технологий и отсутствие стандартных рекомендаций для принятия решений обуславливают необходимость консультационной помощи фермерам. В этой связи наличие электронных консультационных платформ, ор-

ганизация образовательных программ являются обязательным условием цифровизации ферм;

- природа фермерских хозяйств, характеризующаяся ограниченным материальным и интеллектуальным потенциалом, обуславливает их имманентность процессу цифровизации;

- фермеры призваны сыграть ключевую роль во внедрении цифровых технологий, предоставляющих им новые возможности для сотрудничества и инноваций. Сущность феномена информации, исключая всякую локализацию в собственности, территории и т. д., органично вписывается в логику хозяйственной целесообразности мелких фермеров, стремящихся повысить конкурентоспособность через сотрудничество;

- оптимальный путь цифровизации хозяйств фермеров адекватно отражают их кооперативная мобильность, стремление заместить недостаток ресурсов за счет обобществления отдельных технологических операций или производства в целом;

- активную роль в продвижении цифровых технологий в мелкотоварное сельское хозяйство призвана сыграть целенаправленная государственная политика. Доминирующая роль государства в решении этой проблемы прямо следует из невозможности мелких товаропроизводителей осуществлять крупные инфраструктурные проекты, а также обусловлена совпадением в этой стратегии двух направлений: обу-

стройства территорий и экономической самоорганизации населения.

Результаты анализа влияния мирового тренда цифровизации семейных фермерских хозяйств мо-

гут быть использованы для разработки государственных программ развития сельских территорий России и поддержки малых форм аграрного предпринимательства.

Список литературы

1. Marx K. *Capital. Criticism of Political Economy. Vol. 1. Book 1.* Kharkov: Proletarian, 1923. 610 p.
2. Kautsky K. *The agrarian question: Trans. from it / Preface by P. I. Stuchki. 2nd Edition.* Moscow: LIBROCOM Book House, 352 p.
3. Zhid Sh., Worms R., Kovalevsky M. M., Chuprov A. I. *Problems of economics: From the history of social economy to the question of small-scale agriculture. Lectures of professors of the Russian Higher School of Social Sciences in Paris.* M.: LENAND, 2014.
4. Simons A. M. *American farmer.* M.: Book on Demand, 2016. 172 p.
5. Агроинвестор. 2022 // URL: <https://www.agroinvestor.ru/analytics/article/33646-tsifrovizatsiya-apk-modnyy-khayp-ili-realnyy-biznes-instrument-dlya-otrasli/> (дата обращения: 19.03.2022).
6. Володин В. М., Надыкина Н. А. Внедрение цифровых технологий на предприятиях сельского хозяйства на современном этапе развития агропромышленного комплекса России // *Экономические науки. Инновации в экономике.* № 2 (10). 2019. С. 13–22.
7. Годин В. В., Белоусова В. А., Терехова А. Е. Сельское хозяйство в цифровую эпоху: вызовы и решения // *E-management.* Т. 3. № 1. 2020. С. 4–15.
8. Lowder S., Skoet J., Raney T. *The number, size and distribution of farms, smallholder farms, and family farms worldwide* // https://www.researchgate.net/publication/293804740_The_Number_Size_and_Distribution_of_Farms_Smallholder_Farms_and_Family_Farms_Worldwide (дата обращения: 11.03.2022).
9. ILOSTAT. *Employment database.* Geneva: International Labour Organization (дата обращения: 19.03.2022).
10. World Bank. 2022 // URL: <https://www.worldbank.org/en/home> (дата обращения: 19.03.2022).
11. FAO. 2022 // URL: <https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/> (дата обращения: 19.03.2022).
12. *Global Agricultural Machinery Market - Growth, Trends, COVID-19 Impact, and Forecasts (2022–2027)* // URL: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/agricultural-machinery-market> (дата обращения: 19.03.2022).

13. *E-agriculture in action. Published by the Food and Agriculture Organization of the United Nations and International Telecommunication Union Bangkok.* 2017.
14. Sumanjeet. *Social implications of electronic commerce. Journal of Social Sciences.* 2009. № 21. P. 91–97.
15. *The Engineering Group.* 2022 // URL: <https://www.eng.it/en/> (дата обращения: 19.03.2022).
16. *Statista.* 2022 // URL: <https://www.statista.com/study/46794/smart-agriculture/> (дата обращения: 19.03.2022)
17. *Onfarm.* 2022 // URL: <http://www.onfarm.com/> (дата обращения: 19.03.2022).
18. Sumanjeet. *Social implications of electronic commerce. Journal of Social Sciences.* 2009. № 21. P. 91–97.
19. Edwards W. *Five ways to control farm machinery costs in 2016, Retired Farm Management Extension Specialist.* 2016. Vol. 20. No. 4.
20. Harris A., Fulton M. *Farm Machinery Co-operatives: An Idea Worth Sharing. Center for the Study of Cooperatives, University of Saskatchewan, Saskatoon, SK.* 2000.
21. *Internet plus agriculture a new engine for rural economic growth in the people's republic of china, September 2018 Asian Development Bank* // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/455091/internet-plus-agriculture-prc.pdf> (дата обращения: 11.03.2022).
22. Harris A. *An overview of the CUMA Farm Machinery Co-operatives* // URL: <https://www.teagasc.ie/media/website/publications/2017/An-Overview-of-Sharing-Machinery-CUMA-Stephane-Diard-France.pdf> (дата обращения: 19.03.2022).
23. Harris A., Fulton M. *Farm Machinery Co-operatives: An Idea Worth Sharing. Center for the Study of Cooperatives, University of Saskatchewan, Saskatoon, SK.* 2000.
24. Coldiretti. *Report for the agri-food forum of Cernobbio 2018. Trieste: Istituto Ixe Srl.* 2018.
25. GSMA. *Enabling Rural Coverage: Regulatory and policy recommendations to foster mobile broadband coverage in developing countries. London: GSMA Intelligence* // URL: <https://www.gsma.com/aboutus/> (дата обращения: 19.03.2022).
26. *World Bank Group. World Development Report 2016: Digital Dividends* // URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/23347> (дата обращения: 11.03.2022).
27. *Internet plus agriculture a new engine for rural economic growth in the people's republic of china, September 2018 Asian Development Bank* // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/455091/internet-plus-agriculture-prc.pdf> (дата обращения: 11.03.2022).

28. Food and Agriculture Organization and ZJU. (2021) *Digital agriculture report: Rural e-commerce development experience from China*. Rome // URL: <https://doi.org/10.4060/cb4960en> (дата обращения: 19.03.2022).
29. Trendov N.M., Varas S., Zeng M. *Digital technologies in agriculture and rural areas briefing paper*, Food and Agriculture Organization of the United Nations Rome. 2019. 26 p.
30. *How the internet is changing rural China* (2020) // URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202008/19/WS5f3c8e42a31083481726142d.html> (дата обращения: 19.03.2022).
31. *Computer on the beds: how "precision agriculture" will revive the Russian agricultural sector*, Forbes // URL: <https://www.forbes.ru/tehnologii/378755-kompyuter-na-gryadkah-kak-tochnoe-zemledelie-vozrodit-rossiyskiy-agrosektor> (дата обращения: 19.03.2022).
32. *European Commission* // URL: <https://ec.europa.eu> (дата обращения: 19.03.2022).
33. Blandford D., Hassapoyannes K. *The role of agriculture in global GHG mitigation*. OECD Food, Agriculture and Fisheries Papers. 2018 // URL: <http://dx.doi.org/10.1787/da017ae2-en> (дата обращения: 19.03.2022).

EGOROV Vladimir G. – *Doctor of Economics, Doctor of Historical Sciences, Professor of the Department of Political Economy and History of Economics of Plekhanov Russian University of Economics. Address: 43 Zatsepa str., Moscow, 117997, Russian Federation. E-mail: korrka@mail.ru*

INSHAKOV Andrey A. – *Junior Researcher at Plekhanov Russian University of Economics. E-mail: aero789@mail.ru*

Keywords: *digitalization of the agro-industrial complex, smart agriculture, agricultural cooperation, information technologies for family farms.*

INFORMATION TECHNOLOGIES FOR FAMILY FARMS: FOREIGN EXPERIENCE

Annotation

Agriculture makes up a significant part of the global economy, with 2.5 billion people worldwide dependent on the agricultural sector as the main source of livelihood. The most important place in the global agricultural production industry is occupied by family commodity farms. The socio-economic role of family farms in the development of the agricultural sector is a widely discussed issue. The social significance of farms is determined mainly by their potential to create jobs in rural areas and supply the population with high-quality food. The activity of family farms at present, as well as the economy as a whole, is inextricably linked with the introduction of digital technologies. The digital transformation of the agro-industrial complex is not a prospect of the distant future, but an already existing reality.

References

1. *Marx K. Capital. Criticism of Political Economy. Vol. 1. Book 1. Khar-kov: Proletarian. 1923. 610 p.*
2. *Kautsky K. The agrarian question: Trans. from it / Preface by P. I. Stuchki. 2nd Edition, Moscow: LIBROCOM Book House, 352 p.*
3. *Zhid Sh., Worms R., Kovalevsky M. M., Chuprova A. I. Problems of economics: From the history of social economy to the question of small-scale agriculture. Lectures of professors of the Russian Higher School of Social Sciences in Paris. M.: LENAND, 2014.*

4. Simons A. M. *American farmer*. M.: Book on Demand. 2016. 172 p.
5. Agroiinvestor. 2022 // URL: <https://www.agroiinvestor.ru/analytics/article/33646-tsifrovizatsiya-apk-modnyy-khayp-ili-realnyy-biznes-instrument-dlya-otrasli> / (accessed: 03.19.2022).
6. Volodin V. M., Dadykina N. A. *Introduction of digital technologies at agricultural enterprises at the present stage of development of the agro-industrial complex of Russia // Economic sciences. Innovations in the economy*. No. 2 (10). 2019. Pp. 13–22.
7. Godin V. V., Belousova V. A., Terekhova A. E. *Agriculture in the digital age: Challenges and solutions // E-management*. Vol. 3. No. 1. 2020. Pp. 4–15.
8. Lowder S., Skoet J., Raney T. *The number, size and distribution of farms, smallholder farms, and family farms worldwide // https://www.researchgate.net/publication/293804740_The_Number_Size_and_Distribution_of_Farms_Smallholder_Farms_and_Family_Farms_Worldwide* (date of reference: 11.03.2022).
9. ILOSTAT. *Employment database*. Geneva: International Labour Organization. (date of reference: 19.03.2022).
10. World Bank. 2022 // URL: <https://www.worldbank.org/en/home> (date of reference: 19.03.2022).
11. FAO. 2022 // URL: <https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/> (date of reference: 19.03.2022).
12. *Global Agricultural Machinery Market - Growth, Trends, COVID-19 Impact, and Forecasts (2022–2027) // https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/agricultural-machinery-market* (date of reference: 19.03.2022).
13. *E-agriculture in action*. Published by the Food and Agriculture Organization of the United Nations and International Telecommunication Union Bangkok. 2017.
14. Sumanjeet. *Social implications of electronic commerce*. *Journal of Social Sciences*. 2009. № 21. P. 91–97.
15. The Engineering Group. 2022 // URL: <https://www.eng.it/en/> (date of reference: 19.03.2022).
16. Statista. 2022 // URL: <https://www.statista.com/study/46794/smart-agriculture/> (date of reference: 19.03.2022)
17. Onfarm. 2022 // URL: <http://www.onfarm.com/> (date of reference: 19.03.2022).
18. Sumanjeet. *Social implications of electronic commerce*. *Journal of Social Sciences*. 2009. № 21. P. 91–97.
19. Edwards W. *Five ways to control farm machinery costs in 2016, Retired Farm Management Extension Specialist*. 2016. Vol. 20. No. 4.
20. Harris A., Fulton M. *“Farm Machinery Co-operatives: An Idea Worth Sharing”*. Center for the Study of Cooperatives, University of Saskatchewan, Saskatoon, SK. 2000.

21. *Internet plus agriculture a new engine for rural economic growth in the people's republic of china*, September 2018 Asian Development Bank // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/455091/internet-plus-agriculture-prc.pdf> (date of reference: 11.03.2022).
22. Harris A. *An overview of the CUMAFarm Machinery Co-operatives* // URL: <https://www.teagasc.ie/media/website/publications/2017/An-Overview-of-Sharing-Machinery-CUMA-Stephane-Diard-France.pdf> (date of reference: 19.03.2022).
23. Harris A., Fulton M. "Farm Machinery Co-operatives: An Idea Worth Sharing". Center for the Study of Cooperatives, University of Saskatchewan, Saskatoon, SK. 2000.
24. Coldiretti. *Report for the agri-food forum of Cernobbio 2018*. Trieste: Istituto Ixe Srl. 2018.
25. GSMA. *Enabling Rural Coverage: Regulatory and policy recommendations to foster mobile broadband coverage in developing countries*. London: GSMA Intelligence // URL: <https://www.gsma.com/aboutus/> (date of reference: 19.03.2022).
26. World Bank Group. *World Development Report 2016: Digital Dividends* // URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/23347> (date of reference: 11.03.2022).
27. *Internet plus agriculture a new engine for rural economic growth in the people's republic of china*, September 2018 Asian Development Bank // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/455091/internet-plus-agriculture-prc.pdf> (date of reference: 11.03.2022).
28. Food and Agriculture Organization and ZJU. (2021) *Digital agriculture report: Rural e-commerce development experience from China*. Rome // URL: <https://doi.org/10.4060/cb4960en> (date of reference: 19.03.2022).
29. Trendov N. M., Varas S., Zeng M. *Digital technologies in agriculture and rural areas briefing paper*, Food and Agriculture Organization of the United Nations Rome. 2019. 26 p.
30. *How the internet is changing rural China (2020)* // URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202008/19/WS5f3c8e42a31083481726142d.html> (date of reference: 19.03.2022).
31. *Computer on the beds: how "precision agriculture" will revive the Russian agricultural sector*, Forbes // URL: <https://www.forbes.ru/tehnologii/378755-kompyuter-na-gryadkah-kak-tochnoe-zemledelie-vozdorit-rossiyskiy-agrosektor> (date of reference: 19.03.2022).
32. European Commission // URL: <https://ec.europa.eu> (date of reference: 19.03.2022).
33. Blandford D., Hassapoyannes K. *The role of agriculture in global GHG mitigation*. OECD Food, Agriculture and Fisheries Papers. 2018 // URL: <http://dx.doi.org/10.1787/da017ae2-en> (date of reference: 19.03.2022).

**Микаэл АВАНЕСЯН,
Ваге ДАВТЯН**

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ ТУРЦИИ В ВОСТОЧНОСРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы транспортно-логистической безопасности Турции в контексте геоэкономических интересов в восточной части Средиземного моря. Статья учитывает также политику правящей Партии справедливости и развития в области развития местных инфраструктур, интеграционные процессы и перспективы хабовой стратегии как ключевой в области логистики и энергетики. Оценивается текущая политическая ситуация, новые вызовы и альтернативы турецкой геостратегии в морском пространстве. Производится оценка развитости морских коммуникаций в восточносредиземноморском пространстве, перспективы их развития в целом.

АВАНЕСЯН Микаэл Генрихович – аспирант Российско-Армянского (Славянского) университета. Адрес: Республика Армения, 0051, г. Ереван, ул. Овсепя Эмина, 123. ORCID: 0000-0003-4769-9026. *E-mail:* mikayelava@tutanota.com

ДАВТЯН Ваге Самвелович – доктор политических наук, профессор Российско-Армянского (Славянского) университета. ORCID: 0000-0002-0848-3436. *E-mail:* vahedavtyan@yandex.ru

Ключевые слова: Турция, транспортно-логистическая безопасность, инфраструктуры, коммуникации, геоэкономика.

Введение

Происходящие политические процессы на территории восточной части Средиземного моря являются основой региональной логистической безопасности и создания новых транспортных узлов. Учитывая колоссальный энергетический потенциал региона, а также само географическое расположение Средиземноморья, необходимо также учесть логистическую составляющую в геоэкономическом распределении ресурсов и возможностей. В данной статье рассматриваются ключевые вопросы и перспективы логистической политики Турции в Восточном Средиземноморье, важность обеспечения стабильных узлов связей, которые лежат в основе видения правящей Партии справедливости и развития Турции как во внутренней политике, так и в геополитических воззрениях по обеспечению национальной

безопасности. Начиная с 2015 г. правительство Турции находится в активной разработке стратегических целей в Средиземном море в вопросах энергетической, а затем и логистической безопасности. Актуальность данной работы обусловлена необходимостью определения геоэкономических перспектив Турции в Средиземноморье, столкновением их интересов с интересами других прибрежных стран, а также участием нерегиональных сил в распределении логистического потенциала. Работа нацелена на оценку текущих перспектив для Турции в логистических аспектах, проведение оценки стратегий в этой области, проведение сравнительного анализа с другими прибрежными странами. В работе дана оценка транспортного и хабового потенциала Турции, выявлены риски и новые возможности.

Транспортно-логистический узловой тезис и стратегические воззрения Турции в Восточном Средиземноморье

В стратегии формирования хаба (или транспортно-логистического узла больших масштабов) достаточно тесно взаимодействуют широкий спектр вопросов, некоторые приоритетные цели являются основой в формировании геоэкономических и внутриполитических инициатив. В качестве обоснования можно вывести

участие самой Турции во многих транспортно-логистических программах – как с ЕС (в начале 2000-х), так и с Китаем (с 2010-го) в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Необходимо подчеркнуть, что географическое расположение турецкого берега Средиземного моря (1557 км) все еще не имеет необходимой транспортно-логи-

стической инфраструктуры для хранения и дальнейшей транспортировки ресурсов.

В новом документе МИД Турции подразумевается создание новых логистических узлов, при этом преимущественно отдается приоритет китайской стратегии «Один пояс – один путь» (в которой Турция активно участвует с 2015 г.) [1]. Создание коммуникаций с Азией является важнейшим условием для обеспечения логистической стратегии правящей Партии справедливости и развития в вопросах планирования внешнеполитического вектора. Другим примечательным фактором является ориентированность на внешние инвестиции, к чему мы обратимся ниже.

Другим важнейшим документом является стратегия Министерства транспорта и инфраструктур Турции (2019–2023), в которой выявлены некоторые аспекты актуальных проблем в области логистики [2, С. 11–13]. Так, важнейшим системообразующим фактором стала регуляция внутренней логистики, обеспечение стабильного роста межгосударственных коммуникаций. Стратегический план министерства косвенно указывает на необходимость инвестирования в транспортную отрасль, поэтапную интеграцию Турции в существующие транспортные проекты (Центральный коридор, который является частью проекта «Один пояс – один путь», проходящий сквозь Центральную Азию и Иран в восточные регионы Турции). Су-

ществующие программы нацелены не только на развитие коммуникативной среды, но и на увеличение транспортно-логистических узлов в решении многих проблем территориального управления.

В контексте стратегии «Видение-2023» президент Турции Реджеп Эрдоган в своем обращении (2011) отметил несколько ключевых критериев транспортно-логистической безопасности. В частности, были подчеркнуты вопросы построения портов, вследствие чего Турция будет иметь один из десяти крупнейших узлов во всем мире. Партия справедливости и развития нацелена на построение крупнейшего транспортно-логистического центра в евразийском пространстве. Под построением логистических инфраструктур Эрдоган подразумевает возведение крупнейшего железнодорожного узла (11 тыс. км), который объединит все территориальные транспортные центры Турции [3].

Исходя из этого Средиземное море в стратегических воззрениях правящей Партии справедливости и развития актуализирует новые транспортные вызовы для государства, где важнейшим тезисом стало построение крупнейшего хаба в региональных масштабах. На сегодняшний день в условиях острой необходимости реализации практических целей в Средиземном море правительство Турции рассчитывает на интеграцию в крупнейшие транспортные узлы евразийского пространства.

Новые транспортные узлы как фактор транспортно-логистической безопасности Турции

Учитывая энергетическое противостояние Турции с сопредельными странами в Средиземном море, возникает необходимость создания новых логистических путей, обеспечивающих надежные связи с другими странами морского пространства. В случае исключения Европы (хотя Турция уже запустила газовый трубопровод TANAP через Адриатику в Италию) основным логистическим партнером Турции является Ливия. В данном случае геэкономический интерес Партии справедливости и развития сочетается в себе транспортно-логистические и энергетические цели. Имея официальные договоренности с ПНС (признанной международным сообществом властью в Ливии), Турция пытается разработать маршрут Мерсин – Триполи или Зуvara в качестве основных коммуникационных портов в Средиземном море. Тем не менее, имея колоссальные проблемы в отсутствие необходимых инфраструктур, правительство Турции в 2020 г. взяло в аренду некоторые порты Ливии (в частности, Триполи, Зувару и нефтегазовый порт Эз-Завия) сроком на 50 лет с условием ремонта и повышения потенциала. Основной подрядчик в сфере морского транспорта, турецкая компания ARKAS, уже имеет налаженную систему перевозки грузов (как грузового, так и энергетического), что свидетельствует о профицитных перспективах данной программы

[4, С. 154–156]. С выходом на средиземноморский рынок турецкими компаниями осуществляются многие стратегической инициативы, что, кроме прибыли, позволяет правительству Турции диверсифицировать данный сектор.

Ливийский пример транспортно-логистического фактора в геэкономическом видении правящей элиты Турции зачастую прикрепляется к идеологической основе. После введения концепта «Голубая родина» (*Mavi Vatan*) вице-адмиралом Джихатом Яиджы подразумевается, что морское пространство вокруг Турции (Мраморное, Черное и Средиземное моря) также является инструментом нетрадиционного геэкономического влияния, а концентрация узлов связей и энергетики придает ей практическую значимость [5 С. 7–12]. Кроме того, имеющийся кипрский конфликт обосновывает тезисы Яиджы о создании зоны безопасности в морском пространстве, прибегая исключительно к методам «мягкой силы». Модернизация подходов в области геэкономии, безусловно, имеет и свои внутривосточные прерогативы, но в целом ориентирована на внешний фактор с переоценкой кемализма.

Если вернуться к внутренним аспектам, то следует отметить, что в контексте развития транспортно-логистических узлов в средиземноморском пространстве имеются существенные недостатки в

области инфраструктуры. Интеграция в различные форматы в первую очередь нацелена на создание альтернативных проектов в Турции, способных быть конкурентоспособными в средиземноморском пространстве. Пример Китая с его проектом «Один пояс – один путь» показывает заинтересованность других сторон в развитии хабового потенциала Турции. Строительство нового контейнерного хаба на берегу Восточного Средиземноморья, утвержденное как плановое, является примером успешной кооперации на межгосударственном и ин-

теграционном уровнях. Ориентированность хаба нацелена на соединение через железнодорожный путь со Средней Азии (в свою очередь, товары туда поступают из Китая), а в дальнейшем – через Иран в Турцию (где может быть осуществлена выгрузка) с дальнейшей переправой в восточносредиземноморские порты [6]. Безусловно, данный фактор разрешает несколько вопросов: интеграцию в приоритетный формат, наличие инфраструктуры, относительно дешевый и безопасный формат перевозки грузов.

Новые вызовы геоэкономическим интересам транспортно-логистической политики Турции в Средиземном море

Формирование альтернативных путей логистики в Восточном Средиземноморье также происходило и под эгидой других организаций. К примеру, ЕС начиная с конца 1990-х разрабатывал общую стратегию транспортно-логистического узла из Европы в Азию. В период активной политики вступления в ЕС зачастую Турция интегрировалась в различные форматы, но на сегодняшний день в этих процедурах участвуют лишь Греция (как представитель ЕС), Ливан, Египет, Израиль и Иордания. Соответственно, стратегическое мышление последних в области транспортно-логистической безопасности формировалось вокруг проекта *EuroMed*.

В целом проект *EuroMed* регламентирует комплексные подходы и

требования вокруг объединенной логистической стратегии ЕС. В регуляционные основы включены вопросы развития не только судоходства и портов, но и автомобильных и железных дорог, оценивается потенциал стран-партнеров, проходит процедура модернизации местного правового и стратегического поля [6, С. 23–30]. Данный проект можно считать противовесом китайской инициативе, тем не менее европейский вариант значительно ограничен исключительно выходом в арабские страны.

Ключевая роль Турции в данном проекте не имела дальнейшего развития по многим политическим и экономическим причинам, однако завышенные требования ЕС, возможно, переориентирова-

ли правительство к китайскому сценарию, в котором органично интегрируются и другие партнеры (к примеру, ЕАЭС). В целом транспортно-логистическая стратегия Турции в Средиземном

море нацелена на привлечение максимально большого количества стран с дальнейшим выходом на ЕС и Северную Африку, пытаясь продвигать интересы текущих программ.

Заключение

Комплексный подход к развитию транспортно-логистического потенциала в геоэкономических стратегиях Турции нацелен на реализацию ряда вопросов. В этой связи важно развитие собственных инфраструктур, участие в финансово выгодных проектах, собственное географическое расположение. Проект «Один пояс – один путь» является ключе-

вым, так как способен решать более широкий круг вопросов, в отличие от разработанных ЕС вариантов. Средиземное море становится ключевым в геоэкономических интересах Турции: здесь соприкасаются многие аспекты логистической безопасности, обеспечение стабильных поставок с перспективой загрузки портов и коммуникаций.

Список литературы

1. *Türkiye'nin uluslararası enerji stratejisi – 2020, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı* // URL: https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-usturma-politikasi.tr.mfa (дата обращения: 23.01.2022).
2. *2019-2023 Stratejik Plan-Ekim 2020 – Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı* // URL: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/stratejik-yonetim/uab-2019-2023-stratejik-plani-16-10-2019.pdf> (дата обращения: 29.01.2022).
3. *Recep Tayyip Erdoğan'ın Ocak 2011'deki ulusa sesleniş konuşması – 2011* // URL: http://www.akparti.org.tr/basbakan-erdoganin-ulusa-seslenis-konusmasinin-tam-metni_7835.html (дата обращения: 02.02.2022).
4. Demirel E. *Cooperation between Turkey and Libya on Maritime Transport* // *Social Science Review*. 2021. Vol. 7. № 2. Pp. 147–150.
5. Denizeau A. *Mavi Vatan, the “Blue Homeland” The Origins, Influences and Limits of an Ambitious Doctrine for Turkey Aurélien* // URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/denizeau_mavi_vatan_turkey_2021.pdf (дата обращения: 10.02.2022).
6. *Turkey to build container port, 16 July 2020, Port Strategy* // URL: <https://www.portstrategy.com/turkey-to-build-container-port/1357813.article> (дата обращения: 10.02.2022).

AVANESYAN Mikayel H. – *PhD student of Russian-Armenian University. Address: 123, Hovsep Emin str., Yerevan, 0051, Republic of Armenia. ORCID: 0000-0003-4769-9026. E-mail: mikayelava@tutanota.com*

DAVTYAN Vahe S. – *PhD (Doctor of Science) in Political Science, Professor of Russian-Armenian University. ORCID: 0000-0002-0848-3436. E-mail: vahedavtyan@yandex.ru*

Keywords: *Turkey, transport and logistics security, infrastructure, communications, geoeconomics.*

TURKEY'S GEOECONOMICAL STRATEGY OF LOGISTIC POLICY IN THE EASTERN- MEDITERRANEAN SPACE

Abstract

The article examines the issues of transport and logistics security of Turkey in the context of geoeconomic interests in the Eastern Mediterranean Sea. The article also considers the policy of the ruling “Justice and Development” party in the field of development of local infrastructures, integration processes and prospects of hub strategy as the key in the field of logistics and energy. The current political situation, new challenges and alternatives of Turkey’s geostrategy in the maritime space are assessed. It also evaluates the development of maritime communications in the Eastern Mediterranean space, and the prospects for their development in general.

References

1. *Turkey’s international energy strategy – 2020, Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey // URL: https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa (accessed: 23.01.2022).*
2. *2019-2023 Strategic Plan-October 2020 – Republic of Turkey Ministry of Transport and Infrastructure // URL: <https://www.uab.gov.tr/uploads/>*

pages/stratejik-yonetim/uab-2019-2023-stratejik-plani-16-10-2019.pdf (accessed: 29.01.2022).

Recep Tayyip Erdoğan's address to the nation in January 2011 – 2011 // URL: http://www.akparti.org.tr/basbakan-erdoganin-ulusa-seslenis-konusmasini-tam-metni_7835.html (accessed: 02.02.2022).

3. *Demirel E. Cooperation between Turkey and Libya on Maritime Transport // Social Science Review. 2021. Vol. 7. No. 2. Pp. 147–150.*

Denizeau A. Mavi Vatan, the "Blue Homeland" The Origins, Influences and Limits of an Ambitious Doctrine for Turkey Aurélien // URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/denizeau_mavi_vatan_turkey_2021.pdf (accessed: 10.02.2022).

4. *Turkey to build container port, 16 July 2020, Port Strategy // URL: <https://www.portstrategy.com/turkey-to-build-container-port/1357813.article> (accessed: 10.02.2022).*

Наталья ВЛАСОВА,
Виктория ОЛЕНЦЕВИЧ

ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА МЕСТАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

(НА ПРИМЕРЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ)

Аннотация

К организации грузовых перевозок на железнодорожном транспорте сегодня предъявляются особые требования, что связано в первую очередь с экономической обстановкой в стране, поскольку именно данная отрасль занимает стратегическое место в финансово-экономическом блоке деятельности многих российских компаний. С целью устранения барьеров для обеспечения прироста объема перевозок грузов в ОАО «Российские железные дороги» реализуется комплекс мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Управление грузовыми перевозками в отрасли также поставлено под особый контроль и направлено на

ВЛАСОВА Наталья Васильевна – кандидат технических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения. Адрес: Российская Федерация, 664074, г. Иркутск, ул. Чернышевского, стр. 15.

ОЛЕНЦЕВИЧ Виктория Александровна – кандидат технических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения. *E-mail:* olencevich_va@mail.ru

Ключевые слова: уровень клиентоориентированности, транспортно-складские комплексы, Восточный полигон, балльная оценка, места общего пользования, инновационные подходы, экономическая эффективность.

повышение качества оказываемых услуг, в том числе по сокращению сроков грузоперевозок, оптимальной организации грузовой и коммерческой работы.

В научной статье авторами представлен результат исследования деятельности транспортно-складских комплексов Восточного полигона с целью обоснования унифицированных требований к обустройству мест общего пользования и разработки единых подходов к организации, производству погрузочно-разгрузочных работ и качеству предоставляемых ими услуг. Рассмотрен комплекс требований, согласно которым данным структурным подразделениям целесообразно присваивать категории деятельности в зависимости от количества полученных ими баллов, что позволит дать более глубокую оценку их деятельности и тем самым реализовывать более эффективные мероприятия, направленные на повышение уровня клиентоориентированности.

Введение

Приоритетное развитие БАМа и Транссиба предусмотрено общенациональным планом восстановления российской экономики, при этом проект развития Восточного полигона предусматривает восемь основных направлений, одним из которых является оптимизация транспортно-логистического обслуживания [1–3]. С целью повышения эффективности перевозочного и логистического бизнеса ОАО «РЖД» поставило задачи повышения уровня конкурентоспособности в сфере организации грузовых перевозок, расширения сектора высокомаржинальных грузов, модернизации транспортно-складских комплексов, расширения комплекса услуг, предоставляемых пользователям железнодорожным

транспортом, минимизации всех видов потерь.

Удовлетворение запросов на возрастающие грузовые перевозки с учетом возможностей действующей инфраструктуры терминально-складских комплексов возможно при условии изменения подходов к организации их деятельности. Существует необходимость разработки системы требований к оценке работы мест общего пользования согласно системе присвоения баллов. Полученная сумма баллов в дальнейшем позволит производить детальный анализ деятельности структурного подразделения, разрабатывать и проводить точечные эффективные мероприятия, направленные на повышение уровня клиентоориентированности отрасли в целом [4, 5].

Инновационные подходы к оценке погрузочно-разгрузочных операций на местах общего пользования

С целью оптимизации деятельности структурных подразделений ОАО «РЖД», занятых организацией погрузочно-разгрузочных работ в местах общего пользования, целесообразно установить унифицированные требования к обустройству мест общего пользования, единые требования к организации погрузочно-разгрузочных работ в местах общего пользования ОАО «РЖД» и требования к качеству

связанных с ними услуг. В зависимости от объема и характера основных производственных фондов данных структурных подразделений, штата работников, характера и объема выполняемых работ, а также величины доходов от прочих видов деятельности целесообразно присваивать определенные категории в зависимости от количества присваиваемых баллов [2, 6], в соответствии с данными таблицы.

Таблица 1

Примерные показатели для определения категории места общего пользования

Показатель	Присваиваемые баллы
<i>Местонахождение по административно-территориальному делению</i>	
Административные центры с населением более 1 млн чел.	3
Административные центры с населением менее 1 млн чел.	2
Прочие муниципальные образования	1
<i>Штат работников</i>	
Наличие постоянного штата работников	2
Отсутствие постоянного штата работников (мобильное обслуживание)	1
<i>Наличие объектов недвижимого имущества</i>	
Административное здание	1
Контейнерная площадка	3
Открытая площадка для переработки тяжеловесных и насыпных грузов	3
Повышенный путь	2
Складские помещения класса А*	3

Продолжение таблицы 1 на следующей странице

Продолжение таблицы 1

Складские помещения класса В*	2
Складские помещения класса С, D*	1
Высокая платформа	3
<i>Наличие стационарных грузоподъемных механизмов</i>	
Более 4 единиц	3
От 2 до 3 единиц	2
Менее 2 единиц	1
<i>Наличие грузоподъемной техники</i>	
Более 4 единиц	3
От 2 до 3 единиц	2
Менее 2 единиц	1
<i>Наличие автотранспорта</i>	
Более 3 единиц	3
2 единицы	2
Менее 2 единиц	1
<i>Доходы от прочих видов деятельности</i>	
Более 50 млн. руб. в год	5
От 10 до 50 млн руб. в год	3
Менее 10 млн руб. в год	1
<i>Объем грузопереработки</i>	
Более 1 млн. т в год	5
От 500 тыс. до 1 млн т в год	3
Менее 500 тыс. т в год	1

Категории мест общего пользования на примере организации грузовой работы структурных подразделений Восточного полигона железных дорог

На основе требований, представленных в таблице 1, определим категории мест общего пользования в зависимости от количества присво-

енных баллов на примере организации грузовой работы структурных подразделений Восточного полигона железных дорог [2, 6–9].

Таблица 2
Определение категории места общего пользования в зависимости
от количества присвоенных баллов на примере организации
грузовой работы структурных подразделений Восточного полигона
железных дорог

Структурные подразделения ОАО «РЖД»	Состав основных фондов	Вид выполняемых работ	ГОСТ	Категория места общего пользования в зависимости от количества баллов	Структурные подразделения Восточного полигона соответствующей балльности (транспортно-складские комплексы)
Терминально-логистический центр	Сооружения, технические и технологические устройства, примыкающие к железнодорожным путям общего (необщего пользования)	– Логистические операции, связанные с приемом, погрузкой-выгрузкой, хранением, сортировкой, грузопереработкой различных партий грузов; – коммерческо-информационное обслуживание грузополучателей, перевозчиков и других логистических посредников, участвующих в перевозочном процессе	ГОСТ Р 58855–2020, статья 1	Больше 32	Тайшет, Тальцы, Братск
Грузовой терминал	Комплекс сооружений, технические и технологические устройства	– Логистические операции, связанные с приемом, погрузкой-выгрузкой, хранением, сортировкой грузов/контейнеров; – коммерческо-информационное обслуживание грузополучателей, перевозчиков и других логистических посредников в интер-, мультимодальных и прочих перевозках	ГОСТ Р 57118 – 2016, статья 3.5.6	От 20 до 32 баллов	Иркутск Пассажирский, Северобайкальск, Усть-Илимск

Продолжение таблицы 2 на следующей странице

Продолжение таблицы 2

Грузовая площадка	Крытые и открытые склады, а также участки, специально выделенные на территории железнодорожной станции, принадлежащие владельцу инфраструктуры	– Операции по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов/контейнеров, багажа, грузобагажа пользователей услугами железнодорожного транспорта	ГОСТ Р 58855–2020, статья 26	Менее 20 баллов	Военный Городок, Зима, Иркутск Сортировочный, Касьяновка, Китой, Лена, Наушки, Нижнеудинск, Таксимо, Саянтуй, Тулун, Улан-Удэ
-------------------	--	---	------------------------------	-----------------	---

По данным таблицы 2 произведено построение диаграммы распределения категорий мест общего пользования транспортно-склад-

ских комплексов Восточного полигона на основе полученных баллов и выбранных критериев оценки деятельности.

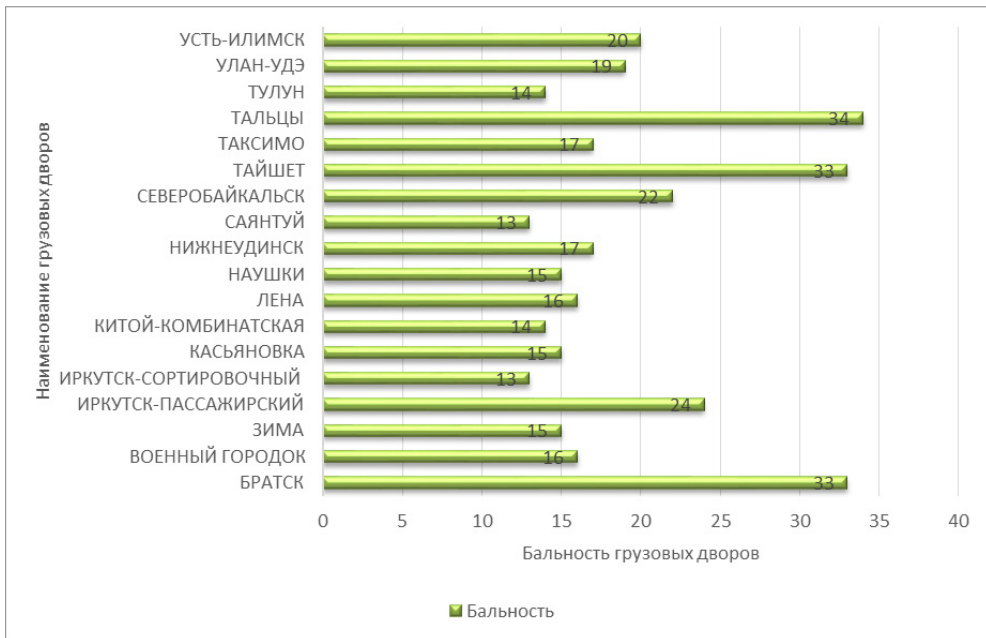


Рис. 1. Категории мест общего пользования в зависимости от количества присвоенных баллов структурных подразделений Восточного полигона железных дорог

Оценку соответствия мест общего пользования установленной категории необходимо производить не реже одного раза в год на региональном уровне управления функционального филиала, в ведении которого находится место общего пользования.

При понижении уровня качества внутренних услуг, оказываемых

на местах общего пользования, или при увеличении более чем на 10 % по сравнению с аналогичным периодом числа жалоб внешних клиентов возможно проведение внеочередной оценки балльности мест общего пользования с разработкой предложений по стабилизации работы [2, 6].

Заключение

Представленные инновационные подходы к оценке погрузочно-разгрузочных операций на местах общего пользования на примере организации грузовой работы структурных подразделений Восточного полигона железных дорог позволяют получить системную оценку работы мест общего пользования согласно полученным баллам. Полученная сумма баллов позволит произведе-

сти детальный анализ деятельности структурного подразделения по направлениям деятельности, определить узкие места, разрабатывать мероприятия по сокращению непроизводительных расходов или направленные на повышение доходности, расширению комплекса предоставляемых услуг, что приведет к повышению уровня клиентоориентированности отрасли в целом [8–11].

Список литературы

1. Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года // URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=804> (дата обращения: 05.02.2022).
2. Российские железные дороги // URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения: 05.02.2022).
3. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. // URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010> (дата обращения: 05.02.2022).
4. Курганов В. М. Эффективность логистики и конкурентоспособность России // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 1 (44). С. 19–23.
5. *Olentsevich V. A., Belogolov Yu. I., Grigoryeva N. N. Analysis of reliability and sustainability of organizational and technical systems of railway transportation process // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2019 International Conference on Digital*

Solutions for Automotive Industry, Roadway Maintenance and Traffic Control. Bristol. 2020. С. 012061.

6. Стандарт ОАО «РЖД» СТО РЖД 03.007–2021 «Услуги на железнодорожном транспорте. Организация погрузочно-разгрузочных работ на местах общего пользования» // URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=154> (дата обращения: 05.02.2022).

7. Тепляков А. Д., Филимонова В. В., Власова Н. В. *RFID-технология на железнодорожном транспорте* // Современные материалы, техника и технология: Сб. науч. ст. 11-й Междунар. науч.-практ. конф. Курск, 2021. С. 428–434.

8. *Lysenko D. A., Konyukhov V. Y., Olentsevich V. A., Vlasova N. V. Formation of new principles and models of operation of structural units of the industry under the conditions of implementation of digital technologies* // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. Сер. “International Conference on Mechanical Engineering, Automation and Control Systems, MEACS 2020”. 2021. С. 012025.

9. Власова Н. В., Игнатъева Е. И., Гордеев К. Е. Комплекс мероприятий направленных на привлечение дополнительных объемов перевозок, перевозимых в крупнотоннажных контейнерах и повышение качества обслуживания клиентов при увеличении скорости перевозки грузов // Молодая наука Сибири. 2021. № 3 (13). С. 134–139.

10. Оленцевич В. А., Асташков Н. П. Методы привлечения клиентов к услугам транспортно-логистического бизнес-блока в целях увеличения конкурентоспособности холдинга ОАО «РЖД» // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2019. Т. 1. С. 4–8.

11. Асташков Н. П., Оленцевич А. А. Изменение технологии работы транспортно-технологической системы железнодорожного транспорта за счет использования нового типа подвижного состава // Наука сегодня: задачи и пути их решения: Материалы междунар. науч.-практ. конф. 2019. С. 16-17.

VLASOVA Nataliya V. – Ph. D. in Engineering Science, Associate Professor of the Irkutsk State Transport University.

OLENCEVICH Viktoriya A. – Ph. D. in Engineering Science, Associate Professor of the Irkutsk State Transport University. Address: 15 Chernyshevsky str., Irkutsk, 664074, Russian Federation. E-mail: olencevich_va@mail.ru

Keywords: *the level of customer orientation, transport and warehouse complexes, the Eastern polygon, score assessment, common areas, innovative approaches, economic efficiency.*

INNOVATIVE APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF LOADING AND UNLOADING OPERATIONS IN PUBLIC AREAS ON THE EXAMPLE OF THE ORGANIZATION OF CARGO WORK OF STRUCTURAL DIVISIONS OF THE EASTERN POLYGON OF RAILWAYS

Annotation

Special requirements are imposed on the organization of freight transportation by rail today, which is primarily due to the economic situation in the country, since this particular industry occupies a strategic place in the financial and economic block of the activities of many Russian companies. In order to eliminate barriers to ensure an increase in the volume of cargo transportation, JSC Russian Railways is implementing a set of measures to develop the railway infrastructure of the Eastern Polygon. Cargo transportation management in the industry is also put under special control and is aimed at improving the quality of services provided, including reducing the time of cargo transportation, optimal organization of cargo and commercial work.

In the scientific article, the authors present the result of a study of the activities of the transport and warehouse complexes of the Eastern Polygon, in order to develop unified requirements for the arrangement of common areas and the development of unified approaches to the organization, production of loading and unloading operations and the quality of services provided by

them. A set of requirements is proposed, according to which it is advisable to assign categories of activity to these structural units depending on the number of points they receive, which will allow them to give a deeper assessment of their activities and thereby implement more effective measures aimed at increasing the level of customer orientation.

References

1. *Development strategy of the Russian Railways holding for the period up to 2030* // URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=804> (accessed: 05.02.2022)
2. *Russian Railways* // URL: <http://www.rzd.ru> (accessed: 05.02.2022).
3. *Strategy for the development of railway transport in the Russian Federation until 2030* // URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010> (accessed: 05.02.2022).
4. Kurganov V. M. *Logistics efficiency and competitiveness of Russia // Transport of the Russian Federation*. 2013. No. 1 (44). Pp. 19–23.
5. Olentsevich V. A., Belogolov Yu. I., Grigoryeva N. N. *Analysis of reliability and sustainability of organizational and technical systems of railway transportation process* // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2019 International Conference on Digital Solutions for Automotive Industry, Roadway Maintenance and Traffic Control. Bristol. 2020. P. 012061.
6. *Standard of JSC “Russian Railways” STO RZD 03.007–2021 “Services in railway transport. Organization of loading and unloading operations in public areas”* // URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=154> (accessed: 05.02.2022).
7. Teplyakov A. D., Filimonova V. V., Vlasova N. V. *RFID technology in railway transport* // *Modern materials, equipment and technology. Collection of scientific articles of the 11th International Scientific and Practical Conference. Kursk, 2021*. Pp. 428–434.
8. Lysenko D. A., Konyukkhov V. Y., Olentsevich V. A., Vlasova N. V. *Formation of new principles and models of operation of structural units of the industry under the conditions of implementation of digital technologies* // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. Ser. “International Conference on Mechanical Engineering, Automation and Control Systems, MEACS 2020”. 2021. P. 012025.
9. Vlasova N. V., Ignatieva E. I., Gordeev K. E. *A set of measures aimed at attracting additional volumes of transportation transported in large-capacity containers and improving the quality of customer service while increasing the speed of cargo transportation* // *Molodaya nauka Sibiri*. 2021. No. 3 (13). Pp. 134–139.

10. *Olentsevich V. A., Astashkov N. P. Methods of attracting customers to the services of the transport and logistics business unit in order to increase the competitiveness of the holding of JSC "Russian Railways" // Transport infrastructure of the Siberian region. 2019. Vol. 1. Pp. 4–8.*

11. *Astashkov N. P., Olentsevich A. A. Changing the technology of the transport and technological system of railway transport through the use of a new type of rolling stock // Nauka Segodnya: tasks and ways to solve them. Materials of the international scientific and practical conference. 2019. Pp. 16–17.*

Юрий БАЖЕНОВ,
Алена АКимова,
Максим АНУФРИЕВ

ПРОСТРАНСТВО 1520 – ФАКТОР ИНТЕГРАЦИИ ЕВРАЗИИ

Аннотация

В статье рассмотрено понятие «пространство 1520» в историческом, технологическом и геополитическом аспектах. Рассматриваются вопросы интеграции пространства, охватываемого железнодорожной колеей стандарта 1520 мм. На примере Белоруссии и Монголии приведен анализ преимуществ вхождения национальных железных дорог и компаний-перевозчиков в данное пространство.

Введение

Термин «пространство 1520» широко вошел в научный и технический лексикон после дезинте-

грации Советского Союза. На территории вновь образованных государств сохранился единый

БАЖЕНОВ Юрий Михайлович – кандидат географических наук, доцент кафедры международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта (МИИТ). Адрес: Российская Федерация, 127055, г. Москва, ул. Новосуцеская, д. 26А. *E-mail*: eldorado3@mail.ru

АКИМОВА Алена Олеговна – ассистент кафедры международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта (МИИТ).

АНУФРИЕВ Максим Александрович – магистрант кафедры международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта (МИИТ).

Ключевые слова: пространство 1520, железнодорожная колея, транспортная интеграция, грузоперевозки, пассажирские перевозки, контейнерные перевозки, транзит.

стандарт железнодорожной колеи – 1520 мм, который ранее обеспечивал бесперебойное движение поездов по всей территории СССР. Кроме того, различные технические регламенты, правила технической эксплуатации (ПТЭ), инструкции по сигнализации и связи, движению поездов, пожарной безопасности и другие, остались едиными. С целью дальнейшей безопасной эксплуатации железных дорог новых независимых государств такой порядок требовалось сохранить. С этой целью в 1992 г. был создан специальный орган – Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ, который объединял железнодорожные администрации не только тех из них, которые изначально вошли в Содружество Независимых Государств, но и, на правах ассоциированных членов, соответствующие органы стран Балтии и Грузии, не пожелавших принять участие в Содружестве. Позже к совету на аналогичных условиях присоединились железнодорожные перевозчики Финляндии, имеющей практически тот же стандарт колеи – 1524 мм, а также Болгарии и Ирана, стандарт колеи которых соответствует европейскому (стефенсоновскому) – 1435 мм.

В настоящее время под термином «пространство 1520» понимается территория стран, входящих в СНГ, стран бывшего СССР, не участвующих в работе Содруже-

ства, а также Финляндии, входившей ранее в состав Российской империи, железные дороги которой начали строиться еще в тот период, и Монголии, где железные дороги были построены при помощи СССР и по тому же стандарту. В 2010 г. при техническом содействии АО «Узбекистон темир йуллари» («Узбекистанская железная дорога», УЖД) завершилось строительство линии Хайратон – Мазари-Шариф на территории Афганистана. Существует проект ее продления через центр страны до пакистанского города Пешавар с выходом на железнодорожную сеть Пакистана к портам на побережье Индийского океана. Стандарт колеи предполагается сохранять тот же – 1520 мм. Реализация данного проекта приостановлена из-за обострения политической ситуации в Афганистане и смены власти в стране. Тем не менее Афганистан также можно считать в перспективе частью пространства 1520.

Таким образом, пространство 1520 охватывает территории большинства стран Евразийского континента, в том числе ключевой для него Центральной Азии. Кроме стран бывшего СССР, туда входят территории Финляндии, Монголии, Афганистана. Общая протяженность железных дорог данного стандарта превышает 150 000 км, что является вторым показателем после стефенсоновской колеи.

Пространство 1520: краткая история и современность

Впервые этот стандарт был применен при строительстве двухпутной магистрали Санкт-Петербург – Москва. Она была введена в эксплуатацию в 1851 г. и стала воплощением научно-технических идей в области железнодорожного транспорта и принципов транспортного строительства в России.

Русские инженеры П. П. Мельников и Н. О. Крафт, спроектировавшие и построившие эту магистраль, предварительно изучив европейский и американский опыт строительства железных дорог, пришли к выводу, что для его применения в условиях России оптимальным будет применение более широкой колеи, которую они определили в 5 футов (1524 мм). Она позволяла развивать более высокую скорость поездов, обеспечивала большую устойчивость составов при прохождении кривых, что гарантировало высокий уровень безопасности движения, а главное, они предвидели значительное увеличение веса грузовых составов, что произошло уже в следующем, XX в. [1, 2].

С 1851 г. «широкая» колея стала унифицированным размером при строительстве железных дорог в Российской империи, а в последующем – и в Советском Союзе. В 70-х гг. XX в. для удобства расчетов в метрической системе был осуществлен переход на стандарт железнодорожной колеи 1520 мм. В соседней Финляндии подобной операции

не производилось, поэтому железные дороги в этой стране остаются в старой, «имперской» ширине колеи – 1524 мм, однако разница в 4 мм позволяет взаимную эксплуатацию подвижного состава на дорогах двух стран без смены колесных пар. Правда, при запуске в 2011 г. скоростного поезда «Аллегро» сообщением Санкт-Петербург – Хельсинки линию на участке от границы до столицы Финляндии пришлось все же сузить на 2 мм.

В настоящее время пространство 1520 – наиболее интегрированная железнодорожная структура в мире, важнейший фактор международного сотрудничества между странами Евразийского континента, создающий условия для более глубокой экономической интеграции в рамках ЕАЭС и СНГ, а также выход на железнодорожную сеть стран Азиатско-Тихоокеанского региона [1, 2].

Всего на Евразийском континенте протяженность железных дорог составляет более 500 тыс. км, эксплуатируется около 3 млн вагонов и 80 тыс. локомотивов, ежегодно перевозится более 7 млрд т грузов и 13 млрд пассажиров. В том числе линии стандарта 1520 мм составляют около 153 тыс. км, или 15 % от всей протяженности мировой железнодорожной сети, и почти треть протяженности всей сети Евразии. Суммарный объем грузовых перевозок превышает 2,2 млрд т, пассажирских – около 2 млрд чел. [3].

Пространство 1520 и геополитика

Первоначально термин «пространство 1520» входил в основном в профессиональный лексикон железнодорожников и транспортных строителей стран, в него входящих. Однако после 2003 г., когда структура и организация ОАО «РЖД» под руководством В. И. Якунина подверглись значительному реформированию, это понятие с его подачи прочно вошло в политический лексикон, а профессиональным научным сообществом стало восприниматься как геополитическая категория.

Для последнего, безусловно, имеются все основания. Железнодорожная колея как основной элемент транспортной инфраструктуры не только обеспечивает движение поездов и, соответственно, перевозку грузов и пассажиров, но и определяет связанность пространства, по которому проложена железная дорога.

По аналогии в качестве примера можно привести реализацию в конце XIX в. грандиозного проекта «трех Б» – железной дороги Берлин – Босфор – Багдад, которая связывала Германию, Балканы, Турцию и Персидский залив. Решение о ее строительстве принималось на знаменитом Берлинском конгрессе 1878 г., определявшем развитие балканских государств после их освобождения от Османской империи. Решение о строительстве обосновывалось прежде всего геополитическими аргументами исходя из новых условий, возникших после Русско-турецкой войны 1877–1878 гг.

Аналогичными соображениями чуть позже было обосновано строительство Транссибирской магистрали, срок окупаемости которой был определен в 100 лет. Но уже тогда было очевидно, что если такой проект не будет реализован, то Россия вряд ли смогла бы удерживать, например, Приморье.

Исходя из этого все пространство бывшего СССР, а также некоторых соседних стран является единым с транспортной точки зрения, несмотря на политические, экономические и иные разногласия и противоречия. Именно поэтому недопустимо «вторжение» сюда иного стандарта колеи, так как это станет фактором «привязки» данной территории, где гипотетически будет реализован подобный проект, к иному пространству.

А такие проекты предлагались неоднократно, в основном со стороны Китая, который неоднократно предлагал проложить дорогу своего стандарта 1435 мм, например, по территории Казахстана с выходом на порты Каспийского и, далее, Черного морей. Однако подобные предложения регулярно отвергались ввиду того, что тому же Казахстану с его достаточно развитой железнодорожной инфраструктурой стандарта 1520 мм гораздо выгоднее оставаться в едином пространстве, чем внедрять у себя совершенно новые стандарты. Ведь в этом случае смены колеи не избежать, правда, теперь уже на российской границе [4].

Аналогичные предложения Китай делал и Киргизии, горной стране с неразвитой сетью железных дорог. Для того чтобы ее правительство все-таки отказалось от реализации подобных проектов, были предприняты усилия на уровне руководства не только ОАО «РЖД», но и политического руководства России.

На европейском направлении также предпринимались попытки изменить стандарт колеи, иногда вполне успешные. Так, после выхода из состава Российской империи в Польше практически вся сеть железных дорог, за исключением одной изолированной линии, была «перешита» на европейский стандарт. А вот Финляндия примерно в то же самое время отказалась от этого по причине прежде всего большой дороговизны подобных работ. После распада СССР получившие независимость страны Балтии объявили о перешивке своей колеи на европейский стандарт. Проект не был реализован ввиду чрезвычайной его дороговизны. Двойная колея (1520/1435 мм) была проложена от польской границы через все три прибалтийских государства, и такая операция имела прежде всего политический, нежели экономический смысл.

Исходя из этого очевидно, что, имея одинаковый стандарт железнодорожной колеи, материковое пространство остается связанным в единое целое, несмотря на разногласия и противоречия между входящими в него странами. Так было в 20–30-х гг. XX в. с Финляндией, так остается уже в этом столетии со странами Балтии¹, входящими не только в ЕС, но и в НАТО, и той же Финляндией, входящей в ЕС и вступившей в НАТО после почти 80 лет нейтралитета. В свете последних событий с введением санкций все эти страны объявлены недружественными государствами. Такой же статус имеет в настоящее время и Украина. Остается надеяться, что ситуация «недружественности» стран рано или поздно изменится и единое транспортное пространство 1520 сыграет в этом не последнюю роль.

Таким образом, несмотря на крайне недружественную политику отдельных государств, входящих в пространство 1520, основная его часть остается интегрированной в той или иной степени, и такие процессы развиваются и углубляются. Рассмотрим конкретные примеры.

Монголия в пространстве 1520

Железнодорожный транспорт Монголии и его место во внешнеэкономических связях этой страны были подробно рассмотрены в ука-

занной статье [5]. Улан-Баторская железная дорога (УБЖД) протяженностью 1815 км была построена в 1947–1956 гг. при техническом и

¹ Особенно показателен недавний вопиющий пример, когда Литва отказалась пропускать транзитные грузы в Калининградскую область.

финансовом содействии СССР, поэтому имеет тот же стандарт колеи. Эксплуатация линий также осуществлялась при помощи нашей страны. В 1949 г. было создано советско-монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД»), которое и в настоящее время является оператором Монгольских железных дорог. С 2009 г. доверительным управляющим российским пакетом акций совместного предприятия является ОАО «РЖД». Таким образом, национальный железнодорожный оператор Монголии фактически является филиалом ОАО «РЖД».

В 2010 г. Великий народный хурал Монголии утвердил комплексную программу дальнейшего развития железнодорожного транспорта в стране. Согласно ей предполагается довести общую протяженность железнодорожных линий до 4000 км, соединив при этом все крупные месторождения полезных ископаемых и промышленные районы.

Тогда же было принято однозначное решение сохранить российский стандарт колеи 1520 мм. Были и предложения «перешить» колею на европейский (соответ-

ственно и китайский) стандарт, что, по мнению их авторов, удешевит и упростит экспорт продукции монгольских добывающих предприятий в Китай. Однако противоположная и, на наш взгляд, рациональная точка зрения взяла верх: стандарт колеи останется прежним. И дело даже не в том, что перешивка колеи – это огромные затраты и усилия, а прежде всего в том, что руководство страны предпочло технологически сохранить ее в общеэвразийском пространстве. Или, попросту, быть ближе к России, чем к Китаю.

Объем перевозок УБЖД в 2019 г. достиг 27 млн т грузов (+4 % к показателю 2018 г.). Грузооборот увеличился на 7,1 % и составил 16 млрд т/км. В сегменте пассажирских перевозок также наблюдается рост. Перевезено 3 млн пассажиров, что на 17 % больше, чем в прошлом. Пассажирооборот увеличился на 1,3 % и превысил показатель 1 млрд пасс.-км. В последующие годы эти показатели, разумеется, снизились, в основном из-за всеобщих карантинных ограничений, закрытия границы с Китаем, общего спада экономики [5, 6, 7].

Белоруссия в пространстве 1520

Рассмотрим теперь самую близкую для России страну, как географически и политически, так и ментально, – Белоруссию. Сегодня Белорусская железная дорога (БЧ) – лидер национальной, а также транзитной через ее территорию,

системы перевозок. Она обеспечивает почти 70 % грузооборота всех видов транспорта общего пользования. Кроме того, Белорусская железная дорога – крайне важный транзитно-транспортный узел международной железнодорожной

сети, находится фактически на перекрестке II и IX панъевропейских (критских) транспортных коридоров, по которым осуществляются значительные объемы сухопутных перевозок между странами Европы и Азии.

Белорусская железная дорога сегодня – это 226 станций, 6 специализированных предприятий, 52 грузовых терминала в областных центрах и крупных городах республики, располагающие необходимыми средствами механизации и складскими площадями.

Географическое положение Республики Беларусь предполагает ее высокий транзитный потенциал. Важнейшими для железнодорожного комплекса Белоруссии являются транзитные перевозки грузов, основными из которых являются уголь, нефть и нефтепродукты, черные металлы, удобрения, зерно и другие.

Кроме того, до недавнего времени, точнее до 2020 г. и введенных тогда карантинных ограничений, достаточно успешно развивались транспортно-логистические проекты в рамках контейнерных перевозок между портами Балтийского и Черного морей через территорию Белоруссии. Характерными примерами здесь могут служить контейнерный поезд «Викинг» – совместный проект железных дорог Литвы, Украины и Белоруссии, стивидорных компаний и портов Клайпеда, Ильичевск и Одесса, а также поезд *Zubr* – продукт кооперации железных дорог Латвии, Эстонии, Молдавии, Украины

и Белоруссии, стивидорных компаний и портов Рига, Таллин, Ильичевск и Одесса. К сожалению, ввиду последних событий и связанной с ними санкционной политики большинства европейских государств реализация этих проектов приостановлена.

Тем не менее развитие рынка контейнерных перевозок, прежде всего между странами Европы и Азии, – одно из стратегических направлений деятельности БЧ. Так, по сообщению официального портала, объем транзитных контейнерных перевозок возрос по сравнению с предыдущим годом на 25 %. Это хороший показатель, хотя именно в 2020 г. транзитные перевозки сильно просели из-за карантинных ограничений [8].

В рамках участия в проекте «Один пояс – один путь» проводится последовательная работа по организации транзитных перевозок в сообщении с Китаем, для чего формируются специализированные контейнерные поезда. Частота их курсирования из Китая в Европу достигла 26 раз в неделю, а в обратном направлении – 21 раза в неделю. Время в пути от станции Красное (на границе с Россией) до Бреста составляет менее 12 часов, маршрутная скорость достигает 1400 км/сутки с минимальной стоянкой на станциях.

Таким образом, очевидно, что грузооборот с Китаем – основной тренд в контейнерных перевозках Белорусской железной дороги. По итогам 2020 г. товарооборот между ними составил 4,6 млрд долл.

С целью повышения качества транспортно-логистических услуг при экспедировании и доставке грузов на такое расстояние было создано специальное государственное предприятие «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» (БТЛЦ) – основной оператор контейнерных перевозок в стране. Оно специализируется на доставке грузов из Белоруссии в Китай и обратно по железной дороге под ключ с использованием в случае необходимости автотранспорта. Отправление осуществляется в основном со станций Брест и Колядичи, а также других станций БЧ, открытых для работы с крупнотоннажными контейнерами. При этом формируются отдельные поезда, а также используются одиночные *TEU* с их постановкой в состав контейнерного поезда Европа – Китай – Европа.

Другим направлением контейнерных перевозок в восточном направлении является Монголия. Конечно, объемы транзита и белорусского экспорта в эту страну здесь на порядок ниже, чем на китайском направлении. Тем не менее достаточно регулярно формируется контейнерный поезд «Монгольский вектор», следующий по маршруту Брест (Беларусь) – Осиновка (Беларусь) – Красное (Россия) – Наушки (Россия) – Сухэ-Батор (Монголия) – Улан-Батор (Монголия).

Ведущим центром по переработке крупнотоннажных контейнеров и тяжеловесных поездов является

грузовая станция Колядичи, где осуществляется обработка и перевалка грузов в регионы Беларуси, а также в страны СНГ и дальше зарубежье с использованием возможностей железнодорожного и автомобильного транспорта. Работа организована по технологии сухого порта, где единый технологический процесс объединяет склады, сооружения вспомогательного назначения, автомобильные и железнодорожные подъездные пути, открытые площадки для хранения контейнеров.

Важное значение БЧ придает также развитию и внедрению современных информационных технологий на основе электронных документов, в том числе с использованием специализированной системы АС «Электронная перевозка». Так, например, только в прямом двустороннем железнодорожном сообщении Беларусь – Россия эту систему используют не менее 430 грузоотправителей и около 70 экспедиторских организаций Республики Беларусь.

Особое внимание в привлечении дополнительных грузопотоков с использованием элементов транспортной логистики уделяется работе по разработке конкурентоспособных транспортно-логистических схем, оптимизации плана формирования поездов и связанное с этим переключение транзитных грузопотоков с альтернативных маршрутов железных дорог соседних государств на маршруты с участием Белорусской железной дороги.

Заключение

Очевидно, что пространство 1520 имеет значительный транспортно-логистический потенциал при осуществлении сухопутных перевозок в направлении Европа – Азия. Понятно, что в связи с последними событиями его значение ощутимо снизилось, особенно это касается перевозок в страны ЕС и из них. Тем не менее железные дороги принимают на себя основной объем грузопере-

возок в странах ЕАЭС, а также их ближайших соседей по Евразийскому континенту, за исключением крайней западной его оконечности. Таким образом, пространство 1520 из чисто технического термина, используемого путейцами постсоветских стран, превращается в один из символов интеграции, объединения стран-партнеров в гипотетический новый союз.

Список литературы

1. Харламова Ю. А. Борьба за Евразию в фокусе транспортных геостратегий: Моногр. М.: ИНФРА-М, 2020. 196 с.
2. Харламова Ю. А. Российский железнодорожный комплекс: политический анализ: Моногр. М.: ИНФРА-М, 2012. 182 с.
3. Дмитриев М. Э. Пространство 1520: перспективы интеграции // Транспорт Российской Федерации. № 5 (42) 2012. С. 8–12.
4. Баженов Ю. М. Мировая транспортная система: политическое измерение // Журнал технических исследований. 2020. Т. 6. № 4. С. 34–35.
5. Баженов Ю. М., Андрущак Е. Н., Сапожникова Д. А. Железнодорожный транспорт в системе внешнеэкономических связей Монголии // Постсоветский материк. 2021. № 1 (29). С. 88–97.
6. АО «Улан-Баторская железная дорога (УБЖД)». Официальный сайт // URL: <https://www.ubtz.mn/> (дата обращения: 06.04.2022).
7. Железные дороги Монголии. Официальный сайт // URL: <https://www.mtz.mn/en/> (дата обращения: 08.04.2022).
8. Белорусская железная дорога (БЧ). Официальный сайт // URL: <https://www.rw.by/> (дата обращения: 08.04.2022).

BAZHENOV Yuri M. – Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor of the Department of International Relations and Geopolitics of Transport of the Russian University of Transport (MIIT). Address: 26A Novosushchevskaya str., Moscow, 127055, Russian Federation. E-mail: el-dorado3@mail.ru

AKIMOVA Alyona O. – Assistant at the Department of International Relations and Geopolitics of Transport of the Russian University of Transport (MIIT).

ANUFRIEV Maxim A. – Master's student of the Department of International Relations and Geopolitics of Transport at the Russian University of Transport (MIIT).

Keywords: of space 1520, railway gauge, transport integration, cargo transportation, passenger transportation, container transportation, transit.

THE SPACE OF 1520 IS A FACTOR OF INTEGRATION OF EURASIA

Abstract

The article considers the concept of Space 1520 in historical, technological and geopolitical aspects. The issues of integration of the space covered by the railway gauge of the standard 1520 mm are considered. On the example of Belarus and Mongolia, an analysis of the advantages of the entry of national railways and carrier companies in this Space is given.

References

1. Kharlamova Yu. A. *The struggle for Eurasia in the focus of transport geostrategies: monograph*. M.: INFRA-M, 2020. 196 p
2. Kharlamova Yu. A. *Russian railway complex: political analysis: Monograph*. M.: INFRA-M, 2012. 182 p.
3. Dmitriev M.E. *Space 1520: prospects of integration // Transport of the Russian Federation*. No. 5 (42) 2012. Pp. 8–12.
4. Bazhenov Yu. M. *The world transport system: a political dimension // Journal of Technical Research*. 2020. Vol. 6. No. 4. Pp. 34–35.

5. *Bazhenov Yu. M., Andrushchak E. N., Sapozhnikova D. A. Railway transport in the system of foreign economic relations of Mongolia // Post-Soviet continent. 2021. No. 1 (29). Pp. 88–97.*
6. *Ulaanbaatar Railway JSC (UBZhd). Official website // URL: <https://www.ubtz.mn/> (accessed: 06.04.2022).*
7. *Railways of Mongolia. Official website // URL: <https://www.mtz.mn/en/> (accessed: 08.04.2022).*
8. *Belarusian Railway (BCH). Official website // URL: <https://www.rw.by/> (accessed: 08.04.2022).*

Irada MAMEDOVA,
Bilal Siddiqui MUHAMMAD

APPLICATION AND POTENTIAL IMPACT OF BLOCKCHAIN TECHNOLOGY IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

Annotation

The article provides an overview of the practice of application and potential impact of blockchain technology in the field of logistics and supply chain management. The authors analyzed a number of sources to assess the current state and role of blockchain technology in this area. Possible use cases are considered, including pilot projects of organizations from all over the world. Proposals have been developed for further implementation of the technology in the transport logistics system.

MAMEDOVA Irada Akhatovna – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of International Transport Management and Supply Chain Management of the Russian University of Transport (MIIT). Address: 9/9 Obraztsova str., Moscow, 127994, Russian Federation. E-mail: irada-mamedowa@mail.ru

MUHAMMAD Bilal Siddiqui – Master of Industrial Management – Innovation and Business Expansion of the University of Applied Sciences Mittweida (Hochschule Mittweida). Address: 17 Technikumpl., Mitvaida, 09648, Germany. E-mail: bilalssiddiqui26@gmail.com

Keywords: blockchain technology, logistics, supply chain management, innovation, digitalization.

Introduction

Logistics and supply chains have evolved with the passage of time. There have been developments and advancements as per the modern needs and requirements of the time. But at the same time, this evolution and advancement also resulted in increased complexity along with a growing number of intermediaries. This is also affecting companies involved in these sectors and resolving these complexities is proving to be a challenge for such companies in the coming time because of the enormous involvement of human intermediaries in this area. These intermediaries play several important roles such as when it comes to serving as enablers in the network as well as organizing and coordinating different processes and tasks to be performed within the network of participants [1, 2]. There are several kinds of interme-

diaries. For example, the chatter of cargo ships, port managers, customs officers as well as a provider of logistic services and etc. They are all important intermediaries with important roles in current logistics and supply chain infrastructure. But at the same time, they are also the reason for high costs and sometimes cause failures as well. Since blockchain has disrupted several sectors around the globe, the same way it has great potential to transform the logistic and supply chain sectors. The technology does not only promise to minimize and in some cases eliminate the role of human intermediaries but it will also change the processes such as there would be no requirement of piles of paperwork in the process of cross-border trades and shipments. As a result, this will also eliminate the role of another intermediary which is customs officers [3].

Methodology

The main target of the paper is to find out the true potential of blockchain technology for the logistics and supply chain sector. Does blockchain technology have the capability to disrupt, evolve and transform the logistics and supply chain sector? If yes, what are the possibilities, and what are the current use cases around the globe. For this purpose, the paper analyzes different use cas-

es and pilot projects being implemented around the world in the logistics and supply chain sectors along with how blockchain can resolve some of the major issues in logistics and supply chains such as the issue of traceability, trust, the immutability of the data, real-time information sharing, food safety, counterfeiting, child labor, labor rights, and etc.

Results

Building Transparent Supply Chain

Blockchain is the digital system for record-keeping which was developed for the record-keeping of cryptocurrency networks. But by the time, it has been well established that supply chain management is another area where this emerging technology of blockchain has amongst the most promising applications to offer along with its great potential to help and resolve several issues and challenges being faced by supply chain partners. A complete, tamperproof, and transparent record-keeping ledger can be created which would be immutable and capable to store the track record of the inventory flows along with information flows and financial flows in transactions.

There are many corporations in the United States, which are involved in exploring and adopting the blockchain at its initial phase in order to find out how this technology could help them in their supply chain area and whether it has the potential to improve their supply chain opera-

tions or not. Among them, seven large corporations were selected and studied to collect information. These companies include IBM, Emerson, Hayward, Mastercard, Corning, and two other companies which preferred to remain anonymous. These companies are not limited to any one industry. In fact, they belong to different industries including technology, retailing, financial services, and manufacturing.

As per the progress and outcomes which have been achieved by these corporations as a result of their early initiatives in the implementation of this technology, it is obvious that blockchain has the capability to enable more cost-efficient and quicker delivery of products along with creating better traceability across the supply chain by making products more traceable. Not only this, but it is also helpful in streamlining the process of financing along with enhancing coordination and collaboration among partners, buyers as well as banks [4].

Blockchain Advantages

Since the year 1990s, the use of enterprise resource planning (ERP) has contributed to significant progress in the development of information sharing in the supply chain area. The companies leading in this include Procter & Gamble and Walmart. Regardless of this progress and development, one challenge is still being

faced by large supply chains of companies that are involved in complex transactions. This challenge is how they can make their supply chains more visible.

If we look into present ERP systems being used by companies in the supply chain area along with financial-ledger entries of the current

world, we find that they still have some limitations to them which could be resolved with the help of blockchain. If we take the example of a scenario where retailer, supplier, and bank are involved in a simple transaction. The retailer is dependent on a supplier to source a product from it whereas a supplier is dependent on the bank in order to get working capital from it which is required to fill the order of the retailer. So if the retailer sources a product from a supplier and the supplier gets the working capital from the bank to fill the order of the retailer, this simple transaction includes three flows which are inventory flows, financial flows and information flows. Now, this is to be noted here that given flow does not result in financial-ledger entries at all three parties involved. At the same time even current ERP systems, inspections, and manual audits are also not able to solve the challenge of connecting these three flows in a reliable and trustworthy manner. As a result, this becomes difficult for corporations to improve their decision-making, eliminate their execution errors, and resolution of conflicts related to their supply chain.

In today's world, supply chains are yet to overcome the challenge related to real-time detection of execution errors. These execution errors include missing of shipments, payment duplication, and data entry mistakes and the realization of these mistakes in real-time is still difficult to identify in most cases. This especially proves to be true when it comes to those companies which have com-

plex supply chains and are involved in thousands of transactions each day across their large network of supply chain products and partners. A usual problem which is faced especially by food companies is when the shelf life of their products reaches the end in a retail store. A study which has been conducted with a major manufacturer of packaged foods shows that even though it is possible to get the information that would reveal the number of expired items in the store, with the help of inspection or audit of the inventory. But it would rather be limited and would not be sufficient to address the root causes of this issue of expiration [4].

There is another approach of inventory marking that has the potential to strengthen the supply chain operations of organizations. In this approach, RFID tags (Radio Frequency Identification) or electronic product codes that comply with GSI standards (globally accepted rules for handling supply chain data) could be utilized for the marking of the inventory. But this approach also has some difficulties when it comes to the integration part of ERP systems. The experience of the companies included in this study shows that when it comes to the integration of ERP systems, the process proves to be quite expensive along with time-consuming. Throughout the life of large organizations, they go through multiple mergers and acquisitions along with organizational changes and as a result, they could end up having even more than 100 ERP systems to be integrated with each other. Usually,

such systems are so different to each other that even the way data fields are defined in these systems may differ to each other. There is also a possibility that such systems are not even capable to communicate easily with each other. We take the example of a large company included in this study which had 17 ledgers in different ERP systems associated with a single activity – trucking – and on top of that, the distributors and suppliers of this company had their own ledgers and ERP systems.

But with the help of blockchain, the complexity of such processes could be eliminated. When blockchain is used for the process of record-keeping, unique identifiers are assigned to assets. These include units of inventory, loans, orders, and bills of lading. In this process, unique identifiers serve the role of digital tokens (similar to bitcoins). Blockchain does not only enable the details capturing of those transactions which are not recorded in the system of the financial ledger, but it also contains such chronological string of blocks which makes it capable to integrate all three types of flows in the transaction. This is one of the many reasons why blockchain has such importance and value in the supply chain. This does not end here, in fact, each block in the blockchain is encrypted and the distribution of these encrypted blocks to each participant allows them to preserve their own copies of the blockchain. It is because of these special characteristics of blockchain which make it capable to provide a complete, immutable, trust-

worthy, and reliable audit trail of all activities included in these three categories in the supply chain.

Blockchain also provides the opportunity for banks to utilize its potential in order to improve their supply chain financing. Usually, when it comes to lending decisions, there is a series of procedures and processes to be performed by banks that are not only tedious but also vulnerable to errors. These processes include financial reviews as well as physical audits. But with the help of blockchain, transactions between suppliers and retailers can easily be verified by banks without having to perform such processes as they can confirm these transactions by only reviewing them on the blockchain.

Another big plus of blockchain is its capability of automating many of these functions with the help of smart contracts. Smart contracts can execute transactions automatically without any involvement of manual efforts. They are based on lines of computer code that are designed to obtain data from blockchain in which conditions and prerequisites are already defined along with functions to be performed in both scenarios of either fulfilling or failing to fulfill conditions and prerequisites. They are well capable to verify whether contractual obligations are fulfilled or not. If yes, they can automatically issue the payments. And if not, payments can be refused. Smart contracts are programmed to be capable of assessing the status of transaction and on basis of this assessment, they can take predefined actions automatically

such as the reading of ledger entries, releasing of payments, and identify-

ing irregularities needing manual intervention [5].

Applications

There are several needs and requirements of the current time in the supply chain area which existing technologies are unable to address. In this segment, we are go-

ing to analyze how various applications of blockchain are being utilized by companies included in our study in order to meet these requirements.

Enhancing Traceability

One of the requirements which current technologies are unable to tackle is traceability across supply chains. In 2013, the Drug Supply Chain Security Act was introduced in the U.S. The purpose of this act is to safeguard consumers of prescription drugs from stolen, harmful, or counterfeit products. As a result, companies are required to enhance traceability so that they are able to monitor and identify such products in their supply chains and then be able to trace them before they reach to customers. As the act mandates compliance, one of the large pharmaceutical companies, which is included in this study, has already started a collaboration with its supply chain partners for the utilization and implementation of blockchain in their processes for the same purpose.

In this process, all the products of the inventory which are drugs are assigned and tagged with electronic codes. As a result, it enhances traceability in the supply chain because this process enables the company to

preserve the record on the blockchain-related to each product flow of inventory by scanning the tags assigned to each product along with their movement from one firm to another. This way, it generates a complete track record and history of all products across the entire supply chain from their source to consumer. With the early success of this project in the U.S., the company was encouraged for broad implementation of such pilots and as a result, it initiated further similar projects in Europe and other locations. On the other hand, IBM is another leading organization in this field. It is working in a similar direction and progressing towards the transformation of a safer and reliable supply chain for food products. They are already in partnership with Walmart to implement and utilize blockchain in order to trace and track fresh food products which we have already discussed above in detail.

When it comes to such implementation and utilization of blockchain

technology, it has very clear and obvious advantages. One of the obvious advantages is that it makes it possible for companies to efficiently recall the faulty product in case of any complaint before it's too late. It also enables the company to identify all suppliers along with production and shipment batches of the faulty prod-

uct. Further, it enables participating firms to automatically monitor the quality of products along with keeping the complete record of temperatures in which products are stored during their flows from one place to another. It is especially useful in the case of perishable food or drug products that are required to be fresh [6]

Reduced Disruptions along with Enhance Efficiency and Increased Speed

Emerson, included in our study, is a multinational firm and is involved in engineering as well as manufacturing activities. As a multinational firm, Emerson deals in thousands of product components with several customers, suppliers, and different locations around the globe. This includes Emerson in the list of firms having complex supply chains.

Emerson President Michael Train said, "When a firm has such a complex supply chain, it usually faces several challenges. These problems are not only limited to the lack of visibility of goods throughout the supply chain, but also include long and unpredictable delivery times of components. And these problems can arise even from the slightest disruption or delay in any part of the supply chain, which will lead to excess inventory and disruptions in other parts."

One approach which could help to tackle and overcome such situations is to form a consensus among such companies so that they agree to share their production and inventory-allocation data on a centralized

platform. But this approach would require a huge amount of effort and time, especially when it comes to the process of integration for all such companies. Additionally, they would have to trust other companies with their data which most of the companies usually feel reluctant to do so. Also, such companies will have to agree on centralized decisions regardless of considering the fact the decision is made by their partners or competitors. Such obvious complications in this approach make it unrealistic to be implemented. Considering all these complications of integration, implementation, data sharing and trust deficit, a more realistic and practical approach for participating firms will be to utilize blockchain for sharing required data related to their inventory flows. This will not only allow all companies to utilize complete and accurate information available on a common blockchain database, but they would also be free to make their own decisions. Additionally, when it comes to production man-

agement as well as order placement among participants, utilization of Kanban system would be possible for participating firms to perform such tasks. As a result, all participating firms will enjoy enhanced visibility and access to data related to inventory flows across supply chains. Hence, resolving the problem of unexpected lead times, making them more predictable.

There are many more companies who also believe in the potential of

this technology. One of these companies is Hayward, which is a multinational firm and manufactures equipment for swimming pools. Another entity that has already begun the implementation process of blockchain in its supply chain processes is Walmart Canada. In this phase, trucking companies that are responsible for supply chain operations including transport of its inventory are utilizing shared blockchain with Walmart.

Improvement in Contracting, Financing and International Transactions

Companies implementing and utilizing blockchain as a reliable database to share their data and information related to their inventory along with financial transactions and flows among participating firms, do not only gain significant benefits in the area of contracting and supply chain financing, in fact, this approach even enables them to address and resolve a lot of challenges when it comes to conducting their business activities internationally.

When it comes to financing activities, banks usually are faced with a very common problem in their procedures related to the processing of trade credit and working capital to applicant parties. The problem is caused because of the possible inaccuracy in the available or provided information to the bank related to the business of the applicant firm, quality of assets, and incorrect representation of the firm's liabilities. The pos-

sibility of a firm requesting a loan from a bank, showing one purpose but then using it for a totally different purpose cannot be neglected. Another possibility is that the firm trying to borrow capital from several banks at the same time against one same asset. Such risks need to be managed and to avoid such scenarios and situations, banks are compelled to take risk management measures in order to control their risks. But such processes often do not only result in slowing down the access to capital, but also a significant increase in the costs of transactions along with reducing the availability of capital to smaller firms. These challenges, if not addressed with suitable measures and solutions, prove to be damaging not only for banks but also for firms that are in need of cheap working capital. Blockchain also has the potential to address such problems and improve

Blockchain Enabling Tracing of Counterfeit Source

Cross-border trade is another area that involves a great deal of manual interventions and efforts in its processes. Not only that, but it also includes physical documentation of goods being traded from one country to another country along with multiple checks, inspections, and verifications of these goods and their documentation at each entry and exit port of countries involved in the route of goods being traded. Additionally, the processing of transactions is not only slow and inefficient but also proves to be much costly. Low to no visibility of the shipment's current status and location is another problem faced when it comes to international trades.

Companies that are included in the study are involved in both types of services such as retailing and financial services. All of these companies have already started the implementation of blockchain technology in all three areas of financing, contracting, and cross-border trades. When it comes to reconciling the process of invoicing, payments and purchase orders, participating firms find it quite comfortable and easy to perform these tasks. Additionally, blockchain also provides them the

capability of tracking the status of transactions in process with their counterparties. All of this is possible because of the connecting and sharing characteristic of blockchain which does not only enable participating firms to create connectivity among financial flows, inventory and information but also sharing these details with each and every participant involved in these transactions. Being a participant of transaction, banks have access to the blockchain. This enables banks to provide working capital to suppliers (without any delay or lengthy procedures of verification) as soon as the orders are received. The same applies when it comes to obtaining the payments. As soon as suppliers deliver the ordered goods to buyers, banks are able to obtain their payments immediately. Additionally, automation of reconciliation processes along with audit trail availability also provides the possibility of utilizing such smart applications which are based on blockchain data. This way, it helps a great deal to completely eliminate the possibility of conflicts between any bank and the borrowing party [7].

Utilization of Blockchain in Logistics Operations

MOSOLF is another company in the automotive industry that is utilizing the potential of blockchain technology in collaboration with Etecture GmbH and Lawa Solutions GmbH.

This is the first blockchain from MOSOLF and the developed blockchain solution enables MOSOLF to digitally create waybills and other documents such as consignment notes. When it

comes to validation of these digital consignment notes and other digitally created documents in this blockchain solution, smart contracts are utilized for this purpose hence proving to be forgery-proof because of the underlying technology distributed ledger [8].

Such utilization of blockchain technology in the application developed by MOSOLF, makes it forgery-proof and ensures the security for the processes of logistics operations and documents with the help of underlying smart contracts being utilized for the validation purpose. The purpose behind developing a blockchain-based solution is to be utilized in logistics operations is to improve the logistics value-added chain of automobile by making the processes more efficient and at the same time improving their security. For this purpose, the utilization of digitalized consignment note is necessary. There

are many stages of logistics operations and processes that are covered by this such as loading of the goods, their transportation as well as the handover process. This is the document that generates a fingerprint (hash value) and then this fingerprint is transferred to blockchain. Then it comes to the blockchain network which utilizes smart contracts for the purpose of checking and verification of the transaction by ensuring its uniqueness. Additionally, it also links freight document and vehicle with each other. Once the process is completed, blockchain records the transaction as valid along with its GPS coordinates as well as timestamp. Participants who are authorized to access the blockchain can utilize a web service in order to check and verify the authenticity of the identification number related to any vehicle (VIN) as well as the document of any freight [9].

Conclusion

There is no denying the fact that supply chains in today's era are prone to many risks and vulnerabilities. They need significant improvements especially when it comes to areas such as coordination, end-to-end traceability of products, financing, and speed of product delivery. In this paper, we analyzed use cases and pilot projects of blockchain technology being implemented by companies in logistics and supply chain sectors. The purpose of this research was to find out the capability and

true potential of blockchain technology to transform the logistics and supply chain sector and also the current status of this technology around the globe [10]. As per the experience of companies and their use cases included in this paper, it has been established that blockchain is the technology that can play a vital role in addressing these risks and vulnerabilities and can help companies to address and overcome the shortcomings in their logistics and supply chain areas. But as the technology is

new and is still considered to be in its early stages of adoption, there is a need to assess and realize its true potential especially for those on the sidelines. As more and more businesses are going to be involved in the adoption of this technology, it would enable further exploration of the unrealized potentials of blockchain.

But at the same time, this is also to be noted that implementation of solutions based on blockchain tech-

nology requires a serious amount of time, effort, technological and human resources as well as investment. This is one of the reasons why most small companies with limited budgets and resources are usually reluctant to be involved in blockchain technology. But once the organizations successfully complete the implementation and testing phase, the advantages and benefits of this technology are huge and also for the long term.

References

1. Verwijmeren M. *What Is Causing Supply Chain Complexity MPO Customer Chain Control* // URL: <https://www.mpo.com/blog/what-is-causing-supply-chain-complexity> (accessed: 05.04.2022).
2. De Meijer C. *IBM-Maersk Blockchain Platform: Breakthrough for Supply Chain? Finextra* // URL: <https://www.finextra.com/blogposting/14975/ibm-maersk-blockchain-platform-breakthrough-for-supply-chain> (accessed: 05.04.2022).
3. Iansiti M., Lakhani K. *The Truth About Blockchain*. Harvard Business Review // URL: <https://hbr.org/2017/01/the-truth-about-blockchain> (accessed: 05.04.2022).
4. Copigneaux B. et al. *Blockchain for supply chains and international trade*. Brussels: European Parliamentary Research Service, 2020.
5. Bartsch D., Winkler H. *Blockchain Technology in Germany: An excerpt of real use cases in logistics industry* // Hamburg International Conference of Logistics (HICL). *Data science and innovation in supply chain management*. 2020. 38 p.
6. Gaur V., Gaiha A. 2020. *Building a Transparent Supply Chain* // Harvard Business Review // URL: <https://hbr.org/2020/05/building-a-transparent-supply-chain> (accessed: 05.04.2022).
7. Downes J. L. *The Year in Tech 2022: The Insights You Need from Harvard Business*. s.l.: Harvard Business Review. 2021.
8. Reed Ch. *How to comply with the U.S. Drug Supply Chain Security Act Rule using GS1 Standards*. s.l.: Johnson & Johnson. 2014.
9. MOSOLF. *MOSOLF uses blockchains for consignment notes* // URL: <https://www.mosolf.com/en/news-media/press-releases/news-detail-view/mosolf-uses-blockchains-for-consignment-notes.html> (accessed: 05.04.2022).

МАМЕДОВА Ирада Ахатовна – кандидат экономических наук, доцент кафедры международного транспортного менеджмента и управления цепями поставок Российского университета транспорта (МИИТ). Адрес: Российская Федерация, 127994, г. Москва, ул. Образцова, 9/9. *E-mail: irada-mamedowa@mail.ru*

МУХАММАД Биалал Сиддики – магистр промышленного управления – инновации и расширение бизнеса Университета прикладных наук Миттвайда (*Hochschule Mittweida*). Адрес: Германия, 09648, Миттвайда, Техникумпл., 17. *E-mail: bilalssiddiqui26@gmail.com*

Ключевые слова: технология блокчейн, логистика, управление цепями поставок, инновации, цифровизация.

ПРИМЕНЕНИЕ И ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ ТЕХНОЛОГИИ БЛОКЧЕЙН В ОБЛАСТИ ЛОГИСТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

Аннотация

В статье представлен обзор практики применения и потенциального воздействия технологии блокчейн в области логистики и управления цепями поставок. Авторами проанализирован ряд источников для оценки текущего состояния и роли технологии блокчейн в данной сфере. Рассмотрены возможные варианты использования, в том числе пилотные проекты организаций со всего мира. Выработаны предложения по дальнейшему внедрению технологии в систему транспортной логистики.

Список литературы

1. *Verwijmeren M. What Is Causing Supply Chain Complexity MPO Customer Chain Control // URL: <https://www.mpo.com/blog/what-is-causing-supply-chain-complexity> (accessed: 05.04.2022).*

2. De Meijer C. *IBM-Maersk Blockchain Platform: Breakthrough for Supply Chain? Finextra* // URL: <https://www.finextra.com/blogposting/14975/ibm-maersk-blockchain-platform-breakthrough-for-supply-chain> (accessed: 05.04.2022).
3. Iansiti M., Lakhani K. *The Truth About Blockchain*. Harvard Business Review // URL: <https://hbr.org/2017/01/the-truth-about-blockchain> (accessed: 05.04.2022).
4. Copigneaux B. et al. *Blockchain for supply chains and international trade*. Brussels: European Parliamentary Research Service, 2020.
5. Bartsch D., Winkler H. *Blockchain Technology in Germany: An excerpt of real use cases in logistics industry* // Hamburg International Conference of Logistics (HICL). *Data science and innovation in supply chain management*. 2020. 38 p.
6. Gaur V., Gaiha A. 2020. *Building a Transparent Supply Chain* // Harvard Business Review // URL: <https://hbr.org/2020/05/building-a-transparent-supply-chain> (accessed: 05.04.2022).
7. Downes J. L. *The Year in Tech 2022: The Insights You Need from Harvard Business*. s.l.: Harvard Business Review. 2021.
8. Reed Ch. *How to comply with the U.S. Drug Supply Chain Security Act Rule using GS1 Standards*. s.l.: Johnson & Johnson. 2014.
9. MOSOLF. *MOSOLF uses blockchains for consignment notes* // URL: <https://www.mosolf.com/en/news-media/press-releases/news-detail-view/mosolf-uses-blockchains-for-consignment-notes.html> (accessed: 05.04.2022).

ЭКОНОМИКА

DOI: 10.48137/2311-6412_2022_3_100

УДК: 330.31

Найля АМИРОВА,
Яна КОНДРАТЬЕВА

ИНСТРУМЕНТЫ И МЕТОДЫ ВНЕДРЕНИЯ ЦИРКУЛЯРНОЙ ЭКОНОМИКИ

Аннотация

Циркулярная экономика может стать решением глобальной экологической проблемы. Однако, несмотря на большое количество преимуществ данной концепции, существуют барьеры, которые препятствуют ее внедрению. Передовые технологии во многом могут способствовать облегчению перехода к циркулярной экономике, которые можно разделить на три группы. Первая группа включает в себя цифровые технологии (цифровой двойник, блокчейн, облачные технологии и интернет вещей) и связана с получением, обработкой и систематизацией информации. В качестве второй группы были выделены физические технологии (3D-печать, робототехника и нанотехнологии), которые направлены на оптимизацию процесса производства и обращения с отходами. В третью группу выделены биотехнологии (биоэнергетика и материалы на биологической основе), которые обладают значительным потенциалом в сфере повышения урожайности и плодородности земли. Кроме того, был проведен анализ основных практик внедрения компаниями подходов и передовых технологий в рамках перехода к концепции циркулярной экономики. Были рассмотрены компании *Danone*,

АМИРОВА Найля Рифатовна – кандидат экономических наук, доцент кафедры политической экономики и истории экономической науки Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова. Адрес: Российская Федерация, 117997, г. Москва, Стремянный пер., 36. *E-mail*: nauya-amirova@mail.ru ORCID ID: 0000-0003-1761-5645

КОНДРАТЬЕВА Яна Эдуардовна – специалист ООО «КПМГ Налоги и Консультирование», группа «Цифровые финансы». Адрес: Российская Федерация, 123112, г. Москва, Пресненская набережная, д. 10. *E-mail*: 16yana@mail.ru ORCID ID: 0000-0003-0474-1132

Ключевые слова: циркулярная экономика, повторное использование, цифровой двойник, блокчейн, облачные технологии, интернет вещей, 3D-печать, робототехника, нанотехнологии, биоэнергетика.

Unilever, Phillips, Renault и BASF, которые разрабатывают стратегии по повторному использованию ресурсов в производственной цепочке. Также были выделены ключевые этапы внедрения новых методик в уже существующие в компании бизнес-процессы: этапы анализа (внешней и внутренней среды), формирования стратегии (четкое представление результатов, формирование методики и команды), подготовки к переменам (информирование персонала и корректировка существующих структур), контроля процессов (соответствия плану, промежуточных результатов) и контроля достижения результатов (достижения плана и анализа полученных результатов).

Введение

Многие существующие экологические проблемы до сих пор остаются нерешенными и со временем только усугубляются, в связи с чем возникает угроза возникновения экологического кризиса.

Согласно отчету Всемирного фонда дикой природы, численность популяции млекопитающих, рыб, птиц, рептилий и амфибий сократилась в среднем на 68 % в период с 1970 по 2016 г. Более 500 видов наземных животных находятся на грани исчезновения и, вероятно, будут потеряны в течение 20 лет¹. Сокращение биоразнообразия в основном объясняется изменением в землепользовании, в частности преобразованием мест обитания (лесов, пастбищ и зарослей) в сельскохозяйственные угодья [1, С. 62–67]. Без антропогенного влияния человека подобная потеря

биоразнообразия могла произойти только через тысячи лет.

Согласно исследованиям Всемирной организации здравоохранения, от загрязнения воздуха во всем мире ежегодно умирает от 4,2 млн до 7 млн человек, а 9 из 10 человек дышат воздухом, содержащим высокие уровни загрязняющих веществ². Причины загрязнения воздуха в основном связаны с промышленностью и автотранспортом, а также выбросами при сжигании биомассы.

По результатам исследования, которые отражены на рисунке 1, экологические проблемы занимают 4-е место (33 %) по степени негативного влияния на организации³, что свидетельствует о том, что состояние окружающей среды влияет на все сферы жизни людей.

¹ Almond R. E. A., Grooten M., Petersen T. Living Planet Report 2020 Bending the curve of biodiversity loss // World Wildlife Fund. URL: https://www.wwf.org.uk/sites/default/files/2020-09/LPR20_Full_report.pdf (дата обращения: 24.01.2022).

² World Health Organization – Air pollution // <https://www.who.int/data/gho/data/themes/theme-details/GHO/air-pollution> (дата обращения: 24.01.2022).

³ 25th Annual Global CEO Survey // PwC. <https://www.pwc.com/gx/en/ceo-agenda/ceosurvey/2022.html> (дата обращения: 24.01.2022).

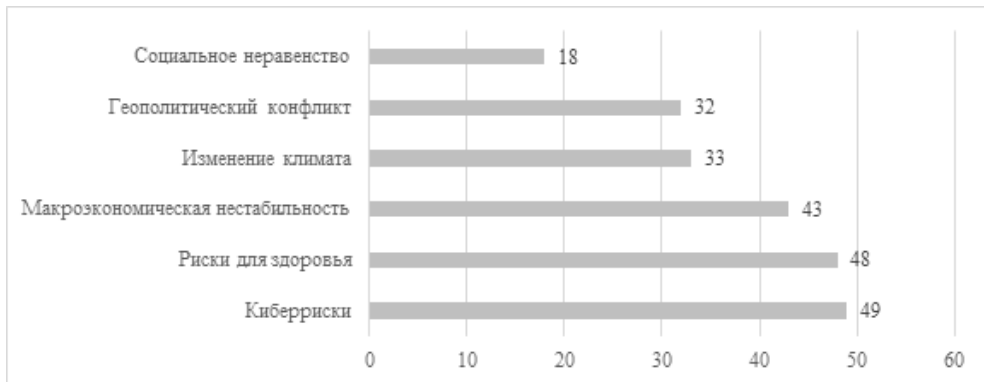


Рис. 1. Рейтинг глобальных угроз, негативно влияющих на деятельность компаний⁴, %

Циркулярная экономика, которая направлена на устранение разрыва между циклами производства и природными экосистемами за счет минимизации отходов, может стать решением этих проблем. Применение данной концепции обеспечивает увеличение безопасности поставок сырья, сокращение негативного влияния на окружающую среду, уменьшение объемов использованных ресурсов, способствует развитию инноваций, в частности проектированию долговечных и инновационных продуктов [2, С. 3-12]. Таким образом, переход к циркулярной экономике способен смягчить и в перспективе сократить негативное влияние на окружающую среду.

Однако существует ряд проблем, связанных с внедрением циркулярной экономики [3, С. 29–37]: финансовые барьеры (потребность в большом объеме инвестиций, преобладание экономических агентов линейной модели, низкий спрос на продукцию, характерную для цир-

кулярной экономики в финансовой сфере), институциональные барьеры (низкая осведомленность об основных идеях концепции устойчивого развития, негативное отношение к высокому риску, преобладание права владения над правом пользования), технологические барьеры (необходимость перепроектирования большинства производимых товаров, создания прозрачной цепочки создания ценности и увеличения жизненного цикла товаров).

Современные технологии оказывают существенное влияние на текущее развитие экономики и ее инфраструктуры. Их можно назвать одним из ключевых инструментов, определяющих дальнейшее развитие как рынка в целом, так и каждой компании в отдельности. Большая часть организаций уже осуществляет внедрение современных технологий. Согласно исследованию, результаты которого представлены на рисунке 2, около 73 % респондентов отметили, что их ор-

⁴ Источник: 25th Annual Global CEO Survey. PwC.

ганизации уже интегрируют интеллектуальную автоматизацию процессов в свою деятельность. В качестве наиболее популярных

технологий были выделены автоматизация бизнес-процессов (78 %) и интеллектуальное распознавание символов (51 %).



Рис. 2. Внедрение компаниями современных технологий⁵, %

Совокупность правильно подобранных методик и инструментов способна облегчить переход к циркулярной экономике. Смена традиционных инструментов на инновационные, к которым можно от-

нести современные цифровые технологии, позволит преодолеть ряд барьеров и способствовать переходу экономических агентов от линейной экономической системы к циркулярной.

Современные технологии, способствующие внедрению концепции циркулярной экономики

Современные технологии являются основным инструментом, обладающим большим потенциалом для обеспечения перехода к циркулярной экономике, поскольку только благодаря самым инновационным достижениям возможно коренным способом изменить существующие процессы на более экологически чистые. Именно они могут обеспечить изменение существующего уклада, поскольку представляют собой инструменты, которые способны созда-

вать экономическую ценность и при этом снижать существующие затраты [4, С. 106–110].

Новые технологии могут оказать решающее значение для создания замкнутых производственных циклов. Необходимо отметить, что даже с учетом существующих экологических проблем экономические агенты до сих пор полностью и повсеместно не отказались от использования продуктов топливно-энергетического комплек-

⁵ Источник: Automation with intelligence. Deloitte.

са. Несмотря на то что в рамках существующей системы линейный процесс начинается с бурения и заканчивается повышением уровня углекислого газа, альтернативные циклические процессы не имеют экономического смысла. И именно в данном случае передовые технологии могут сыграть ключевую роль.

На рынке существует множество практик, свидетельствующих о первых шагах к реализации идей циркулярной экономики. Многие компании уже используют новые

технологии для исключения отходов и загрязнения из цепочек создания стоимости, оказывая при этом положительное экологическое и социальное воздействие [5, С. 31–35]. Однако компаниям необходимо не только выбрать стратегии для комплексного внедрения идей циркулярной экономики, но и понимать, с помощью каких технологий возможно непосредственно осуществить трансформацию. Существующие технологии можно разделить на три больших блока, которые представлены на рисунке 3.

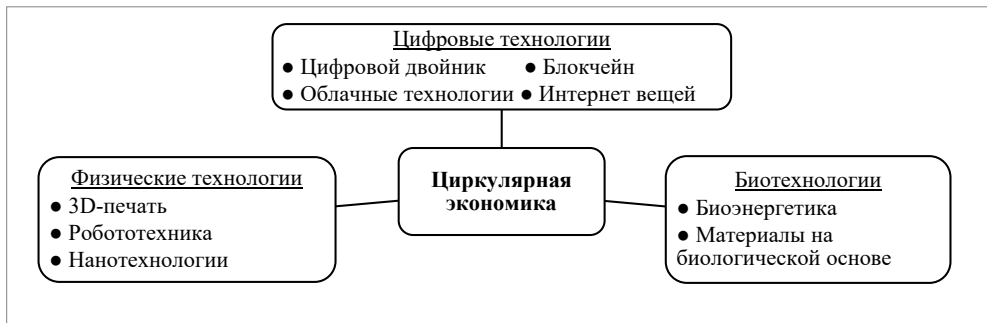


Рис. 3. Инструменты для внедрения циркулярной экономики⁶

К первой группе можно отнести цифровые технологии. Они играют важную роль в отслеживании ресурсов и анализе их оптимального или повторного использования, а также контроле за утилизацией отходов. Цифровые технологии дают возможность быстро и эффективно обмениваться информацией. Использование цифровых технологий способствует повышению производительности и сокращению времени, необходимого для осуществле-

ния любых процессов. Кроме того, их правильное внедрение и использование снижают вероятность человеческой ошибки и обеспечивают максимально рациональное использование существующих ресурсов, в том числе как физического, так и человеческого капитала.

Цифровой двойник – цифровая копия реального физического объекта, продукта, процесса или экосистемы [6, С. 73–76]. Благодаря данной разработке возможно про-

⁶ Источник: составлено автором.

водить эксперименты без физического создания образца. Цифровой двойник обладает теми же характеристиками, что и исследуемый объект, работа с ним в цифровой среде позволяет не тратить ресурсы на его производство. За счет этого могут быть опробованы любые рискованные эксперименты или изменения объекта без затраты денежных средств или боязни повредить образец. С помощью данной технологии возможно создать авиационные двигатели, поезда, морские платформы и турбины.

Облачные технологии обладают значительным потенциалом для облегчения процесса перехода к циркулярной экономике. Виртуальные серверы функционируют в облаке как физические вычислительные ресурсы, не требующие дополнительной инфраструктуры. Облачные технологии позволяют организациям сократить количество серверов, хранилищ и устройств, необходимых для физической конфигурации [7, С. 101–110]. Таким образом достигается максимальная отдача от используемого оборудования, что значительно сокращает количество ресурсов, необходимых для создания нового оборудования. В конце срока службы оборудования уменьшается количество электронных отходов. Меньшее количество центров обработки данных дает возможность снизить нагрузку на электросеть, сократить потребность в новых электростанциях, уменьшить количество отходов, а также степень загрязнения воздуха и воды, которые осуществлялись бы при

строительстве и функционировании станции. Кроме того, земля, на которой располагалась бы данная инфраструктура, может быть использована для других целей.

Такая технология, как блокчейн, может обеспечить достоверность данных и прозрачность всего жизненного цикла продукции. Блокчейн – технология, которая используется для учета разных активов, надежного распределенного хранения записей о совершенных в какой-либо момент времени транзакциях. Как только данные попадают в запись в блокчейне, они не могут быть изменены или удалены [8, С. 29–33]. Это дает возможность осуществлять контроль за различными стадиями жизненного цикла продукции – от добычи сырья, повторного использования вторичного сырья до переработки в конце срока службы. Блокчейн позволяет создать общую базу данных, связанную с жизненным циклом продукции, а также упростить контроль государственных органов за соблюдением законодательства, в том числе в сфере экологии.

У компании *Bumble Bee Foods* есть приложение, разработанное на основе технологии блокчейн, которое позволяет потребителям использовать мобильное устройство для сканирования QR-кода на упаковке тунца. Покупатели могут мгновенно получить информацию о том, как продукт попал к месту продажи, удостовериться в его подлинности, свежести, безопасности и сертификации. Система отслеживания блокчейн-приложения дает

потребителям уверенность в достоверности всех перемещений рыбы. Более того, данная технология имеет потенциал в сфере маркетинга. Размещая QR-код, компании могут оставлять более подробную информацию о своих продуктах, рассказывать интересные факты о товаре или производителе. Быстрый и легкий способ получения информации о происхождении продукта, цепочке создания стоимости товара способствует увеличению лояльности потребителей и более четкому пониманию со стороны потребителей того, какой товар они приобретают.

Переходу к циркулярной экономике может способствовать интернет вещей. Прежде всего данная технология способна обеспечить наиболее рациональное использование всех подключенных устройств, минимизацию использованной энергии, сокращение постоянных издержек [9, С. 77–80] и, соответственно, увеличение прибыли. Присоединение специальных датчиков к оборудованию может обеспечить прогнозное обслуживание оборудования. Технологии способны определить, в какой момент та или иная деталь выйдет из строя. Следовательно, можно произвести ремонт до того, как произойдет сбой [10, С. 3]. Таким образом, появляется возможность предотвратить поломку оборудования, минимизировать простой, увеличить прибыль и осуществить переход к устойчивому развитию.

Цифровые технологии способны оптимизировать процесс обработки информации и сократить количество ресурсов, необходимых для обеспечения работы различных устройств. Кроме того, данные технологии способны обеспечить точную информацию о реальных физических объектах и изменениях, которым они подвергаются при воздействии внешних факторов.

Во второй группе инструментов для внедрения концепции циркулярной экономики можно выделить такие физические технологии, как 3D-печать, робототехнику и нано-технологии. Они помогают компаниям сокращать издержки производства и экологическое воздействие на окружающую среду. С их помощью возможно повысить точность выполняемых на производстве операций, снизить процент брака.

Рассмотрим пример того, как робототехника может способствовать переходу к циркулярной экономике. Так, например, компания *Apple* создала робота Лиам, который способен чрезвычайно быстро демонтировать выброшенную модель телефона *iPhone*, разделив его на составные части и выделив полезные материалы, которые могут быть использованы повторно. Таким образом компания *Apple* получила около 27 млн килограммов материала, который можно использовать при производстве новых моделей⁷. Данная технология демон-

⁷ Lessard J., Chandler S., Shannon S., Dahmus J., Guzzo R. 2016 Liam An Innovation Story // Apple Inc. URL: https://www.apple.com/environment/pdf/Liam_white_paper_Sept2016.pdf (дата обращения: 24.01.2022).

стрирует, как в рамках линейной экономики можно начать осуществлять переход к циркулярной экономике.

По мере того как сложность и трудоемкость компонента возрастает, побочные воздействия обычных методов производства на окружающую среду растут с увеличением времени изготовления детали. 3D-печать является современной альтернативой для изготовления сложных и небольших по размеру деталей, создание которых в обычных условиях считается трудоемким. Отходы производства при данной технологии незначительны, кроме того, материал может быть переработан. Однако при использовании данной технологии затрачивается большее количество энергии. Таким образом, важно оценивать уровень энергопотребления и воздействия на окружающую среду. В общем и целом было отмечено, что воздействие 3D-печати на окружающую среду на 70 % меньше по сравнению с традиционным производственным процессом [11, С. 57–63].

Ожидается, что нанотехнологии внесут значительный вклад в охрану окружающей среды и смягчение изменения климата за счет экономии сырья, энергии и воды, сокращения выбросов парниковых газов и опасных отходов. Наноматериалы обладают особыми физическими и химическими свойствами, которые делают их подходящими для разработки экологически чистых продуктов [14, С. 166–170]. Например, материалы могут обладать по-

вышенной прочностью к механическим повреждениям, что способствует увеличению срока службы изделия; устойчивые к загрязнениям покрытия на основе нанотехнологий способны уменьшить затраты воды и чистящих средств; новые изоляционные материалы способны повысить энергоэффективность. Нанотехнологии потенциально могут внести большой вклад в процесс производства и хранения энергии, на данный момент они находятся на стадии разработки.

Таким образом, физические технологии могут существенно изменить процесс производства и обращения с отходами. С их помощью возможно как сократить потребность в ресурсах, так и оптимизировать процесс разработки новых товаров и услуг.

В третью группу можно выделить биологические технологии: биоэнергетику, материалы на биологической основе. Эти технологии способствуют отказу от источников энергии, основанных на полезных ископаемых.

Результатом их внедрения может стать повышение урожайности сельскохозяйственных культур за счет генетической модификации, увеличение производства взаимозаменяемого биотоплива и биопродуктов, а также разработка новых биоэнергетических культур, которые способны расти на землях не сельскохозяйственного назначения. Данные технологии могут обеспечить повышение урожайности, что будет способствовать производ-

ству большего количества продовольствия без необходимости увеличения площади пахотных земель. Таким образом снизится необходимость в дополнительных площадях для сельскохозяйственной деятельности, а также будет сохранена привычная среда обитания диких животных.

Биотехнологии имеют потенциал для снижения воздействия сельского хозяйства на окружающую среду за счет разработки культур, устойчивых к болезням, засухе и прочим внешним факторам [12, С. 53–57]. Данные методы также позволяют увеличить объем получаемой продукции без необходимости расширения используемых земель.

Биотехнологические культуры способны сократить распыление пестицидов и, как следствие, уменьшить воздействие на окружающую среду, связанное с использованием гербицидов и инсектицидов на определенные культуры. В данном случае также можно отметить значительное сокращение использования воды и топлива при обработке культур пестицидами. Данные элементы исключаются из процессов производства, что может привести к потенциальному сокращению выбросов парниковых газов.

Важно отметить, что устойчивые к гербицидам культуры позволяют применять систему нулевой обработки почвы. Данная система предполагает, что посев семян производится без предварительной вспашки, необходимой для удаления сорняков. Аналогично за счет использования меньшего количества

сельскохозяйственных машин, работающих на топливе, уменьшаются выбросы углекислого газа.

Реализация концепции циркулярной экономики неизбежно связана с использованием большего количества возобновляемых ресурсов, в частности биомассы. Потенциальные ресурсы для получения биомассы достаточно обширны, например твердые бытовые отходы, осадок сточных вод, отходы деревообработки. Так, в качестве легкодоступных ресурсов, которые возможно получить с уже обработанных земель, можно рассматривать остатки сельскохозяйственного производства – соломы, листьев, стеблей трав пшеницы, кукурузы и ячменя [13, С. 10]. Лесные угодья занимают существенную часть не только России, но и многих стран мира, поэтому потенциальными ресурсами биомассы являются остатки деревообрабатывающей промышленности, в частности остатки вырубки: стволы, кора деревьев.

Согласно прогнозам, к 2025 г. спрос на энергию вырастет на 50 %, причем большая часть увеличения спроса, как ожидается, придется на развивающиеся страны. Активное использование биотоплива для транспортных нужд способно снизить потребность в таком источнике энергии, как нефть, и стимулировать развитие сельского хозяйства, что особенно актуально для развивающихся стран.

Биотопливо – топливо, получаемое из растений и ресурсов растительного происхождения, которое может использоваться в качестве

альтернативы бензину [14, С. 33–35.]. Важно отметить, что углекислый газ, который выделяется при сгорании биомассы, первоначально извлекается из атмосферы во время ее производства, что приводит к нулевым выбросам парниковых газов. Биотопливо также уменьшает выделение летучих органических соединений, поскольку добавление этанола к бензину насыщает кислородом топливную смесь и она сгорает более полно. Данный вид топлива является биоразлагаемым и нетоксичным, следовательно, его утечка представляет гораздо меньший риск, чем, например, дизельного топлива.

Биотехнологии могут сыграть важную роль в повышении использования биомассы, поскольку, согласно расчетам, для замены 30 % транспортного топлива биотопливом требуется 1 млрд сухих тонн биомассы в год⁸. Иными словами, на данный момент биотопливо нельзя считать экономически

оправданной конкурентной альтернативой. Таким образом, важно существенно увеличить урожайность сельскохозяйственных культур и разработать культуры с подходящим набором химических и физических свойств для производства энергии. Биотехнологии способны оказать большое влияние на устойчивые процессы в агропромышленном комплексе за счет увеличения урожайности, повышения устойчивости культур к воздействию внешних факторов. Более того, они способны стать одним из источников энергии.

На данный момент существует множество инструментов для внедрения идей циркулярной экономики. Их существование обеспечило многовековое развитие технологий. Однако, несмотря на все возможности, которые открывают данные технологии, всем экономическим агентам необходимо разработать адекватные стратегии для их внедрения.

Анализ внедрения подходов, способствующих переходу к циркулярной экономике

Бенчмаркинг является основой для использования положительного опыта, и разработка оптимальной стратегии по внедрению циркулярной экономики в существующие бизнес-процессы не является исключением [15,

С. 688–692]. Рассмотрим механизмы, способствующие внедрению идей циркулярной экономики, которые на данный момент применяются на рынке.

Компания *Danone* участвует в решении национальной проблемы

⁸ Biotechnology for Green Energy: Biofuels // International Service for the Acquisition of Agri-biotech Applications. № 24. URL: <https://www.isaaa.org/resources/publications/pocketk/24/default.asp> (дата обращения: 24.01.2022).

управления отходами в Бразилии⁹. В рамках этого проекта была повышена осведомленность о важности управления отходами, а также безопасность существующих рабочих мест в данной сфере. В рамках упаковочной стратегии *Volvic* компания работает над увеличением содержания вторичного сырья в своих продуктах, чтобы замкнуть цикл за счет использованных, переработанных и повторно используемых материалов. Таким образом, компания стремится постоянно снижать потребность во вновь создаваемом пластике. *Volvic* стремится к тому, чтобы вся ее пластиковая упаковка содержала 100 % переработанного материала (*rPET*) к 2025 г.

Компания *Unilever* совместно с другими организациями разработала технологию *CreaSolv*, которая используется для переработки ценных полимеров из использованных и грязных пакетов. Это способствует повторному использованию ресурсов для производства безопасной упаковки для непродовольственных товаров.

Компания *Philips* в рамках программы *Diamond Select* преобразует используемое медицинское оборудование для визуализации в высококачественные решения *Diamond Select*. Оборудование имеет те же проверенные технологии и высокие стандарты, что и новый продукт, включая полную гарантию и поддержку. Компания добилась использования по-

вторного материала от 50 до 90 % в зависимости от вида продукта. Так, компания повторно использовала 940 т в рамках *Diamond Select*¹⁰.

Группа *Renault* начала преобразование своей производственной площадки во Франции в завод с экономикой замкнутого цикла, *Re-factory*, который специализируется на снижении выбросов углекислого газа. Данная программа разделена на 4 кластера. *Re-trofit* будет включать в себя ремонт и модернизацию подержанных автомобилей, а также производство редких деталей с использованием 3D-принтеров. Кластер *Re-energy* подразумевает оптимизацию первого срока службы батарей, разработку второго срока и анализ возможностей использования альтернативных источников энергии. *Re-cycle* отвечает за внедрение в производственный цикл переработанных или повторно используемых материалов. Кластер *Re-start* связан с анализом и разработкой новых решений в сфере циркулярной экономики.

Компания *BASF* разработала метод баланса биомассы, согласно которому ископаемые ресурсы в текущем производственном фонде заменяются возобновляемыми ресурсами (бионафта и биогаз), которые получают из растительных масел и органических отходов. Возобновляемое сырье используется в качестве исходного материала в начале процесса производства.

⁹ Bigger And Better, Meet Volvic's First 100% Recycled PET Bottle Danone. 2019 // <https://www.danone.com/stories/articles-list/volvic-rpet.html> (дата обращения: 24.01.2022).

¹⁰ Refurbished Medical Imaging Equipment Philips // <https://www.usa.philips.com/healthcare/solutions/refurbished-systems> (дата обращения: 24.01.2022).

На данный момент можно наблюдать первые шаги к внедрению циркулярной экономики. Разные компании используют различные методики и инструменты для того, чтобы оптимизировать процессы производства и внедрить экологически чистый подход.

Исходя из рассмотренных примеров, компании встраивали новые методики в уже существующий бизнес-процесс. Рассмотрим аспекты, связанные с разработкой методики по внедрению новых инициатив в рамках циркулярной экономики, которые представлены на рисунке 4.



Рис. 4. Процесс внедрения новых методик¹¹

Прежде всего необходимо провести анализ ситуации на рынке, учесть, осуществляют ли конкуренты переход к экологически чистому

производству. Бенчмаркинг существующих в отрасли методик и технологий является основным способом для заимствования позитивного

¹¹ Источник: составлено автором.

опыта, учета и анализа негативного опыта, выявления основных ошибок и разработки плана по их устранению или смягчению.

Далее важно оценить внутреннее состояние компании. В частности, важно рассмотреть финансовое состояние организации, чтобы понять, насколько компания готова к серьезным переменам, существуют ли финансовые ресурсы для проведения радикальных преобразований. Необходимо учесть сферу, в которой функционирует организация. Оценить, насколько диверсифицирована деятельность компании. Важно выявить ключевые продукты компании, а также рассчитать, насколько стабилен спрос на них. Эти данные помогут оценить потенциальную выручку организации и, соответственно, размер чистой прибыли, из которой и будет осуществляться финансирование преобразований. Планируемые изменения должны сочетаться с долгосрочной стратегией развития компании. Успешное внедрение изменений должно способствовать достижению основных целей организации.

Не менее важно выбрать подход, который будет использоваться для перехода к циркулярной модели. Необходимо помнить, что циркулярная экономика не ограничивается управлением отходами и их переработкой, важно принимать во внимание все возможные бизнес-модели. Иными словами, необходимо провести тщательный анализ всего производственного цикла и понять, на каких этапах внедрение передовых техно-

логий будет наиболее эффективно и рентабельно. Нельзя осуществлять преобразования ради преобразований – компания должна иметь измеримую цель использования технологий. Необходимо четко и обоснованно выбрать технологию, которую компания планирует внедрить.

Далее важно корректно сформировать процесс ведения новой модели или технологии. Полноценный переход к новой бизнес-модели требует совместной работы нескольких отделов в соответствующих функциональных областях: производство, цепочки поставок, закупки, НИОКР. Необходимо целостно оценить все потенциальные преимущества и проблемы, которые возникнут в результате осуществления преобразований. Данные моменты должны быть учтены и проработаны, а на основе данного анализа должен быть составлен детальный план.

В качестве следующего этапа можно выделить подготовку к преобразованиям, включающую в себя устранение препятствий, которые могут блокировать внедрение новых методик или технологий, при необходимости – корректировку существующих структур или создания новых. На данном этапе важно правильно сформировать команды, занимающиеся внедрением новых методик или технологий [16, С. 180–181].

Как компания в целом, так и работники должны ощущать необходимость перемен. Для успешного осуществления перехода сотрудники должны иметь представление о концепции устойчивого развития, она должна стать частью корпоративной

культуры. Сотрудники должны понимать, ради чего нарушается привычное функционирование бизнес-процесса. Важно поддерживать в коллективе доверительный микроклимат, чтобы развеять опасения сотрудников, по возможности устранить причины недовольства. Только после формирования четкого, детального плана действий можно приступать к реализации проекта.

Поскольку преобразование – динамический процесс, то необходимо постоянно контролировать процесс достижения ключевых положений плана и работать над устранением

возникающих проблем. В частности, на данном этапе важно осуществить обучение персонала по работе с новыми технологиями и методиками.

Важно отметить, что действий только одной компании по переходу к циркулярной экономике не может быть достаточно, поскольку эта концепция основана на повсеместном массовом переходе к замкнутому циклу производства. В связи с этим отличной практикой является объединение компаний и совместная реализация проекта в данной сфере.

Заключение

Переход к циркулярной экономике может способствовать улучшению экологической ситуации в мире, поскольку эта концепция направлена на более рациональное использование ограниченных ресурсов. Однако переход к циркулярной экономике требует изменения привычного процесса производства.

Внедрению рассмотренных идей могут способствовать достижения науки, которые были разделены на три блока. Цифровые технологии способны сократить процесс сбора и обработки информации, что влечет за собой уменьшение необходимых ресурсов. Данные технологии способны оцифровывать не только данные, но и физические объекты и подвергать их различным изменениям без необходимости производства оригинала. Оптимизацию производства, разработку новой продукции

способны обеспечить физические технологии. Кроме того, они могут внести неопределимый вклад в процесс обработки отходов. Биотехнологии способны стать одним из потенциальных источников энергии, а также внести значительный вклад в агроэкосистемы за счет повышения урожайности.

Многие компании уже осуществляют первые шаги к внедрению технологий, способствующих улучшению экологического состояния. В частности, были рассмотрены компании *Danone*, *Unilever*, *Phillips*, *Renault* и *BASF*, которые разрабатывают стратегии по повторному использованию ресурсов в производственной цепочке.

На основе рассмотренных примеров была спроектирована модель внедрения инноваций в уже существующие в компании бизнес-про-

цессы, в рамках которой были выделены этапы анализа (внешней и внутренней среды), формирования стратегии (четкое представление результатов, формирование методики и команды), подготовки к переменам (информирование персо-

нала и корректировка существующих структур), контроля процессов (соответствия плану, промежуточных результатов) и контроля достижения результатов (достижения плана и анализа полученных результатов).

Список литературы

1. Амирова Н. Р. Воспроизводственный процесс сельского хозяйства // Наука и практика Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова. 2014. № 2 (14). С. 62–67.
2. Валько Д. В. Устойчивое развитие и циркулярная экономика: межстрановое измерение // Управление в современных системах. 2020. № 1 (25). С. 3–12.
3. Ратнер С. В. Циркулярная экономика: теоретические основы и практические приложения в области региональной экономики и управления // Инновации. 2018. № 9 (239). С. 29–37.
4. Маслова В. В. Цифровизация сельского хозяйства и повышение конкурентоспособности агропродовольственной продукции // Научно-технологические инновации в земельно-имущественном комплексе России как фактор повышения эффективности АПК: Материалы Конгресса Общероссийской общественной организации «Российское общественное объединение экономистов-аграрников». М., 2018. С. 106–110.
5. Желтобрюх А. А., Калугин В. А. Внедрение экологических инноваций на предприятиях // Трибуна ученого. 2020. № 1. С. 31–35.
6. Пономарев К. С., Феофанов А. Н., Гришина Т. Г. Цифровой двойник предприятия как инструмент цифровой трансформации производств // Материалы конференции «Цифровая экономика: оборудование, управление, человеческий капитал». Вологда, 2018. С. 73–76.
7. Ковалева А. Л. Обзор современных образовательных технологий. Примеры использования облачных технологий // Материалы конференции «Современные образовательные технологии в мировом учебно-воспитательном пространстве». Новосибирск, 2017. С. 101–110.
8. Калимбет Е. Ю. Экономическая сущность технологии блокчейн // Экономическая безопасность спортивной индустрии. 2018. С. 29–33.
9. Огневцев С. Б. Цифровизация экономики и экономика цифровизации АПК // Международный сельскохозяйственный журнал. 2019. № 2. С. 77–80.

10. Ушакова Ю. О. Теоретические аспекты сущности четвертой промышленной революции и интернета вещей // Социальное пространство. 2019. № 2 (19). С. 3.
11. *Shuaib M., Haleem A., Kumar S., Javaida M. Impact of 3D Printing on the environment: A literature-based study // Sustainable Operations and Computers. 2021. № 2. С. 57–63.*
12. Каренов Р. С., Бекишев К. Б. Биотехнология: ее роль и место в научно-техническом прогрессе // Вестник карагандинского университета. Сер. Биология. Медицина. География. 2018. № 3 (91). С. 53–57.
13. *Bentsen N., Felby C., Biomass for energy in the European Union – a review of bioenergy resource assessments // Biotechnology for Biofuels. 2012. № 25. С. 10.*
14. Куряева Г. Ю., Важова А. К., Ярыгин С. В. Биотопливо в России // *Academy. 2018. № 6 (33). С. 33–35.*
15. Маргарян И. Х., Маргарян Т. Д. Мировой опыт бенчмаркинга // Аллея науки. 2018. № 5 (21). С. 688–692.
16. Олейник Р. И., Бекеша Н. А. Проблемы внедрения инноваций на предприятиях // Новая наука: теоретический и практический взгляд. 2017. № 2–1. С. 180–181.
17. Косырев Д. А., Шиханова Е. Г. «Нанотехнологии» и «наноматериалы»: анализ теоретических конструкций «нанотехнологии» и «наноматериалы» // Материалы конференции «Механизм реализации стратегии социально-экономического развития государства». Махачкала, 2020. С. 166–170.

AMIROVA Naylya R. – Candidate of Economic Sciences, Docent, Associate Professor of the Department of Political Economy and History of Economic Science of the Plekhanov Russian University of Economics. Address: 36 Stremyanny lane, Moscow, 117997, Russian Federation. ORCID ID: 0000-0003-1761-5645. E-mail: naylya-amirova@mail.ru

KONDRATEVA Yana E. – employee of KPMG Taxes and Consulting LLC Digital Finance group. Address: 10 Presnenskaya emb., Moscow, 123112, Russian Federation. E-mail: 16yana@mail.ru ORCID ID: 0000-0003-0474-1132

Keywords: circular economy, reuse, digital twin, blockchain, cloud technologies, Internet of Things, 3D printing, robotics, nanotechnologies, bioenergy.

TOOLS AND METHODS FOR IMPLEMENTING THE CIRCULAR ECONOMY

Abstract

A circular economy can be a solution to a global environmental problem. However, despite the large number of advantages, there are barriers that create difficulties in its implementation. Advanced modern technologies can greatly contribute to facilitating the transition to a circular economy. Depending on the way the existing processes are improved, they were divided into three groups. The first group includes digital technologies (digital twin, blockchain, cloud technologies and the Internet of Things) and is associated with the receipt, processing and systematization of information. As the second group, physical technologies (3D printing, robotics and nanotechnologies) were highlighted. They are aimed at optimizing the production process and waste management. The third group includes biotechnologies (bioenergy and bio-based materials), which have significant potential in increasing the productivity and fertility of the land. In addition, an analysis of the main practices of introducing approaches and advanced technologies by companies as part of the transition to the concept of a circular economy was carried out. Companies such as Danone, Unilever, Phillips, Renault and BASF, which are developing strategies to reuse resources in the production chain, were considered. The key stages of introducing new methods into the company's existing business processes were also emphasized: stage of analysis (of the external and internal environment), strategy formation (clear

presentation of results, formation of a methodology and team), preparation for change (informing staff and adjusting existing structures), monitoring processes (compliance with the plan, intermediate results) and monitoring the achievement of results (achieving the plan and analyzing the results).

References

1. Amirova N. R. *Reproductive process of agriculture // Science and practice of the G. V. Plekhanov Russian Economic University*. 2014. No. 2 (14). Pp. 62–67.
2. Valko D. V. *Sustainable development and circular economy: cross-country dimension // Management in modern systems*. 2020. No. 1 (25). Pp. 3–12.
3. Ratner S. V. *Circular economy: theoretical foundations and practical applications in the field of regional economics and management // Innovations*. 2018. No. 9 (239). Pp. 29–37.
4. Maslova V. V. *Digitalization of agriculture and increasing the competitiveness of agro-food products // Scientific and technological innovations in the land and property complex of Russia as a factor in increasing the efficiency of the agro-industrial complex. Proceedings of the Congress of the All-Russian Public Organization "Russian Public Association of Agrarian Economists"*. M., 2018. Pp. 106–110.
5. Yellow-bellied A. A., Kalugin V. A. *Introduction of ecological innovations at enterprises // Tribune of the scientist*. 2020. No. 1. Pp. 31–35.
6. Ponomarev K. S., Feofanov A. N., Grishina T. G. *Digital twin of an enterprise as a tool for digital transformation of production // Proceedings of the conference "Digital Economy: Equipment, Management, Human Capital"*. Vologda, 2018. Pp. 73–76.
7. Kovaleva A. L. *Review of modern educational technologies. Examples of the use of cloud technologies // Proceedings of the conference "Modern educational technologies in the world educational space"*. Novosibirsk, 2017. Pp. 101–110.
8. Kalimbet E. Yu. *Economic essence of blockchain technology // Economic security of the sports industry*. 2018. Pp. 29–33.
9. Ognitsev S. B. *Digitization of the economy and the economy of digitalization of the agro-industrial complex // International Agricultural Journal*. 2019. No. 2. Pp. 77–80.
10. Ushakova Yu. O. *Theoretical aspects of the essence of the fourth industrial revolution and the Internet of things // Social space*. 2019. No. 2 (19). P. 3.
11. Shuaib M., Haleem A., Kumar S., Javaida M. *Impact of 3D Printing on the environment: A literature-based study // Sustainable Operations and Computers*. 2021. No. 2. P. 57–63.

12. Karenov R. S., Bekishev K. B. *Biotechnology: its role and place in scientific and technical progress // Bulletin of Karaganda University. Series: biology. The medicine. Geography.* 2018. No. 3 (91). Pp. 53–57.
13. Bentsen N., Felby C., *Biomass for energy in the European Union – a review of bioenergy resource assessments // Biotechnology for Biofuels.* 2012. No. 25. P. 10.
14. Kuryaeva G. Yu., Vazhova A. K., Yarygin S. V. *Biofuels in Russia // Academy.* 2018. No. 6 (33). Pp. 33–35.
15. Margaryan I. Kh., Margaryan T. D. *World experience of benchmarking // Alley of Science.* 2018. No. 5 (21). Pp. 688–692.
16. Oleinik R. I., Bekesha N. A. *Problems of introducing innovations at enterprises // New science: theoretical and practical view.* 2017. No. 2–1. Pp. 180–181.
17. Kosyrev D. A., Shikhanova E. G. *“Nanotechnologies” and “nanomaterials”: analysis of the theoretical constructions of “nanotechnologies” and “nanomaterials” // Proceedings of the conference “Mechanism for implementing the strategy of socio-economic development of the state”. Makhachkala, 2020. Pp. 166–170.*

ИСТОРИЯ

DOI: 10.48137/23116412_2022_3_119

УДК: 908

Ольга БУХАРЕНКОВА

ОРЕХОВСКИЙ ПОДЪЕЗДНОЙ ПУТЬ – ПРЕДПРИИМЧИВОЕ РЕШЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ЗАДАЧ

Аннотация

В статье анализируется один из предпринимательских подходов к решению вопроса модернизации транспортной инфраструктуры в России на рубеже XIX-XX веков. Автор подробно рассматривает историю акционерного общества по строительству Ореховского подъездного пути. В исследовании использованы материалы официальной статистики, нормативно-правовые акты, а также публицистические издания тех лет. Проведено сравнение полученных данных по Ореховскому подъездному пути с аналогичными показателями других акционерных обществ. Все это позволило сделать вывод об использовании Общества его учредителями для обеспечения своих предприятий максимально удобной железнодорожной веткой при минимальных финансовых затратах.

Вторая половина XIX века стала настоящим бумом железнодорожного строительства в России. Завершившийся промышленный перево-

рот, ускорение предпринимательской жизни, а также невозможность прежних транспортных путей (грунтовых и водных) удовлетворить

БУХАРЕНКОВА Ольга Юрьевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и гуманитарных наук Государственного гуманитарно-технологического университета. Адрес: Российская Федерация, 142611, Московская область, г. Орехово-Зуево, ул. Зеленая, д. 22. E-mail: buk-olga@yandex.ru

Ключевые слова: акционерное общество, Ореховский подъездной путь, железная дорога, Министерство путей сообщения, Московско-Казанская железная дорога, Московско-Нижегородская железная дорога.

спрос на объемы и сроки перевозки грузов, обусловили объединение интересов государства и частного бизнеса в быстром развитии в стране железнодорожной инфраструктуры. Большая часть железных дорог в Российской империи была построена частными обществами на средства их акционеров. При этом к финансированию строительства и эксплуатации наиболее крупных магистралей активно привлекался иностранный капитал.

Помимо крупных магистралей общего пользования активно строились подъездные пути к отдельным городам или промышленным предприятиям. Небольшие по протяженности ветки подъездных путей создавались на средства владельцев промышленных предприятий по согласованию с руководством магистральной железной дороги. Однако в некоторых регионах страны возникала необходимость в строительстве довольно протяженных подъездных путей. В этом случае средств отдельного промышленника было недостаточно, и они были вынуждены объединять усилия, учреждая акционерные общества по строительству подъездного пути. В настоящей статье речь пойдет о судьбе одного из таких обществ. В приводимых статистических сведениях учитывались данные только по акционерным обществам, занимавшимся созданием подъездных железнодорожных путей, сведения по электрическим подъездным путям в общие показатели не включались.

Вопросы железнодорожного строительства второй половины

XIX – начала XX века широко представлены отечественной историографией. Первые работы, посвященные железным дорогам России, стали публиковаться в конце 60-х – 80-х годов XIX века. В них подробно описывались этапы строительства, технические характеристики и первые результаты эксплуатации железнодорожного транспорта в стране [1, 2, 3]. Особое внимание современники уделяли анализу деятельности казенных и частных железных дорог, оценке эффективности управления и степени их доходности [4, 5, 6, 7]. Отдельным аспектом научной деятельности того времени стало сравнение железнодорожного транспорта с водным и шоссейным [8]. Вопросу строительства подъездных путей в Российской империи было уделено внимание в нескольких работах конце XIX – начала XX веков. В них прежде всего поднимался вопрос необходимости развития данного направления железнодорожного строительства, выносились на обсуждение меры государственного регулирования и поддержки [9, 10, 11, 12].

В советский период история подъездных путей встречалась лишь в качестве краткой исторической справки к работам, посвященным достижениям народного хозяйства СССР или изданиям учебного и технического характера [13]. А в «Железнодорожной энциклопедии» [14] 1926 года понятие «подъездные пути» вообще не выделено в отдельную статью.

История железнодорожного транспорта в работах последних десятилетий находит разноплановое представление. Это и обобщающие труды [15], и исследования регионального характера [16, 17]. Появилось несколько работ, посвященных истории и современному состоянию подъездных и узкоколейных путей [18, 19]. Однако они включают в себя, прежде всего, описание и фотографии, сохранившихся узкоколейных железнодорожных путей, без детального углубления в их прошлое.

Строительство подъездных путей в России осуществлялось без прямого государственного участия и иностранного капитала, что позволяет взглянуть на них, как на отечественный предпринимательский опыт. Именно в этом аспекте мы и предлагаем рассмотреть историю Ореховского подъездного пути.

Первым объединением, созданным для совместного строительства подъездных железнодорожных путей, стало «Первое общество подъездных путей России». Оно было учреждено в 1892 г. За период с 1892 по 1915 гг. было организовано 16 акционерных обществ, под руководством которых построено 34 подъездных пути общей протяженностью 2336 верст. Только два из них утратили самостоятельность к 1915 году. Общество Мелекского подъездного пути в 1907 г. было преобразовано в Общество Бугульминской (с 1908 г. Волго-Бугульминской) железной дороги общего значения. А вот Общество Ореховского подъездного пути пе-

рестало существовать по распоряжению Министра Финансов от 05 июля 1903 г. в связи с приобретением ветки Обществом Московско-Казанской железной дороги.

Учредителями акционерных обществ по строительству подъездных путей являлись представители местной торгово-промышленной и дворянской верхушки. Не исключением было и Общество Ореховского подъездного пути, образованное в 1895 г. Его основали коммерции советник М.С. Кузнецов, потомственный почетный гражданин И.Н. Брашнин и потомственный дворянин С.Н. Воронец. Отсутствие в этом районе речного сообщения делало доставку сырья и вывоз товаров с предприятий затратным и длительным по времени, что и стало одной из причин строительства железнодорожной ветки. Еще в 1881 году М.С. Кузнецов на собственные средства построил подъездной путь от железнодорожной станции Дрезна Московско-Нижегородской железной дороги к складу своего завода фарфоровых и фаянсовых изделий в селе Дулево. Длина пути составляла 120 сажень (около 256 метров). Однако этого было совершенно недостаточно для удовлетворения все возраставших нужд предприятия.

Построенный на средства Общества Ореховского подъездного пути однопутный Ореховский подъездной путь был открыт 1 мая 1899 г. Он соединил с крупной транспортной магистралью не только завод М. Кузнецова, но и еще 29 мелких и средних промышленных пред-

приятий близлежащих сел между станцией Орехово Московско-Нижегородской железной дороги и селом Ильинский погост Богородского уезда Московской губернии.

Государство жестко регламентировало финансовые условия строительства и эксплуатации железных дорог, в том числе и подъездных. В 1887 г. было издано Положение о подъездных путях к железным дорогам. В нем тщательно описывалась процедура отчуждения земель, необходимых для сооружения пути, общие условия эксплуатации и определения тарифов на различные перевозки.

По данному Положению предприниматели вынуждены были до начала каких-либо работ в подаваемом губернатору прошении объяснить, какие трудности он встречает со стороны владельцев земель, на которых планируется строительство пути. Однако без предварительных действий по анализу ландшафта и планированию на местности реального расположения пути трудно было установить, по чьим землям пройдет железная дорога. В результате такое предварительное согласование могло разойтись с реальным положением дел на начальном этапе технических работ. И это был лишь первый круг согласований.

После проведения всех предварительных изысканий необходимо было подать очередное прошение губернатору о разрешении строительства и отчуждении земель под железнодорожный путь. Это прошение, помимо согласования с гу-

бернатором, рассматривалось особым присутствием Государственного Совета. Любые отклонения от поданного плана в процессе строительства требовали аналогичной процедуры рассмотрения и согласования.

Все это существенно затягивало реальный процесс постройки подъездного пути, а значит, вело к дополнительным расходам учредителей. В итоге за период с 1887 по 1892 год из заявленных к постройке подъездных путей были сданы в эксплуатацию лишь 17% [12, С. 12]. В июне 1892 г. Министерство Путей Сообщения принимает «Правила сооружения и эксплуатации подъездных к железным дорогам путей общего пользования», по которым при строительстве подъездных путей, земли необходимые для реализации проекта принудительно отчуждались у владельцев на основании императорского указа и сразу после проведения их описи передавались в пользование общества. Также правила облегчали некоторые технические требования к устройству дорог. Это способствовало оживлению железнодорожного строительства. 14 из 16 акционерных обществ по строительству и эксплуатации подъездных путей были учреждены после 1892 г.

Расчет размера вознаграждения владельцам земель и их выплаты осуществлялись параллельно с началом строительных работ, а порой и после их завершения. Так, лишь в мае 1898 г. была образована Покровская уездная комиссия для оценки земель, отошедших под

строительство Ореховского подъездного пути. Первый предварительный осмотр земель был назначен на 21 июня 1899 г., при этом движение здесь было открыто 1 мая этого же года.

Сами работы по сооружению подъездных путей не подлежали особому правительственному надзору, в том числе не регламентировалась ширина колеи. В результате большинство обществ (11 из 16) построили более дешевые узкоколейные железнодорожные линии. Причем их размер был трех типов: 0,469 сажени (1 м), 0,375 сажени (80 см) и 0,351 сажени (75 см).

Ореховский подъездной путь тоже первоначально планировался как узкоколейный. Но в 1897 г. правление Общества обратилось с ходатайством к правительству о разрешении строительства пути стандартной широкой колеи (0,714 сажени или 1 м 52 см). Разрешение было получено и соответствующие изменения были внесены в Устав Общества. С одной стороны, это привело к существенному удорожанию строительства. Стоимость одной версты узкоколейной железной дороги колебалась от 21,6 до 27,2 тыс. руб. Одна верста Ореховского подъездного пути обошлась владельцам в 43 тыс. руб. [20, С. 72].

Однако нужно понимать, что при увеличении затрат на строительство дороги широкой колеи Общество в последствии сэкономило время и средства на его эксплуатации. Широкая колея давала возможность использовать на пути поезда и вагоны со стандартной колесной парой.

К тому же Ореховский подъездной путь примыкал к станции Орехово Московско-Нижегородской железной дороги, которая имела стандартную широкую колею. В результате не было необходимости переключать груз из вагонов с узкой колесной парой в стандартные, можно было перецепить сам вагон к другому паровозу.

Построенный подъездной путь практически полностью совпадал общерусскому типу ширококолейных железных дорог. При его сооружении использовались рельсы сибирского типа весом в 18 футов каждая. Шпалы были сосновые длиной в 1,25 сажени, при частоте укладки 1500 штук на версту. Величина подъема полотна пути, совмещенного с минимальным радиусом уклона, составлял 0,009 сажени (при требовании того времени в показатель не больше 0,01 сажени). Станция Орехово была оборудована четырнадцатью вагонными весами и 1 керосинокалильным фонарем в 700 свечей для освещения станционных путей и помещений [21, С. 30, 78, 84]. Складских помещений, оборудованных на станциях, даже к 1913 г. было с избытком, не смотря на увеличение грузопотока. Все это свидетельствует о том, что дорога была построена с учетом технических требований того времени и с запасом мощностей для дальнейшего развития.

Средства на строительство подъездных путей формировались за счет продажи акций и облигаций общества. Размер основного капитала обществ и соотношение в нем

средств, полученных за счет продажи акций и облигаций, фиксировался в уставе, который после согласования в министерствах финансов и путей сообщения утверждался императором.

В отношении акционерных обществ, занимавшихся строительством крупных железнодорожных магистралей, государство выступало в качестве гаранта вкладчикам, приобретавшим акции и облигации, на обеспечение выплат ежегодных процентов. Также государство предоставляло ссуды на строительство и эксплуатацию данных дорог. С подъездными путями ситуация была иной. Акции и облигации, выпускаемые этими обществами, не имели государственной гарантии и обеспечивались исключительно доходами от эксплуатации железной дороги.

По Уставу 1895 г. основной капитал Общества Ореховского подъездного пути составлял 1 млн 90 тыс. кредитных рублей и образовывался через выпуск акций на $\frac{1}{4}$ и облигаций на $\frac{3}{4}$ капитала. При этом акции давали право участвовать в управлении обществом и получать процент от прибыли соразмерный количеству акций. Облигации же правление Общества должно было периодически погашать. В 1897 г. в связи с переходом к строительству ширококолейного пути размер основного капитала был увеличен до 1 млн 367 тыс. руб. [22, С. 2].

Уже 1 апреля 1900 г. состоялся первый тираж погашения облигаций Общества Ореховского подъездного пути 1 выпуска на сумму

700 руб. Выплаты производились с 1 июля 1900 г. в Санкт-Петербургском коммерческом банке и его московском отделении [23, С. 5]. Через год был произведен очередной тираж погашения облигаций 1 выпуска на сумму в 700 и 2 выпуска на 200 руб. Выдача средств производилась на тех же условиях. В 1903 г. было погашено облигаций на общую сумму в 4 тыс. руб. [20, С. 69].

Ежегодное увеличение сумм, расходуемых на погашение облигаций, косвенно свидетельствует о росте дохода Общества от эксплуатации пути. В 1902 г. доход общества от пассажирских перевозок составил 36836 руб., от грузоперевозок – 48121 руб., дополнительные сборы принесли доход на сумму в 16869 руб. За вычетом общей суммы расходов на эксплуатацию дороги в размере 91098 руб. чистая прибыль составила 10728 руб. [24, С. 348]. Из этой суммы 2% (214 руб.) отчислялись в фонд запасного капитала Общества, а также средства на выплату дивидендов и погашение облигаций. Однако объявления в «Правительственном вестнике» о производстве Обществом выплат по облигациям в 1902 г. не было, хотя это являлось одним из пунктов Устава Общества. Следовательно, вся оставшаяся сумма стала полной собственностью акционеров и могла быть использована по усмотрению общего собрания.

Чистая прибыль от эксплуатации Ореховского подъездного пути была не большой, но все-таки ее

наличие свидетельствует о безубыточности предприятия. Для сравнения в том же году Общество Мелекского подъездного пути получило 8222 руб. чистой прибыли, Общество Приморской Петроградско-Сестрорецкой железной дороги – всего лишь 3479 руб., а Общество Новозыбковского подъездного пути понесло убытки на сумму 36709 руб. [24, С. 348].

Однако в 1902 г. Министерство Финансов начало переговоры с финансовым частным акционерного Общества Московско-Казанской железной дороги о приобретении им Ореховского подъездного пути. В качестве причины сделки указывалось, что «Общество Ореховского пути до такой степени расстроило свои дела, что дальнейшее существование его, как отдельного предприятия, представлялось невозможным без существенного воспособления со стороны Правительства» [25, С. 42]. Результатом переговоров стало положительное решение данного вопроса.

Приведенные выше сведения официальной статистики ставят под сомнение тезис о тяжелом экономическом положении Общества. Чем же могла быть вызвана такая ситуация? Почему самый влиятельный из учредителей Матвей Кузнецов не оказал финансовой поддержки Обществу? Ореховский подъездной путь примыкал к уже перешедшей в казну Московско-Нижегородской железной дороге и «существенное воспособление со стороны Правительства» могло бы выразиться в приобретении пути в

государственную собственность. Почему же Министерство Финансов ходатайствовало о приобретении пути частным акционерным обществом, которое на момент покупки не имело ни одной точки соприкосновения собственных дорог с приобретаемой?

Ответить на эти вопросы нам помогут условия, на которых Общество Московско-Казанской железной дороги приобрело Ореховский подъездной пути и сведения о том, что оно унаследовало от прежних владельцев. Общество Московско-Казанской железной дороги должно было купить 2900 акций Общества Ореховского подъездного пути, находившихся в Государственном банке, при их нарицательной стоимости в 100 руб. по 60 руб. за штуку. Оставшиеся 100 акций, которые находились на руках частных лиц, покупались по договорной с ними цене. К тому же к новому владельцу переходили обязательства по погашению облигаций на общую сумму в 1 млн. 181 тыс. кредитных рублей.

Таким образом, из 3 тысяч акций Общества Ореховского подъездного пути подавляющее их большинство (96,7%) находилось в Государственном банке. Это было связано с прописанным в Уставе Общества правом не вышедшие в тираж акции и облигации использовать в качестве залога по казенным подрядам [26, С. 30]. Очевидно, что сами учредители Общества не спешили приобретать его акции, понимая, что выгоднее заложить их в Банк и на

эти средства осуществить строительство железной дороги.

В результате расходы по строительству подъездного пути были переложены на плечи государства, а его учредители смогли получить для своих предприятий удобный ширококолейный путь с минимальными затратами собственных капиталов. Для Правительства посредничество в продаже Ореховского подъездного пути Обществу Московско-Казанской железной дороги могло обеспечить частичное возвращение средств, выданных в качестве залогового капитала, а также снятие с себя обязательств по выплате дивидендов пайщикам и погашению облигаций.

Ореховский подъездной пути представляет собой успешный пример удовлетворения интересов российского промышленного капитала на усовершенствование региональной транспортной инфраструктуры. Становится понятно, что весь осуществленный учредителями Общества бизнес проект, был хорошо продуман с расчетом на максимальную экономию собственных средств. Кому конкретно принадлежала идея строительства дороги описанным выше путем, был ли это изначально продуманный от начала до конца план или изменения в него вносились с учетом реалий тех лет, всё это вопросы, на которые предстоит найти ответ в будущем.

Список литературы

1. Головачев А.А. Железные дороги в России: История постройки дорог. Санкт-Петербург: тип. В. Безобразова и К°, ценз. 1877-1880. 24 с.
2. Кукольник Н.В. Железные дороги в России. Санкт-Петербург: тип. Л. Демиса и К°. 1865. 36 с.
3. Рерберг И.Ф. История эксплуатации Московско-Нижегородской железной дороги за первые XXV лет. Москва: типо-лит. И.Н. Кушнерев и К°. 1887. 276 с.
4. Кульжинский С.Н. К вопросу о частных железных дорогах в России. Санкт-Петербург: тип. М.Д. Ломковского. 1909. 14 с.
5. Ламанский Е.И. Откуда взять капиталы для постройки железных дорог в России? Произнесено в заседании Отд-ния статистики Рус. геогр. о-ва. Санкт-Петербург: Воен. тип. 1866. 18 с.
6. Мандельштам Л. О железных дорогах в России и их влиянии на государственный кредит. Санкт-Петербург: тип. Гогенфельдена и К°. 1865-1867. 2 т. 34 с.
7. Салов В.В. Исследование финансовых результатов эксплуатации железных дорог в России. Санкт-Петербург: тип. М-ва пут. сообщ. Вып. 1. 1908. 38 с.
8. Зимелев В.Б. Сравнительное значение внутренних водных путей и железных дорог в грузовом движении Европейской России. Киев: лито-тип. т-ва И.Н. Кушнерев и К°, Киевск. отд-ние. 1904. 28 с.

9. Бернатович С.А. Несколько слов о подъездных путях. Харьков: тип. М.Ф. Зильберберга. 1888. 32 с.
10. Вейсблат С.Э. Затруднения в осуществлении подъездных путей в России. Санкт-Петербург: тип. бр. Пантелеевых. 1890. 28 с.
11. Ливчак И.Н. К вопросу о подъездных путях. Санкт-Петербург: тип. П.П. Сойкина. 1895. 18 с.
12. Павлов Б.Ф. К вопросу о частных подъездных путях. Петроград: тип. М.Я. Герц. 1915. 39 с.
13. Харламов Н.В. Узкоколейные железные дороги: Утв. нач. ЦУУЗ-а НКПС в качестве учеб. пособия для втузов / Н. В. Харламов. Москва: изд. и 5 тип. Трансжелдориздата. 1937. 394 с.
14. Железнодорожная энциклопедия / под ред. А. Н. О'рурк; при участии С. Д. Карейша. Москва: Гудок; Ленинград. 1926. 640 с.
15. Транспорт России: история правового регулирования: сборник транспортных уставов и кодексов / сост.: Синенко А. Ю. Москва: А2-А4. 2008. 419 с.
16. Данилов А.В. История становления и развития транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в конце XVIII - первой четверти XX века: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Пятигорск. 2014. 213 с.
17. Илларионов А.А. Государственная политика и частная инициатива как факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России: Вторая половина XIX - начало XX вв.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Владивосток. 2005. 275 с.
18. Болашенко С.Д. Живые рельсы. Железнодорожный. 2005. 288 с.
19. Болашенко С.Д. Узкоколейные железные дороги: история, современность, путешествия / Логачев (Болашенко) С. Д. Железнодорожный. 2004. 215 с.
20. Ермилов Н.Е. Железнодорожный ежегодник: справочная книга для железнодорожников. Санкт-Петербург: Тип. Ц. Крайз. 1905. 132 с.
21. Россия. Особая высшая комис. для всестороннего исследования ж.-д. дела. Доклады по обследованию железных дорог: Московско-Казанская ж. д. Санкт-Петербург. 1913. 298 с.
22. Устав Общества Ореховского подъездного пути. Санкт-Петербург: т-во «Печатня С. П. Яковлева». 1902. 93 с.
23. Правительственный вестник. 1900. №91 от 19 апреля.
24. Статистический ежегодник России / Центральный стат. ком. М. В. Д. Петроград: Центральный стат. ком. М. В. Д. 1905-1918. 1905. 644 с.
25. Краткий очерк развития сети Общества Московско-Казанской железной дороги. Москва. 1913. 65 с.
26. Устав Общества Ореховского подъездного пути: [Утв. 21 апр. 1895 г.]. Санкт-Петербург. 1895. 92 с.

БУKHARENKOVA Olga Yu. – *Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History and Humanities of the State University of Humanities and Technology. Address: 22 Zelenaya str., Orekhovo-Zuyevo, Moscow region, 142611, Russian Federation. E-mail: buk-olga@yandex.ru*

Keywords: *Joint-stock Company, Orekhovsky Access Road, railway, Ministry of Railways, Moscow-Kazan Railway, Moscow-Nizhny Novgorod Railway.*

OREKHOVSKY ACCESS ROAD IS AN ENTERPRISING SOLUTION TO INFRASTRUCTURE PROBLEMS

Abstract

The article analyzes one of the entrepreneurial approaches to solving the issue of modernization of transport infrastructure in Russia at the turn of the XIX-XX centuries. The author examines in detail the history of the joint-stock company for the construction of the Orekhovsky access road. The scientific research uses the materials of official statistics, regulatory legal acts, as well as journalistic publications of those years. The obtained data on the Orekhovsky access road are compared with similar indicators of other joint-stock companies. All this made it possible to draw a conclusion about the use of the Company by its founders to provide their enterprises with the most convenient railway line at minimal financial costs.

References

1. *Golovachev A.A. Zheleznave Dorogi in Russia: a history of Dorog buildings. St. Petersburg: type. V. Ugly and C. C., censs. 1877-1880. 24 p.*
2. *Kukolnik N.V. Iron-clad Dorogi in Russia. St. Petersburg: type. L. Demisa and K. 1865. 36 p.*
3. *Roerberg I.F. History bangladeshplotations Moscow-Nizhny Novgorod zheleznoye zheleznoye Dorogi for perv. Moscow: tipo-lit. And.N. Kushnerev and K. 1887. 276 p.*

4. Kulzhinsky S.N. *K voprosu O private Urgench iron Urgench dorogach in Russia*. St. Petersburg: type. M.D. Lomkovskiy. 1909. 14 p.
5. It's Lamansky.And. *How did you take capital into the buildings of the iron industry in Russia? Spoken in the meetings of the Rus statistics. geogr. the island*. St. Petersburg: Voen. type. 1866. 18 p.
6. Mandelstam L. *Oh, iron Urgench dorogach in Russia and IH influences on state-backed Urgench credit*. St. Petersburg: type. Hohenfelden and Kent. 1865-1867. 2 t. 34 p.
7. Salov V.V. *And investigation of financiemergh resultingsexplotations-financemergh Dorog in Russia*. St. Petersburg: type. M - put. co-op. In the extravp. 1. 1908. 38 p.
8. Simelev V.B. *Comparative importance in the Georgian movements and European Russia*. Kiev: Lito-type. it's her.N. Kushnerev and K. V., Kiev. od-we. 1904. 28 p.
9. Bernatovich S.A. *I don't know what to say about the undersigned putyah*. Kharkov: type. M.F. Silberberg. 1888. 32 p.
10. Weisblatt S.E. *Difficulties in the Middle East and in the Middle East*. St. Petersburg: type. BR. Panteleev. 1890. 28 p.
11. Livchak I.N. *K voprosu O sub-zestedny Penghu putyah*. St. Petersburg: type. P.P. Soykina. 1895. 18 p.
12. Pavlov B.F. *K voprosu O private Penghu subreddit*. Petrograd: type. M.Ja. Hertz. 1915. 39 p.
13. Kharlamov N.V. *Uskocolein Urgell iron Urgell Dorogi: UTV. Nach. ZUUZ 'a NKPS in quality study. tools for use / N. V. Kharlamov*. Moscow: Ed. and 5 type. The transgeldorizda. 1937. 394 p.
14. *Ironworkscyclopedia / Ed. A. N. O'rourke; in participation with. D. Kareisha*. Moscow: Gudok; Leningrad. 1926. 640 p.
15. *Transport Russia: a history of law and regulation: a compendium of transportnabh statutes and codes.:* Sinenko A. Yu. Moscow: A2-A4. 2008. 419 p.
16. Danilov A.V. *History opinions and developments transportationserviceskaltern Mineraln Aposematica water in konce APOSEMATICA-PER-VIVERTI aposematica centuries: diss. ... Kand. IST. science: 07.00.02*. Pyatigorsk. 2014. 213 p.
17. Ilarionov A.A. *Public Policy and private initiative how factor in the development of the transport system. dis. ... Kand. IST. science: 07.00.02*. Vladivostok. 2005. 275 p.
18. Bolashenko S.D. *Live repeater. Iron ore*. 2005. 288 p.
19. Bolashenko S.D. *Narrow-gauge railways: history, modernity, travel / Logachev (Bolashenko) S. D. Iron ore*. 2004. 215 p.
20. Ermilov N.Well. *Zhelyaznodorozhnevy annual: A reference book for zhelyaznodorozhnikov*. St. Petersburg: Type. C. Kreiz. 1905. 132 p.

21. *Russia. A person in the overseas commission. all of this has been investigated by G.- D. della. Report Apostille zheleznavenshch Dorog: Moskovsky-Kazanskaya G. D. St. Petersburg. 1913. 298 p.*
22. *Charter Societies of Orekhovskog orekhovskog orekhovskog orekhovskogo Poti. St. Petersburg: T-V " Printing House P. Yakovleva." 1902. 93 p.*
23. *Government paper. 1900. 41 of April 19.*
24. *Statistical annual Rossii / Centraln Urgench stat. com. M. V. D. Petrograd: Central. com. M. V. D. 1905-1918. 1905. 644 p.*
25. *A brief sketch of the developed societies of the Moscow-Kazan zheleznoye Dorogi. Moscow. 1913. 65 p.*
26. *Charter Societies of Orekhovsk under the orekhovsk under the orekhovskyi putti: [Ustv. 21 Apr. One thousand eight hundred ninety five]. St. Petersburg. 1895. 92 p.*

ИСТОРИЯ

DOI: 10.48137/2311-6412_2022_3_131

УДК: 323.2

Андрей ГРОЗИН

ИСТОРИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА КАК ФАКТОР ВНУТРИПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА В СТРАНАХ ПОСТСОВЕТСКОЙ АЗИИ. ЧАСТЬ 2

Аннотация

В статье рассматриваются основные аспекты влияния исторической и околоисторической политики государств постсоветской Азии на внутрисполитическую жизнь в этих суверенных республиках. Влияние это является многоплановым, и тематика политики памяти как составной части идеологической политики страны со стороны официальных властей стран региона находится в сложном взаимодействии с использованием сложных вопросов новейшей истории страны различными лидерами мнений и групп населения, не входящих в структуры государственного управления. В силу стремления властей стран Центральной Азии, гражданских активистов, медиа (в первую очередь сетевых), структур НПО, историков и публицистов завуалировать политическую, конъюнктурную заинтересованность в использовании исторических тем для решения различных внутрисполитических задач многие аспекты процесса, который можно назвать «войнами памяти», скрыт от научного исследования. Настоящий текст также является попыткой рассмо-

ГРОЗИН Андрей Валентинович – кандидат исторических наук, заведующий отделом Средней Азии и Казахстана Института стран СНГ, старший научный сотрудник Института востоковедения Российской академии наук. Адрес: Российская Федерация, 141410, Московская обл., г. Химки, пр. Мельникова, д. 2/1. *E-mail*: andgrozin@yandex.ru. *SPIN-код*: 5621-8571.

Ключевые слова: Центральная Азия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, история, историческая политика, национал-патриоты.

треть степень влияния исторической политики на формирование в республиках региона ЦА новых идеологических основ существования политических систем.

В Узбекистане, Таджикистане и Туркменистане ситуация с национал-патриотическим направлением общественной мысли и исторической политикой кардинально расходится с тем, что можно наблюдать в Киргизии и, тем более, в Казахстане [1]. Это различие заключается в том, что, условно говоря, главным, а в случае с Туркменией – и единственным «национал-патриотом» и инстанцией, влияющей на выработку исторической политики в Республике Узбекистан (РУз), Республике Таджикистан (РТ) и Туркменистане, все годы суверенного существования этих стран была и остается государственная власть. Государство формулирует новую идеологию, строит этноцентристскую политическую систему, вырабатывает историческую политику и транслирует обществу все основные национальные темы и смыслы. Общественное участие в этих процессах в какой-либо значимой форме в этих трех республиках властями изначально не предусматривалось.

Эта ситуация дополняется общим состоянием медиасферы, которая очень серьезно и на постоянной основе контролируется государством, а любое «свободомыслие» и «отклонение от генеральной линии», мягко говоря, не приветствуется. Такой подход, принятый на заре независимости в отноше-

нии как академической науки, так и печатных и электронных СМИ, воспроизводится и в более поздние периоды в отношении новых информационных технологий: интернета, соцсетей и мессенджеров. Поэтому и общественные дискуссии в сетевом пространстве и на русском, и на национальных языках контролируются соответствующими государственными структурами и не генерируют сколько-нибудь влияющего на внутривнутриполитические процессы контента.

Исходя из существующего положения и научное сообщество трех стран, и эксперты, и рядовые граждане остаются, по сути, просто потребителями и комментаторами озвучиваемых государственными структурами тем, касающихся проблематики исторической политики.

Возникновение новых государственных образований сопровождалось борьбой за монополизацию ключевых ресурсов, в процессе которой происходило выдвижение новых социальных групп и изменение стратегий доминирования. Национальному строительству сопутствовало формирование идеологий национализма. Именно идеологическое строительство в трех республиках стало основным полем формирования национальной и патриотической политики.

Узбекистан

В Узбекистане вопросы, касающиеся идеологического строительства (и вопросов исторической политики как ее составной части), изначально основывались на базе «узбекизации» всех основ общественной жизни и науки. «Узбекизация» изначально мыслилась официальной властью как национальная идея, призванная объединить элиту и консолидировать общество.

В 2001 г. был опубликован программный документ «Идея национальной независимости: основные понятия и принципы», представляющий собой «теоретико-методологическую разработку для формирования идеологии национальной независимости и определения практических мер по ее реализации» [2]. Первым президентом Исламом Каримовым были сформулированы пять главных принципов идеологии национальной независимости, которые легли в основу так называемой узбекской модели:

- полная деидеологизация экономики. Экономика должна иметь приоритет над политикой;

- в сложный переходный период главным реформатором должно быть государство;

- весь процесс обновления и прогресса должен строиться на правовой основе;

- переход к рыночным отношениям должен сопровождаться осуществлением мер по социальной защите населения;

- становление рыночных отношений должно осуществляться поэтапно.

При этом само понятие «идеология» истолковывалось И. Каримовым и идеологическим аппаратом власти весьма широко. Сюда относили традиции и обычаи, религию, науку, философию, мораль, политические доктрины и т. п. Прогрессивные идеи, составляющие доктрину, представляют собой квинт-эссенцию духовности нации. Таким образом, утверждалось монополярное право доктрины на представление символов нации.

Идеология национальной независимости обрела в Узбекистане статус, аналогичный марксистско-ленинской философии в Советском Союзе. Кроме наделения специфическими идеологическими функциями ранее существовавших в РУз структур, значительным трансформациям была подвергнута система образования: были введены должности заместителя директора, проректора по духовности и просветительству, в библиотеках открылись сектора «духовности и просветительства», в высших учебных заведениях появилась новая специальность «Идея национальной независимости, основы права и духовности», по которой присваивается степень бакалавра [3, С. 29]. Были воспроизведены и прежние механизмы пропаганды.

Одной из основ идеологии национальной независимости была названа древняя и богатая история

узбекского народа. Как высказался И. Каримов, «для восстановления духовности, чтобы ощущать себя не ниже других в стране, в которой родился и вырос, ходить с гордо поднятой головой, человеку, конечно, необходима историческая память, которую, конечно же, надо воспитывать с детства» [4, С. 133].

Мысли о том, чтобы кардинально переписать историю, удалив из нее страницы, не совпадающие с идеей «узбекизации», в РУз существовали со времени перестройки. После обретения суверенитета этот процесс был запущен, но теоретическую базу под него подвела «Идея национальной независимости».

Особенностью исторической науки суверенного Узбекистана является «приватизация» исторических личностей: все известные личности, жившие на территории современного Узбекистана, в обязательном порядке именуется великими предками. Упоминание о неприглядных делах великих предков категорически неприемлемо. Например, Тимур (Тамерлан), согласно изысканиям историков РУз, отличался добросердечием и гуманностью. Сравнить его с Чингисханом и другими завоевателями запрещено: Чингисхан разрушал, а Тимур, согласно официальной доктрине, строил города, развивал ремесла и торговлю, объединял страну и давал народу наставления. И «куда бы ни прибывал великий Сахибкиран¹, он благоустраивал священные места поклонений, строил

прекрасные мавзолеи. Каждый исторический памятник, созданный в эпоху Амира Тимура, где бы он ни находился, и сегодня духовно объединяет и связывает разные народы, призывая их к добру и милосердию» [5]. Вся официальная историческая наука Узбекистана до последнего времени полностью основывалась на культуре Тимура – «великого предка, который принес мир на землю Центральной Азии, построил огромное и великое государство» [6]. В республике давно создан и функционирует Музей истории Тимуридов.

С диаметрально противоположных позиций оценивался «колониальный» (имперский и советский) период узбекской истории. Освещая жизнь страны в советское время, историкам рекомендовалось делать упор исключительно на страдания «под игмом центра», а отзываться об этом периоде с одобрением не разрешалось. Впрочем, этот запрет выдерживался нестрого, и в СМИ периодически появлялись сообщения о том, что именно тогда были построены железные дороги, больницы, общественные здания, открыты школы, запущены трамваи и так далее. Тем не менее высказывать собственный, отличный от официального взгляд на это время или проводить по данной теме какие-либо исследования при Каримове было невозможно.

Запрещалось акцентировать внимание на том, что Узбекистан в его современных границах был соз-

¹ Буквально: «рожденный под счастливой звездой» – распространенное в РУз именование Амира Тимура.

дан советской властью, объединившей в одно целое (в несколько урезанном виде) территорию Кокандского и Хивинского ханств, Бухарского эмирата.

31 августа 2008 г., к семнадцатой годовщине обретения независимости РУз, президент Каримов открыл в Ташкенте новую экспозицию музея «Памяти жертв репрессий». Как отмечал российский социальный антрополог профессор Сергей Абашин, ташкентский музей, посвященный политическим репрессиям, – очередной музей подобного рода на постсоветском пространстве. Аналоги ему, освещенные вниманием и заботой власти, имеются во всех странах Прибалтики, а также в Грузии и на Украине².

Идеологический подтекст этих музеев очевиден: демонстрация полного разрыва с советским прошлым, делегитимизация последнего и укрепление за счет этого легитимности новой власти. Подразумевается и политический аспект: с одной стороны, вытеснение из общественной жизни коммунистических (и, шире, любых левых) настроений и организаций, с другой – дистанцирование от России, воспринимаемой и позиционируемой в качестве «наследницы СССР» [7].

После смерти Каримова в 2016 г. и смены власти на официальном уровне указывалось, что принятая

и в основном реализованная идеология национальной независимости заложила основу для формирования независимого, суверенного Узбекистана и уже не полностью соответствует новым требованиям времени. В конце 2018 г. президент Шавкат Мирзиёев обратился к Олий Мажлису (парламенту) с посланием, обозначив направления развития республики и приоритетные задачи. Он заявил, что страна и общество «стоят на пороге разработки новой национальной идеологии». Также в послании отдельно было указано на необходимость «развивать национальную идею, являющуюся для нас источником вдохновения и силы в достижении наших высоких целей. Нам необходимо укреплять национальное самосознание, более глубоко изучать древнюю и богатую историю нашей Родины, активизировать научно-исследовательскую работу в этом направлении, всемерно поддерживать деятельность ученых гуманитарной сферы. Оценка прошлого должна быть объективной, самое важное, свободной от каких-либо идеологических догм» [8].

В условиях реализации в Узбекистане масштабных социально-экономических реформ усиливается потребность в формировании новой идеологии, которая не разделяла бы общество по языковому, национальному, религиозному признакам, а объединила бы его, считает профес-

² Музеи, посвященные репрессиям советского времени, есть и в других странах бывшего Союза, в том числе в России, но, за исключением названных государств, они не имеют столь важного идеологического статуса. В Центральной Азии такого рода музейно-мемориальный комплекс первым был создан в Узбекистане (открыт 31 августа 2002 г.).

сор, директор Центра исследовательских инициатив *Ma'no* Бахтиер Эргашев. «Это важнейший вызов, и на него нужно отвечать. Сможем ли мы создать такой идеологический концепт, который будет понятен, близок и принят большинством населения? Что будет лежать в его основе? Какую идентичность мы будем создавать? Узбекскую или узбекистанскую? На каких традициях и символах она будет базироваться? Эти вопросы ставит глава Узбекистана, президент трансформирующейся, модернизирующейся страны, и предлагает совместно искать решения. Это очень важные вопро-

сы, которые нужно решать. Национальная идеология сильна тогда, когда она не разделяет общество, а объединяет всех его членов. Постепенно экономические вопросы будут решаться в той или иной мере. А вот вопрос формирования национальной идеологии нового Узбекистана – это важнейший вопрос, к которому следует подойти со всей серьезностью» [9].

В настоящее время многие эксперты в ЦА ожидают от президента Мирзиёева если и не провозглашения некоей новой идеологии для Узбекистана, то, как минимум, значительной модернизации прежней.

Таджикистан

Республика Таджикистан (РТ) в области создания «новой идеологии» и «новой исторической науки» несколько отставал от соседей по региону (объяснялось это затяжной гражданской войной, коллапсом экономики и катастрофической утратой интеллектуального потенциала). Правда, после заключения внутритаджикского мира, с конца 90-х гг. XX в., страна быстро «наверстала упущенное», и именно работы историков страны оказались крайне востребованными властями РТ. Как отмечала киргизский эксперт, профессор Университета национальной обороны в Вашингтоне Эрика Марат, сравнивая историческую политику Киргизии и Таджикистана, «основное различие между опытом двух стран в том, что Акаев создал большинство проектов са-

мостоятельно и обращался к академическому сообществу для поиска исторических фактов, а Рахмон в значительной степени следовал за влиятельными историками в продвижении своих проектов» [10].

При этом, как и в соседнем Узбекистане, особенностью идеологического строительства в Таджикистане также является его «широкоохватность»: серьезная ориентация на использование системы образования для продвижения и закрепления в обществе РТ многочисленных национальных ценностей и ведения «наступательной» исторической политики. Такой подход во многом диктуется практическими обстоятельствами: власть понимает сложную демографическую ситуацию в Таджикистане, традиционно лидирующем среди стран СНГ по темпам

рождаемости. Естественный прирост населения в абсолютных значениях составляет 200 тыс. чел. – по официальным данным, ежегодно население РТ растет на 2,2 % [11].

По окончании гражданской войны победившая группировка Эмомали Рахмона (с 2015 года носящего официальный титул «Основатель мира и национального единства – Лидер нации» [12]) начала по типу всех других республик ЦА претворять в жизнь этнократическую модель как основу для национального примирения, национальной идентичности и государственной идеологии. Ее основой было объявлено возвращение к национальным истокам доисламского периода: сначала – эпохи зороастризма, позднее – арийской цивилизации.

Об арийских корнях таджиков неоднократно с гордостью заявлял президент Рахмон. В 2000 г. он издал первый том своего труда «Таджики в зеркале истории», который назвал «От арийцев до Саманидов» [13]. Суть книги президента была сформулирована в следующем вопросе: «Имеют ли различные тюркские народности и племена, спустя тысячелетия ставшие хозяевами территорий бывших древних Бактрии, Согда и Хорезма и сегодня с трибун своих национальных государств притязание на историческое и культурное наследие арийцев, какую-либо общность с арийскими народностями этих краев?» [14].

В своих публичных выступлениях Рахмон неоднократно подчеркивал преемственность между ислам-

ской династией Саманидов и арийским зороастризмом. В этом ему помогал таджикский историк Нумон Негматов, разработавший еще с 1994 г. Программу комплексных исследований этногенеза и этнической истории народов Центральной Азии. К предкам таджиков Негматов относил протоариев и ариев, предавая этим терминам не только лингвистический, но и «расово-антропологический» смысл. В пращуров таджиков были также внесены саки, маргианцы, массагеты и парны – племена, за генетическую связь с которыми много лет усиленно боролись научные сообщества Таджикистана и Узбекистана [15].

В СМИ РТ много лет активно обсуждались тезисы о принадлежности части территории Узбекистана, в частности Самарканда и Бухары, «большому Таджикистану» (или «историческому Таджикистану») [16, С. 23], об общей прогрессивности и культурном превосходстве «арийского наследия» таджиков над культурой тюркских соседей.

Преемственность между эпохой зороастризма и Саманидами была найдена таджикскими учеными в древнекитайских источниках, в которых якобы указывалось на существование во II–VII вв. государства Кирпанд, занимавшего территорию от р. Инд до Хорезма [17]. Согласно таджикским ученым, это государство было создано предками таджиков. В 1999 г. таджики отпраздновали 1100-летие великого национального государства Саманидов. В честь этого события на

высочайшей вершине Памира был установлен бюст Абу Ибрахиму Исмаилу ибн Ахмаду Самани (также известному как Исмаил Самани). В 2001 г. было принято решение отпраздновать 2700-летие священной персидской книги «Авеста».

Миф об арийской цивилизации стал одним из ключевых сегментов исторической идеологии таджикского политического режима, а также одной из основ его многолетнего противопоставления Узбекистану. Опираясь на классиков российско-го и советского востоковедения, историки и идеологи РТ, определили таджиков в качестве единственных законных наследников арийской цивилизации в ЦА и самого «автохтонного народа» региона [18].

Параллельно с «арийством» таджикские идеологи использовали «культ Исмаила Самани», основателя государства Саманидов, которое считается первым в истории национальным государством таджиков. Таджикская историческая наука и государственная идеология изображают государство Саманидов как «высшую точку исламской цивилизации». Более того, из империи Саманидов, утверждается в РТ, происходят все культурные достижения Европы раннего Нового времени [19, С. 14]; кроме того, утверждается, что в свое время это государство считалось самым сильным на планете [19, С. 168]. В современной таджикской историографии империя Саманидов представляется эталоном государственного управления – как образцово эффективная и в то же время простая государствен-

ная система. Соответственно, с уничтожением государства Саманидов «пришлыми тюрками-монголами» была уничтожена самая передовая культура туранской (арийской) цивилизации. Подобные идеологические конструкты и исторические концепции не могли не вызывать негативной реакции со стороны узбекской исторической науки и государственной идеологической машины соседнего Узбекистана.

По мнению журналиста Михаила Калишевского, «культ Самани» и, шире, идеология Саманидской империи, много лет усиленно внедряемая в массы всем государственным аппаратом РТ, «помимо синтеза религиозного и национального компонентов государственной идеологии, стал выполнять еще и функцию своего рода перекидного мостика к другой идеологической концепции – концепции «справедливого шаха», корни которой таджикские идеологи находят как в доисламском, так и в исламском наследии». Журналист считает возможным, что современную интерпретацию концепции «справедливого шаха» сделают, наряду с этническим национализмом, также основной национальной идеей [20].

После смены власти в Ташкенте в 2016 г. и начала изменения региональной политики, проводимой новым узбекским руководством, начались и серьезные позитивные изменения в отношениях двух республик. Одним из них стало резкое снижение взаимной историко-идеологической конфронтации. Государственные «национал-патриотизмы» двух

республик были «поставлены на паузу»: от концепций, внедряемых почти три десятилетия, власти РТ и РУз

полностью не отказались, но свели к минимуму их артикуляцию, вызывающую раздражение соседей.

Туркменистан

Туркменистан по-своему уникален: здесь властной элите во главе с первым секретарем компартии Сапармуратом Ниязовым удалось утвердить не просто жесткий авторитарный режим, а единственную на территории бывшего СССР диктатуру вождистского типа. В Туркмении в максимальной мере среди стран ЦА воплощены практики абсолютного государственного контроля за любыми проявлениями социальной активности: никакого национал-патриотизма вне и помимо государства нет и быть не может.

Ниязов многократно подчеркивал, что Туркменистан – исключительная, не подпадающая под общие правила страна. Формулируя признаки туркменской исключительности, он искажал фактические и статистические данные, смешивал в рамках новой идеологии исторические факты и народную мифологию, фольклор и действительность. Речи и сочинения Ниязова всегда представляли собой эклектичную смесь из исламских догм, употребляемых не всегда к месту современных терминов, произвольно толкуемых мифов и псевдоисторических данных. Из всего этого в итоге была собрана «Рухнама» («Книга духа»), содержание которой на многие годы определило направление общественного и на-

учного развития, исключая любые иные варианты.

Если в других центральноазиатских странах существует определенный плюрализм мнений среди историков, а независимые ученые могут (с большим или меньшим успехом) спорить с официальными историческими концепциями, то вся историческая наука Туркмении много лет основывалась на одной книге – «духовной конституции туркмен», как официально называлась «Рухнама».

На четырехстах страницах книги президент Туркмении рассказывал об истории туркмен, особенностях национального характера, делился нравоучениями о том, как туркмену следует жить и вести себя в обществе. Наряду с личными умозаключениями Туркменбаши книга основывалась на народных сказаниях и отрывках из Корана [21]. Сама «история» в «Рухнаме» и, соответственно, в официальной исторической науке Туркмении выглядела крайне эклектично, представляла собой соединение разнородных взглядов, идей и теорий. Однако в самой Туркмении критиковать эту «историческую концепцию» было невозможно в принципе.

Как писал исследователь Славомир Горак, «для узбекской идеологии самым выдающимся предком современных узбеков, заложившим

основы нынешней независимости, конечно же, является Амир Тимур; главный кыргызский герой – Манас; предшественником современного таджикского государства была империя Саманидов. Туркменская идеология и тут оказывается впереди. Туркмены – создатели более 70 мировых династий, которые подробно описываются в «Рухнаме». По утверждению ведущего историка-идеолога туркменского режима Овеза Гундогдыева, предками туркмен были древние среднеазиатские народы, создавшие так называемые «прототуркменские» государства, – скифы и массагеты [22]. К «наиболее развитым» «туркменским» государствам, согласно нынешней туркменской историографии, относится Парфянская империя с центром в туркменской Нисе. То, что перечисленные народы в научной литературе относят к арийским, туркменских «историков» никак не волнует» [23, С. 108].

Много лет главным объектом поклонения в Туркменистане являлся сам Туркменбаши. Следом шли культ родителей Ниязова и героя древнего эпоса «Огузнама», мифического праотца тюрков Огуз-хана. Наиболее древние представления об Огуз-хане зафиксированы в уйгурской рукописной версии доисламского эпоса «Огузнама», относящейся к IV в. В ней говорится, что Огуз-хан был зачат матерью от лучей света и сразу родился богатырем. Внешность его отражает тотемистические представления древних тюрков: «ноги его... подобны ногам быка, поясница – пояснице волка, плечи по-

добны плечам соболя, а грудь – груди медведя» [24]. После принятия ислама мифы меняются, и Огуз-хан становится мусульманином, потомком библейского Яфета. В «Рухнаме» Туркменбаши упоминается «сильная власть» Огуз-хана и две основные задачи «прародителя туркмен» – «взять власть и создать абсолютно новое общество» [25, С. 101].

Историческая концепция, изложенная в «Рухнаме», проста: многие империи, существовавшие после Огуз-хана, были объявлены туркменскими, даже, например, Парфянское царство Аршакидов (III в. до н. э. – III в. н. э.), все тюркские династии – туркменскими. Наиболее яркой эпохой туркменской истории считается время «туркмен»-сельджуков (Альп Арслан и султан Санджар, жившие в XI–XII вв., – «выдающиеся вожди туркменского народа»). Это время было обозначено как первый «золотой век всех туркмен».

Но это чудесное время закончилось, и последовал многовековой упадок, а российский и советский периоды трактуются исключительно негативно: Санкт-Петербург и Москва якобы всеми силами препятствовали превращению Туркмении в цветущий край. Приближение же нового «золотого века» связано исключительно с независимостью и появлением на исторической арене Сапармурата Ниязова.

Достаточно быстро пошел процесс отождествления государства с личностью первого лица. Культ личности президента, при всем том что он стал стержнем, «сшивающим» воедино всю идеологическую

систему страны, все же не являлся самодостаточным и нуждался в более широкой идеологической основе. Такой основой был и остается этнический национализм.

В 1998 г. Ниязов распустил Академию наук Туркмении и большинство ведомственных институтов. Были ликвидированы почти все творческие союзы, произошли масштабные сокращения врачей и учителей. Многие ученые, писатели, журналисты, артисты, архитекторы, врачи, преподаватели вынуждены были эмигрировать, а другие были отлучены от научной работы.

Исследования в юриспруденции, истории, социологии и т. п. были свернуты. С 1998 г. были прекращены работы над диссертациями, а «священная книга» «Рухнама» стала базовой для школьного обучения. Работы многих ученых, историков, поэтов были занесены в черный список. Неудобные учебники истории были изъяты из библиотек и уничтожены [27].

Стоит отметить, что к моменту распада СССР в Туркмении проживали 333,9 тыс. русских. Распад Союза обернулся значительной эмиграцией русского населения. По Туркменистану данные местных статистических органов отсутствуют, но, по данным МИД РФ, к 2005 г. количество русского населения в республике сократилось с 9,5 до 3,5 % [27]. Параллельно Ниязов добился резкого сокращения в Туркмении влияния русского языка. Полной изоляции нового поколения от всего ранее накопленного интеллектуального багажа послужили перевод туркменского языка на ла-

тинский алфавит (с 1995 г.) и тотальная дерусификация образования и медиапространства.

Смена персоналий на посту «отца нации», как показала туркменская новейшая история, не повлияла на идеологическую работу государства, за исключением объективно необходимых корректировок и некоторых незначительных изменений ряда идеологических параметров.

При новом лидере ставка в идеологическом плане делалась на преемственность идеологии, но началось и постепенное отступление от наиболее одиозных идеологических «новаций» Туркменбаши. В 2008 г. стартовал процесс «дерухнамизации» идеологии Туркменистана. В школах сократились уроки по «Рухнаме» и изучение текста книги было включено в программу нового предмета по обществознанию, где «Рухнама» начала изучаться уже наряду с новыми произведениями президента Бердымухамедова [28]. Весной 2009 г. властями Туркмении была инициирована акция по изъятию экземпляров «Рухнамы» во всех учреждениях и предприятиях страны. Вместо нее завезли книги Бердымухамедова. С 1 сентября 2013 г. в средних школах изучение «Рухнамы» было отменено, но предмет еще год оставался обязательным на вступительных экзаменах в вузы.

Основные усилия туркменских идеологов, изначально направленные на замену культа личности первого президента на культ личности второго, были полностью успешны, и работа шла лишь над его укреплением и окончательным

превращением Гурбангулы Мяликгулыевича в сакральную фигуру. После передачи формальной власти и президентского поста сыну

Сердару в марте 2022 г. Бердымухамедов-старший остается абсолютным и безусловным центром всего сущего в республике.

Заключение

Представляется, что для всех постсоветских республик Азии актуальной остается необходимость и на научном уровне, и, главное, на уровне широкого общественного сознания больше внимания уделять проблеме критики мифотворчества в истории, которая отнюдь не безобидна, как может показаться на первый взгляд. Отказ от понимания реальной исторической действительности не только обедняет образовательный процесс, исключает возможность адекватно воспринимать и использовать в практической жизни исторический опыт, но и формирует стойкие негативные стереотипы в восприятии окружающего мира. Это, в свою очередь, при определенных политических условиях способно привести к крайне опасным результатам. Сегодняшние исторические «войны памяти» ведут к завтрашним конфликтам.

Отдельным и значимым фактором является влияние национал-патриотического направления общественной мысли региона ЦА на процесс выработки и реализации исторической политики центральноазиатских республик. В том числе на процесс формирования государственных идеологий во всех странах региона за три десятилетия суве-

ренного существования влияет и националистическая повестка.

Национальному строительству в ЦА сопутствовало формирование идеологий национализма. Можно констатировать, что, несмотря на различия в политических, экономических и социальных моделях центральноазиатских республик, в пространстве региона возобладала концепция, исходящие из приоритета «титупной нации» во всех процессах социально-политического развития общества. Значительное место в формировании и утверждении данной концепции сыграла историческая политика.

Власти Центральной Азии в последние годы, очевидно, начинают понимать опасность превращения исторической политики в инструмент геополитического противостояния различных мировых центров силы и элемент внутриэлитной борьбы.

История является одним из наиболее значимых средств мобилизации чувства коллективной идентичности, которое способно в равной мере выступать ресурсом как интеграции и созидания, так и раскола полиэтничных центральноазиатских обществ. Всем государствам региона, по нашему мнению, насущно необходима полноценная работа по

созданию образа прошлого, который бы, не противореча фактам, обеспечивал объективное восприятие национальной истории, служил зада-

чам социальной модернизации и способствовал укреплению межнационального и межконфессионального согласия.

Список литературы

1. Грозин А. В. «Историческая политика» как фактор внутривнутриполитического процесса в странах постсоветской Азии. Часть 1. // Постсоветский материк. 2022. № 2 (34). С. 114–134.
2. Идея национальной независимости: основные понятия и принципы. Ташкент: Узбекистан. 2003. 80 с.
3. Каримов И. Наша высшая цель – независимость и процветание родины, свобода и благополучие народа. Ташкент: Узбекистан. 2000. 511 с.
4. Каримов И. Без исторической памяти нет будущего. Т. 8. Ташкент: Узбекистан, 1999. 381 с.
5. Самадов А. Сахибкиран – великий созидатель // URL: <http://uz.uz/ru/society/18670/> (дата обращения: 14.02.2022).
6. Нурмухамедов В. Хайль, Тамерлан?! // URL: <http://www.zonakz.net/articles/6134> (дата обращения: 13.01.2022).
7. Абашин С. Мустакиллик и память об имперском прошлом: проходя по залам ташкентского Музея памяти жертв репрессий // URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1258405800> (дата обращения 19.03.2022).
8. Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису // URL: <http://uz.uz/ru/politics/poslanie-prezidenta-respubliki-uzbekistan-shavkata-mirziyeevas-28-12-2018> (дата обращения: 13.02.2022).
9. Гриценко А. Б. Эргашев: Узбекистану нужна идеология, объединяющая общество // URL: <http://press-unity.com/analitika-stati/11794.html> (дата обращения: 17.03.2022).
10. Мурзакулова А. Кому нужна идеология в Кыргызстане и Таджикистане? // URL: <https://24.kg/archive/ru/cis/37140-2008/06/19/87931.html/> (дата обращения: 26.03.2022).
11. В Душанбе родился девятимиллионный житель Таджикистана // URL: <https://tj.sputniknews.ru/country/20180526/1025685456/tajikistan-naseleniy-chislennost.html> (дата обращения: 09.03.2022).
12. Закон Республики Таджикистан об Основателе мира и национального единства – Лидере нации // URL: <http://www.president.tj/ru/taxonomu/term/5/951> (дата обращения: 01.04.2022).
13. Рахмонов Э. Таджики в зеркале истории / То икон дар оинаи таърих. Книга первая: от арийцев до Саманидов. *St. Helier, Jersey: London & Flint River ed.* 2000. 28 с.

14. Книги Эмомали Рахмона – бестселлеры в своей стране // URL: <https://rus.azattyk.org/a/emomali-rakhmon-kult-lichnosti/28542446.html> (дата обращения: 16.03.2022).
15. Шнирельман В. Символическое прошлое. Борьба за предков в Центральной Азии // URL: <https://magazines.gorky.media/nz/2009/4/simvolicheskoe-proshloe-borba-za-predkov-v-czentralnoj-azii.html> (дата обращения: 28.03.2022).
16. Негматов Н. Таджики. Исторический Таджикистан. Современный Таджикистан. Душанбе: Гиссар, 1992. 38 с.
17. Грессов В. Постсоветское пространство: археология на службе политических проектов // URL: <https://stanradar.com/news/full/2151-postsovetskoe-prostranstvo-arheologija-na-sluzhbe-politicheskikh-proektov.html> (дата обращения: 29.03.2022).
18. Laruelle M. *The Return of the Aryan Myth: Tajikistan in Search of a Secularized National Ideology*. *Nationalities Papers*. 35(1):51-70. March 2007 // URL: https://www.researchgate.net/publication/233356782_The_Return_of_the_Aryan_Myth_Tajikistan_in_Search_of_a_Secularized_National_Ideology (дата обращения: 01.04.2022).
19. Умарзода И. История цивилизации арийцев. Душанбе: Наука, 2006. Т. 1–2. 573 с.
20. Калишевский М. Таджикистан: От «арийского первородства» к «справедливому шаху» // URL: <https://www.fergananews.com/articles/7965> (дата обращения: 02.12.2013).
21. Ниязов С. Рухнама // URL: <https://iknigi.net/avtor-saparmurat-niyazov/6869-ruhnama-saparmurat-niyazov/read/page-12.html> (дата обращения: 13.01.2022).
22. Гундогдыев О. Из истории туркменской дипломатии. Дипломатические миссии и посольства туркмен // URL: <http://turkmeniya.narod.ru/turkmenCdiplomacy2.html> (дата обращения: 03.12.2021).
23. Горак С. Мифы Великого Туркменбаши // Вестник Евразии – *Acta Eurasica*. 2005. № 2. С. 105–131.
24. Энциклопедия мифологии. Огуз-хан // URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_mythology/3411/ОГУЗ (дата обращения: 24.03.2022).
25. Ниязов С. Рухнама. Ашхабад: Туркменская государственная издательская служба, 2002. 82 с.
26. Дубнов А. Американцы вступились за русский язык в Туркмении // URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1037913540> (дата обращения: 27.02.2022).
27. Сухаревская О. Русские в Центральной Азии: проблемы и перспективы // URL: <https://ia-centr.ru/experts/olga-sukharevskaya/russkie-v-tsentralnoj-azii-problemy-i-perspektivy/> (дата обращения: 03.04.2022).
28. Бердыева А. В сфере образования не произошло изменений // URL: <http://www.dw-world.de/dw/article/0,,3618902,00.html> (дата обращения: 12.12.2021).

GROZIN Andrey V. – *Candidate of Historical Sciences, Head of Department of Central Asia and Kazakhstan of Institute of the CIS Countries, Senior Researcher, Institute of Oriental Studies Russian Academy of Sciences. Address: 2/1 Melnikov Ave., Khimki, Moscow region, 141410, Russian Federation. E-mail: andgrozin@yandex.ru*

Keywords: *Central Asia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan, Tajikistan, Turkmenistan, history, historical politics, national patriots.*

HISTORICAL POLITICS AS A FACTOR OF THE INTERNAL POLITICAL PROCESS IN THE COUNTRIES OF POST-SOVIET ASIA. PART 2.

Annotation

The article examines the main aspects of the influence of the historical and near-historical policies of the states of post-Soviet Asia on the domestic political life in these sovereign republics. This influence is multifaceted and the theme of memory policy as an integral part of the country's ideological policy on the part of the official authorities of the countries of the region is in a complex interaction with the use of complex issues of the country's recent history by various opinion leaders and population groups outside the structures of public administration. Due to the desire of the authorities of the Central Asian countries, civil activists, media (primarily online), NGO structures, historians and publicists to disguise political, opportunistic interest in using historical topics to solve various domestic political problems, many aspects of the process that can be called "memory wars" are hidden from scientific research. The present text is also an attempt to consider the degree of influence of historical politics on the formation of new ideological foundations for the existence of political systems in the republics of the Central Asian region.

References

1. Grozin A.V. "Historical politics" as a factor of the internal political process in the countries of post-Soviet Asia. Part 1 // *The post-Soviet continent*. 2022. No. 2 (34). Pp. 114–134.
2. *The idea of national independence: basic concepts and principles*. Tashkent: Uzbekistan, 2003. 80 p.
3. Karimov I. *Our highest goal is the independence and prosperity of the motherland, freedom and well-being of the people*. Tashkent: Uzbekistan, 2000. 511 p.
4. Karimov I. *There is no future without historical memory*. Vol. 8. Tashkent: Uzbekistan, 1999. 381 p.
5. Samadov A. *Sahibkiran – the great creator* // URL: <http://uza.uz/ru/society/18670/> (accessed: 02.14.2022).
6. Nurmukhamedov V. *Heil, Tamerlane?!* // URL: <http://www.zonakz.net/articles/6134> (accessed: 13.01.2022).
7. Abashin S. *Mustakillik and the memory of the imperial past: passing through the halls of the Tashkent Museum of Memory of Victims of Repression* // URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1258405800> (accessed: 19.03.2022).
8. *Message of the President of the Republic of Uzbekistan Shavkat Mirziyoyev to the Oliy Majlis* // URL: <http://uza.uz/ru/politics/poslanie-prezidenta-respubliki-uzbekistan-shavkata-mirziyeevas-28-12-2018> (accessed: 13.02.2022).
9. Gritsenko A. B. *Ergashev: Uzbekistan needs an ideology that unites society* // URL: <http://press-unity.com/analitika-stati/11794.html> (accessed: 17.03.2022).
10. Murzakulova A. *Who needs ideology in Kyrgyzstan and Tajikistan?* // URL: <https://24.kg/archive/ru/cis/37140-2008/06/19/87931.html> (accessed: 26.03.2022).
11. *The nine millionth resident of Tajikistan was born in Dushanbe* // URL: <https://tj.sputniknews.ru/country/20180526/1025685456/tajikistan-naseleniy-chislennost.html> (accessed: 09.03.2022).
12. *The Law of the Republic of Tajikistan on the Founder of peace and national Unity – the Leader of the nation* // URL: <http://www.president.tj/ru/taxonomy/term/5/951> (accessed: 01.04.2022).
13. Rakhmonov E. *Tajiks in the mirror of history / To ikon dar oinai ta'rikh. Book One: From the Aryans to the Samanids*. St. Helier, Jersey: London & Flint River ed. 2000. 28 p.
14. *Books by Emomali Rahmon are bestsellers in their country* // URL: <https://rus.azattyk.org/a/emomali-rakhmon-kult-lichnosti/28542446.html> (accessed: 16.03.2022).
15. Shnirelman V. *Symbolic past. The struggle for ancestors in Central Asia* // URL: <https://magazines.gorky.media/nz/2009/4/simvoli->

cheskoe-proshloe-borba-za-predkov-v-czentralnoj-azii.html (accessed: 28.03.2022).

16. Negmatov N. *Tajiks. Historical Tajikistan. Modern Tajikistan*. Dushanbe: Hissar. 1992. 38 p.

17. Gressov V. *Post-Soviet space: archeology in the service of political projects* // URL: <https://stanradar.com/news/full/2151-postsovetskoe-prostranstvo-arheologija-na-sluzhbe-politicheskikh-proektov.html> (accessed: 29.03.2022).

18. Laruelle M. *The Return of the Aryan Myth: Tajikistan in Search of a Secularized National Ideology*. *Nationalities Papers*. 35(1):51–70. March 2007 // URL: https://www.researchgate.net/publication/233356782_The_Return_of_the_Aryan_Myth_Tajikistan_in_Search_of_a_Secularized_National_Ideology (accessed: 01.04.2022).

19. Umarzoda I. *History of Aryan civilization*. Dushanbe: Science. 2006. Vol. 1–2. 573 p.

20. Kalishevsky M. *Tajikistan: From the “Aryan birthright” to the “just Shah”* // URL: <https://www.fergananews.com/articles/7965> (accessed: 02.12.2013).

21. Niyazov S. *Rukhnama* // URL: <https://iknigi.net/avtor-saparmurat-niyazov/6869-ruhnama-saparmurat-niyazov/read/page-12.html> (accessed: 13.01.2022).

22. Gundogdiyev O. *From the history of Turkmen diplomacy. Diplomatic missions and embassies of Turkmen* // URL: http://turkmeniya.narod.ru/turkmenC_diplomacy2.html (accessed: 03.12.2021).

23. Gorak S. *Myths of the Great Turkmenbashi* // *Bulletin of Eurasia – Acta Eurasica*. 2005. No. 2. Pp. 105–131.

24. *Encyclopedia of Mythology. Oguz Khan* // URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_mythology/3411/ОГУЗ (accessed: 24.03.2022).

25. Niyazov S. *Rukhnama*. Ashgabat: Turkmen State Publishing Service. 2002. 82 p.

26. Dubnov A. *Americans stood up for the Russian language in Turkmenistan* // URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1037913540> (accessed: 27.02.2022).

27. Sukharevskaya O. *Russians in Central Asia: problems and prospects* // URL: <https://ia-centr.ru/experts/olga-sukharevskaya/russkie-v-tsentralnoy-azii-problemy-i-perspektivy/> (accessed: 03.04.2022).

28. Berdyeva A. *There have been no changes in the field of education* // URL: <http://www.dw-world.de/dw/article/0,,3618902,00.html> (accessed: 12.12.2021).

**ПРАВИЛА
ПРЕДСТАВЛЕНИЯ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛ «ПОСТСОВЕТСКИЙ МАТЕРИК»***

1. Для публикации в журнале принимаются статьи одной из рубрик:

- Политология
- История
- Экономика
- Особое мнение

2. В журнале печатаются статьи, ранее не опубликованные в других изданиях.

3. Все рукописи авторов проходят независимое рецензирование, в соответствии с результатами которого редакционная коллегия решает вопрос об их опубликовании.

4. Объем статей ограничен 14 страницами (включая рисунки, таблицы, список литературы). Авторы должны предъявлять высокие требования к языку рукописи.

5. Статьи принимаются в редакцию в электронном виде.

6. К статьям прикладывается выписка из решения кафедры (научного подразделения), где выполнялась работа, содержащая рекомендацию статьи к публикации в журнале. Выписка подписывается заведующим кафедрой (руководителем научного подразделения) или его заместителем, подпись заверяется соответствующей кадровой структурой.

Если автор статьи не имеет возможности предоставить заверенную выписку, основное содержание статьи может быть заслушано на научном собрании Института стран СНГ, после чего участники собрания принимают решение о возможности публикации статьи, а председатель собрания формирует для нее соответствующие сопроводительные документы.

7. Подавая статью для публикации, автор заведомо соглашается, что его материалы, в соответствии с требованиями ВАК, будут размещены в открытом доступе в сети Интернет.

8. Гонорары за публикации не выплачиваются.

9. Автору или авторскому коллективу положен один бесплатный экземпляр журнала.

10. Редакция оставляет за собой право вносить изменения в текст статей с целью приведения его в соответствие с нормами русского языка и улучшения восприятия информации читателями. При этом редакция обязуется сохранять изначальный смысл высказываний автора.

* Полные требования к материалам и образец оформления статьи опубликованы на сайте <http://pstmaterik.ru/author-center/>

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛ «ПОСТСОВЕТСКИЙ МАТЕРИК»

Статьи предоставляются в редакцию в электронном формате MS Word; шрифт – Times New Roman, кегель – 14 пт, межстрочный интервал – 1,5. Отступы с каждой стороны страницы 2 см.

Перед основным текстом статьи должны быть представлены на русском и английском языках:

- название статьи заглавными буквами;
- сведения об авторе:
 - фамилия, имя, отчество;
 - ученая степень, звание, должность;
 - полное название места работы автора и почтовый адрес (индекс, страна, город, улица, дом); При написании статьи авторским коллективом достаточно указания адреса ответственного автора.
 - адрес электронной почты;
 - ORCID автора.
- аннотация (объем – 3–4 предложения, не более 200 слов);
- ключевые слова (5–8 слов по теме статьи).

Название статьи на русском языке должно соответствовать содержанию статьи. Англоязычное название должно быть грамотно переведено на английский язык, при этом по смыслу полностью соответствовать русскоязычному названию.

Текст статьи должен содержать разделы: введение (актуальность), основное содержание работы, заключение. Основной текст может делиться на части, имеющие самостоятельные заголовки. Они выделяются полужирным шрифтом, выравниваются посередине. Точка в конце не ставится.

Таблицы и рисунки должны быть хорошего качества. Таблицы нумеруются арабскими цифрами по порядку следования в тексте. Над таблицей указывается ее порядковый номер и название. Выравнивается по центру, выделяется полужирным шрифтом, например, **Таблица 1. Этнический состав Ханты-Мансийского округа на 2020 г.**

Рисунки нумеруются арабскими цифрами по порядку следования в тексте. Под рисунком указывается порядковый номер рисунка и его название. Выравнивается по центру, выделяется полужирным шрифтом (например, **Рис. 3. Динамика внешней торговли Казахстана в 2010–2020 гг.**).

Ссылки на научную литературу, аналитические доклады и статьи в научных изданиях, статьи в общественно-политических газетах и журналах, авторефераты, диссертации, материалы конференций должны быть оформлены в виде внутритекстовых ссылок в квадратных скобках с указанием порядкового номера и страницы через запятую с пробелом, например, [5, С. 43–49].

Ссылки на источники без авторства, статистические отчеты, архивные

материалы, комментарии автора могут быть приведены в постраничной сноске. Используется шрифт Times New Roman, кегель – 10 пт.

¹ Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф.1. Оп.1. Д. 194. Л. 15.

² Укрепить консенсус по развитию и создать путь к совместному процветанию // URL: <https://posol-knr-v-rf-rossiia-i-kitaj-sozdadut-put-k-sovmestnomu-prosvetaniuu.html>, дата обращения 20.10.2018.

³ Конституция Российской Федерации от 12.12.1993.

Список литературы является обязательной составной частью статьи. Материалы без библиографического списка к публикации не принимаются. На каждый источник из списка обязательна ссылка в тексте. Список литературы составляется по порядку упоминания источников в статье. Если источник имеет DOI, его следует указать в конце библиографического описания. Ссылки на газеты и журналы должны включать название издания, дату выхода, автора, название цитируемого материала, страницу, номер и год выпуска. При наличии Интернет-адреса указывается дата обращения.

Например:

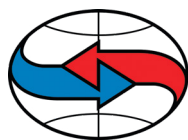
1. *Ефремов М.Е.* К вопросу об экономической стабильности. М.: Эксмо, 2009. 260 с.

2. Содержание и технологии образования взрослых: сб. науч. тр. // Институт образования взрослых / под ред. А.Е. Марона. М.: ИОВ. 2007.

3. *Лэтчфорд Е.* С Белой армией в Сибири. Российская газета. 2018. 9 сентября. С. 34–35 // URL: <http://rg.ru/2018/09/09/east-front-narod-latchford.html>, дата обращения: 19.07.2020.

4. *Вшняков И.В.* Модели и методы оценки коммерческих банков: дис. канд. экон. наук. М., 2002.

Список литературы (References) должен быть грамотно переведен на английский язык. Например, *Nechaeva A.M.* Stages of development and features of Chinese outbound tourism // *Problems of the Far East*. 2008. No. 4 (July-August). Pp. 120–132.



The Institute of the CIS countries

SCIENTIFIC AND ANALYTICAL JOURNAL

POST-SOVIET MAINLAND

№ 3(35)

Moscow

2022

Chairman of the Board of founders – K.F. Zatulín

Publisher – Institute of Diaspora and integration (Institute of CIS countries)

Editorial board:

V.G. Egorov – editor-in – chief, doctor of economics, doctor of history, professor.

S.Ya. Lavrenov – chief editor, doctor of political science, professor.

O.V. Savina – editor.

T.S. Mitrofanenko – proofreader.

A.A. Gorbunov – design layout.

A.V. Manoilo – doctor of political science, professor of the Department of Russian politics at Moscow state University M. V. Lomonosov.

V.V. Stoll – doctor of political science, professor of the department International Relations of the Diplomatic Academy of the Russian Foreign Ministry, editor-in-chief of the "Observer " magazine.

A. A. Markarov – doctor of political science, professor of Yerevan state University.

M.V. Konotopov – doctor of economics, professor, deputy. manager Department of Economic Theory, IE RAS honored worker of science of the Russian Federation.

O.D. Kuznetsova – doctor of economics, professor of the Department of economic theory of the Russian University of Economics G.V. Plekhanov.

S.A. Baibakov – doctor of historical sciences, professor at Moscow state University M.V. Lomonosov.

M.A. Olimov – doctor of historical sciences, professor of the Department of foreign regional studies of the Tajik national University.

G. Maitdinova – doctor of historical sciences, professor of the Department of foreign regional studies and foreign policy of the Russian-Tajik (Slavic) University.

M.A. Rakhimov – doctor of historical sciences, professor of the Coordination and methodological center of modern history of Uzbekistan at the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan.

A.V. Abramov – candidate of political sciences, Associate Professor, Department of comparative political science Lomonosov Moscow State University, editor-in-chief of the Vestnik MGOU is an electronic magazine.

CONTENT

POLITICAL SCIENCE	4
E. A. SHAPOSHNIKOVA. THE PLACE OF POLITICAL PARTIES IN THE SYSTEM OF THE MODERN POLITICAL MARKET OF RUSSIA	4
O. A. BORISOVA, V. N. KANAROVA. TRANSFORMATION OF THE NATIONAL IDENTITY OF UKRAINE AFTER 2014: THE IMPACT OF THE EU AND RUSSIA	13
O. V. SAVINA. INTERNATIONAL MIGRATION: FROM ECONOMIC INEQUALITY TO SOCIAL	25
ECONOMY	35
V. G. EGOROV, A. A. INSHAKOV. INFORMATION TECHNOLOGIES FOR FAMILY FARMS: FOREIGN EXPERIENCE	35
M. H. AVANESYAN, V. S. DAVTYAN. TURKEY'S GEOECONOMICAL STRATEGY OF LOGISTIC POLICY IN THE EASTERN-MEDITERRANEAN SPACE	57
N. V. VLASOVA, V. A. OLENCEVICH. INNOVATIVE APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF LOADING AND UNLOADING OPERATIONS IN PUBLIC AREAS	65
Yu. M. BAZHENOV, A. O. AKIMOVA, M. A. ANUFRIEV. THE SPACE OF 1520 IS A FACTOR OF INTEGRATION OF EURASIA	76
I. A. MAMEDOVA, B. S. MUHAMMAD. APPLICATION AND POTENTIAL IMPACT OF BLOCKCHAIN TECHNOLOGY IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	87
N. R. AMIROVA, Ya. E. KONDRATEVA. TOOLS AND METHODS FOR IMPLEMENTING THE CIRCULAR ECONOMY	100
HISTORY	119
O. YU. BUKHARENKOVA. OREKHOVSKY ACCESS ROAD IS AN ENTERPRISING SOLUTION TO INFRASTRUCTURE PROBLEMS	119
A. V. GROZIN. "HISTORICAL POLITICS" AS A FACTOR OF THE INTERNAL POLITICAL PROCESS IN THE COUNTRIES OF POST-SOVIET ASIA. PART 2.	131
RULES FOR SUBMITTING ARTICLES TO THE MAGAZINE "THE POST-SOVIET MAINLAND"	148
INFORMATION IN ENGLISH	151

«Постсоветский материк» – ежеквартальный общественно-политический научный журнал, учрежденный Автономной некоммерческой организацией «Институт диаспоры и интеграции» («Институт стран СНГ»). Основная задача издания – комплексный анализ процессов на постсоветском пространстве с точки зрения стратегических приоритетов Российской Федерации. В журнале также публикуются материалы о дальнем зарубежье, имеющие прямое или косвенное отношение к постсоветскому пространству. Перечень тематических разделов издания включает рубрики, предполагающие анализ внутривнутриполитических процессов, экономических, социальных и социокультурных проблем, сравнительного правоведения, межгосударственных отношений, вопросов безопасности и сотрудничества с учетом стратегических приоритетов РФ.

Журнал издается на русском языке и распространяется на территории Российской Федерации и в странах СНГ. Подписной индекс журнала в каталоге Пресса России 40622. Подписку также можно оформить на сайте: <http://www.akc.ru/itm/postsovetskiy-materik>

Авторы опубликованных материалов несут ответственность за подбор и точность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических данных, собственных имен, географических названий и прочих сведений, а также за то, что в материалах не содержится заимствований, нарушающих чьи-либо авторские права, а также данных не подлежащих открытой публикации. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Редакция не ведет переписку с авторами. Рукописи не возвращаются. При перепечатке материалов ссылка на «Постсоветский материк» обязательна.

По вопросам получения контактных данных авторов, а также для приобретения журнала можно обращаться в редакцию. Журнал отпускается по себестоимости. Цена одного экземпляра составляет 400 рублей.

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-55141
выдано 26 августа 2013 года.

Возрастная категория: 0+

ПОСТСОВЕТСКИЙ МАТЕРИК
Научно-аналитический журнал
№ 3(35), 2022

Адрес редакции:

г. Москва, ул. Б. Полянка, дом 7/10, стр. 3.

Телефоны: 8(499)799-81-62,

e-mail: pstmaterik@mail.ru,

сайт журнала: www.pstmaterik.ru

Подписано в печать 25.08.2022

Формат 70×100 ¹/₁₆. Печать офсетная.

Тираж 500 экз. Заказ № 17/Е

Отпечатано с готового оригинал-макета в ООО «ПРИНТИКА».
109542, г. Москва, Рязанский проспект,
д. 91, корп. 1, пом. 11, к. 2, оф. 14-5.